

AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

OCTUBRE 90 - N.º 31

MAR de futuro



13,14,15 y 16 de Diciembre 1990

VI PLENO NACIONAL

Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero
do Atlántico _____ VIGO



"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 11
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 Arguelles, 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

NORTE

MAR DE PROGRESO, MAR DE FUTURO

Sí. Mar de futuro. Todo un reto. Un reto porque hubo una época en que el mar representaba la incertidumbre y el desconocimiento en los hombres que lo veían como un dios, o como un monstruo... otras veces lo miraban con la única seguridad de ver en él algo indefinible. Pero, temerosos, sabían que debían llevarse bien con él, con sus iras y sus frutos, con sus enfados y sus recompensas.

Conforme el hombre ha ido dominando todos y cada uno de los elementos del cosmos donde habita, al mar se le ha ido perdiendo el miedo. Comenzamos su castración, su dominio. Nos creímos con supremo derecho sobre él, y no sin razón, porque la principal misión del hombre es encardinarse sin ambigüedades, pero con mucho respeto, en medio de la naturaleza. En medio del mar.

Hoy, el mar es un ecosistema del que nos servimos. Alrededor del mar nos alimentamos, disfrutamos de nuestro ocio, jugamos con sus encantos, examinamos sus furias y sus problemas de salud, lo observamos desde dentro y desde fuera... el mar es como nosotros mismos.

En este sentido, el colectivo Náutico-Pesquero tiene buen trato con el señor mar. Los hombres de nuestros barcos no saben si por sus venas corre sangre o agua salada. Están identificados con todos los océanos. Hablan el idioma universal de las aguas.

Pero los hombres de nuestros barcos no miran con buenos ojos a aquellos que edifican teorías que no sirven para nada. No consideran amigos del mar a los arribistas que ocupan tantos y tantos despachos de un Gobierno que conoce el mar por las enciclopedias ilustradas. Estos hombres no saben quizá lo que significan las palabras seguridad y salvamento, condiciones de vida, normalización de las atribuciones profesionales, recuperación de nuestras flotas, que indiscriminadamente han sido vendidas y que está conllevando a la destrucción de miles de puestos de trabajo, en definitiva todo lo que compete a la dignidad de las gentes del mar, pero sufren las consecuencias de su mala gestión.

Son hombres que nunca han de llevar a sus hijos a la Universidad para convertirse en marinos, porque sencillamente esta profesión no existe más que al nivel de los pobres, de los que nunca han estudiado más que de las ostias de la vida.

Son los hombres que no pueden pensar más que en el mar, porque en tierra ya se encargan otros de que no existan industrias derivadas y las fincas marítimas cada vez tengan más altos los muros.

Estos son los hombres de nuestros barcos que, hartos de los vaivenes y los caciques de unos pocos cerebros estrechos, ponen la proa al amanecer y no participan en la vida pública, a través de los órganos de representación social... porque las malas condiciones de vida le han arrancado hasta el arma de la opinión, de la democracia, de la libertad. Y cuando estos hombres dicen algo, son castigados: los apartan del mar, de lo único que han mamado y del único pan que saben llevarse a la boca.

Y son los hombres a los que en tiempos de crisis se les pide sacrificio. Que comprendan que los de siempre tienen que seguir cobrando mucho dinero. Son los que quedan sin pan, sin barcos, sin peces y sin redes, en tiempos donde los únicos milagros son las gotas de sudor y las gotas de miseria que el Estado regala a los parados.

Conscientes de todo eso, y con el semblante de saber que todo tiene solución, apostamos por un mar —y también por un Gobierno y una Patronal— sin misterios. Por un mar con la alegría de la abundancia traducida en los hogares y el bienestar de los hombres y las mujeres. Por un mar, pese a quien pese, de progreso. Porque las gentes del mar han de ser los protagonistas de su futuro.

Es por ello que hemos elegido para celebrar nuestro VI Pleno, que tendrá lugar entre los días 13 y 16 de diciembre, en Vigo, el lema «Mar de Futuro». Prueba del optimismo y la voluntad de progreso que nos mueve y que siempre estará en nuestro norte.

A.E.TI.NA.PE.

NORTE - Mar de progreso, mar de futuro	1
INFORME - Un foro al más alto nivel, última posibilidad de debatir la crisis pesquera	3
" Retraso en la convocatoria de una comisión de la Dirección General de la Marina Mercante	5
" Hacienda dice que no es posible un régimen especial de tributos para las gentes del mar	6
" El Gobierno embarca a los militares	7
" El mar gallego todavía sufre los «temporales» de anteriores administraciones	8
COLABORACIONES - Estadísticas de siniestros en buques pesqueros	9
" Últimas orientaciones de la política marítima de los Estados comunitarios. El caso español	11
" Reflexiones sobre la flota de bajura	17
" ¿Cómo se dice gracias?	19
" En la cuenta atrás	21
" La situación del naviero ante la competencia europea ..	23
" Reforma del sistema educativo y el futuro de las enseñanzas marítimo-pesqueras	25
" El reto de la pesca española	27
" La parada «ecológica»	29
" Mediterráneo, Mediterráneo... ..	30
" Organización OMI de búsqueda y salvamento (S.A.R.) ..	31
" Breves apuntes sobre la génesis, desarrollo y auge de los motores de combustión interna, en especial los Diesel, empleados con profusión en la Marina	35
" Consideraciones sobre salud laboral marítima: alcohol y patología	37
" Recuerdo de Hull	39
" Un nuevo curso	44
" Introducción a la bomba de calor	47
" Crisis en el mundo marítimo	50
OPINIONES - La fuerza de la razón se impone	51
" Anteproyecto de ley de Ordenación de la Marina Mercante ..	51
LEGISLACION - Convenios de la OMI	53
NOTICIAS -	56
PASATIEMPOS -	58

AETINAPE

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

N.º 31 - OCTUBRE 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.

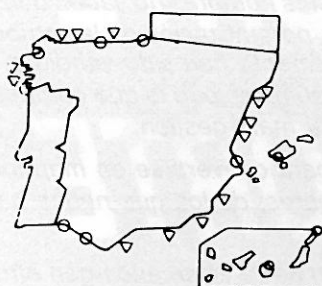
Imprime:

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.



C DELEGADOS
V COLABORADORES

DELEGACIONES:

GIJON:

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

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

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

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio
Pedro Medero Rodríguez

PAIS VASCO (Pasajes):

Javier Anatol Lopetegui
Juan Aizpurua 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

Blas Issac Pérez

José Issac Pérez

SANTANDER:

Ramón Carlos Higuera Gómez

MALAGA:

Fernando Cruzado Romero

LEPE-HUELVA:

Juan Manuel Vázquez Álvarez

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE: Fernando Plaza, José M.ª Sistiaga Hernando, José Ignacio Espel Fernández, Mr. Brian Miles, Miguel S. Peña, Joaquín Arbones Davila, Amparo Simón Gómez, Francisco González González, José Moreno, Rafael Varo Domenech, Vicente Yáñez González, José Ouvia Santos, M.ª del Carmen Romero Paredes, Raúl Vázquez Noguero-Méndez, Andrés Viturro Chirino, Juan Manuel Vázquez Álvarez, Alvaro Gómez Cons, Juan Amador Varela, Pastor Sánchez Vázquez, Alberto J.

La propuesta de crear un foro al más alto nivel para tratar en profundidad todo lo relativo a la crisis del sector pesquero español, se va perfilando como la única salida a los problemas sociales y económicos derivados de la actual situación.

Tras el fracaso de la plataforma que se organizó en Galicia, al sector sólo le queda una alternativa de organización antes de aparecer ante la opinión pública y ante su propio futuro deglutido por el único designio de la Administración y los armadores.

Estos dos sectores, tan fundamentales como la parte social que sobre todo AETINAPE representa, han de participar unidos con organizaciones profesionales y sindicales en un foro al más alto nivel, con competencias suficientes y voluntad de decisión, para estudiar el futuro del sector.

Problemas a tan corto plazo como la dimensión de la flota pesquera o la política de caladeros que debe seguir el Gobierno español ante la CE, son los puntos claves de un cambio estructural pendiente cuya solución, por el momento, no se alcanza a vislumbrar.

Un foro al más alto nivel, última posibilidad de debatir la crisis pesquera

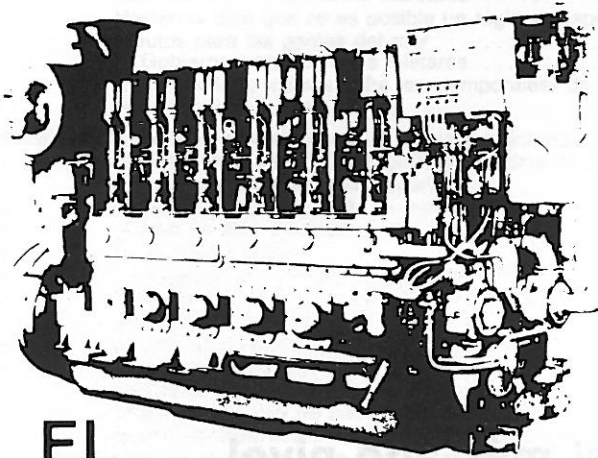
Centrar de nuevo la reconversión del aparato productivo de la pesca en las subvenciones indiscriminadas a la parte empresarial, equivaldría a comenzar a escribir la historia de un nuevo fracaso. La misión del Estado debe ser la planificación de las decisiones que sean convenientes para mejorar el aparato productivo y, como consecuencia, también el nivel de vida de la gente del mar.

Aunque al pedir la convocatoria de este foro al más alto nivel estemos ha-

ciendo una lectura muy positiva, somos conscientes de las dificultades que esta propuesta puede causar en una Administración tan poco ágil como la que nos ha tocado, cuyos responsables no han sido capaces, pese a la manifiesta voluntad de todos ellos, de practicar una política homogénea respecto a los temas marítimos y tampoco, lo que es peor, de ofrecer a los ciudadanos unas fórmulas burocráticas más cercanas a su realidad y más en consonancia con sus intereses.



HABLA POR SI SOLO



MOTORES DIESEL

**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



Anglo Belgian Corporation

GERARDO GAMECHO HERRERO

OFICINA:

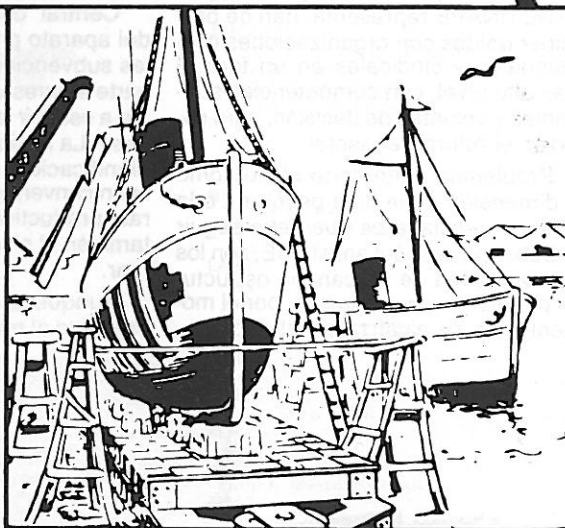
Ingeniero Marquina, 9 - bajo

Teléfono 943 - 39 87 57

PASAJES SAN PEDRO

Nuevos Servicios

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



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

TALLER

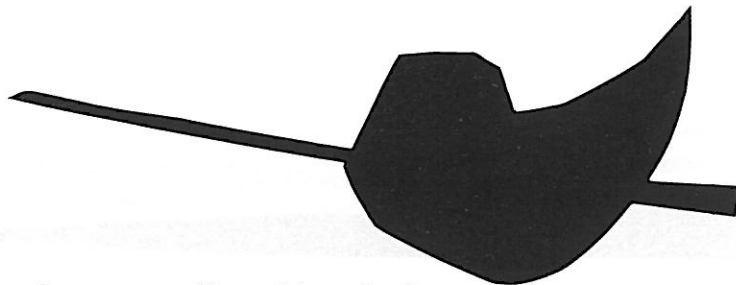


Calleres Medin

Talleres: Varadero de la Dársena

Teléfs. 20 70 68 - 20 72 53

LA CORUÑA



El 17 de febrero del pasado año, durante una reunión convocada para estudiar el futuro de los titulados náutico-pesqueros que prestaban sus servicios en la Marina Mercante, se acordaba la aplicación de una serie de acuerdos a los que se había llegado por unanimidad, a pesar de determinadas reticencias y ambigüedades de algunos agentes sociales. Hoy, parte de esos acuerdos son papel mojado.

Ocho representaciones, entre instituciones, sindicatos y organizaciones profesionales, acordaban desempolvar la famosa relación de náutico-pesqueros que prestaban sus servicios en la Marina Mercante, elaborada en 1981.

Al amparo de las Normas Internacionales sobre Formación, Titulación y Guardia en el mar de 1978, se acordaba expedir certificaciones de Servicios a aquellas personas que hubieran ocupado plaza correspondiente al cargo al que aspiran, durante un periodo no inferior a tres años, dentro de los siete años anteriores al de entrada en vigor del convenio. Esta solución satisfactoria había sido fruto de intensas negociaciones y, sobre todo, de las medidas de presión ejercidas por los titulados náutico-pesqueros ante la Dirección General de la Marina Mercante.

Si bien el acuerdo tomado en febrero del 89 satisfacía a nuestra organización, y a todos los presentes, otro de los acuerdos tomados en dicha reunión se refería a la creación de una Comisión Asesora que informaría a la Administración sobre la correcta aplicación de aquellos acuerdos. Como quiera que AETINAPE interpretaba las conclusiones de aquella reunión como algo abierto y sujeto a diferentes interpretaciones, se considera que ha llegado la hora de realizar una mínima, pero imprescindible labor de control sobre cómo se están ejecutando los mismos.

Así, el pasado 21 de agosto, AETINAPE se dirige a la Dirección General de la Marina Mercante, para solicitar la convocatoria de esa reunión de la Co-

Proceso de normalización de los Náutico-Pesqueros en la Marina Mercante

Retraso en la convocatoria de una comisión de la Dirección General de la Marina Mercante

misión de todas las partes, al objeto de ejercer una mínima labor de transparencia de la Administración, algo a lo que estamos obligados.

Como paso previo y fundamental para forzar por la vía de los hechos unas negociaciones, AETINAPE ha acordado elaborar un documento a través de dos grupos de trabajo, uno de puente y otro de máquinas, en el que se ofrezcan soluciones de conjunto para la totalidad de los titulados náutico-pesqueros, al objeto de ser presentado a las patronales, ANAVE, ANARE y a los sindicatos, para negociarlo posteriormente con la Dirección General de la Marina Mercante. Existe un precedente de ello, y fue la propuesta presentada en el año 83, que hoy se reactualizará.

En principio, parece que se planteará, además del incremento para los titulados de puente, la homologación del

decreto de Pesca con el resto de las listas de Marina Mercante, tráfico interior, etc., por lo que respecta a Mecánicos Navales. Además, se recuperará la reivindicación de que la tarjeta de Identidad Profesional esté homologada por la OMI y faculte al interesado para desempeñar el cargo inherente a su título en todos los barcos.

También se recuperará de aquella tabla reivindicativa el apartado que hacía referencia a los artículos 4 y 5 del decreto 2.569/74, donde dice que el Mecánico Naval Mayor y Mecánico Naval de primera clase pueden desempeñar el cargo de Jefe de Máquinas hasta 2.000 y 900 c.v., respectivamente, excepto en los buques cuyo mando corresponda a Capitán y Piloto de la Marina Mercante. Este apartado debe ser urgentemente derogado.



Como consecuencia de las peticiones dirigidas por los representantes de las flotas congeladoras del Banco Canario-Sahariano, Malvinas, etc., y apoyadas por AETINAPE y el Apostolado del Mar, a diferentes organismos del Estado, varios de ellos han contestado ofreciendo la versión oficial del por qué no se toman medidas concretas que mejoren las posibilidades sociales de la gente del mar.

Si bien en anteriores números de la revista ya habíamos hecho referencia a la contestación de Telefónica sobre la imposibilidad de rebajar el precio de las tarifas aplicadas, nos fijaremos hoy en las razones aducidas por el Ministerio de Economía y Hacienda para no atender las demandas de un sistema especial de impuestos para los contribuyentes del mar.

El Ministerio recuerda que las razones aducidas por los marineros se basaban, sobre todo, en dos cuestiones: las largas duraciones de las jornadas de trabajo y sus condiciones de lejanía y soledad, y la poca utilización de los servicios públicos como consecuencia de sus largas estancias en alta mar.

Hacienda dice que no es posible un régimen especial de tributos para las gentes del mar

«Ambos argumentos —contesta el Jefe del Gabinete del Ministro, Luis Sempere—, siendo muy humanos sin duda, no justifican, desde el punto de vista de la técnica tributaria, el establecimiento de un régimen especial». La cantidad de esfuerzo para obtener los ingresos es «imposible de medir», según el Ministerio, y además, «no figuran entre los principios constitucionales determinantes de la adecuación de la contribución de cada ciudadano al sostenimiento de las cargas públicas». Tampoco constituyen razones «la larga duración de la jornada ni las condiciones de la misma».

Asimismo no resulta aceptable para el Ministerio el argumento utilizado en segundo lugar, ya que «la contribución de cada uno de los ciudadanos a las cargas públicas se determina en función de sus ingresos y no del uso que puedan hacer de los servicios públicos, como resulta propio de una administración tributaria moderna, asentada en una eficaz distribución de las cargas, evitando que el peso de las mismas recaiga en mayor medida sobre aquellas personas con menores ingresos, lo que resultaría contradictorio con la política social».



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

La tan cacareada Ley de Ordenación de la Marina Mercante no supone más que la intención gubernamental de justificar la creación de la Guardia Civil del Mar. Una y otra decisión han de contemplarse de forma conjunta, ya que inciden en la misma filosofía, aunque de forma contradictoria.

Por una parte, la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Transportes, elabora un anteproyecto legislativo cuya principal novedad estriba en presentar como definitivo el abandono de la administración militar de los puertos. Las Comandancias de Marina, esas anquilosadas oficinas de la Administración marítima que deberían dejar paso a las «civiles» Capitanías de Puerto que pretenden controlar, bien es cierto, los miembros de un estamento mal entendido como «superior» en la profesión marítima.

El Ministerio, que hace unos años dirigía el actual Ministro de Transportes, José Barrionuevo —el del Interior— anunciaba poco después la incorporación de varios guardias civiles a cursillos especiales para su trabajo a bordo. Era el primera paso para la creación de la Guardia Civil del Mar, con

La creación de la Guardia Civil del Mar contradice el espíritu del anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante

El Gobierno embarca a los militares

competencias en la vigilancia de costas, puertos y toda la actividad económica o mercantil, derivada del mar.

Se llega así a la cristalización de una constante contradictoria, como es la apariencia «civilizadora» de unas Capitanías de Puerto de innegable tufo corporativista, puesto que consideran «puerto» a todo lo relacionado con la actividad de la marina mercante, mientras no se hace referencia alguna a la actividad pesquera —la mayoritaria—. Al lado de estas Capitanías Civiles observaremos la acción constante de vigilancia desplegada por el instituto armado de estructura y naturaleza militar.

La contradicción y la desnaturalización de esta medida, se extiende a cuerpos de reciente creación y contrastada eficacia como el Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA), sobre cuyo futuro se alzarán inmediatamente las especulaciones.

Una vez más, la profesión marítima en general ha sido pisoteada, pues en vez de contar con los propios especialistas marítimos para las labores de vigilancia, el Gobierno ha puesto el acento en la naturaleza represiva y militar del cuerpo, en detrimento de la eficacia de un dudoso trabajo a bordo.



El actual Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Enrique López Veiga, tiene una ocasión de oro para demostrar la autoridad necesaria del Gobierno autónomo para hacer valer sus competencias en materia de ordenación académica marítimo-pesquera del territorio gallego, en colaboración con el departamento de Educación de su mismo Gobierno.

La posible creación del 2.º grado de la rama marítimo-pesquera en Muros es la consecuencia más palpable y directa de la falta de autoridad manifestada por la Xunta de Galicia con ocasión de un conflicto semejante al sucedido hace un año en Santa Eugenia de Ribeira, en donde el Conselleiro de aquel entonces, José Enrique Rodríguez Peña, cedió ante las presiones localistas y permitió la creación de un centro que hoy todavía se debate entre el ser y no ser.

Las razones por las que en aquella ocasión la mayoría del sector pesquero de fuera de la localidad se había opuesto a la apertura del centro, son suficientes para volver a manifestar, en este caso, la misma postura de rechazo.

La Administración pública en materia de educación no puede en ningún caso acceder a peticiones espontáneas y altruistas que no responden a las necesidades socioeconómicas del sector, y, más en concreto, a la demanda del mercado de trabajo.

Los poderes públicos de Galicia tienen que demostrar su autoridad, zanjando cualquier posibilidad de que la enseñanza Náutico-Pesquera sea un saco amorfo en el que cualquiera tiene poder decisorio. Ni las presiones de un pueblo ni ninguna otra razón deben apartar a los administradores de la cosa pública de las razones objetivas que deben guiar sus actos. Y existen muchas infradotadas escuelas Náutico-Pesqueras donde la Administración puede fijar la mirada.

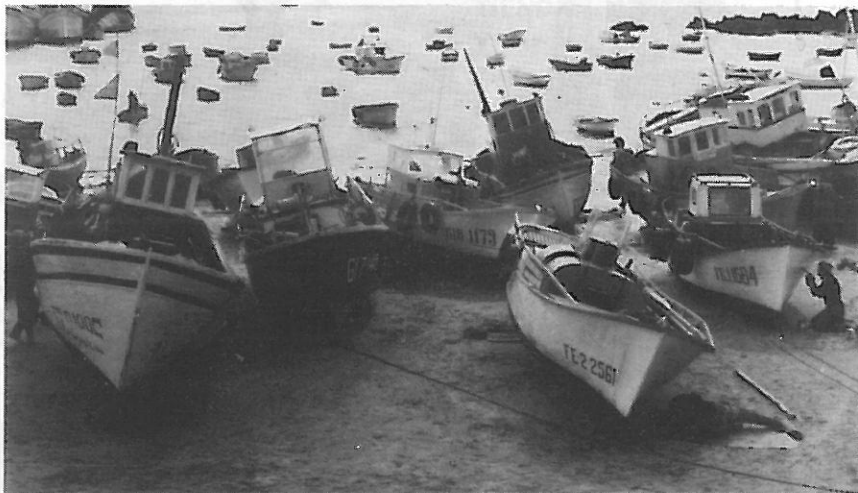
Escuela Náutico-Pesquera de Muros y situación del servicio de Inspección Pesquera de Galicia El mar gallego todavía sufre los «temporales» de anteriores administraciones

Por otra parte, el anterior Director General de Pesca, Tomás Rodríguez Mosquera, aparece ante la opinión pública como causante de una de las mayores deficiencias existentes en la actualidad en la organización pesquera de la Xunta: la situación del Servicio de Inspección Pesquera del organismo público.

Como AETINAPE denunció en su día, la política de personal, dotaciones de su mandato, ha sido un atropello a los más elementales principios de la eficacia. La práctica totalidad de los nombramientos habían sido hechos en circunstancias de dudosa legalidad, y sin tener en cuenta la preparación técnica y la experiencia demostrada por los futuros técnicos en Inspección Pesquera, pues sólo ha permitido el acceso a amigos, todos ellos ajenos al sector pesquero.

La dotación de este servicio —que se toma como ejemplo— con personal conectado con el mundo de la pesca y con los materiales de trabajo adecuados, hubiera servido para contar con un sistema más eficaz de inspección. De esta forma, lo que se ha hecho, ha sido hipotecar el futuro de la inspección, algo tan necesario en un sector en el que la picaresca y el amiguismo son moneda corriente.

Las irregularidades en la Consellería durante la etapa de Rodríguez Mosquera fueron tantas, que no podemos dejar de lamentarnos por el hecho de que las nuevas autoridades no hubieran realizado una auditoría como tantas veces solicitó AETINAPE, como primer paso de su acción gubernativa.





Estadísticas de siniestros en buques pesqueros

Modelo de informe aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, mediante circular MSC/Circ. 539

Por D. FERNANDO PLAZA
Ingeniero Naval. Director Adjunto
de la División de Seguridad Marítima
Organización Marítima Internacional (OMI)

El Subcomité de Estabilidad, Líneas de Carga y Seguridad de Buques Pesqueros (SLF) está trabajando intensamente en la elevación de los niveles de seguridad a bordo de pesqueros. El Comité de Seguridad Marítima, dentro del marco anterior, estableció durante su última sesión un grupo de redacción sobre estadísticas de siniestros que se reunió los días 23 y 24 de mayo de 1990 bajo la presidencia del Sr. M. Johannesson (Islandia). Participaron en los trabajos del Grupo delegados del Canadá, Dinamarca, Islandia, Noruega y España.

El Grupo, tal como le encomendó el Comité, preparó un proyecto de circular en la que se pide a los Estados miembros que presenten pormenores sobre los siniestros sufridos por buques pesqueros y pescadores durante el período 1986 a 1989. Además, el Grupo preparó los modelos de informe sobre siniestros que se adjuntan en el anexo.

Con el fin de dar la atención debida a los distintos aspectos de seguridad en pesqueros, el Comité de Seguridad Marítima decidió que era necesario una información más detallada sobre siniestros marítimos que involucren a los buques pesqueros y a los pescadores y que había que subrayar los siguientes puntos objeto de discusión.

1. Atendiendo a los distintos métodos de notificación de siniestros que existen en los países, y con el fin además de alentar a que los Estados miembros notifiquen con prontitud, se ha decidido mantener la sencillez en los modelos de informe. Se considera que éstos podrán perfeccionarse una vez que el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) haya examinado la información que se solicita en los modelos iniciales.

2. En aras de la sencillez, el Grupo de redacción acordó no incluir en ellos referencias a zonas geográficas, para evitar así complicaciones innecesarias. El Grupo estimó que el parámetro de eslora arrojará alguna indicación en cuanto a saber si el buque pesquero operaba cerca de la costa, en aguas costeras o en alta mar.

3. Se ha modificado la subdivisión en columnas para la eslora total del buque, con el fin de hacer posible la distinción entre esloras inferiores a 12 metros y las de entre 12 y 24 metros. Se estimó que tanto las operaciones como los accidentes de los buques más pequeños son de naturaleza lo suficientemente distinta como para que se justifique tal diferenciación.

4. En vista de la urgente necesidad de disponer de estadísticas de siniestros y con el fin de permitir que el Subcomité SLF inicie la labor sobre esta cuestión en su próximo período de sesiones en febrero de 1991 se solicita que las estadísticas de siniestros se presenten lo más pronto posible, y como muy tarde el 31 de octubre de 1990.

La circular debidamente aprobada por el Comité de Seguridad Marítima se reproduce en el Anexo y se ha pedido a los países miembros de la Organización que envíen la información pertinente en los modelos incluidos en la circular antes de la fecha anterior con miras a que el Subcomité SLF examine la información en su próxima sesión (4-8 febrero 1991) y beneficiándose de ella prepare las enmiendas necesarias para su futura incorporación en prescripciones internacionales.

ANEXO

Circular CSM (MSC/Circ. 539)

Informe sobre estadísticas de siniestros sufridos por buques pesqueros y pescadores en el mar durante el período 1986-1989:

1. De conformidad con la resolución A.646 (16) de la Asamblea, el Comité de Seguridad Marítima, en su 58º pe-

riodo de sesiones, aprobó el modelo de informe sobre estadísticas de siniestros sufridos por buques pesqueros y pescadores en el mar durante el período 1986 a 1989, cuyo texto se adjunta.

2. El Comité estimó que con miras a acrecentar la seguridad de los buques pesqueros y de los pescadores en el mar, la recopilación de estadísticas de siniestros encierra una importancia fundamental para el futuro examen y elaboración de las enmiendas pertinentes que proceda hacer a las prescripciones internacionales.

3. Dado que no se dispone de datos apropiados sobre los siniestros que han afectado a las flotas pesqueras, el Comité estimó que era sumamente deseable establecer cuanto antes el sistema de notificación, de modo que se puedan circunscribir los aspectos que más inquietan desde el punto de vista de la seguridad de los buques pesqueros y de los pescadores en el mar. Teniendo presente que en distintos países se han utilizado sistemas diferentes para declarar los siniestros sufridos por buques pesqueros y pescadores, el Comité ha elaborado, como primer paso, un modelo de informe sobre los siniestros importantes sufridos por tales buques, esto es, las pérdidas totales de buques pesqueros y los accidentes mortales de pescadores.

4. Las estadísticas de siniestros que se desprendan de los modelos de informe se transmitirán al Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros, para examen. Es de prever que la labor del Subcomité se traduzca en modelos de informe más perfeccionados para el futuro.

5. El Comité desea señalar que, debido a la necesidad de que se presenten informes con prontitud, y debido al consiguiente deseo de sencillez, se omiten en los modelos algunos pormenores de los que sería deseable disponer y que podrán incluirse en futuros modelos de informe.

6. Se insta a los Gobiernos miembros a que presenten información sobre los siniestros importantes sufridos por los buques pesqueros y los pescadores durante el período 1986 a 1989, de conformidad con el modelo acordado lo más pronto posible y como muy tarde el 31 de octubre de 1990.

bro a que presenten información sobre los siniestros importantes sufridos por los buques pesqueros y los pescadores durante el período 1986 a 1989, de conformidad con el modelo acordado lo más pronto posible y como muy tarde el 31 de octubre de 1990.

Documento adjunto

INFORMACION SOBRE LA PERDIDA DE BUQUES PESQUEROS

01 PAIS:												
02 AÑO:	1986	1987	1988	1989								
03 ESLOTA TOTAL DEL BUQUE	<12	12-12M	12-24M	24-42	42-12M	12-24M	24-42	42-12M	12-24M	24-42	42-12M	12-24M
04 NUMERO TOTAL DE BUQUES PESQUEROS												

A. PERDIDAS TOTALES, CAUSA PRINCIPAL DEL SINIESTRO:												
05 ABORDAJES/CHOQUES												
06 VARADEROS/ENCALLAJEROS												
07 INUNDACIONES/HUNDIMIENTO												
08 ZOOBIAS												
09 INCENDIOS/EXPLOSIONES												
10 OTRAS CAUSAS												
11 CAUSAS DESCONOCIDAS												
12 PERDIDAS TOTALES DE BUQUES PESQUEROS												

13. Todo buque de explotación comercial dedicado a la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar.

B. ANALISIS DE LA CAUSA (PRINCIPAL) DE LA PERDIDA DE LOS BUQUES:												
13 ERROR DEL PERSONAL												
14 FALLO DEL BUQUE, LAS MAQUINAS O EL EQUIPO												
15 OTRAS CAUSAS												
16 CAUSAS DESCONOCIDAS												
17 PERDIDAS TOTALES DE BUQUES PESQUEROS												

18 OBSERVACIONES:												
-------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Documento adjunto

INFORMACION SOBRE PESCADORES FALLECIDOS A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

01 PAIS:												
02 AÑO:	1986	1987	1988	1989								
03 ESLOTA TOTAL DEL BUQUE	<12	12-12M	12-24M	24-42	42-12M	12-24M	24-42	42-12M	12-24M	24-42	42-12M	12-24M
04 NUMERO TOTAL DE PESCADORES												

A. MUERTES A RAIZ DE LA PERDIDA TOTAL DE BUQUES PESQUEROS:												
05 ABORDAJES/CHOQUES												
06 VARADEROS/ENCALLAJEROS												
07 INUNDACIONES/HUNDIMIENTO												
08 ZOOBIAS												
09 INCENDIOS/EXPLOSIONES												
10 OTRAS CAUSAS												
11 CAUSAS DESCONOCIDAS												
SUBTOTAL POR PERDIDA TOTAL DE BUQUES												

13. El total debería incluir los pescadores a tiempo completo y a tiempo parcial. En la medida de lo posible indique, bajo "Observaciones", el porcentaje de los de tiempo parcial.

B. MUERTES POR CAUSA DISTINTA DE LA PERDIDA TOTAL DE BUQUES, INCLUIDOS LOS ACCIDENTES A BORDO:												
12 CAUSAS AL MAR/DESAPARICIONES EN EL MAR												
13 MANIFIESTACIONES DEL ARTE DE PESCA/DEL MANEJO DEL EQUIPO DE ARRIBA												
14 ATRIBUIBLES A LAS MAQUINAS/AL EQUIPO												
15 INCENDIOS/EXPLOSIONES												
16 OTRAS CAUSAS												
17 CAUSAS DESCONOCIDAS												
18 SUBTOTAL POR ACCIDENTES A BORDO												
19 TOTAL DE MUERTES (A) Y (B)												

C. ANALISIS DE LA CAUSA (PRINCIPAL) DE LAS MUERTES:												
20 ERROR DEL PERSONAL												
21 FALLO DEL BUQUE, LAS MAQUINAS O EL EQUIPO												
22 OTRAS CAUSAS												
23 CAUSAS DESCONOCIDAS												
24 TOTAL DE MUERTES												

25 OBSERVACIONES:												
-------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



Ultimas orientaciones de la política marítima de los Estados comunitarios. El caso español

Por D. JOSE MARIA SISTIAGA HERNANDO

Asesor Jurídico de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)

1. La política marítima comunitaria

En 1986 la Comunidad Económica Europea rompió un largo período de silencio en relación con la regulación del transporte marítimo, mediante la promulgación de cuatro Reglamentos: 4055, 4056, 4057 y 4058, todos ellos de 22 de diciembre de 1986. A título preliminar, conviene mencionar que la entrada en vigor de estos Reglamentos tiene varias fases, con objeto de que los países más perjudicados por los mismos, España entre ellos, puedan irse adaptando al nuevo régimen. Estas disposiciones abordan claramente las cuestiones de competencia y de libre prestación de servicios.

De los cuatro Reglamentos conviene destacar el Reglamento (C.E.E.), número 4.055/1986 del Consejo, de 22 de diciembre, sobre libre prestación de servicio de transporte marítimo y el Reglamento (C.E.E.), número 4056/1986 del Consejo, de 22 de diciembre, que viene a recordar la plena aplicabilidad de los artículos 85 y 86 del Tratado (Libre competencia), a los transportes marítimos.

De las notas destacamos del Reglamento 4.055/86:

a) La progresiva abolición de las restricciones nacionales, en forma de

reserva de tráficos internacionales en favor de los buques de la bandera del Estado.

Para ello, se establece el siguiente calendario:

—El transporte entre Estados miembros realizado por buques que naveguen bajo bandera de otro Estado miembro: 31 de diciembre de 1989.

—El transporte entre Estados miembros y países terceros realizado por buques que naveguen bajo bandera de un Estado miembro: 1 de diciembre de 1991.

—El transporte entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros realizado por otros buques: 1 de enero de 1993.

b) El concepto de beneficiario de la libre prestación de servicios: se aplica también este concepto a los nacionales de los Estados miembros establecidos fuera de la Comunidad o las compañías de transporte marítimo establecidas fuera de la Comunidad y controlados por nacionales de los Estados miembros, si sus barcos están registrados en un Estado miembro de acuerdo con su legislación.

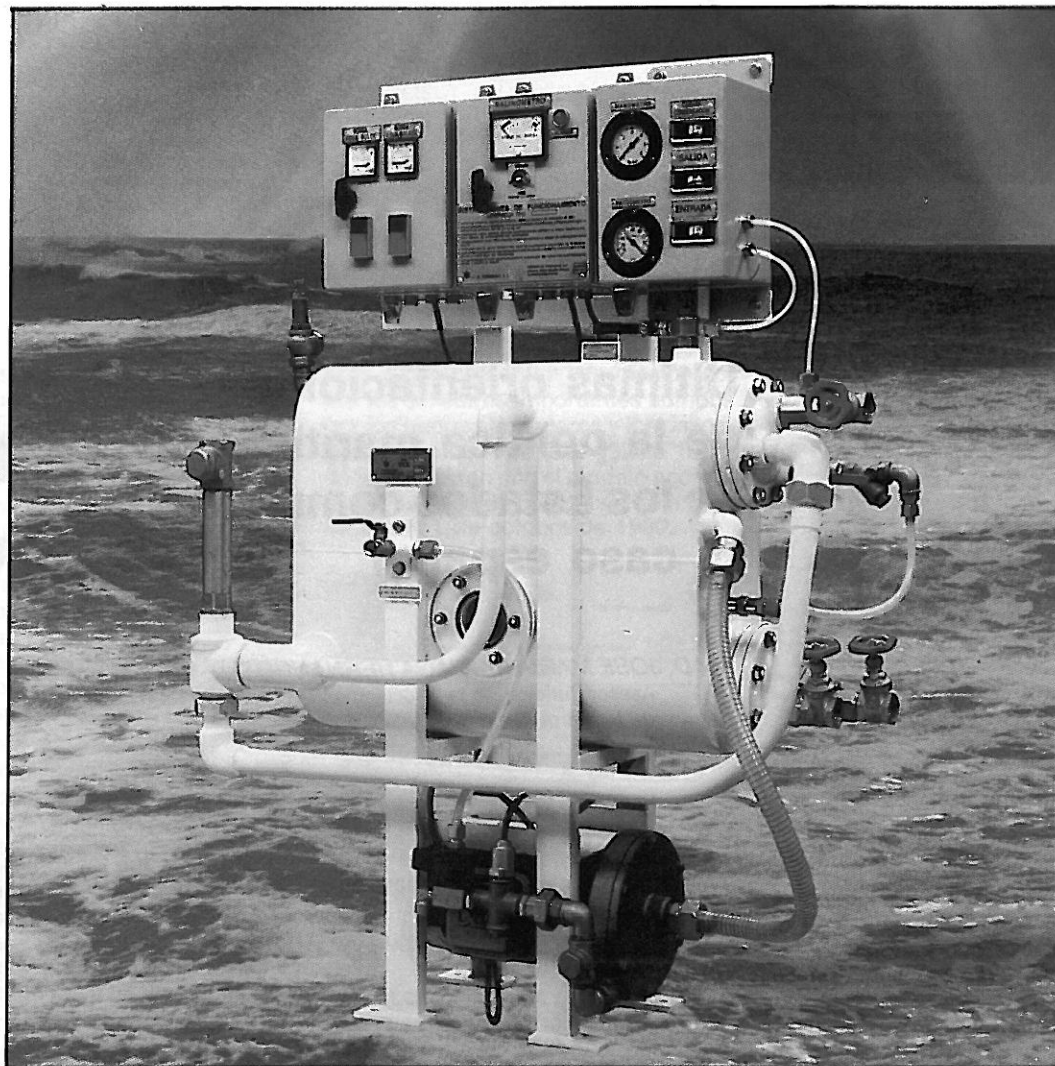
Esto es, sin embargo, un concepto transitorio que tendrá únicamente vigencia hasta el 1 de enero de 1993,

momento en que los tráficos anteriormente descritos deberán quedar abiertos a cualesquiera buques, cualquiera que sea la bandera que enarbolan. Mientras tanto, las referencias a la bandera de un Estado miembro son claras.

Las referencias a la bandera de un Estado miembro son claras en el articulado del Reglamento al establecer el calendario de progresiva liberalización. El concepto relevante parece ser, sin embargo, el de que el buque debe estar registrado en un Estado miembro con arreglo a su legislación.

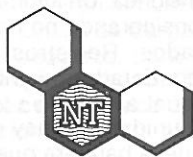
Estos dos últimos conceptos («bandera» y «registro de un Estado miembro con arreglo a su legislación») han creado tensiones. Un informe de la Comisión considerando no comunitarios determinados Registros Off-Shore creados por Estados miembros, ha tenido desigual acogida en los Estados de la Comunidad. No hay que olvidar que aunque la bandera pueda ser distinta (dato anecdótico) la legislación que permite la creación de tales registros emana de los Estados miembros, cualquiera que sea el grado de autonomía del territorio sede del Registro Off-Shore y dichos registros son, en principio, parte del Registro del Estado miembro (dato esencial).

Generador de agua dulce «TCS»



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

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



N. TORREIRO, S. L.

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

DELEGACIONES:

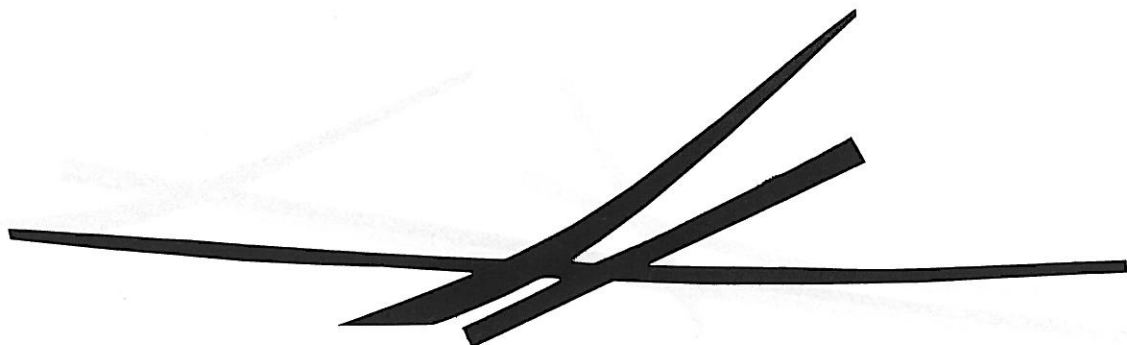
VIGO: N. TORREIRO, S.L. C/ Cánovas del Castillo, 10
Teléfono 43 41 55

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

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

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

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



Esta cuestión si bien transitoria, únicamente tendrá relevancia hasta el 1 de enero de 1993, puede ser esencial con relación a determinados tráficos (cabotaje) si su liberalización o regulación sigue el modelo del Reglamento 4055/86. Mientras tanto, Registros como el de la Isla de Man suscitan no pocas controversias.

Desde la aprobación de los Reglamentos citados, la Comunidad ha vuelto a un nuevo período de silencio en relación con el transporte marítimo, aun cuando durante este último año se está produciendo un nuevo intento de regular, a través de normativa emanada de la propia Comunidad, ciertas materias de la política de transporte marítimo.

Así, y en relación con el tráfico de cabotaje, se viene anunciando desde hace tiempo, una liberalización del mismo. La anunciada liberalización se producirá cuando sea aprobada por el Consejo, para lo que debe contar con mayoría cualificada. No se puede desconocer la existencia de una presión fuerte en el sentido de liberalizar el cabotaje.

En aras de la brevedad, cabe concluir, en relación con la política marítima comunitaria, que lo importante para la C.E.E. es que el control efectivo de los medios de transporte esté en manos de nacionales de Estados miembros y no que dichos medios de transporte estén abanderados en los registros de los Estados miembros.

Concluyendo, hay que afirmar que la normativa comunitaria recoge un nuevo concepto de marina mercante en el que lo esencial ya no es la existencia de una flota registrada en los países comunitarios, sino la disponibilidad de medios de transporte, cualquiera que sea el lugar de abastecimiento o registro de los mismos, suficiente para cubrir las necesidades de los Estados miembros y cuya administración o manejo se encuentren controlados por nacionales de los Estados miembros.

2. La reacción de los Estados miembros frente a la liberalización comunitaria

El establecimiento de un marco de libre competencia y de libertad de prestación de servicios, abierto no ya a los Estados miembros, sino también a ter-

ceros Estados, ha provocado una acusada reacción por parte de los miembros de la Comunidad que verán de esta forma, abolidas sus tradicionales reservas de bandera y una huida generalizada de sus buques hacia registros libres o banderas de conveniencia.



Surge en los Estados miembros la necesidad de conseguir la competitividad de los buques de su bandera con respecto a los abanderados en Estados en los que está ubicado alguno de los registros libres tradicionales.

Esta búsqueda de la competitividad se está realizando, en los países comunitarios, a través de alguno de los siguientes mecanismos:

1. La creación de Registros de Buques «Dobles» en el territorio sobre el que el Estado ejerce su soberanía. Estos registros coexisten con los tradicionales, pero posibilitan, mediante la aprobación de la oportuna legislación, minorar los costes de explotación de sus buques. Entre estos Registros Dobles conviene señalar el Registro Internacional Danés (DIS), el Registro Internacional Alemán (ISR) y el Registro Internacional Noruego (NIS), entre otros.

Un ejemplo suficientemente expresivo lo constituye el Registro de Luxemburgo que, superando límites nacionales y sobre la base de un fuerte concepto comunitario, pretende convertirse en el Registro natural de la flota de

otros países comunitarios poco abiertos a crear las necesarias condiciones de competitividad a sus flotas nacionales. Y todo ello en el único Estado comunitario que no tiene frontera con la mar.

2. La creación de Registros Off-Shore en determinados territorios de soberanía de un Estado, dotados de una cierta autonomía (por ejemplo, territorios de un Estado miembro expresamente excluidos del ámbito de aplicación de las normas comunitarias). Es el caso de los registros de la Isla de Man, de las Islas Kergeulen (territorio sometido a la soberanía francesa) e incluso del Registro Especial de las Islas Madeira.

3. Junto a los anteriores siguen subsistiendo los diferentes Registros Libres que forman parte del Registro Británico, auténticos inspiradores de los Registros analizados en el punto anterior (Bermudas, Gibraltar, Hong-Kong, etc.) y el Registro Libre de las Antillas Holandesas.

4. Una política de subvenciones y ayudas estatales a las empresas navie-



ras nacional muy fuerte, que aun cuando dudosamente compatible con la legislación comunitaria, se demuestra método eficaz para la competitividad de la flota nacional. Es el caso de Italia.

Por lo tanto, con la excepción de Grecia, caso muy especial en el negocio naviero, Irlanda, país que posee una cifra de tonejale mercante muy reducida, y España, todos los países comunitarios han adoptado medidas tendentes a conseguir un marco adecuado para la explotación competitiva de los buques de sus respectivas flotas.

3. El caso español

A. El marco jurídico anterior a la adhesión española a la C.E.E.

La política española en materia de Marina Mercante ha seguido una orientación marcadamente proteccionista. Muestra de este proteccionismo es el propio título de la Ley de 12 de mayo de 1956, «Protección y renovación de la Flota Mercante española», básica en la ordenación de la flota mercante española, y que se encuentra aún en vigor en nuestros días.

La materialización de esta política

proteccionista se ha plasmado en los siguientes preceptos:

1. La reserva del tráfico de cabotaje a los buques de construcción y pabellón nacional, recogida en el art. 10 de la Ley de 1956 (la reserva a la «construcción española» se ha ampliado a «construcción comunitaria o EFTA», a partir de la entrada en vigor en España el 1 de enero de 1986 del Tratado Constitutivo de la CEE).

2. La reserva de los tráficos de importación de determinadas mercancías en favor de los buques con bandera nacional propiedad de empresas españolas, plasmado en el RD 990/86 de 23 de mayo, que establece además un flete oficial para dicho transporte (entre las mercancías reservadas se encuentra el crudo, que según dicha disposición deberá ser transportado en buque nacional en el 90% del total de las importaciones).

3. El establecimiento de ayudas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, como sistema alternativo al anterior y en relación con otros tráficos, a las empresas navieras nacionales en función de las millas realizadas y de las

toneladas de mercancías transportadas. Estas ayudas, en base a la Ley de 1956, empezaron a través de una Orden Ministerial de 1983, y fueron renovándose a través de las disposiciones oportunas, anualmente, finalizando el 31 de diciembre de 1988, en coherencia con la normativa comunitaria, siendo sustituido este sistema por el de ayudas financieras a Planes de viabilidad, a las que nos referiremos más adelante.

4. Las limitaciones que el Decreto 1494/68 de Abanderamiento, 3278/77 de Abanderamiento provisional y su Orden de desarrollo de 25 de enero de 1979, establecieron en materia de importación de buques extranjeros al limitar su posible dedicación a determinados tráficos y someterlos a requisitos de edad, duración del abanderamiento, etc., así como a la exportación de los nacionales por los innumerables requisitos de índole formal que se debían cumplimentar en el caso de venta de buque nacional al extranjero.

La razón de este proteccionismo, mencionada incluso en las exposiciones de motivos de algunas de las disposiciones citadas, era la falta de competitividad de la flota mercante nacional, por lo que se hacía preciso ayudar a las empresas a paliar los extracostes de explotación de los buques nacionales frente a los de otras banderas.

B. El marco jurídico posterior a la adhesión española a la C.E.E.

Tras la entrada en vigor en nuestro país de los Reglamentos Comunitarios, especialmente el referente a la libre prestación de servicios con sus periodos transitorios, y teniendo presente la política comunitaria analizada anteriormente, cabe hablar de la rigidez del marco jurídico español, regulador de la explotación de buques, que trae como consecuencia el extracoste de explotación de los buques nacionales, no sólo frente a los abanderados en Registros Libres, sino incluso frente a los

abanderados en los propios Estados C.E.E.

Consecuencia de esta rigidez, el coste de explotación de un buque con bandera española es del orden del 200% superior al mismo buque pero con bandera de un Estado en el que esté ubicado un Registro Libre de Matriculación de buques.

La propia Administración española era consciente del extracoste de explotación de un buque bajo bandera española frente a sus competidores internacionales. Para intentar solucionar el problema, se forma una Comisión interministerial que analiza el sector y busca soluciones para paliar el extracoste aludido. Dicha Comisión finaliza su trabajo mediante la realización de un Informe que es aprobado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos de marzo de 1988.

El informe, que da origen a la creación de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de Marina Mercante Española, Sociedad mercantil cuya finalidad principal es gestionar y canalizar entre las empresas las ayudas monetarias creadas mediante la Orden Ministerial de octubre de 1989, contiene al final una propuesta de modificación del marco legal vigente, con objeto de eliminar el extracoste de explotación del buque con bandera nacional. Son las denominadas Medidas Institucionales.

Estas medidas consisten en la eliminación de algunos de los factores que inciden en el sobrecoste, mediante la modificación del actual marco jurídico, a través de disposiciones de carácter administrativo en algunos casos, y de carácter legislativo, mediante las cuales, ciertos aspectos recibirían un tratamiento diferenciado al que en la actualidad tenían, de forma que algunos de los extracostes, desaparecerían.

Mediante estas medidas se pretenden eliminar, entre otros, los siguientes factores de extracoste:

- Procedimiento de Importación/Ex-



portación de buques.

- Tratamiento fiscal del bareboat.
- Tratamiento fiscal del IRPF y de las cargas de Seguridad Social de los tripulantes que realizan navegación marítima internacional.
- Tratamiento fiscal de las fusiones de Empresas.

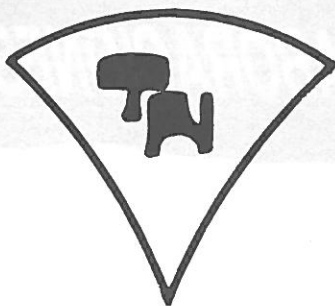
En el informe de la Comisión Delegada, aparece contemplada, igualmente, la posibilidad de creación de un segundo registro de buques en nuestro país, a semejanza de lo realizado, como se ha visto anteriormente, por otros países de nuestro entorno.

La creación de un Registro Especial de Matriculación de Buques en nuestro país sería plenamente constitucional, siempre que la disposición legal que lo creara viniera emanada del propio Estado, ya que el artículo 149.20 de nuestra Constitución atribuye competencia exclusiva al Estado en materia de Marina Mercante y Abanderamiento de Buques.

Aparte del problema de la creación de un nuevo Registro de Matriculación de Buques que entraría de lleno dentro del Derecho Hipotecario y Registral,

ya que no sería más que crear un nuevo órgano de carácter administrativo, hay que señalar que lo fundamental del nuevo Registro sería el «contenido» del mismo; es decir, la regulación jurídica de ciertas materias de forma diferenciada al modo que las mismas se encuentran reguladas por la vigente legislación general. En este punto hay que señalar que únicamente cabría esta regulación jurídica diferenciada si la misma no choca con los contenidos constitucionales. Este problema habrá de ser determinado en el momento de regular cuestiones puntuales.

La conclusión final que cabe plantearse, consecuencia de lo anteriormente expuesto, es la necesidad imperiosa que tiene la Marina Mercante española, de una urgente decisión por parte de nuestra Administración, en el sentido de modificar el actual marco regulador de la explotación de los buques en nuestro país de forma que con el nuevo se consiga la competitividad a nivel internacional de los buques con bandera española. Si esto no se logra casi de inmediato, no se podrá detener la continua caída del tonelaje de la flota con bandera española.



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

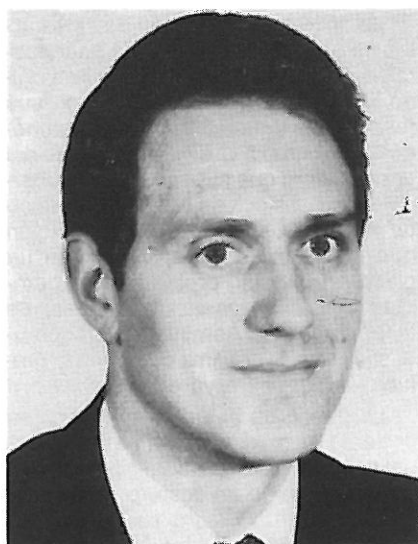
EFFECTOS NAVALES



Distribuidor
Oficial
D. NAVAL

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

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



Reflexiones sobre la flota de bajura

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

Ciñéndonos a las campañas de anchoa y bonito en el cantábrico, analizamos la serie de capturas del cuadro comparándolas con las francesas:

CAPTURAS DE ANCHOA Y BONITO (Toneladas)

AÑO	ANCHOA		BONITO	
	FRANCIA	CANTABRICO	FRANCIA	CANTABRICO
1960	1.085	57.000	19.600	31.000
1961	1.494	74.000	17.100	24.300
1962	1.123	58.000	20.300	31.500
1963	652	48.000	16.200	28.100
1964	1.973	75.000	19.500	28.500
1965	2.615	81.000	15.600	29.300
1966	839	47.519	13.500	25.800
1967	1.812	39.363	15.500	32.700
1968	1.190	38.430	15.200	24.600
1969	2.991	33.092	9.400	22.600
1970	3.665	19.820	6.200	23.800
1971	4.825	23.787	9.200	30.200
1972	6.150	26.917	9.200	25.100
1973	4.395	23.614	6.900	21.100
1974	3.835	27.282	8.500	28.000
1975	2.913	23.389	5.700	13.500
1976	1.095	36.166	6.800	26.900
1977	3.807	44.384	6.800	25.200
1978	3.683	41.536	8.800	25.400
1979	1.349	25.000	8.000	29.600
1980	1.564	20.538	3.500	25.200
1981	1.021	9.794	2.900	20.800
1982	381	4.610	2.900	25.400
1983	1.911	12.242	2.400	29.600
1984	1.711	33.468	2.800	15.600
1985	3.005	8.481	1.900	20.700
1986	2.311	5.612	1.200	24.400
1987	5.061	9.863	1.800	28.200
1988	6.743	8.266	2.800	25.300
1989		8.176		(13.975) *

La flota artesanal o de bajura es la mayor en número de buques en todo el Estado. De las 17.464 unidades con que cuenta la flota pesquera, 16.369 son menores de 150 TRB y de ellas, 13.393 menores de 20 TRB. Esto nos indica que un 93% de la flota podríamos encuadrarla dentro de lo que consideramos como bajura.

Es evidente que su actividad es muy distinta según la región en que se encuentre, pudiendo hablar de unas características comunes para toda la flota del Mediterráneo, la suratlántica o todo el Cantábrico, incluida Galicia.

Las artes con las que trabaja son heterogéneas. En el Mediterráneo se utilizan fundamentalmente el arrastre costero, las redes de enmalle y en menor grado el palangre. En la zona cantábrica las dos costeras más importantes: anchoa y bonito y se realizan con red de cerco para la anchoa y curricanes o cebo vivo para el bonito y atún.

Las especies a las que se dirige esta flota son todas las que habitan el litoral, pero especialmente en el Cantábrico son las ya citadas de anchoa y túridos las que constituyen la base principal de su economía.

* Sólo capturas desembarcadas en Euskadi.
Fuente: AZTI-SIO.

Si observamos la evolución de las capturas de estas especies en los últimos años vemos cómo las de anchoa han disminuido enormemente, haciendo peligrar la supervivencia de la especie. Las razones que se aducen para esta brusca caída de las capturas son varias:

a) Un cambio en las condiciones climáticas del Golfo de Vizcaya, lo que originaría una variación de la corriente migratoria de la especie.

b) Una disminución del stock de peces por sobrepesca, lo que da lugar a que si el reclutamiento de un año es débil las capturas de los años siguientes disminuyen enormemente.

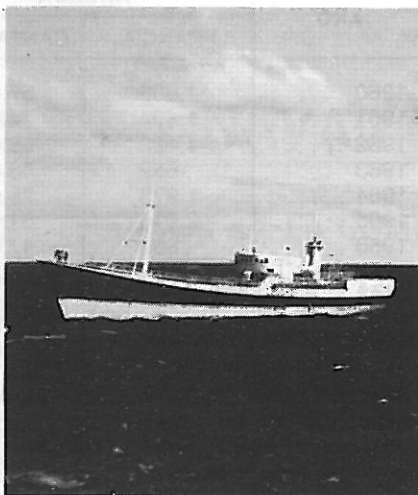
Aunque es posible que las dos teorías tengan su base de certeza nos inclinamos por la segunda dada la evolución de las costeras.

Este problema se agrava aún más por el empleo de redes pelágicas por parte de pescadores franceses. Este arte de gran capacidad de pesca, si se sigue empleando sin ningún control como hasta la fecha, creemos que va a dañar de un modo irreversible al stock de anchoa, de ahí nuestra frontal oposición a su utilización mientras no tengamos el aval científico de su inocuidad en la captura de esta especie. Las presiones ante la Comisión de Pesca de la C.E.E. son constantes, tanto por parte del sector como de la Administración pesquera vasca. Hasta la fecha no se han conseguido resultados espectaculares, pero creemos que lentamente va calando en la mentalidad de los técnicos y de los pescadores galos la idea y la realidad de que su utilización no produce ningún beneficio al sector, ya que la calidad de las capturas es muy mala, lo que hace que sus precios de venta sean bajos y a pesar de que se pescan más kilos el resultado económico es peor. El problema reside en este momento en la urgente adopción de medidas antes de que nos encontremos ante un stock imposible de recuperar.

La evolución de las capturas de túnidos ha sido estable y constituye en este momento más del 70% de los resultados económicos de la flota pesquera de bajura del Cantábrico. La situación del stock, es al decir de los especialistas, buena, y los dos problemas graves que afectan a esta pesquería son:

—El empleo de artes pelágicas y de volantas en su captura.

—La grave competencia que realiza la importación, sin ningún control, de túnidos tropicales procedentes de países terceros.

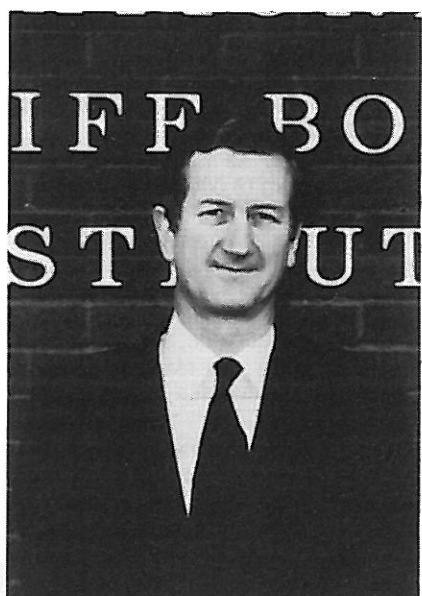


La pesca de túnidos con volanta se practica desde hace tres años por pescadores franceses produciéndose una incompatibilidad técnica para poder capturar la especie con el arte tradicional del cebo vivo. Los «volanteros» forman en la mar auténticas paredes de entre 5 y 7 km. por barco, en las que se enmalla el bonito en su migración ordinaria. La calidad de este pescado, que se recoge bastantes horas después de su muerte, deja mucho que desear y nuevamente nos encontramos ante unos precios bajos que a pesar de las mayores capturas desbaratan el resultado económico de la campaña.

La oposición al empleo de estas artes es unánime en todos los pescadores del Cantábrico y a ellos se han unido los de Azores y Madeira, con sus respectivas Administraciones autonómicas. La propia C.E.E., consciente del grave peligro que supone para la supervivencia del stock de túnidos el empleo de esta arte, prepara una legislación que esperamos sea aprobada en un plazo prudencial, prohibiendo su empleo. Sería de desear que a pesar de la lentitud de la Administración comunitaria, para la próxima campaña la prohibición estuviera ya en vigor.

La pesca de bajura suratlántica se enfrenta a graves problemas derivados del agotamiento, ya tradicional por otra parte, del caladero costero y de la actitud de Marruecos que paulatinamente va cerrando sus caladeros a los pescadores andaluces que tradicionalmente faenaban en ellos. En nuestro criterio, esta flota está abocada a una reestructuración urgente y cuanto más tarde se tome la decisión más graves serán sus consecuencias. Marruecos está desarrollando extraordinariamente su propia capacidad de pesca y por tanto consideramos que en la negociación del próximo convenio con la C.E.E. impondrá medidas aún más restrictivas que las actuales que harán inviable la rentabilidad económica de parte de la flota andaluza.

La flota mediterránea se encuentra en una situación generalizada de sobrepesca y su situación habría de ser abordada siguiendo experiencias puntuales, ya realizadas, que tiendan a disminuir el esfuerzo de pesca sobre un caladero constantemente sobre-explotado. Habrá de seguirse una política drástica que limite al máximo las nuevas construcciones y favorezca el desguace de unidades de edad avanzada. Asimismo habría de considerarse la posibilidad de reducir los días de pesca de 5 a 4 a la semana, al menos en áreas determinadas, ya que los síntomas de agotamiento del caladero son cada vez más preocupantes.



¿Cómo se dice gracias?

Por Mr. BRIAN MILES
Deputy Director
Royal National Lifeboat Institution
Servicio Británico de Salvamento
de Náufragos

Las tripulaciones dependen de la buena voluntad y generosidad del público para mantener el excelente nivel de servicio que ha convertido a la Real Institución Nacional de Botes Salvavidas en la envidia de todo el mundo. El siguiente relato contribuye a explicar por qué continúa esto así:

Un domingo de octubre por la tarde, poco después de la 1,15, el guardacostas de Solent alertó tanto al bote salvavidas de Portsmouth como al de Hayling Island, que se había informado que dos personas habían sido barridas de la cubierta del yate «Dingaling» en Chichester Bar. Ambos salieron a toda máquina para investigar. Alrededor de la 1,24 de la tarde, el bote salvavidas de Hayling había llegado al lugar y encontró mar encrespada, con olas de 4,50

metros de altura y vientos de fuerza 7/8. El timonel Frank Dunster divisó a un hombre en el agua con los brazos extendidos que estaba sumergido. Un helicóptero del guardacostas hizo denodados esfuerzos para recobrar al herido, pero no lo consiguió. El miembro de la tripulación Graham Raines sabiendo que había poco tiempo que perder, saltó al embravecido mar y nadando contra las olas logró llegar hasta el hombre y mantenerlo a flote. El bote salvavidas maniobró para recogerlos, pero la mar que estaba rompiendo lo levantó en vilo y lo hizo caer encima de los dos hombres.

Ambos desaparecieron de la vista. Pasaron unos minutos angustiosos antes de que volvieran a la superficie to-

«Fue la experiencia más terrible de mi vida. Cuando llegué al bote salvavidas, estaba rezando por sobrevivir. Parecía como si hubiese estado en el agua toda la vida».

Son las palabras de un pescador rescatado de la gélidas aguas del Mar del Norte una oscura noche de febrero. Otra vida salvada, otro rescate llevado a cabo con éxito.

Las tripulaciones de los botes salvavidas están siempre dispuestas para contestar a tales llamadas de ayuda —24 horas al día, 365 días al año—. Están preparadas para cambiar el calor y seguridad del hogar y sus familias por el peligro. Por increíble que pudiese parecer, los tripulantes de los botes salvavidas son voluntarios que se ponen a sí mismos en peligro sin ninguna recompensa, salvo la satisfacción de proteger a un compañero marino de la cólera del mar.

Durante más de 166 años las tripulaciones de la RNLI han seguido, sin disminuir su entusiasmo, tenacidad y pericia, mantenidos económicamente siempre por aportaciones voluntarias.



avía abrazados el uno al otro. Mientras tanto el movimiento violento del bote salvavidas había hecho caer al mar a otro miembro de la tripulación, Roderick James. En este momento llegó el bote salvavidas de Portsmouth, y uno de sus tripulantes logró saltar al bote de Hayling. Este embarcó con dificultad y aunque magullado ayudó a arrastrar de nuevo a bordo al tripulante del yate y a los miembros de la tripulación del bote salvavidas, Raines y James. Se le administraron inmediatamente los primeros auxilios al apenas consciente superviviente. De repente una ola que estaba rompiendo sumergió el bote y lo puso casi vertical en el agua. Los tripulantes se abrazaron fuertemente. Aunque el motor de estribor se había averiado, el bote viró a poca máquina

hacia el sur para prepararse a transferir al herido al helicóptero en una zona de mar menos embravecida. Con alguna dificultad, el superviviente fue evacuado por aire alrededor de las 2,00 de la tarde.

Todo este tiempo el bote salvavidas de Portsmouth había estado alerta y ahora escoltaba tanto al yate como al bote salvavidas de Hayling de vuelta al puerto. Con pericia, los botes salvavidas y el yate cruzaron la barra del puerto y atracaron a las 2,45 de la tarde. El hombre que habían rescatado fue llevado al hospital. Sufrió conmoción e hipotermia, pero fue dado de alta al día siguiente. Desgraciadamente, una mujer miembro de la tripulación del yate, recuperada de la mar por un helicóptero llegó muerta al hospital.

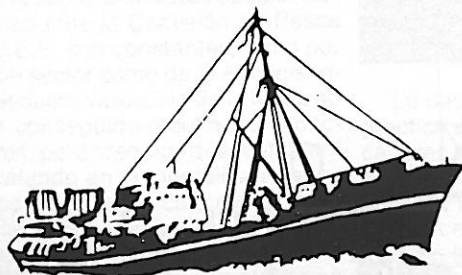
Por su valor y determinación al salvar la vida del tripulante del yate, el miembro de la tripulación Graham Raines fue condecorado con la medalla de bronce de la RNLI.

Desde que se fundó la RNLI en 1824, más de 119.000 personas han sido salvadas de morir ahogadas. Se ha estimado que solamente en 1990 costará 37 millones de libras mantener el servicio de botes salvavidas. Cada superviviente tiene sus propias razones para estar agradecido, su propia historia que contar, una razón para creer que el dinero dado a la RNLI está bien gastado.

«¿Cómo se dice gracias? Ponemos sus vidas en peligro para que vengan y nos rescaten. Además de todo esto, son unos hombres muy valientes».

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)



En la cuenta atrás

Por D. MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero

Los que durante los últimos años sigan mis colaboraciones en la revista de AETINAPE (que imagino que algunos habrá), se darán cuenta que no están marcadas precisamente por un tinte optimista. Yo bien que lo siento y bien quisiera que mis impresiones fueran otras, pero eso es lo que me hacen ver mi experiencia y la observación de la realidad cotidiana, y aun a riesgo de ser llamado el «Hermano Alegrías», tengo que seguir en la misma tónica de pesimismo, porque son muy negras las nubes que veo en el horizonte pesquero español.

En estos momentos, Namibia parece que ha dado el portazo a la flota española al menos por dos años; Malvinas, que ha perdido un millón de dólares en licencias al acortar en un mes el período de pesca, no creo que vaya a abrir excesivamente la mano en las próximas campañas; la CEE lleva tiempo diciendo que la flota comunitaria es mucho mayor que las posibilidades de captura, etc., etc.

El panorama mundial, en definitiva, no es muy halagüeño para nuestros

barcos, y las anécdotas del «Mar de Vigo» y el «Garoya» «faenando» en el Golfo Pérsico, o el barco que acaba de traer 600 tm. de fletán negro, no son sino eso, puras anécdotas; y a propósito ¿han salido con tripulación esos dos congeladores?, el personal embarcado ¿va con un sueldo fijo, o con un porcentaje sobre las «capturas»? y en cuanto al otro barco, subvencionar una campaña de pesca experimental para que luego las capturas se las lleven los japoneses, me parece hacer un pan como unas hostias, porque lo lógico sería que la industria procesadora hubiera participado en el invento, mas dejemos eso ahora.

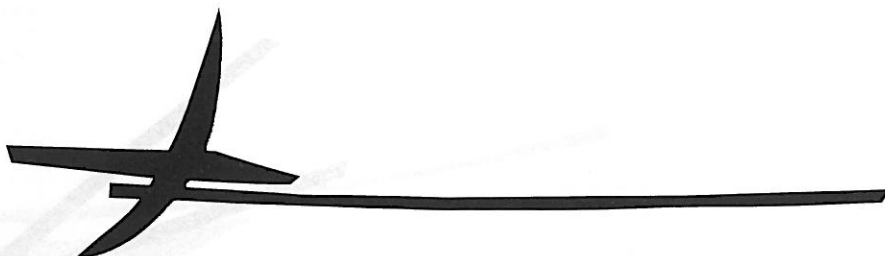
Pero es que si la situación laboral en la mar es preocupante, las noticias de tierra no lo son menos. Leo en un periódico gallego que en esa región sobran más de 230.000 trabajadores en el sector primario. Leer que en el campo gallego sobran dos de cada tres agricultores o ganaderos, hace verdaderamente temblar, porque la inexistencia de puestos de trabajo alternativos impedirá la adecuada reconversión de los excedentes de personal embarcado en una flota pesquera sobredimensionada como la gallega, y eso revertirá inexorablemente en unas condiciones económicas tercermundistas para los que tengan un puesto embarcado, y en el esquilamiento de las riquezas de las aguas interiores debido al furtivismo y a la sobrepesca.

Digamos que el panorama en Andalucía y Canarias es prácticamente el mismo, ya que en ambas regiones el

descenso del turismo ha provocado igualmente grandes masas laborales excedentarias.

Estoy plenamente de acuerdo con lo dicho recientemente por José Loira en cuanto a que «no existe otro país, excepto los países del Este, donde la Administración se mueva tanto y el sector privado tan poco», y sigue «...las asociaciones empresariales, hoy en día casi inexistentes y de escasa presencia en el sector, obligan a asumir el protagonismo absoluto a una Administración más allá de lo que le corresponde en relación a su función» (Ind. Pesqueras, núm. 1.518, 15-7-90, pág. 20). Como digo, estoy con José Loira en que la Administración pesquera española, obligada por una patronal inmovilista, cegata y acostumbrada a pedir... y a que le den, está haciendo cosas más allá de su competencia, aunque quizás por acallar los lamentos de las plañideras de turno está descuidando cosas **que sí le atañen**, aunque esa es otra historia, pero en definitiva la verdad es que nos encontramos con que la Administración está desbordada y no hace lo que debe; la patronal no hace más que pedir y no se preocupa de mirar más allá de sus narices; los representantes sindicales tampoco están muy al tanto de por dónde van los tiros, y al final, como dice el refrán: «Todos al sacco, y el sacco en tierra», el personal embarcado cada vez con menos perspectivas de futuro y con más dificultades de obtener, no ya un trabajo digno, sino simple continuidad en su trabajo.

Por eso, una vez más y aun a ries-



go de ser tachado de pesimista en exceso, opino que la situación es ya casi irreversible a menos que se haga gala, a todos los niveles, de algo hasta ahora inexistente: imaginación y conocimiento global del mercado de pescado, a fin de obtener una mayor rentabilidad y un más amplio y armónico dimensionamiento de la industria pesquera.

Como ya dije más arriba, pueden llamarme el «Hermano Alegrías», pero yo, si intento trasladarme en el futuro tan solo cinco años (como aquél que dice, pasado mañana), lo que creo ver no me llena de alegría precisamente. Se me viene a la cabeza aquella canción, creo recordar que de Antonio Molina, que

decía: «el futuro es muy oscuro, trabajando en el carbón», o puesto en plan pedante, recuerdo también aquello de: «...estos que ves aquí, campos de soledad, mustio collado, fueron un día Itálica famosa», pero en fin, como resulta que somos apenas un puñado los agoreros, los que no vemos futuro a la pesca española planteada en base al sistema imperante, quizás seamos nosotros los equivocados y todo marcha bien.

Mientras los llorones no se quiten las legañas de los ojos y sigan tirando de la ubre de «mamá vaca Administración», y ésta no haga más que mugir disgustada pero no suelte la coza (¡por-

que el ternero lleva ya mamando bastante tiempo!), todo irá discurriendo lentamente y hacia peor, pero pienso que día ha de llegar en que a la vaca se le acabe la leche —o la cambie— o le pique la mosca, y entonces, ¿de dónde va a seguir chupando ese ternero, que no aprendió a hacer otra cosa más que esa, y que parece ser que es incapaz de valerse por sí mismo?

Si yo fuera el dueño de la vaca, antes de que fuera más tarde le pondría un benco al ternero, y aprovecharía la leche para otras cosas tan importantes o más que esa. Espero que mis amigos hayan entendido la metáfora. Hasta la próxima.



TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S. A. L.

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

Oficinas: Cl. del Aire, 22
Talleres: Cl. Toledo, 23

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



La situación del naviero ante la competencia europea

Por D. JOAQUIN ARBONES DAVILA
Presidente de la Asociación
de Navieros Gallegos

No soy una persona técnica y desconozco muchos de los problemas y soluciones que han adoptado otros países de la CEE para llevar a buen puerto su flota mercante.

Ahora bien, creo que en la actualidad, la exigua flota mercante española tiene que enfrentarse con el reto que supone el año 1993, entrando en competencia directa con la potente flota mercante comunitaria.

Tres son, a mi juicio, los más importantes problemas a solucionar, ya que inciden directamente en la explotación de los buques. Son viejos problemas que ha tenido la flota mercante española y que en mi opinión han contribuido a agrandar la crisis sufrida por la marina mercante en los años 70, que ha supuesto la práctica desaparición de la flota mercante española.

El primero de los problemas es encontrar una financiación adecuada, si bien hoy por hoy la marina mercante está acogida a créditos blandos a través del Banco de Crédito Industrial. Hoy en día lograr financiación a través de este sistema resulta impracticable para una gran mayoría de las empresas navieras, ya que las que se han sal-

vado de la crisis han sufrido una descapitalización, sumada al mal sabor que ha dejado la crisis en el Banco de Crédito Industrial y que supuso la venta de una gran parte de la flota a través de la Sociedad de Gestión de Buques, filial del Banco de Crédito Industrial, a unos precios muy bajos que en la mayoría de los casos han cubierto apenas una pequeña parte del crédito. Ello unido a la negativa del Gobierno a buscar a través de incentivos fiscales la aportación del capital privado a sectores prioritarios, entre los que a mi juicio se encuentra la marina mercante, tanto por lo estratégico para el país como por la mano de obra que emplea directa o indirectamente, medidas fiscales que han dado muy buenos resultados en otros países comunitarios como Alemania, que ha creado una gran flota destinada principalmente al cabotaje europeo con base en estas aportaciones de capital privado.

El segundo problema es el desarrollo tecnológico de los astilleros comunitarios que en la actualidad están construyendo unos buques sencillos y al mismo tiempo sofisticados, es decir, unos buques de construcción y características francamente sencillas que unidas a una gran calidad de construcción y a las innovaciones tecnológicas aplicadas, los dotan de una gran eficacia y una gran operatividad con unos costes de mantenimiento muy poco elevados.

El tercero de los problemas que incide también directamente en la explotación del buque, es la tripulación. Nos encontramos ante un gran reto, sobre todo en lo que se refiere a los buques de Cabotaje Europeo, en los cuales las características técnicas mencionadas anteriormente les permiten navegar con menos tripulación que los buques españoles similares; unido ello a la polivalencia de títulos de puente y máquinas hace que en muchos casos la tripulación de un buque comunitario sea la mitad de la del buque español.

En consecuencia, si pretendemos tener flota mercante a partir del año 93, tendríamos que tratar de resolver estos tres problemas, buscando soluciones institucionales que permitan acceder a una mejor financiación de las empresas navieras, una construcción naval vanguardista, iniciando la evolución desde el proyecto del buque y modificando las enseñanzas náuticas, tanto para oficiales como para la marinería, de tal forma que la tripulación del buque pueda navegar con mayor seguridad y eficacia.

Creo que es necesario el plantearse si, ante nuestra incorporación plena a la C.E.E., pretendemos o no desarrollar una flota mercante con lo que ello conlleva de valor estratégico; compensación de la balanza de fletes y puestos de trabajo directos e indirectos.



TALLERES MECANICOS **GARADO, S. L.**

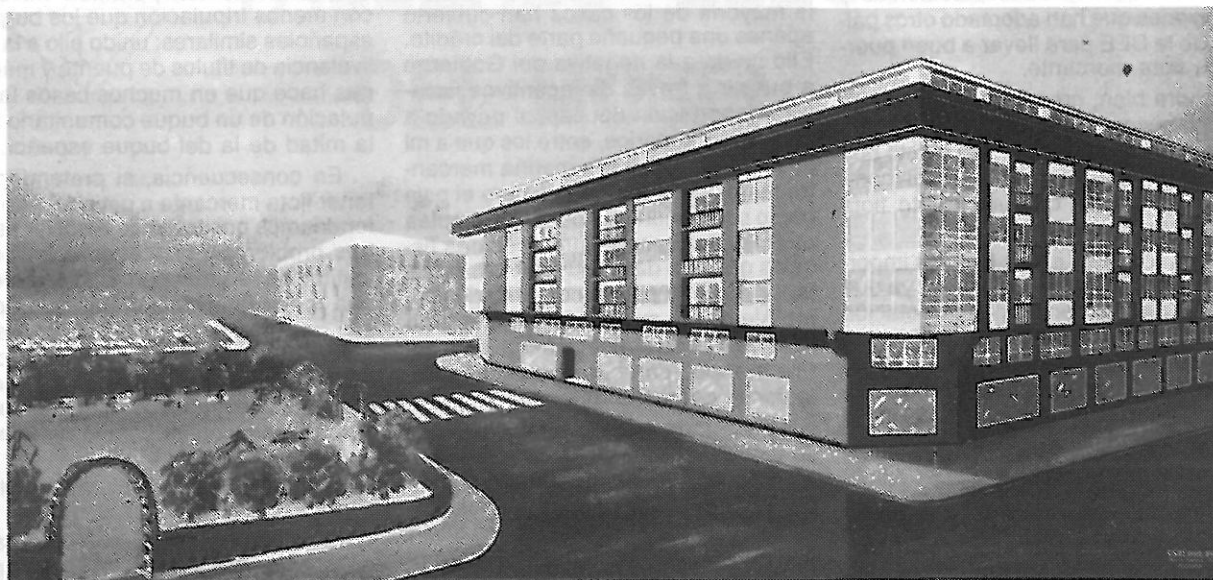
**REPARACIONES DE BUQUES
Y MECANICA EN GENERAL**

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



Reforma del sistema educativo y el futuro de las enseñanzas marítimo-pesqueras

Por D.ª AMPARO SIMON GOMEZ
Profesora de Biología Pesquera
Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero
del Atlántico

En primer lugar haré un breve resumen del nuevo Sistema Educativo y a continuación expondré el Proyecto de Reforma de nuestras enseñanzas.

El diseño de la Educación que actualmente tenemos en España data del año 1970. La sociedad española desde esa época ha sufrido grandes cambios, lo que obliga a efectuar adaptaciones en las Enseñanzas para que se acomoden al nuevo esquema social y a nuevas necesidades.

El Sistema Educativo comprende:

1. Enseñanzas de régimen general que incluye:

- Educación Infantil.
- Educación Primaria.
- Educación Secundaria:

—la E.S.O. (Educación Secundaria Obligatoria).

—el Bachillerato.

—la Formación Profesional de grado medio.

• Formación Profesional de grado superior.

- Formación Universitaria.

2. Enseñanzas de régimen especial que incluya:

- Enseñanzas Artísticas.
- Enseñanzas de Idiomas.

La LOGSE regula la Educación Infantil que abarca de los 0 a 6 años y determina un período formativo común de 10 años, que comprende la Educación Primaria y la Educación Secundaria Obligatoria (E.S.O.) que abarca de los 6 a los 16, por lo que se amplía en dos años la obligatoriedad de enseñanza de todos los niños (en el sistema educativo vigente es hasta los 14).

E.S.O.

La Educación Secundaria Obligatoria comprende 2 ciclos de 2 años cada uno:

—el 1.º se estructura en áreas de conocimiento obligatorias.

—el 2.º en áreas de conocimiento obligatorias y materias optativas.

Bachillerato

Ofrece cuatro modalidades: Artes, Ciencias de la Naturaleza y la Salud, Humanidades y Ciencias Sociales, Tecnología. Este nivel de enseñanza comprende dos cursos de los 16 a los 18 años. Cada Bachillerato se estructura de la siguiente forma:

35-40%: Materias comunes.

40-45%: Materias específicas de cada modalidad.

20%: Materias optativas.

En todas las modalidades los alumnos recibirán una Formación Básica de carácter profesional igual que en la E.S.O.

Formación Profesional

La Formación Profesional comprende:

—Una Formación Profesional de Base que se ofrece en la E.S.O.

—Una Formación Profesional Específica que se organiza en dos ciclos:

2.º de grado medio.

2.º de grado superior.

Para acceder a la F.P. de grado medio es necesario haber superado la E.S.O., estar en posesión del Título en Graduado en Educación Secundaria.

Para acceder a la F.P. de grado superior es necesario estar en posesión del Título de Bachillerato.

La Propuesta de Reforma de nuestras Enseñanzas Marítimo-Pesqueras se encuadran en la F.P. de grado medio y superior, y la Enseñanza Universitaria. Este proyecto se ha basado en cuatro principios básicos observados bajo diferentes ópticas:

1. Desde el punto de vista humano, el hombre debe ser el centro de atención y por tanto tiene que garantizarse su seguridad en la mar, reconociendo

COLABORACIONES

to social, promoción cultural, versatilidad laboral, etc.

2. Desde la óptica política prima la idea de la flota: demanda de titulados, la formación y preparación de los mismos, la evolución tecnológica, etc.

3. Desde la perspectiva pedagógica tiene que irse a un plan de estudios lo más racional posible, en cuanto a programaciones, áreas, horarios, prácticas, etc.

4. Desde el punto de vista tecnológico la idea prioritaria es la producción: eficacia en las capturas y economía de gastos.

Con estas premisas el diseño modular de la Educación Técnico Profesional Marítimo-Pesquera es el siguiente:

Módulo, nivel 1. Al que se accede al finalizar la E.S.O. y formará a profesionales semicualificados como: Marinero iniciación, Mecánico litoral, Patrón de pesca costera.

Módulo, nivel 2. Al que se accede con el Título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria. Esta en-



señanza comprende exclusivamente materias profesionales agrupadas en áreas como por ejemplo: Área de navegación, Meteorología y Comunicaciones del módulo PP-2 (P.P.L. 1.ª clase) y Área de Motores de Combustión Interna e Instalaciones Propulsoras del Módulo MN-2 (M.N. 2.ª clase).

Módulo, nivel 3. Para acceder a este nivel es necesario haber superado el Bachillerato Tecnológico, se estructura igual que el módulo anterior por áreas específicas. El módulo 3 en Mecánica sería MN-3 (M.N. 1.ª clase) y en Puente PP-3 (P.P.A.).

El acceso al nivel 4, Mecánico Na-

val Jefe y Capitán de Pesca se podrá lograr por dos vías diferentes:

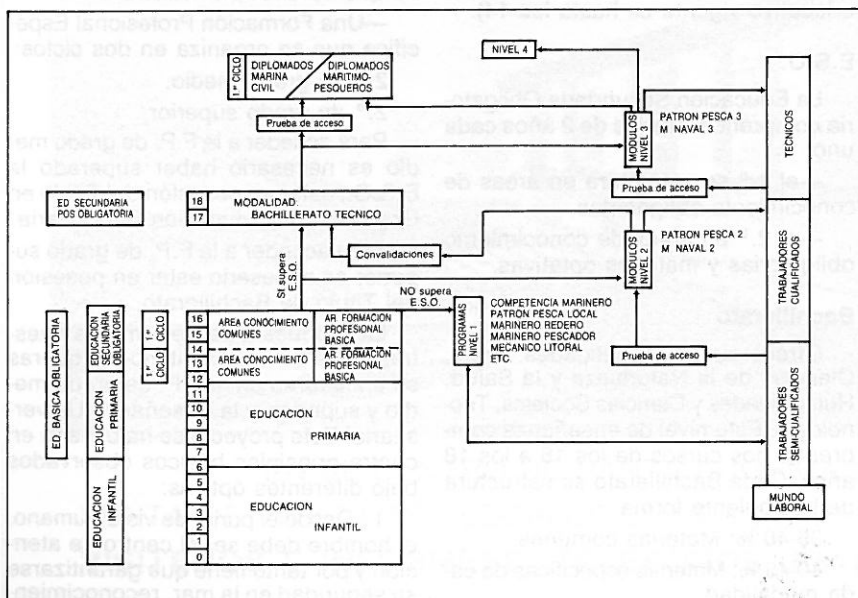
—Universitaria a través de una Diplomatura:

—Mediante la superación de un módulo de Formación Específica para cada especialidad. Esta vía sólo podrá ser utilizada por Profesionales que tengan la certificación de Nivel 3.

En este tipo de Enseñanza Modular, adquiere una especial importancia las prácticas en el Centro Educativo; por ejemplo, en el módulo 2 de Mecánica Naval, de duración mínima 900 horas, 580 horas serán teóricas y 320 prácticas.

Uno de los aspectos más importantes a destacar en la Formación Técnico Profesional es que fomenta el aspecto práctico de la enseñanza, tanto en los Centros de Estudios como en los Centros de Trabajo. Por ello se estipula la figura «del alumno en prácticas» que se desarrollará, en los buques o en empresas terrestres relacionadas con el sector marítimo pesquero; estas prácticas serán coordinadas y controladas por un profesor tutor del Centro de Estudios.

Otro aspecto muy significativo es que todos los profesionales marítimo pesqueros, tanto los que sigan la enseñanza de forma escalonada como los que se integren a la misma procedentes del mundo laboral, tendrán una Titulación Académica que hoy no poseen nuestros alumnos que estudiaron por el régimen de Formación de Adultos; esto conlleva a la ampliación del abanico profesional.





El reto de la pesca española

Por D. FRANCISCO GONZALEZ GONZALEZ

Economista, especializado en Comercio Internacional por la Universidad de Oxford

Uno de los problemas más importantes que de forma inmediata va a tener que afrontar el sector pesquero español, es la entrada en vigor del mercado único europeo. Y no sólo por la situación de la propia Comunidad Europea, sino por la irrupción en la esfera comunitaria de los países del Este con su flota y sus capturas. En efecto, estos países poseen en conjunto la primera potencia mundial en pesca tanto por su flota como por la capacidad de sus capturas. Basta para ello considerar sus 11 millones de Tm/año, frente a las 1,5 millones de España.

Pero la situación de estos países es, desde un punto de vista económico, difícil. De ahí que sea lógico pensar que intenten centrar su despegue económico basándose en sus propios recursos, y entre los que la pesca es un hecho importante. Así, pues, no parece descabellado pensar que en un futuro próximo una parte de esas capturas, precisamente aquellas que demanda el mercado español, se destinen a este mercado. Y la experiencia está ahí, en 1987 Polonia destinó al mercado español unas 60.000 Tm de tubo de pota y calamar.

Todo lo anterior supone que la competencia con la flota española va a dejarse sentir y eso sobre todo dentro del mercado único. En esa fecha 1993 es evidente que los países del Este no van a tener restricciones arancelarias por estar consideradas como países preferenciales o con un tratamiento especial dentro de la C.E.E. hasta que se produzca su integración en este organismo. Lo que supondrá la entrada de una parte importante de sus recursos pesqueros en nuestro país. Y aquí es preciso señalar que aunque estos países poseen problemas de alimentación, parece lógico pensar que una parte de este pescado, el de menos valor, se destine al consumo interno, pero el otro se utilice para obtener divisas dentro de una estrategia de desarrollo económico.

La competencia, pues, con la flota española va a ser grande puesto que la mano de obra en esos países es mucho más barata y la flota española sólo ofrece el mismo tipo de materia prima que la que estos países pueden ofrecer. Y aquí radica precisamente una de las grandes limitaciones del sector pesquero español. Su escasa capacidad transformadora y su dependencia casi exclusiva de la extracción.

Aparte de la anterior competencia existe otra también grave. La de las empresas de alimentación europeas, que en un corto período de tiempo pueden hacerse con el control de un sector tan básico para la economía española como es el de la alimentación, y en el que está incluido la pesca. En este aspecto la posibilidad de que España pueda tener un control sobre este sector alimentario está resultando ca-

da vez más improbable. Y ello por una razón. El control sobre el mismo supone el estar dotados de una tecnología propia y de vanguardia. Y en este sentido las empresas de transformación españolas, salvo alguna excepción que no significa nada dentro del conjunto, carecen de esa tecnología y están dentro de una dependencia cada vez mayor de la tecnología extranjera. Piénsese en este campo en la acuicultura con las importaciones casi masivas de crías de rodaballo y otras especies, o en los procesos de alta temperatura aplicados a la alimentación, etc.

Pero lo anterior es más problemático cuando el plazo de tiempo que los españoles tenemos para poder reaccionar, es más bien corto pues el mercado único se está ya consolidando dentro del período 1990 a 1995. Después de estas fechas el proceso de competencia va a ser mucho más difícil por cuanto se necesitará desbancar de una posición predominante en el consumo a ciertas marcas de empresas multinacionales europeas. Y esto es difícil y a veces no posible.

La tecnología propia dentro del campo de la pesca y la alimentación sólo es factible si previamente existe una investigación que lo permita, de ahí la necesidad de afrontar dentro de las salidas futuras para el sector pesquero español, la transformación de la materia prima y la investigación dentro del campo de la alimentación. Si esto no se hace estaremos condenados a una posición muy secundaria dentro de la pesca europea, cuando no dependiente. Y esto no soluciona los problemas del atraso de comunidades autónomas como Galicia, Andalucía y Canarias.

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)

Los barcos pesqueros que operan en el banco sahariano han vuelto a amarrar. La llamada parada ecológica los ha llevado a puerto con la intención de que durante 45 días dejen en paz las especies a proteger porque se está viendo que el esfuerzo pesquero se está cargando una de las riquezas más importantes de esa zona.

Todo estaría muy bien si no fuera porque quieren arreglar en un mes el estropicio de tantos y tantos años de desidia como el que se ha hecho en esa zona. Durante muchos años no ha existido un control sobre la pesca en este sector y, a los armadores, más que el tamaño de las capturas les preocupaba la cantidad. Durante años se han hecho verdaderos estropicios ecológicos que han venido a crear situaciones como las que ahora se dan y en la que encontrar un calamar es tan difícil como ver que se respetan los fines de semana en las tripulaciones embarcadas.

Hace algún tiempo, un viejo patrón de pesca me explicaba cómo distinguir en el horizonte a un barco soviético del resto de los pabellones. Este viejo lobo de mar, con su cascada voz, perdida por los centenares de noches pasadas en el puente al socaire de la brisa marina, me decía que no tenía que fijarme si el pabellón era rojo, o si podía distinguir la hoz y el martillo, o si un comisario político arengaba panfletariamente a la tripulación en cubierta, o si cantaban puño en alto mientras subían la red. No, nada de eso. Me explicó que la mejor forma de saber si el barco era soviético era fijarse si alrededor de él volaban gaviotas. Si esas aves revoloteaban encima, el barco podría ser de cualquier pabellón, pero no ruso. Si en la lejanía distinguía la figura de un barco pesquero sin gaviotas, entonces se trataba de un barco del camarada Gorbachov. ¿Sabes por qué?, me preguntaba mi profesor en materias pesqueras, porque todo lo que entra en esos barcos sirve. Nada se devuelve al mar. Todo, absolutamente todo, tiene

La parada «ecológica»

Por D. JOSE MORENO
Periodista

su cometido y las gaviotas lo saben porque nada vuelve a salir por sus escotillas.

En los otros barcos se escogían y clasificaban las especies que servían, el resto se devolvía a la mar y en muchas ocasiones servían de festín a las aves que durante horas habían sobrevolado la zona en espera de la hora de comer.

Con el paso del tiempo, cada vez que pienso en esa lección del viejo capitán de pesca llego a la conclusión que, con lo que llaman progreso, nuestros barcos se están haciendo un poco rusos también. Y ese es el peligro, que nosotros, los humanos, somos los peligrosos, los que depredamos por el mero hecho de hacerlo, de que la sociedad demanda cada vez más productos cuya materia prima está en la mar y estamos destruyendo el medio ambiente.

Para paliar en algo esa destrucción se inventan la parada ecológica. El paréntesis anual en la destrucción del medio, las vacaciones del mar. Grotesco puede parecer destruir durante más de 335 días al año y cuidar durante 30. Pero así está escrito.

No quiero que este artículo se entienda como una crítica a nuestros hombres de la mar que están ahí buscándose el sustento y el de los suyos, pero sí va para aquellos que ordenan salir a pescar con redes sin medida re-

glamentaria, que mandan recoger todo lo que se pueda y que propugnan, por medio del medieval contrato de «a la parte», el cuanto más mejor.

Muchos intentos se han hecho para erradicar ese medieval contrato, pescar de ajuste, pero mientras nuestros hombres de mar estén mal pagados tendrá que seguir siendo el modo de vida. Mientras los armadores sigan teniendo la sartén agarrada por el mango, los demás tendrán que salir a la mar en las condiciones que éstos estipulen y no habrá nada que hacer.

Por eso, en esta parada ecológica no están de vacaciones, sino dados de baja en la empresa. Por eso, durante este mes que disfrutan con la familia cobran el salario base. Por eso temen a estar en casa. Por eso los marineros pensarán que a ellos les da igual si se arrasa o no con la fauna. Porque la única lectura que hacen es que para ellos cuidar el medio ambiente significa cobrar menos y no estar censados en la empresa.

Con estas lecturas no esperemos que las generaciones futuras tengan otros sentimientos hacia la protección del medio que la que hoy se tiene. No esperemos, pues, que la cultura de que hay que dejar algo para las generaciones futuras sea un acicate en el modo de trabajar. Antes bien, casi será al contrario.



Mediterráneo, Mediterráneo...

Por D. RAFAEL VARO DOMENECH
Profesor Titular de Pesca Marítima
del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero
de Canarias

Desde que estoy en Lanzarote, voy a la Península a pasar las vacaciones de verano, concretamente a un pueblo costero cerca de Alicante, y al igual que otros años, me gusta saludar y hablar con los amigos, los cuales son gente de mar que en otros tiempos hemos ido juntos en los mismos barcos o a los mismos sitios a pescar.

Como es obvio, y después de preguntarnos como estamos y la familia que tal, cosa más común, es hablar de la pesca y más concretamente como se desarrolla la misma, y al igual que siempre, con quejas y lamentaciones, quejas que hasta cierto punto tienen razón, pues la competencia —que a mi me parece desleal— de la entrada de pescado procedente de Marruecos, ha hundido los mercados del sur y parte del Levante español.

Pero este hecho, a pesar de la gravedad que les supone para sus economías, ha pasado a segundo grado ya que este año ha habido otra novedad.

Dicha novedad es la presencia de una flota de barcos japoneses con bandera de conveniencia, o sea, de aranceles bajos, pues ya se sabe que naciones son estas y al parecer con tri-

pulación coreana. Estos barcos son grandes palangreros y suelen largar palangres de superficie o deriva de 60 a 70 millas de longitud, los cuales una vez largado el palangre, vuelven a la cabecera y empiezan a virar, y si no cambian de zona, al mismo tiempo que viran, largan.

Pues bien, en el intervalo de sus respectivas maniobras dejan bastante tiempo el palangre sin vigilancia, y aquí es cuando los pescadores de la zona comprendida entre Almería y Cataluña, sin encomendarse a Dios ni al Diablo, hacen el expolio a dichos palangreros. La cosa es bien sencilla, estos pescadores salen de sus respectivos puertos con embarcaciones pequeñas hasta cruzarse con el palangre que estos buques han largado frente a sus costas y fuera de las aguas jurisdiccionales españolas, y una vez localizado, alán del mismo y recogen cuanto pescado pueden o haya, y luego vuelven a puerto y lo venden tan tranquilamente en la lonja.

No sé lo que podría ocurrir si en el momento del expolio apareciese el barco palangrero, pues saber lo saben. De momento lo que están haciendo es comprar a través de intermediarios en las mismas lonjas, el pescado que momentos antes les ha sido robado y des-

pués supongo que lo enviarán, quizás, a Italia.

Sin entrar en cuestiones legales, ya que al parecer las hay para todos los gustos, lo lamentable es que, primero: Estos palangreros que además de capturar a los túnidos que vienen procedentes del Atlántico y que entre los meses de mayo y junio llegan al Mediterráneo, camino del sur de Italia a desovar y sobre el mes de julio van de regreso al Atlántico, capturan también especies a punto de extinción, con lo que están destrozando parte de la fauna del Mediterráneo; y segundo: Que los pescadores de la zona hiciesen un poco de reflexión y no se dejaran llevar ni por la barbarie ni por el egoísmo económico, pues con un poco de esfuerzo entre todos, podrían ser ellos los que capturasen esos túnidos, siempre que sus barcos estuviesen bien dotados de todos los adelantos que hoy en día existen.

Y finalmente, haciendo análisis de lo expuesto, quisiera que el organismo competente (si lo hay), tomase medidas contra estas atrocidades, pues con la contaminación que existe y la degradación que está sufriendo, ¿qué será en poco tiempo de nuestro pobre y viejo Mediterráneo?

En el año 1987 la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) publica el Manual I.M.O.S.A.R. basado en las conclusiones del «Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo 1979», así como de la Reg. 15 Cap. V del SOLAS 74 y del artículo 12.2) de la Convención sobre alta mar 1958, en el que se dice que, el Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en el mar y —cuando las circunstancias lo exijan— cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales». Para la confección de este manual también se ha tenido en cuenta la experiencia de países en los que este tipo de servicios tienen una larga tradición. Es el objetivo final de esta publicación unificar criterios organizativos y operacionales entre las distintas entidades o Estados responsables de la búsqueda y salvamento, en

Organización OMI de búsqueda y salvamento (S.A.R.)

Por D. VICENTE YAÑEZ GONZALEZ

Profesor Numerario de Formación
Profesional Marítimo-Pesquera
I.E.S.P. La Coruña

sus respectivas áreas de responsabilidad.

Una Organización de búsqueda y salvamento marítimo consta de:

1.º Medios para alertar a la organización, detectar buques, otras embarcaciones y personas que están en peligro y realizar su salvamento. El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (G.M.D.S.S.) que está poniéndose en funcionamiento actualmente en todo el mundo, y descrito en el n.º 29 de esta publicación el pasado mes de abril, contribuirá decisivamente en la actuación de cualquier siniestro.

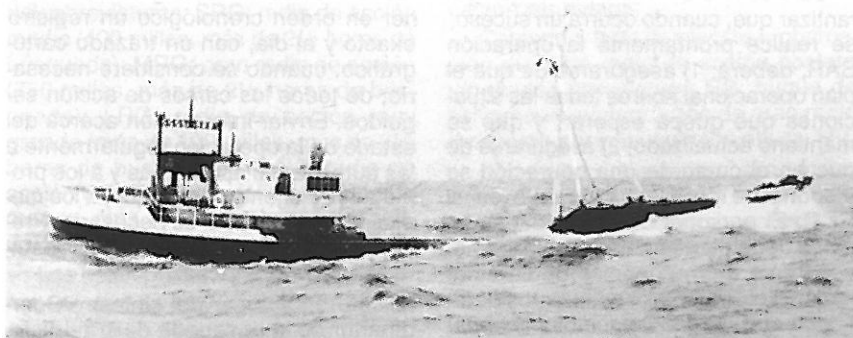
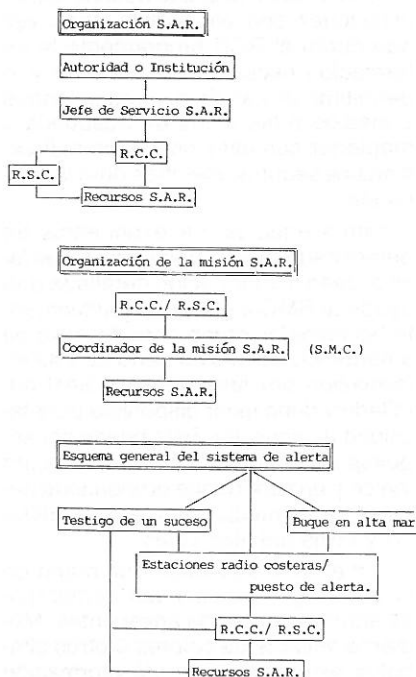
2.º Una institución, autoridad o un grupo adecuado que asumirá la responsabilidad del Servicio de Búsqueda y Rescate (S.A.R.). La Dirección General de la Marina Mercante es quien en España ejerce estas funciones.

3.º La «Unidad operacional principal» de un servicio SAR marítimo es el «Centro coordinador de Salvamento» (R.C.C.) estableciendo uno en cada re-

gión de Búsqueda y Rescate Marítimo (S.R.R.), desde los que se coordinan y dirigen las operaciones SAR. Cuando no es posible enlace directo entre el R.C.C. y los medios existentes en un sector del S.R.R., por el motivo que sea, se establece en dicho sector un subcentro de salvamento (R.S.C.), unidad intermedia que actúa subordinada al R.C.C.

4.º Cada operación SAR se lleva a cabo bajo la dirección y la supervisión de un «coordinador de la misión SAR» (S.M.C.). Esta función sólo existe mientras se desarrolla la operación o el ejercicio y lo desempeña el propio jefe del R.C.C. o la persona que él designe.

5.º Los «medios operacionales de un servicio SAR» son aquellos que le han sido facilitados por las diversas autoridades. Aunque estos medios dependen administrativamente de sus autoridades respectivas, están sometidos al control del S.M.C. durante la operación SAR.





6.º Los medios principales de alerta de un servicio SAR son las «radioestaciones costeras» (C.R.S.) y los «puestos de alerta» designados al efecto. La información recogida por éstos se remite inmediatamente al R.C.C., el cual decide qué medidas procede tomar.

La Región de Búsqueda y Salvamento (S.R.R.) es el área en que efectúa la coordinación de las actividades SAR un R.C.C. Sus límites no se considerarán nunca como barreras. Cualquier medio situado dentro de la organización SAR deberá estar dispuesto para socorrer a quien se encontró en peligro, en cualquier momento o en cualquier lugar en que sea capaz de hacerlo. La cooperación entre los Estados, sus servicios SAR y sus R.C.C. deben de ser lo más estrechos posibles.

Funcionamiento de los centros coordinadores de salvamento (R.C.C.)

El personal de RCC desempeña cometidos administrativos y operacionales. Los cometidos administrativos tienen por objeto mantener el RCC continuamente preparado para actuar y constituyen las tareas de la rutina diaria. Los desempeña el jefe de RCC u otro miembro del personal. Los cometidos operacionales tienen por objeto la realización eficiente de operaciones o ejercicios SAR y de ellos responde un coordinador de misión SAR» (S.M.C.).

Jefe de R.C.C.: Tiene por misión garantizar que, cuando ocurra un suceso, se realice prontamente la operación SAR, deberá: 1) asegurarse de que el plan operacional abarca todas las situaciones que quepa esperar, y que se mantiene actualizado; 2) asegurarse de que en el curso de una operación se dispone de personal suficiente en el RCC. El personal de las unidades locales tiene planes detallados para hacer frente a emergencias de carácter local; 3) elaborar procedimientos detallados con los RCC vecinos; 4) tomar

medidas oportunas para el mantenimiento del equipo del RCC, incluidas las líneas de comunicaciones en buen estado de funcionamiento. Las operaciones de servicio y reaprovisionamiento de combustible de las aeronaves, buques y otras embarcaciones proporcionado por los diversos organismos. Notificación a las autoridades de la desaparición de un buque u otra embarcación. Notificar a los buques mediante avisos NAVAREA que otros buques tienen averías importantes o no se tienen noticias de ellos; 5) asegurarse de que, el RCC recibió notificación de los proveedores de medios en cuanto a la presteza con que cabe emplear éstos, cambios producidos en su ubicación, etc.; 6) asegurarse de que todas las operaciones se registran detalladamente y de que se examinan y evalúan; 7) mantener informado al Jefe de servicios SAR de todas las operaciones SAR.

Coordinador de la misión SAR (S.M.C.): Para cada operación específica SAR se designará a un coordinador de la misión SAR (S.M.C.). Esta es una función temporal que puede desempeñar el jefe de RCC o un oficial de servicio SAR designado al efecto, con la ayuda del personal que necesite.

El SMC permanecerá encargado de la operación SAR hasta que se haya efectuado el salvamento o hasta que resulte evidente que sería inútil continuar los esfuerzos. Será de su incumbencia: Obtener y evaluar todos los datos referentes a la emergencia. Mantener en orden cronológico un registro exacto y al día, con un trazado cartográfico, cuando se considere necesario, de todos los cursos de acción seguidos. Enviar información acerca del estado de la operación regularmente a las autoridades apropiadas y a los propietarios y agentes del buque, a los medios informativos, si es necesario. Preparar un informe final sobre los resultados de la operación.

Jefe en el lugar del siniestro/Coordinador de la búsqueda de superficie.

(O.S.C./C.S.S.): Siempre que haya más de una unidad SAR dedicada a una operación, habrá que designar una unidad que coordine la operación en el lugar del siniestro al Jefe de una de ellas (O.S.C.). Si las unidades SAR, sean buques o aeronaves, no están disponibles y sólo actúan buques mercantes, uno de éstos asumirá el cometido de coordinador de la búsqueda de superficie (C.S.S.). El O.S.C. o el C.S.S. será responsable de: poner en práctica el plan para la realización de la operación de acuerdo con las instrucciones del S.M.C. Modificar el plan según dicten los medios disponibles y las condiciones meteorológicas. Mantener comunicaciones con el S.M.C. y las unidades SAR que se hallen en el lugar del siniestro. Mantener un registro detallado de las operaciones.

Oficial de enlace: Su cometido será mantener informada a las autoridades, la prensa y el público, del estado de las operaciones.

Comunicaciones: Las buenas comunicaciones son esenciales, toda vez que darán el RCC prontamente la información necesaria para alertar y le permitirán enviar sin demora unidades y medios a las áreas de búsqueda y mantener con ellas contactos bidireccionales seguros, mientras dure la operación.

Otros equipos: La experiencia ha demostrado que es necesario tener fácil acceso a información detallada que ayude al SMC a tomar inmediatamente las medidas apropiadas en caso de emergencia. La mayor parte de esta información proviene del Plan SAR detallado y debe estar disponible para facilidad de consulta. Esto puede conseguirse utilizando un mapa del área, un índice y un fichero que proporcione detalles de los medios, número de teléfono y otros detalles útiles.

En el RCC se exhibirá un mapa de la SRR a gran escala con partes que se adentren en áreas adyacentes. Mediante alfileres de colores u otros símbolos, este mapa mostrará información

de interés para las actividades SAR, por ejemplo: Unidades SAR, puestos de alerta y los RCC. Medios SAR, Estaciones radiogonómicas. Radioestaciones costeras, lugares en que haya existencias de equipo de emergencia y de supervivencia. Hospitales y otros centros médicos. Habrá que disponer en el RCC de un índice y de un archivo de datos que contenga información más detallada que la indicada en el mapa con inclusión de:

El plan de operaciones para la SRR y copias de los procedimientos que han de seguir las unidades SAR, cuando se enfrenten con emergencias locales.

Detalles de todos los medios SAR y de todos los recursos que puedan ser requeridos, nombre de las personas, clave y forma de comunicación con ellas.

Un registro de medios que no se considera parte del plan pero que podrán ser útiles en circunstancias especiales.

Nombre, dirección y número telefónico de oficiales designados de todos los medios que forman parte del servicio SAR.

Establecimiento y funcionamiento de los subcentros de salvamento (R.S.C.): Se establecerán estos subcentros (R.S.C.) cuando se vea que el R.C.C. no puede ejercer un control directo y eficaz sobre los medios SAR en ciertos sectores de una S.R.R., como en los casos en que los medios de comunicación de un sector de una S.R.R. no sean adecuados para una estrecha coordinación entre el R.C.C. y las unidades de salvamento en dicho sector.

Unidades SAR especializadas: Las unidades SAR especializadas son los medios que el servicio SAR puede querer designar como unidades SAR. Pueden estar bajo la jurisdicción directa del servicio SAR o estar constituidas por organizaciones no gubernamentales o voluntarias. Hay que tener presente que a todo buque que participe en actividades SAR, como por ejemplo, un

buque que responda a una señal de socorro, se le considerará «unidad SAR».

Programa de formación: La formación del personal de servicio SAR en todos los aspectos de las actividades SAR es particularmente importante y debe de adoptar la forma siguiente:

Estudio de la aplicación de procedimientos, técnicas y equipo SAR mediante conferencias, demostraciones, documentales, manuales y publicaciones SAR. Intervienen en operaciones reales y/o observaciones. Ejercicios para la formación de personal en la coordinación de los distintos procedimientos y técnicas en una operación simulada.

Medios aéreos de búsqueda y sal-



vamento: Las aeronaves que se faciliten para fines SAR se mencionarán de acuerdo con las siguientes clasificaciones abreviadas:

Categoría: Corto radio de acción (150 millas, más de 1/2 hora de búsqueda); abreviaturas: SRG; radio de acción medio (400 millas, más de 2 1/2 horas de búsqueda); MRG; gran radio de acción (750 millas, más de 2 1/2 horas de búsqueda); LRG; radio de acción muy grande (más de 100 millas, más de 2 1/2 horas de búsqueda); ULRZ; radio de acción extraordinario (150 millas por lo menos, más de 2 1/2 horas de búsqueda); ELR.

Los helicópteros se clasifican como:

Helicóptero ligero (radio de acción 100 millas y de 1 a 5 personas);

HEL-L; helicóptero medio (radio de acción de 100 a 200 millas, de 6 a 15 personas); HEL-M; helicóptero pesado (radio de acción más de 200 millas y de más de 15 personas); HEL-H.

Las aeronaves son espacialmente adecuadas para funciones de Búsqueda, Apoyo y Salvamento. El equipo detallado a continuación, que normalmente no llevan a bordo las aeronaves, deberá estar fácilmente disponible en almacenes convenientemente situados para fines SAR:

Prismáticos; un ejemplar del Código Internacional de Señales, equipo de señales; por ejemplo, lámpara Aldis, altavoces instalados, material pirotécnico; radiobalizas flotantes de ondas métricas/decamétricas, artefactos luminosos flotantes; balizas fumígenas, marcadores de colorantes, etc., para señalar el punto en que se encuentran supervivientes; pertrechos, provisiones y equipo de supervivencia, según se requiera. Extintores de incendios, cámara fotográfica para obtener imágenes de restos de naufragios y del lugar en que se encuentren los supervivientes. Material de primeros auxilios, incluido equipo de respiración artificial, especialmente para empleo inmediato en los helicópteros. Equipo de izar, eslingas, etc., de helicóptero para la evacuación de supervivientes.

Medios marítimos de búsqueda y salvamento: Las embarcaciones que se faciliten para fines SAR se mencionarán de acuerdo con la siguiente clasificación abreviada:

Categoría: bote de rescate-embarcación de corto radio de acción costera y/o fluvial; abreviatura: RB; buque de salvamento-embarcación de gran radio de acción para navegación altura; RV.

Los equipos siguientes, si no lo llevan ya las unidades marítimas SAR, deberá poderse obtener fácilmente de los almacenes: equipo salvavidas y de salvamento; botes salvavidas y/o balsas inflables, chalecos salvavidas, aros salvavidas y canastas salvavidas, apar-

COLABORACIONES

tos lanzacabos, cabos salvavidas flotantes y guías, escalas para subir a bordo y/o redes de salvamento. Ejemplares del Código Internacional de Señales. Equipo radioeléctrico que permita comunicar con el RCC y el RSC, las unidades de salvamento. Equipo de señales: lámpara Aldis, proyectores y linternas, pistolas de señales y cartuchos, cohetes lanzabengalas, radiobalizas flotantes de ondas métricas/decamétricas, artefactos luminosos flotantes, generadores de humo, balizas fumígenas y flamígenas, marcadores de colorante, megafonía. Indumentaria protectora contra la intemperie para los tripulantes. Pertrechos, provisiones y equipo de supervivencia según se requiera. Equipo de lucha contra incendios. Bombas de achique portátiles. Prismáticos, cámaras fotográficas, achicadores y remos.

Medios costeros para fines SAR: Los medios que se proporcionan varían de acuerdo con las condiciones locales: Refugios equipados con raciones de emergencia, medios de comunicación. Grupos SAR provistos de equipo de salvamento para terrenos montañosos, canastas salvavidas y equipo análogo. Grupos de primeros auxilios y de personal médico. Alojamiento para supervivientes.

Recipientes y bultos lanzados desde el aire: El contenido de cada recipiente o bulto se indicará claramente en letra impresa en tres idiomas como mínimo, y banderines de colores ajustados al código siguiente:

Rojo. Medicamentos y equipo de primeros auxilios.

Azul. Alimentos y agua.

Amarillo. Mantas e indumentaria protectora.

Negro. Equipo diverso formado por hornillos, hachas, compases, utensilios de cocina, etc.

Combinación de colores. Contenido heterogéneo.

Comunicaciones para búsqueda y

salvamento. Servicio móvil aeronáutico: Ondas decamétricas (4000 a 27500 Khz). Las frecuencias de 3023 y 5680 Khz además de servir para otras finalidades concretas, pueden utilizarse para comunicación entre medios móviles (tanto aéreos como de superficie) dedicados a operaciones de SAR coordinadas en el lugar del siniestro.

Ondas métricas (117.9 hasta 137 mhz.). La frecuencia aeronáutica de emergencia en esta banda es de 121,5 mhz. Cuando además se tenga que establecer con carácter regional otra frecuencia adicional, a los efectos de proporcionar un canal común de comunicación entre las unidades dedicadas a operaciones de SAR, ésta será la de 123,1 Mhz. Además, el equipo de radiocomunicación aeronáutica y el de las embarcaciones de supervivencia de algunos buques funciona en la frecuencia de 121,5 y/o 243 Mhz.

Servicio móvil marítimo: Los buques se comunican con las radioestaciones costeras y entre sí, en las frecuencias de ondas hectométricas 2.182 Khz para telefonía y en 500 Khz para telegrafía. La frecuencia de ondas decamétricas para radiotelefonía de 8.364 Khz sólo puede ser utilizada por estaciones de embarcaciones de supervivencia para alertar y efectuar comunicaciones, en relación con operaciones de búsqueda y salvamento, con estaciones marítimas y aeronáuticas. La frecuencia de 156,8 mhz (Canal 16) es la frecuencia internacional de socorro, seguridad y llamada destinada al servicio radiotelefónico móvil marítimo en ondas métricas. La frecuencia de 156,3 mhz (Canal 106) puede utilizarse para comunicaciones en el lugar del siniestro.

Sistema de notificación para buques: Se dan frecuentes casos de sucesos que el SMC tiene muy poca información acerca del buque o la embarcación que se sabe, o se supone, están en peligro. La falta inmediata de información sobre puntos tales como el lugar en que más probablemente se

produjo el suceso, exigen que el SMC inicie el laborioso proceso de obtención de información para planificar y poner en práctica una operación SAR. Esto es particularmente cierto cuando sólo se ha recibido una señal de socorro breve y apenas audible, o en caso que se ha notificado el retraso de un buque o de una embarcación después de una larga travesía.

Puede haber circunstancias en las que el lugar del siniestro quede tan apartado de las bases de unidades SAR, que éstas no puedan actuar adecuadamente o sólo puedan actuar con gran retraso.

Los buques que están en alta mar, aunque no siempre se hallen en condiciones de participar en prolongadas operaciones de búsqueda, son en potencia buques SAR. Para aprovechar el servicio que puedan prestar dichos buques, el SMC necesita un medio que le permita conocer su ruta y su situación. Los sistemas de notificación para buques son apropiados a este fin. Los Capitanes de los buques de todas las nacionalidades, que navegan en el área de que se trate, deberán enviar regularmente notificaciones a la autoridad que esté encargada del sistema de notificación. La situación de los buques sólo se dará a conocer por razones de seguridad. El sistema de notificación habrá de ser gratuito para los buques.

Sistemas locales de notificación de la situación de los buques pesqueros: Habitualmente la seguridad de los buques pesqueros se beneficia más de los sistemas locales de notificación. El hecho de que no se reciba una notificación de la situación desde un buque que participa en el sistema se considera motivo de preocupación. Cuando los intentos de comunicación con el buque resultan infructuosos se hace que entren en acción los servicios SAR.

Parece ser que el Gobierno español está desarrollando los trámites necesarios para firmar el convenio internacional de búsqueda y salvamento (S.A.R.).



Breves apuntes sobre la génesis, desarrollo y auge de los motores de combustión interna, en especial los Diesel, empleados con profusión en la Marina

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

Considero interesante como modesto homenaje que los marinos de formación profesional en máquinas puedan rendir su reconocimiento a unos hombres que supieron con su talento concebir y adaptar a las necesidades de nuestro tiempo tan maravillosas máquinas. Vaya pues este emocionado recuerdo como dedicatoria, no tan solo a los considerados pioneros de los principios básicos de tan atinada tecnología, sino también a innumerables colaboradores anónimos que contribuyeron a perfeccionarla.

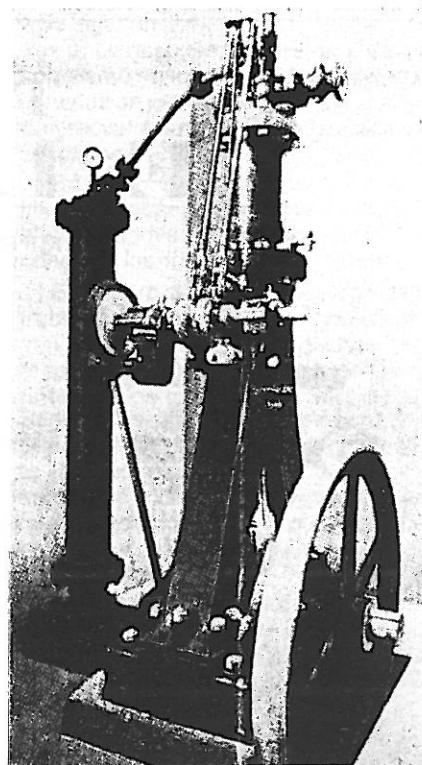
Ya en el siglo XVII el físico holandés Gustavo Huyguens había sugerido como verosímil el valerse de la expansión de los gases, como resultado de la pólvora ardiendo, para fuerza impulsora en máquinas de combustión. Pudo iniciarse así la percepción primitiva que, meditada convenientemente, nos condujo al descubrimiento de los motores de explosión.

El precursor de estas máquinas térmicas o de combustión interna, fue posiblemente el francés Philippe Lebón puesto que en 1799 sacó una patente que las diseñaba, sin que llegase a

convertir el boceto en una realización práctica. En 1824, el físico francés Nicolás Leonardo Sadi Carnot estudiando la dilatación de los gases apreció sus aplicaciones a la mecánica, sobre todo como fuerza impulsora en el vapor de agua. Descubrió así teorizando, su famoso ciclo que nos representa una imagen ideal como primera ley fundamental de la termodinámica.

En su primera unidad, el motor de combustión interna fue construido en 1854 por los italianos Eugenio Barsanti y Carlo Felici Matteucci que, en su concepción muy rudimentaria, resultaba inaplicable. Fue en 1860 cuando los primitivos motores de entonces consiguieron, con el descubrimiento por el ingeniero francés Etienne Lenoir del gas para alumbrado, una aplicación ventajosa que puso en el mercado el primer motor de combustión interna prácticamente utilizable. Posteriormente, con el invento del alemán Nicolaus Augusto Otto (socio fundador de la Deutz), al establecer los cuatro tiempos en 1876, como también aplicando la mezcla gas-aire comprimido, se dio un avance considerable en el desarrollo de tales ingenios.

Rudolf Diesel, nacido en París, aunque de ascendencia germana, formado en Munich y Ausgburgo, en inteli-



El primer motor de ensayo construido por el ingeniero Diesel en el año 1893.

COLABORACIONES

gente clarividencia en acertadas proposiciones mostró en 1890 la innovación que los motores de combustión interna requerían para sacarles mayor rendimiento. Afirmaba que era posible mejorar con mucho su utilidad desde el punto de vista térmico y también mecánico. Razones teóricas sobre la transformación de la energía calorífica en trabajo mecánico, le indujeron a proyectar una máquina cuya patente solicitó en el año 1892.

Fue Diesel en principio apoyado por la MAN, presentando su primer motor de ensayo en 1893 con resultado decepcionante. Después de solventar unas dificultades técnicas muy laboriosas, se dio término en 1897 a otro mo-

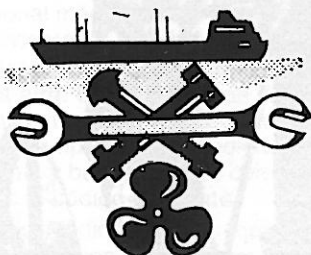


delo ya perfeccionado que resultó una auténtica y definitiva promesa.

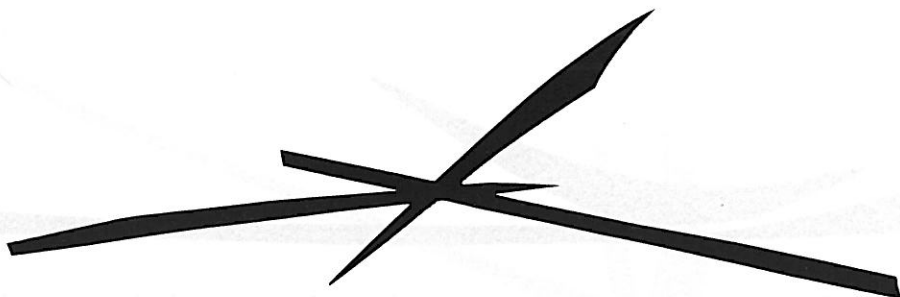
En 1893 publicó este ilustre inventor un célebre enunciado: «Teoría y construcción de un motor térmico racional, destinado a sustituir la máquina de vapor y las de fuego actualmente conocidas», testimoniando así su fe inalterable en la máquina surgida de su imaginación que fue en sus comienzos, en opinión de los técnicos de entonces, muy criticada. El convencimiento y la tenacidad de Diesel, añadido a los resultados obtenidos a medida que se corregían dificultades predominaron al fin, como sucede siempre, sobre las concepciones inmovilistas y atrasadas de sus detractores.

TALLERES DE LA GUARDIA

EMPRESA: ANTONIO DE LA GUARDIA



REPARACION DE MOTORES DE EXPLOSION Y DIESEL
AJUSTE Y MECANICA EN GENERAL
TRABAJOS EN TORNO
SOLDADURA ELECTRICA Y AUTOGENA
CALDERERIA
TRABAJOS NAVALES



Consideraciones sobre salud laboral marítima: alcohol y patología

Por D.^a M.^a CARMEN ROMERO PAREDES
y D. RAUL VAZQUEZ-NOGUEROL MENDEZ

Centro Radio-Médico Español
Instituto Social de la Marina



Por otra parte, existe en el medio marítimo un elevado índice de siniestralidad, morbilidad y mortalidad debido a diversos tipos de patología que, sin poder ser considerados como específicos de este medio, afectan de un modo particularmente importante a los trabajadores del mar.

Dentro de ese conjunto de patologías, destaca de modo especial el problema del alcoholismo, tanto por la gravedad que representa para el tripulante que la padece, como por las repercusiones humanas y de relación que provoca en el desarrollo de la vida a bordo y los gastos económicos que origina.

El ISM, organismo dedicado a la atención del colectivo de los trabajadores del sector marítimo pesquero, ha considerado la importancia de este problema y ha puesto en marcha distintas medidas preventivas y terapéuticas para atenuarlo o intentar resolverlo.

Desde nuestros centros de reconocimientos previos a embarque, los centros asistenciales en el extranjero, el Centro Radio-Médico y el buque «Esperanza del Mar», se ha podido comprobar que aproximadamente el 23% de la patología atendida en el trabajador activo, está directamente vinculada a la ingesta etílica. Este dato junto con los que ya hemos mencionado, hacen necesaria una especial atención a este tipo de patología.

Con objeto de estudiar a fondo el problema del alcoholismo en este colectivo y de buscar las mejores soluciones, se celebró en la ciudad de Vigo el

«Simposium Internacional sobre Alcoholismo y Toxicomanías en la gente de mar», organizado por el ISM con la colaboración del Consejo Internacional sobre el Problema del Alcoholismo y las Toxicomanías (CIPAT), en el que se presentaron 39 ponencias de diferentes países. Esta reunión internacional tuvo lugar en noviembre de 1987 y hoy, tres años después, el problema del alcoholismo en los trabajadores del mar continúa en plena vigencia y sigue siendo preciso avanzar en la búsqueda de soluciones.

En dicho Simposium, el CRM presentó dos ponencias relativas a los problemas derivados del abuso del alcohol en los trabajadores del mar.

El primero de estos trabajos se centraba en la «Patología hepática de origen alcohólico en la gente de mar». En él se llevó a cabo un estudio de 772 marinos por los médicos del Servicio de Sanidad Marítima de las delegaciones que colaboraron en este trabajo durante el reconocimiento médico previo al embarque; por tanto hay que señalar que la población sobre la que incidió el estudio es, en principio, sana y activa laboralmente.

En la realización de la encuesta o protocolo a los 772 marinos para el estudio de la enfermedad hepática en el alcohólico, se consideraron los siguientes factores:

—Antecedentes, tanto de enfermedad como de toma de medicamentos que puedan influir sobre la alteración hepática.

Sabido es de todos, que el trabajo en el sector marítimo pesquero reúne unas condiciones especiales de dureza, por el alejamiento de los caladeros, el distanciamiento prolongado del hogar familiar y su entorno, la marginación social y las características singulares del medio de trabajo que es, a un mismo tiempo, el lugar donde se desarrolla la actividad laboral y también el descanso y el esparcimiento.

—Signos o síntomas que orienten hacia una alteración de la normalidad del hígado.

—Cronicidad de la ingesta alcohólica, en años.

—Cantidad de alcohol consumido a diario, expresado en gramos. Para hallarlo, empleamos la siguiente fórmula:

$\text{Gramos de alcohol} = \text{ml} \times \text{graduación} \times 0,79 : 100.$

—Por último, investigamos la calidad y cantidad de la dieta habitual y sobre la existencia conocida del antecedente de una hepatitis alcohólica.

Tras la protocolización de nuestros casos, se llegó a las conclusiones de que:

- Una ingesta alcohólica de 80 grs./día y 10 años de cronicidad, acarrea en un altísimo porcentaje, la evidencia de patología hepática.

- El 31% de los encuestados consumía más de 80 grs. de alcohol al día.

- La patología hepática en sus primeros estadios y, en la mayoría de los casos, es asintomática y con analítica normal, por lo que es difícil determinar de una forma absoluta el porcentaje de patología establecida en el total de la muestra objeto de este estudio; podemos, no obstante, aproximarnos y afirmar que el 20-25% de la muestra presentaba indicios de hepatopatía.

- Las evidencias analíticas y sintomáticas aparecen en un estadio evolutivo posterior de la enfermedad. En nuestra muestra encontramos este tipo de alteración en el 10% de los casos.

El segundo de los trabajos presentados por el CRME llevaba por título «Problemas relacionados con el abuso del alcohol en el CRME». En él se recogen todos los casos de llamadas por motivo de ingesta alcohólica que tuvieron lugar en este Centro en el tiempo comprendido entre los años 1979-1985. Se seleccionaron, según varios criterios, 120 casos patológicos originados directamente por el consumo de etanol. Estos criterios incluían:

—Antecedente conocido de ingesta alcohólica.

—Aparición de síntomas relacionados muy directamente con la ingesta.

Debemos hacer notar que el motivo de la llamada, en prácticamente todos los casos, fue una llamativa alteración de la conciencia y del comportamiento por alteración psicológica y/o neurológica.

En la historia clínica de cada caso queda constancia de la lesión de otros órganos y aparatos de etiología alcohólica, que no dieron motivo directamente para la consulta radio-médica, pero que existían previamente a la descompensación psíquica. En muchos casos, estos síntomas no por menos llamativos, encierran un poder patológico menor. Nos referimos principalmente a alteraciones gástricas, hepáticas, cardíacas, etc.

La clasificación de los síndromes producidos por el alcohol, ha sido dividida en tres grandes grupos, que son:

1.º Cuadros agudos producidos por la ingesta de gran cantidad de alcohol (intoxicación etílica aguda).

2.º Cuadros crónicos producidos por la ingesta de alcohol prolongada (síndrome de alcoholización crónica).

3.º Cuadros producidos por la supresión o reducción importante y brusca de la ingesta de alcohol (síndrome de abstinencia).

Se ha estudiado la variación de la distribución de estos procesos con respecto al tipo de flota, puesto de trabajo y edad del tripulante.

No se han hecho constar los traumatismos y contusiones, aun cuando un gran porcentaje de estos casos tiene su origen en la ingesta alcohólica previa.

Respecto al tipo de flota, tuvieron lugar más llamadas de la mercante en relación a la pesquera de lo que cabía esperar, dado que en el total de llamadas por todo tipo de patología al CRME, el número de pesqueros triplica al de mercantes.

En el apartado referente al puesto

de trabajo, nos encontramos con un 30,8% de llamadas para los tripulantes de fonda.

En cuanto a la edad, la mayor frecuencia de llamadas al CRME por motivo de ingesta alcohólica pertenece al grupo de 40-49 años.

El tipo más frecuente de patología encontrada es el síndrome de abstinencia.

Las defunciones fueron tres en total: dos casos tras intoxicación etílica aguda y un caso por síndrome de abstinencia. Un 10% de los enfermos llevaron a cabo conductas agresivas, con cuatro intentos de suicidio y ocho agresiones a compañeros.

El alto porcentaje de evacuaciones que se realizaron (60,88%) representa fielmente la idea de la gravedad del cuadro, así como la gran dificultad de tratamiento a bordo.

Por último, hacemos notar que un 25% del total de tripulantes afectados tuvo que ser repatriado.

De estos y otros trabajos presentados en el mencionado Simposium, se deduce que existe un alto índice de patología derivada del consumo de alcohol y que, probablemente, la desinformación sea un importante factor contribuyente, ya que aunque la ingesta de bebidas alcohólicas es un hábito muy extendido en nuestro medio y es difícil aceptar las conclusiones científicamente probadas, éstas demuestran que el consumo de alcohol debe ser ocasional, no habitual y no excediendo nunca de 50 grs. de alcohol al día, acompañándose además, de una dieta alimenticia completa y equilibrada. Debemos encaminar nuestros esfuerzos a hacer reales estos factores, ya que de otro modo las consecuencias, especialmente a largo plazo (que son las más olvidadas), surgirán irremediablemente, con negativos resultados para nuestros tripulantes, puesto que cuando aparece clínica y/o analítica positiva, la enfermedad alcohólica ya está avanzada.



La C.E.E., en colaboración con la Secretaría General de Pesca, ha organizado diversos cursos relacionados con el sector pesquero, como son: «Tecnología y gestión pesquera», «Comercialización y transformación de productos pesqueros».

Dichos cursos, con participantes españoles y portugueses, se desarrollaron en la Humberside Fisheries Insti-

Recuerdo de Hull

Por D. ANDRES RAMON VITURRO CHIRINO

Capitán de Pesca

y D. JUAN MANUEL VAZQUEZ ALVAREZ

Capitán de Pesca y Patrón Mayor de Cabotaje

tute con sede en la Universidad de Hull (Reino Unido).

Dos socios de AETINAPE fuimos alumnos en un curso de «Tecnología y gestión pesquera», cuyo comienzo tuvo lugar el 17 de abril y fue clausurado el 22 de junio de este año. Es por ello por lo que nos vemos obligados a exponer esta memoria explicativa, cuyo objetivo es de ayuda al perfeccionamiento en la enseñanza marítimo-pesquera.

Simultáneamente damos a conocer el desarrollo y actividades realizadas en el mismo:

—Recibimos una calurosa acogida por el Rector, profesores y el Tutor asignado al curso. A continuación tuvieron lugar las explicaciones del programa, entre otros actos, que teníamos que asumir durante nuestra estancia de diez semanas.

—En los primeros catorce días asistimos a clases teóricas en el Further College of Education para familiarizarnos con el vocabulario a utilizar en el período mencionado.

—El día 30 de abril, por la mañana, el profesor Ian Barnes nos informaba sobre la situación actual de la Europa Comunitaria, sus estructuras y funcionamiento en el ámbito pesquero.

Ese mismo día por la tarde el profesor, P. Riss, nos hizo un balance de la historia pesquera en la política de la C.E.E. desde 1967, que fue el año que se consigue el primer acuerdo pesquero entre los países de la Comunidad. Paralelamente fuimos informados sobre las capturas de Gran Bretaña, su estructura de procesamiento.

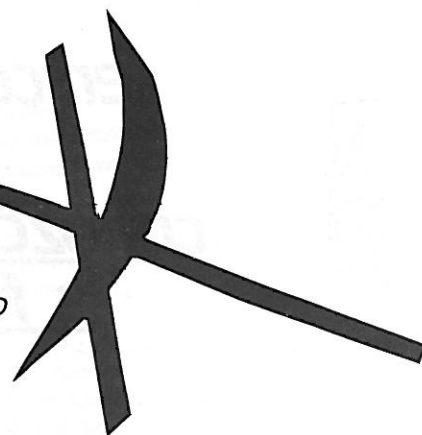
—Al día siguiente nos informaron de la Legislación vigente que regula la extracción pesquera en este país y de la formación que debe recibir todo pescador antes de realizar su primer embarque.

—Las clases teóricas fueron intercambiadas con viajes a varias ciudades de interés pesquero entre las que tuvimos ocasión de visitar Grimsby, donde los profesores R. Blai y S. Maddock nos expusieron las facilidades del procesamiento del pescado desde su llegada al puerto hasta el consumidor, pasando por la subasta, factoría, etc. A continuación nos mostraron las instalaciones portuarias y la Escuela Náutica.

—Las visitas siguientes fueron a Bridlington y Scarborough, en las que las autoridades de los respectivos puertos nos mostraron mediante vídeo-cassette los resultados obtenidos por las medianas y pequeñas empresas tanto a nivel económico como en instalaciones y bienestar humano. Todo ello debido a la necesidad de mejora y a la organización existente.

—El día 7 de mayo, los participantes españoles fuimos divididos en dos grupos: un grupo asistió a ejercicios de pesca pelágica en un simulador, y el otro, visitó las instalaciones de la Fish Industry Authority.

El primero lo hacía con el simulador con el que realizaban demostraciones de los últimos avances en el desarrollo de sistemas en el campo de la navegación asistida por ordenador, los GPS y un avanzado sistema Plotter, lla-

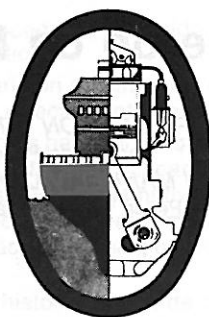


«EL CAMINO MAS CORTO» SUMIMAR

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

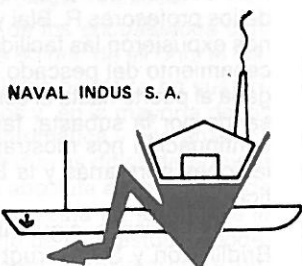


**conózcenos
a fondo**



SUMIMAR, S. A. .
SUMINISTROS MARINOS

Gaintxurizketa Bidea
Poligono 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

mado Microplot. Mientras tanto, el segundo grupo asistía al Kingfish Charts que consiste en detallar, mediante la elaboración de planos de pesca, los accidentes de los fondos malos de interés para el pescador y que hoy cuenta con información de muchos patrones de diferentes países (Islandia, Noruega, Portugal, etc.). Se debe resaltar que este servicio lleva funcionando desde 1961 (año de comienzo de la recopilación por parte de los patrones acerca de los embarres y malos fondos existentes). Aprovechamos desde estas líneas para comentar, que puede colaborar todo pescador y al mismo tiempo disponer en cualquier momento de la información que esta empresa ofrece.

Hacer un inciso, para decir que echamos de menos una información de cartas electrónicas, pues ya están bastante desarrolladas aunque todavía no comercializadas aquí. También el año pasado vio la luz la 2.^a edición del libro de embarre de la costa inglesa y ahora se está preparando la 3.^a de esta publicación.

—Transcurría la cuarta semana con demostraciones de los últimos receptores de navegación y vídeo-plotters por Racal-Decca.

—El martes, 15 de mayo, fuimos a un pueblo muy cercano, al conocido New Castle, North Shields, donde recibimos toda información que se exige obligatoriamente a cualquier marino en U.K. en materia de supervivencia y extinción de incendios. Estos conocimientos son meramente prácticos y se adquieren durante dos días completos. Asisten tanto personas con vocación marinera como personas que estando formadas necesitan realizarse.

—Regresamos a Hull el día 17, incorporándonos de nuevo a la actividad teórica recibiendo una conferencia sobre el fuel en los buques. Como base principal insistía en la prioridad, por importancia, de la limpieza del casco y perfecto estado de la hélice para obte-

ner unos mejores resultados económicos y una óptima velocidad.

—A mitad del curso nos llevaron a Escocia y entre otras se visitaron puertos tan importantes como Peterhead y Fraserburgh. En el primero tomamos una amplia visión de los servicios portuarios así como el programa de entrenamiento que los pescadores reciben en materia de seguridad, que es similar pero no idéntico al de Inglaterra. También por los comisarios de éstos nos instruían de la historia, logro y futuro, todo ello acompañado con la presentación de proyectos.

En esta misma semana abordamos el más moderno de los barcos que allí se encontraba cuyo nombre correspondía al «Budding Rose» de 23 metros de eslora y 7 de manga, con alta tecnología y muy eficaz para maniobrar con una tripulación de cinco personas; aunque no es una novedad en este país, observamos que sus máquinas son totalmente automatizadas que acompañados de monitores de TV hacen una sofisticada labor en las tareas.

Después de una comida con las autoridades del puerto, conocimos una avanzadísima fábrica de redes, la Jackson Trawls Ltd., en la que además de

todo tipo de redes mostradas se estaba preparando un modelo antipolución para contener las mareas negras tan usuales.

Terminaba nuestra estancia en Aberdeen donde nos brindaron la oportunidad de apreciar el completo y sofisticado campo de investigación en el laboratorio Torry Research Station que, con el material tecnológico de elevado coste, pudimos observar cómo se detecta cualquier virus o germen en el pescado. Todos estos detalles se recogen en un sencillo aparato electrónico que nos permite leer en dígitos un número que corresponde a su grado de descomposición consiguiéndose de esta manera una mejoría en la congelación y por supuesto una buena nutrición para el consumidor.

Durante el tiempo que permanecimos en este centro coincidimos con un grupo de estudiantes españoles especializándose en la elaboración de alimentos. Desde aquí nuestro más sincero agradecimiento por el interés que mostraron en ayudarnos.

—Después de nuestro regreso, en la Universidad de Hull y con la compañía del profesor Kevin Crean, explicando la elaboración del Surimi, expuso to-



das las posibilidades sobre la distribución y el desarrollo de productos pesqueros, a los que le acompañaba las grandes incógnitas y el camino por hacer en el campo de la explotación marina europea.

Como opción a la rentabilidad de las pesquerías, se nos planteó la posibilidad que tienen los barcos de encontrar la forma de comercializar la basura que acompaña siempre a la especie comercial explotada.

También tocamos el método de organización de las pesquerías en la C.E.E. y se nos hizo hincapié en la importancia de aportar los datos más precisos posibles a los científicos, que son quienes evalúan el stock y determinan las cuotas que se podrán conceder en el futuro.

El principal problema de la concesión de cuotas estriba en que nunca una especie comercial se encuentra viviendo aislada en el medio ambiente, sino que siempre se capturan otros pescados sobre los que no se tienen cuotas, aunque se larguen las artes para capturar otras especies que sí las tiene. Hay diferentes métodos de control de capturas, pero el caso es que ya en

este momento la C.E.E. cuenta con exceso de flota para sus caladeros, lo que unido a la política de modernización que se está siguiendo nos llevará inevitablemente a la sobrepesca de estas especies con la consiguiente bancarrota de los explotadores, provocada por no respetar estrictamente las cuotas marcadas.

—EL 30 de mayo comenzamos un juego que duraría tres días. Dicho juego consistía en obtener a partir de unos datos de producción de un país imaginario (Malopa) un mayor nivel de empleo, organización y producción. Cada uno de los cuatro grupos formados contaba con una serie de buques de diferentes modalidades, los cuales contribuía con una determinada producción.

Los datos obtenidos por cada grupo fueron introducidos en un ordenador que nos dio la rentabilidad y las deudas que cada grupo había obtenido según sus gestiones.

—En la octava semana en Grimsby tomamos contacto con los alumnos y profesores de la escuela náutica donde nos mostraron los avances en cuanto a la construcción de aparejos: cerco, trasmallo, arrastre, etc., desarrollados por ordenador.

El sistema de enseñanza empleado resultaba bastante eficaz para el alumno, ya que realizan clases prácticas en maquetas de barcos articuladas, con las que realizaban maniobras en pescantes, maquinillas, etc. Dichas maquetas están situadas en los patios e interiores de la escuela.

—El 7 de junio recibimos una importante conferencia sobre la «Corrosión» en los buques de pesca de madera, acero y poliéster, por parte del autor del informe interno para la Sea Fish Industry Authority (profesor J. W. Carrick). Se nos entregó dicho informe que actualmente está a disposición de cualquier interesado en la secretaría de AETINAPE.

—Una vez más fuimos a Bridlington, en esta ocasión a la estación de Servicio de Guardacosta, distribuida por toda la costa del Reino Unido y que en los últimos años han realizado más de 350 servicios con más de mil personas implicadas.

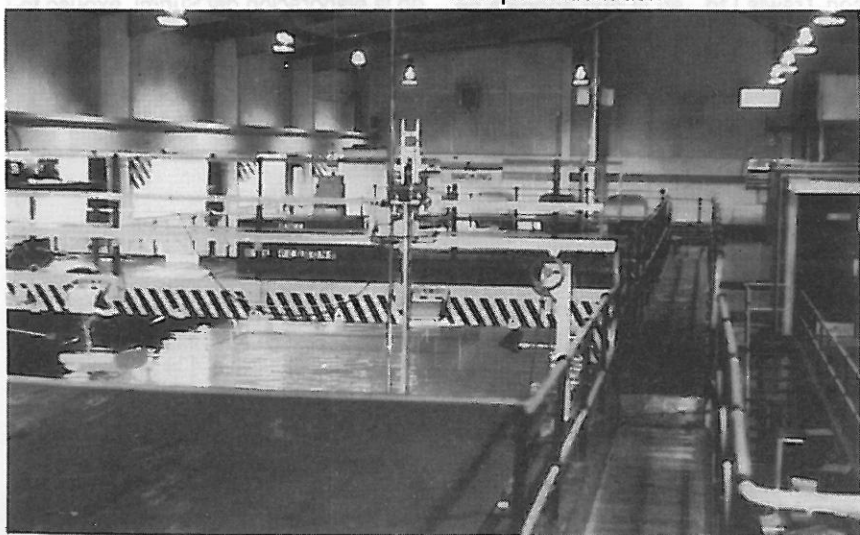
Mr. A. Ellis nos explicaba el funcionamiento de las estaciones que cuentan con un presupuesto anual de 30 millones de libras y que espera ser incrementado gracias a las ayudas de la C.E.E.

La perspectiva futura de los guardacostas no está en incrementar el número de barcos o helicópteros, sino en mejorar las condiciones de la red de comunicaciones y la organización de todos los servicios de salvamento entre ellos.

—Fueron cuatro días completos en el Flume Tanke (canal de ensayos hidrodinámicos) que dispone de los más avanzados medios para la formación de pequeños y grandes grupos del sector de pesca.

Este canal abarca desde la fabricación y desarrollo de redes y las prestaciones de cada tipo de red, hasta los principios de las artes y aparejos de pesca comerciales.

Las clases teóricas llevadas a cabo por diversos profesores fueron inter-



cambiadas con demostraciones que pudimos observar por ventanas y pantallas de TV.

Mostraron muchas ventajas, pues se pueden apreciar a grandes rasgos el comportamiento de las diferentes compuertas y artes de pesca cuando intervienen todos los factores como: velocidad, corriente, longitud de cable, tensión en la red, efectos de los lastres, flotabilidad, etc. Evidentemente la información obtenida puede aplicarse eficazmente en la práctica marina.

Los conocimientos combinados del personal del canal y los medios técnicos del mismo, permiten prestar un servicio eficaz en tres campos fundamentales:

- Investigación y Desarrollo Comercial.
- Formación Industrial.
- Estudios Superiores.

La institución mejora continuamente las técnicas de preparación de maquetas para conseguir el nivel más elevado posible de exactitud entre las investigaciones para el desarrollo o demostraciones y las actividades comerciales.

Las técnicas con el empleo de maquetas diseñadas mediante ordenador garantizan las coherencias en los factores de escala aplicadas durante los ensayos.

—El Flume Tanke fue construido en 1976 con los beneficios económicos obtenidos de los propios pescadores que aportaban en todas las descargas efectuadas, una cantidad estipulada.

En la actualidad cuenta con especialistas y personal profesional de los talleres situados en los muelles cercanos, que han comenzado un programa sobre compuertas de arrastre patrocinado por la C.E.E., que engloba a U.K., Francia y Dinamarca en el que se estudia al detalle los modelos convencionales como de algunos otros experimentales.

Durante nuestra permanencia en es-

te canal se nos proporcionó extensa documentación de los estudios realizados respecto a resistencia a la marcha y fuerza de apertura de cada compuerta y para ángulo de ataque determinado.

También se está elaborando un informe acerca de la selectividad de las artes de pesca y las investigaciones en este campo que se orienta hacia las ventajas de las mallas cuadradas, sencillamente consiste en armar el paño haciendo que las tensiones longitudinales recaigan solamente en dos de los lados de cada malla, impidiendo que éstas se cierren como lo hacen la róbica en arrastre al soportar cada lado parte de la tensión.

El problema con el que se encuentra aquí al querer usar esta tan selectiva es que para lograr retener a todos los individuos de talla comercial debe disminuirse el lado para equiparar el porcentaje de retención al de las mallas rómbicas, que por igual longitud de lado, retiene siempre mayor porcentaje de inmaduro.

La programación para la última semana del curso se basó fundamentalmente en la acuicultura:

—El lunes, 18 de junio, el Dr. Ian Cowk comentó el potencial que está desarrollando la acuicultura en la Europa Comunitaria.

El siguiente día fue el Dr. Keith Haywood quien nos informaba sobre determinados aspectos en el ámbito empresarial y de empleo de las distintas empresas acuícolas existentes en el Reino Unido.

El miércoles, como complemento de las instrucciones recibidas en los dos días anteriores, realizamos visitas a diferentes instalaciones en establecimientos de cultivos marinos.

Apuntar que, según ciertas estadísticas mostradas, España aparece con un fuerte potencial en terrenos y especialistas para el desarrollo de estas actividades.

El viernes, 22 de junio, a las 10 horas, en la Universidad de Hull, con Ke-

vin Crean y Steve Ridgway, discutíamos el desarrollo y evaluación final del curso, donde se destacó por parte de los participantes españoles como factor principal el cumplimiento del programa llevado a cabo por los profesores que impartían éste, pues ha sido un éxito el mantener la constancia de la memoria elaborada que se nos entregó al principio y que tuvimos que desempeñar durante el período de diez semanas.

A las 12 horas, se clausuraba dicho curso con entrega de certificados y ceremonia con un almuerzo.

A las 15 horas, cierre y despedida.

En resumen, exponemos a continuación el balance del curso y señalar algunos puntos importantes a nuestro parecer, haciendo constar que ha sido altamente positivo, destacando:

- Al tutor asignado Steve Ridgway, que siempre estuvo a la orden del día para con nuestras necesidades.
- La coordinación, organización y ordenación pesquera.
- Respeto mutuo a los distintos niveles en la profesión.
- Cumplimiento del programa elaborado.
- Comentar el interés por parte de otros países en adquirir conocimiento de nuestro sistema de trabajo, pero debemos tomar conciencia de las dificultades de algunas materias que nuestro sector posee.

El agradecimiento a la Secretaría General de Pesca para que prosiga, como hasta ahora lo viene haciendo, en ampliar conocimientos con intercambios de diferentes países para el perfeccionamiento en la enseñanza marítima pesquera, pues nuestra línea a seguir con interés y respeto a la profesión redundaría en poco tiempo en beneficio del sector pesquero.



Un nuevo curso

Por D. ALVARO GOMEZ CONS
Director del Instituto Politécnico Marítimo
Pesquero del Atlántico. Vigo

La apertura de un curso académico no deja de ser un acto social en el que se debe pasar revista a los asuntos académicos que nos van a ocupar durante el mismo. El reencuentro con la comunidad escolar, la vuelta a las labores diarias, el enfrentarse a los problemas que nunca faltan... Los proyectos que nos permitan una más completa formación de los especialistas futuros... son todos retos que hoy, en la Escuela de Vigo, nos vamos a plantear.

Por una parte señalar que uno de los objetivos previstos por este Equipo Directivo en su programación general para este curso que hoy comienza, es el de potenciar al máximo las clases prácticas y tratar de conseguir, dentro de nuestras posibilidades, que las enseñanzas aquí impartidas sean de utilidad a la hora de finalizar el curso y, una vez a bordo, no se encuentren ustedes con que la mayor parte de lo que han tenido que estudiar durante su estancia en el Centro, poco tiene que ver con la realidad al ejercer su profesión a bordo, tanto en el puente como en la máquina, sino que, por el contrario, sea una ayuda válida y eficaz para poder desarrollar las tareas que cada uno de ustedes tendrá que desempeñar en los diferentes cargos que ocupen a bordo de los buques.

Para conseguir este objetivo, hemos incrementado el número de horas lectivas de prácticas y al Claustro de Profesores le hemos pedido su apoyo y colaboración instando a los Profesores a coordinar lo mejor posible las clases teóricas y prácticas, en base a conseguir una mejor formación de los alumnos.

Lógicamente esto será imposible de alcanzar si el Centro no dispone de los medios necesarios para poder llevarlo a cabo; por ello, además de los que ya tenemos actualmente en el Centro, confiamos a lo largo del curso potenciar y modernizar el Taller de Prácticas, crear un Aula de Hidráulica y Neumática, la puesta en marcha de un simulador de máquinas, etc.

Asimismo para las prácticas de los alumnos de puente dispondremos este curso de unos nuevos equipos como son un Radar ARPA de movimiento rotativo y verdadero, un Receptor DECCA de presentación digital, un Receptor LORAN-C automático, un Receptor de situación por satélite sistema G.P.S., una Giroscópica, un Radio goniómetro manual y automático, un Radioteléfono de B.H.F., un Receptor de aviso a los navegantes NAVTEX, un Receptor FACSIMIL de cartas meteorológicas y un Plotter electrónico trazado automático de rumbos.

En este aspecto conviene no olvidar el papel que tiene que desempeñar el Buque de Prácticas «Valentín Paz An-

drade», que con los medios de que ha sido dotado, como la Sonda de Red, Batiscafo, etc., se podrá filmar, experimentar y realizar vídeos de trabajo con los diferentes aparejos de pesca que lleva el citado buque.

Por otra parte, este curso estará a disposición de los alumnos la nueva Biblioteca tal como nos comprometimos a resolver en peticiones presentadas por el Consejo Escolar y que confiamos sea de utilidad para consulta y estudio de todos los alumnos que lo deseen.

Finalmente, solicito de todos ustedes la colaboración para el mantenimiento y cuidado de las instalaciones del Centro, aulas, servicios, etc., pues, como podrán comprobar, se han hecho una serie de mejoras para que nuestra estancia y la de ustedes, a lo largo del curso, sea más cómoda y agradable para todos. Es nuestro deber el conseguir mantener las instalaciones y mejorar, si cabe, en el futuro, lo que no entró en el presupuesto de obras realizadas en el Centro este año y que puedan contemplarse para el próximo curso.

Y ya llega la hora de comenzar las clases. Cada uno a su puesto y a colaborar todos con todos, para eso tenemos unas instituciones como el Consejo Escolar o la misma Dirección, que están dispuestas a hacer de la Escuela de Vigo una de las principales de Europa.

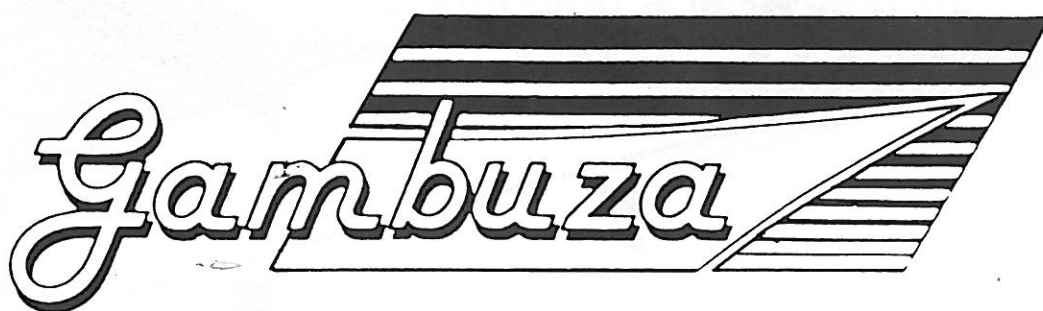


Electromecánicas
PASAIA, S.A.

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

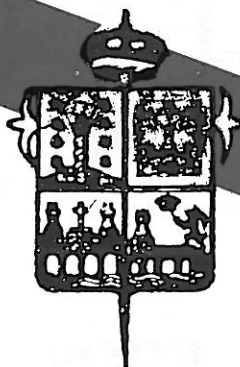
20110 - PASAJES DE SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)



SUMINISTROS NAVALES SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6
Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178

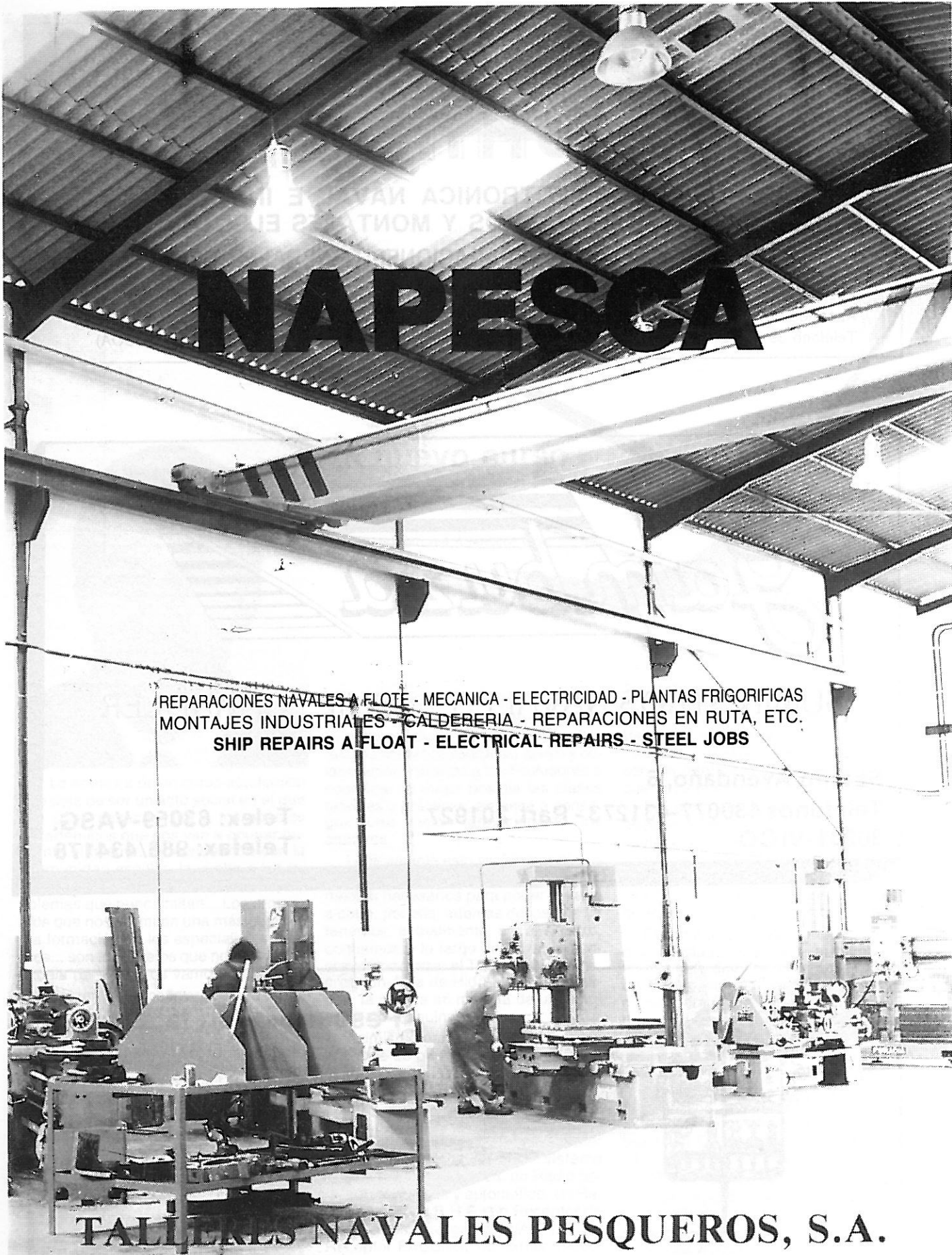


Pescados Varela, S.A.

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)

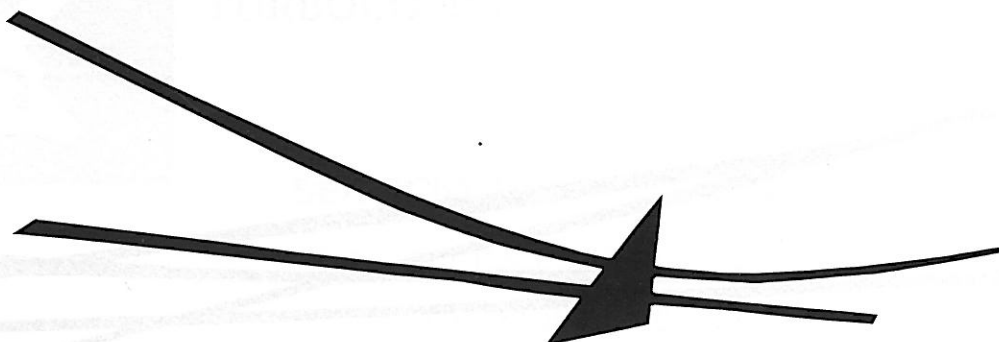


NAPESCA

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



Introducción a la bomba de calor

Por D. JUAN J. AMADOR VELA

Director del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero del Estrecho



Durante mi experiencia a bordo y, posteriormente en la docencia, he venido observando que generalmente las personas, aunque no lo sepamos definir y menos aún calcular, intuimos o comprendemos los conceptos de calor y frío, entendemos mejor la transformación de la energía térmica en mecánica que la refrigeración, pero desde luego, hay cierta confusión sobre el concepto y funcionamiento elemental de una bomba de calor. En la brevedad y sencillez de un artículo, voy a tratar de aclarar el tema que nos ocupa.

En primer lugar, situémonos brevísimamente definiendo el calor como: «una forma de energía que depende directamente del movimiento molecular». Todo cuerpo que se halle por encima del cero absoluto, tiene una cierta cantidad de calor. El frío es cierta ausencia de calor, a más ausencia de calor, existirá más frío.

La producción de frío, o refrigeración, consiste en la extracción de calor de un lugar. Dicha refrigeración se hace hoy día principalmente por dos métodos:

- a) Absorción.
- b) Compresión mecánica.

El método b), es con diferencia el más utilizado y consta fundamentalmente de cuatro fases, realizadas por

cuatro aparatos: Compresión, realizada por un compresor. Condensación, realizada por un condensador. Expansión, realizada en la válvula de expansión. Evaporación, realizada en el evaporador.

El fluido sometido a los procesos anteriormente citados se llama fluido frigorígeno, siendo los más utilizados hoy día, los popularmente conocidos como la familia de los «freones» (CFC), de triste actualidad por haberseles responsabilizado en su mayor parte de la destrucción parcial de la capa de ozono de nuestro planeta.

En la refrigeración, el efecto útil a conseguir es la extracción de calor de la cámara frigorífica, túnel, etc. Dicha extracción se consigue colocando el evaporador del fluido frigorígeno anteriormente citado en el interior de la cámara a refrigerar. El fluido para pasar de líquido a vapor necesitará calor, que extrae de la cámara a través de las paredes del evaporador, buenas conductoras del calor.

El fluido frigorígeno en forma de vapor llega al compresor, donde se le eleva la presión, conllevando un incremento del calor, y el fluido pasará a condensarse, para lo cual suelta el calor adquirido en el evaporador y el compresor, al fluido refrigerante, generalmente aire o agua, en el condensador.

A continuación caerá la presión del fluido frigorígeno en la válvula de expansión y, mediante dicha caída, comenzará de nuevo la evaporación, con lo cual hemos cerrado el ciclo de trabajo.

Vemos que mediante cambios de estado: evaporación y condensación, con absorción y desprendimiento de calor respectivamente, y subidas y descensos de presión, se realiza la extracción de calor del foco frío y su cesión al caliente. Dicho ciclo no sería posible sin la energía aportada por el compresor.

El funcionamiento de este ciclo está también basado en otro concepto físico básico: «A cada presión le corresponde una temperatura de ebullición».

Hay, pues, una zona de alta presión en el circuito expuesto, que va desde la salida del compresor hasta la de la válvula de expansión. La zona de baja presión irá desde la mencionada válvula al compresor.

En la zona comprendida entre el condensador y el evaporador, el fluido frigorígeno estará en estado líquido y, entre el evaporador y el condensador en estado de vapor, siguiendo el sentido del flujo.

Este tipo de ciclo termodinámico recibe el nombre de «ciclo invertido». Su empleo industrial se podrá realizar para obtener uno de los dos efectos útiles siguientes:

1) El caso para el que hasta ahora lo hemos usado, es decir, para refrigerar.

2) Para producir un calentamiento en un receptáculo, recibiendo el nombre de «bomba de calor».

En ambos casos el sistema recibe trabajo desde el exterior, y nosotros podemos hacer que el calor fluya hacia

el sistema desde el foco frío, entrando en el foco caliente el flujo procedente del sistema. El nombre genérico de estos ciclos invertidos es el de bombas de calor; aunque en la práctica se emplea esta denominación, sólo cuando se emplea el ciclo para obtener calor.

La «bomba de calor» comenzó a utilizarse el año 1927; aunque es desde mediados de los años setenta cuando los científicos y técnicos la han estudiado y construido en gran escala. Los países más importantes en desarrollo y fabricación de bombas de calor son Estados Unidos, Suiza y Francia; siendo las principales casas constructoras Carrier, York y Escher Wyss. Las aplicaciones industriales se centran sobre todo en calefacción y desecación.

Una bomba de calor en esencia, consiste en un circuito de refrigeración por medios mecánicos, en el que se aprovecha la energía calorífica cedida por el condensador, en vez de la absorbida por el evaporador.

Por tanto, una bomba de calor no es un circuito frigorífico funcionando al revés, sino que funciona de la misma forma, pero el efecto útil no es el calor extraído por el evaporador, sino el cedido por el condensador.

Si comparamos la producción de calor mediante este sistema, con la que produce el efecto Joule, mediante resistencias eléctricas, llegamos a la conclusión siguiente:

Para igual consumo de energía, la bomba de calor suministra entre tres y cuatro veces más calor que el sistema de resistencia eléctrica.

Es, pues, evidente el interés energético despertado por este sistema.

Una de las formas más usuales de clasificar las bombas de calor es, según el medio en contacto con el evaporador y el medio en contacto con el condensador. Con esta clasificación las bombas de calor serían:

1. Bomba de calor agua-agua.
2. Bomba de calor agua-aire.

3. Bomba de calor suelo-aire.
4. Bomba de calor aire-aire.

Cada uno de los sistemas mencionados tiene una serie de ventajas e inconvenientes que no vamos a enumerar aquí, pero es evidente que para un uso marítimo algunos sistemas, o bien se excluyen por sí mismos, como el sistema suelo-aire, o bien debido a la abundancia de agua de mar y a su mayor eficacia en la transferencia calorífica, hace que prácticamente elimine los sistemas aire-aire.

En la práctica se fabrican y montan bombas de calor reversibles y no reversibles.

Las bombas de calor reversibles se caracterizan por tener colocada en la descarga del compresor una válvula de cuatro vías, de forma que el compresor puede aspirar del evaporador, con lo que funciona como un circuito de refrigeración clásico; o bien aspirar del condensador que de esta forma se trans-

forma en evaporador, condensándose entonces el fluido frigorígeno en el evaporador; así el circuito funciona como elemento calefactor.

Hemos visto que mediante una sencilla operación, a un mismo local podemos darle calefacción o refrigeración con una misma instalación.

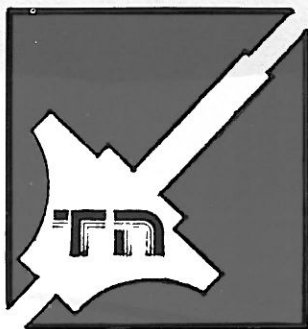
En cambio, las bombas de calor no reversibles sólo están diseñadas para suministrarle al local en cuestión calorías, que pueden tener diversos usos: calefacción de habitaciones, invernaderos, piscinas, acuarios, etc.

Respecto a las averías, paradas, eficiencia del sistema, etc., los problemas serán achacables a un incorrecto diseño, construcción, montaje y mantenimiento; las probabilidades estadísticas irían en orden creciente al de mención.

El coste energético necesario para hacer funcionar el sistema variará de forma distinta según el tipo de energía que se haya utilizado. Es evidente que a bordo, ya sea movido el compresor por un motor eléctrico o por un motor térmico, la energía se va a obtener primariamente de un derivado del petróleo casi siempre, con los inconvenientes que conllevan las fluctuaciones internacionales del precio de los hidrocarburos. En cambio en las instalaciones terrestres, si se utiliza como fuente de energía electricidad para accionar un motor que mueva el compresor, no necesariamente esta energía eléctrica se habrá obtenido de algún derivado del petróleo, pues podrá proceder del carbón, ser energía nuclear, eólica, solar, hidráulica, maremotriz, etc., con lo que las fluctuaciones del coste serán algo menores.

Finalmente, hay que hablar del coste de la instalación, que si sólo se emplea como bomba de calor y para locales pequeños, el gasto inicial de la bomba será mayor que el del efecto Joule; pero si la instalación es de gran tamaño, compensará con el ahorro de energía, y si la bomba es reversible, las ventajas se incrementarán.





TURBO

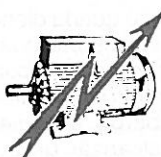
TURBOCOMPRESORES NAVALES, S. A.

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



Crisis en el mundo marítimo Las marinas civiles se tocan alarmadas

Por D. PASTOR SANCHEZ VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor

Estamos asistiendo al peor de los momentos que genera la crisis coyuntural y estructural latente, golpeando en los flancos sectoriales de las industrias marítimas a flote, y por extensión a la gente del mar que las sirve, situación, ocasionada sin duda, por exceso de flota o carencia de fletes en la Marina Mercante y reducción de caladeros en la Pesca de Altura.

Tanto en un supuesto como en el otro, vienen de lejos los agentes provocativos, irreversibles en algunos casos, a pesar de reuniones a alto nivel en foros internacionales y españoles de empresarios y Administración, para detener la carrera descendente mediante ayudas comunitarias, compromiso por parte de las naciones afectadas garantizando en reciprocidad la igualdad en el mercado de fletes y opción al transporte de carga procedente de la nación de origen, renunciando a la cláusula adicional pactada que fija el retorno a favor del país privilegiado en detrimento del sometido. A pesar de estos estímulos, no hubo acuerdo de las partes pesimistas ante el cariz político de monopolio que ejercen algunos Estados.

No olvidemos en el comentario el significado activo de la apertura del canal de Suez después del último conflicto bélico, que agravó la situación, provocando la retirada de grandes petroleros, acusando las compañías el quebranto económico sin paliativos, y las dotaciones al paro que aún subsisten.

De menor volumen, pero no menos importante, ocurrió en la navegación costera peninsular, presente a diario en los puertos en operaciones de carga y descarga, ocasionando un movimiento complementario subsidiario en los muelles y distribución de mercancías. La propulsión naval y el maquinismo movido a gas oil, secundado por la locomoción terrestre de productos transportados, llevó al desguace al pequeño cabotaje.

Con el mismo fondo, aunque de distinta naturaleza morbosa, se encuentra la flota pesquera de altura y gran altura. Desde la entrada de España en la CE, el faenar en los caladeros de las naciones miembros, se ha visto reducido por mor de unas licencias limitadas a días de cada año, y el resto ha de permanecer inactiva, acumulando gastos ineludibles a la explotación con cargo a la campaña realizada.

Sin embargo, lo más candente del sector, lo protagonizan las flotas bacaladera y congeladora, expulsada recientemente esta última de los mares de Namibia. La primera, mal que bien, tuvo mal arreglo en virtud de un protocolo para pescar en aguas de Terranova con límite de capturas, especies y tamaños. Peor suerte asumen los con-

geladores amarrados en los puertos de Vigo y La Coruña, mientras la CE dilucida con el Gobierno del presidente Sam-Nujoma las condiciones viables para las partes. Al mismo tiempo y como atenuante, el Organismo europeo subvenciona a los armadores y la Administración española mal a los tripulantes.

Pero como queda dicho al principio, la dilatada coyuntura causa inquietud al tronco empresarial y laboral, amenazado de quiebra patrimonial y paro obrero. Sin embargo, es deseable la esperanza de alcanzar un buen fin. Para ello, está la propuesta de creación de un Ministerio del Mar que aglutine al sector marítimo-pesquero, así quedarían superadas las discrepancias que ocasiona la diversidad de instituciones afectadas que provocan la mayoría de las veces la parálisis y la disfuncionalidad administrativa.



LA FUERZA DE LA RAZON SE IMPONE

Durante la entrevista mantenida entre D. Manuel Fraga, Presidente de la Xunta, y el Presidente de AETINAPE, ambos coincidieron en la importancia que para la economía española, y en especial para Galicia, representa la pesca y el colectivo laboral marítimo, invitando el Presidente de la Xunta a Muñiz Ríos a colaborar, aportando la experiencia del colectivo náutico-pesquero.

En una posterior reunión con el Conselleiro de Pesca, D. Enrique López Veiga, salieron a colación los problemas candentes a resolver por el colectivo náutico-pesquero, reiterados por AETINAPE y asumidos por las autoridades afines, con excesiva lentitud en la espera, caso del Salvamento Marítimo entre otros, en aventura constante de riesgo a la navegación, especialmente en la región NW que por su situación geográfica genera brumas y tempestades en períodos ciclónicos.

Afortunadamente, la Xunta se hizo eco de esta inquietud a corto plazo con el concurso de remolcadores de altura, vigilancia aérea y medios complementarios.

Las reiteradas sugerencias de organismos colectivos interesados en el trazado de la ruta trasatlántica a 25 millas de Finisterre, tropieza con la Regla 10 de ámbito internacional sobre abordajes en el mar, que cita expresamente «que los buques de pesca no entorpecerán el curso de otros que naveguen en una vía de circulación». Sin embargo, las gestiones en las distintas Instituciones, acarician un veredicto favorable, que sería un gran paso en la seguridad marítima.

El capítulo de las Escuelas Náutico-Pesqueras, dotadas con personal y material didáctico «sui generis» avaladas por la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, está en los planes del Conselleiro de Pesca en los próximos presupuestos, contemplando en su concepción lo bueno de la LOGSE e incluir como novedad la disciplina del MIR marítimo, dirigido al alumno náutico-pesquero.

El acceso de los náutico-pesqueros a los puestos de la Administración marítima que promueve AETINAPE, concordantes con los títulos de gestión, fue considerado por el Conselleiro de Pesca como justa reivindicación, aunque este cometido precise una formación complementaria. Esta aspiración tiene su raíz histórica, amén de acertada, en el presente. Recordemos que en el período de 1993 a 1936, las oficinas auxiliares de la Marina Civil y la vigilancia en el mar y los puertos, era desempeñada por titulados náutico-pesqueros y asimilados, con probada eficacia.

Estas buenas perspectivas alumbran el camino iniciado por AETINAPE denunciando la apatía administrativa en temas relevantes y de acuciada influencia en periferia nacional marítima, en un país como España, que debe vivir cara al mar, acumulando epopeyas históricas conoci-

das, emuladas actualmente por intrépidos marinos en misión de paz por el ancho mar, en aras del comercio y la producción, si bien ahora les respalda la técnica y seguridad de las embarcaciones, no es óbice para no merecer la atención estatal de profesionalidad, rango, atributo social, estipendios y accesorios, tanto a bordo como en tierra, en servicios de su competencia.

P.S.V.
Mecánico Naval Mayor

ANTEPROYECTO DE LEY DE ORDENACION DE LA MARINA MERCANTE

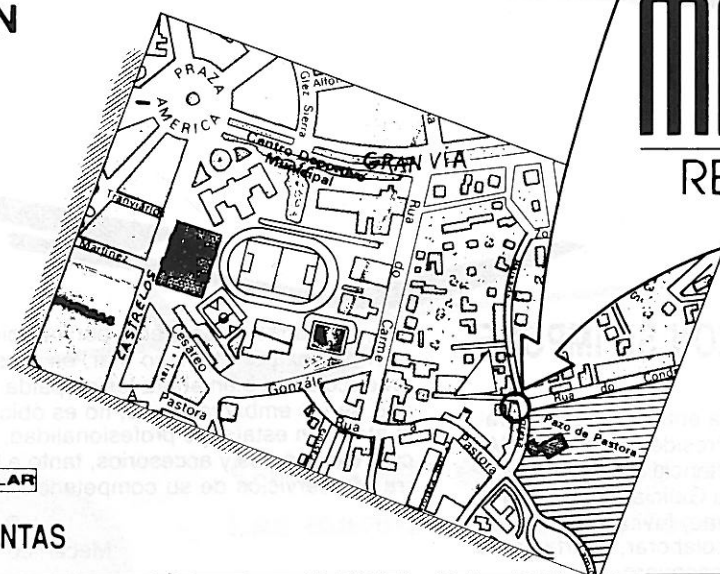
Todo el «aparente» interés por solucionar la problemática de los titulados náutico-pesqueros en la Marina Mercante por parte de la Dirección General de Marina Mercante, viene dado a mi juicio, para ofrecer una buena imagen de cara a buscar el apoyo de AETINAPE para la aprobación del Anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, y si tenemos en cuenta que con ese artículo «34» del mismo Anteproyecto tal y como está redactado en todos sus apartados, si esta ley se llegara a aprobar al día siguiente volveríamos a tener los mismos problemas que tenemos hoy en día con el agravante de que comenzarían los problemas también para los compañeros que están en pesca. Es imprescindible el que se modifique este Anteproyecto y que se delimite con claridad las competencias en pesca, que la Secretaría General de Pesca Marítima no transfiera competencias a Marina Mercante, como éstos pretenden. En los 17 años que llevo de oficial de puente en buques mercantes siempre he escuchado que los problemas de la mercante, en su mayoría, se solucionarían el día que los militares dejaran las Comandancias de Marina y estas competencias pasaran a manos de marinos civiles, y ahora ellos quieren hacer lo mismo con pesca, un colectivo que no tiene ni puñetera idea del mundo de la pesca y que hace años dejó este sector por considerarlo profesionalmente como un trabajo de baja categoría y más bien para profesionales de bajo nivel intelectual. En este momento pretenden pasar a controlar todo el sector desde las Capitanías de Puerto, dejando casi exclusivamente a la Secretaría General de Pesca Marítima la difícil papeleta de realizar la negociación de convenios de pesca y poco más, y el resto de competencias domésticas acaparándolas ellos, incluso las referentes a los títulos en pesca; si esto se llevara a cabo digamos adiós a la reforma de nuestras enseñanzas y otras muchas cosas más. No permitamos esto, exijamos que en pesca estén presentes los profesionales de la pesca y otros títulos universitarios afines a pesca.

ALBERTO J.
Patrón mayor de Cabotaje

BOSCH
FULMEN
Bendix



HERRAMIENTAS



MARIN
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

Convenios de la OMI

Para lograr sus objetivos la OMI ha impulsado la adopción de 30 convenios y protocolos, casi todos los cuales están en vigor en la actualidad.

Los convenios y protocolos son instrumentos jurídicos de carácter obligatorio y, una vez que entran en vigor, sus prescripciones han de ser implantadas por todos los Estados que son partes en los mismos.

Véase a continuación la lista de los convenios y protocolos de la OMI:

Seguridad:

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada (SOLAS).

Protocolo de 1978 relativo al SOLAS, en su forma enmendada.

Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966.

Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971.

Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973.

Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, en su forma enmendada.

Convenio internacional para la seguridad de los contenedores, 1972, en su forma enmendada.

Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) y Acuerdo de Explotación, 1976.

Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977.

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978.

Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979.

Prevención de la contaminación del mar

Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969.

Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973.

Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, en su forma enmendada.

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978, en su forma enmendada (MARPOL 73/78).

Responsabilidad e indemnización

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969.

Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969.

Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969.

Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971.

Protocolo de 1976 correspondiente al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971.

Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de in-

demnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971.

Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974.

Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974.

Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971.

Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976.

Otros asuntos

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada.

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (1988).

Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (19887).

Convenio internacional sobre salvamento marítimo (1989).

Códigos y Recomendaciones de la OMI

Además de convenios y otros instrumentos convencionales, la OMI adopta también numerosos instrumentos no convencionales como códigos y recomendaciones que aprueban la Asamblea, el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino. Los códigos y recomendaciones no constituyen instrumentos de carácter obligatorio; si bien se espera que los Estados miembros implanten las disposiciones en ellos establecidas, no están obligados a hacerlo.

En la lista que aparece más adelante figuran algunos de los códigos, recomendaciones y directrices más importantes que se han venido adoptan-

LEGISLACION

do, indicándose entre paréntesis el año en que fueron aprobados.

Todos los códigos y recomendaciones están sujetos a revisión y habrá de consultarse siempre la versión más reciente.

Transporte de carga

Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) (1965).

Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (1965).

Reglas de la OMI para el transporte de grano (1969).

Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (1973).

Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera (1973).

Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques (1980).

Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (1981).

Recomendaciones sobre el transporte, la manipulación y el almacenamiento sin riesgos de sustancias peligrosas en zonas portuarias (1983).

Tecnología marina

Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (1971).

Código de prácticas acerca de la exactitud de la información sobre estabilidad para buques pesqueros (1973).

Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros (1974).

Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (1975).

Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel (1975).

Código de seguridad para naves de

sustentación dinámica (1977).

Código de seguridad para embarcaciones de tipo innovador (1977).

Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (Código MODU) (1979).

Código de seguridad para buques mercantes nucleares (1981).

Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques (1981).

Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (1983).

Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (1983).

Código de seguridad para sistemas de buceo (1983).

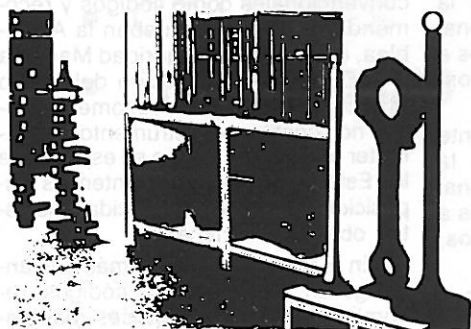
Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (1983).

Directrices para realizar los reconocimientos que se prescriben en el Pro-



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

TECOMAR, S.L.

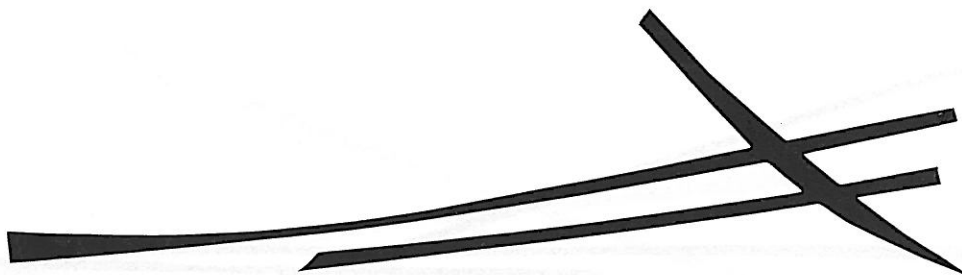


VALVULAS DE ADMISION Y ESCAPE · GUIAS DE VALVULA · ASIENTOS DE VALVULA · COJINETES · CAMISAS Y PISTONES · RECTIFICADOS · RECUPERACION DE MATERIALES USADOS · APARAMENTOS Y EQUIPOS · ANTIEXPLOSIVOS ELECTRICOS STAHL · PRODUCTOS DE LA INDUSTRIA · AUXILIAR DE CONSTRUCCION NAVAL · JUNTAS · PIEZAS FORJADAS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

C. SAN PEDRO, 12

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

PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)



toloco de 1978 relativo al SOLAS, el Código Internacional de Químicos y el Código Internacional de Gaseros (1985).

Medio marino

Directrices y especificaciones relativas a los dispositivos de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos para los petroleros (1971).

Recomendación sobre especificaciones internacionales de rendimiento y ensayo para equipos separadores de agua e hidrocarburos y para hidrocarburos (1977).

Recomendación sobre normas internacionales relativas a efluentes y directrices sobre pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (1977).

Recomendación relativa a la instalación de equipo separador de agua e hidrocarburos de conformidad con el MARPOL 73/78 (1979).

Especificaciones revisadas relativas al proyecto, la utilización y el control de los sistemas de lavado con crudos (1979).

Directrices para realizar reconocimientos acordes con el Anexo I del MARPOL 73/78 (1983).

Directrices para realizar reconocimientos acordes con el Anexo II del MARPOL 73/78 (1986).

Manual sobre la contaminación química (1987).

Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos (las partes I, II, III y IV se han publicado por separado en distintas fechas).

Navegación

Recomendación sobre principios básicos y directrices para las guardias de navegación (1973).

Sistemas de adquisición de datos oceánicos (1973).

Vocabulario normalizado de navegación marítima (1977).

Organización del tráfico marítimo (1978).

Código internacional de señales (1985).

Recomendación sobre prescripciones generales relativas a las ayudas electrónicas a la navegación (1985).

Dispositivos salvavidas, búsqueda y salvamento

Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (1970).

Manual OMI de búsqueda y salvamento (1980).

Supervivencia en aguas frías (1981).

Código de prácticas para la evaluación, la prueba y la aceptación de prototipos de dispositivos y medios de salvamento de carácter innovador (1983).

Recomendación sobre la prueba de los dispositivos de salvamento (1983).

Radiocomunicaciones

Recomendación sobre radiobalizas de localización de siniestros (1973).

Recomendación sobre las estaciones radiotelefónicas de ondas métricas

que deberán llevar los buques (1975).

Servicio mundial de radioavisos náuticos (1979).

Uso apropiado de los canales de ondas métricas en el mar (1981).

Formación y titulación

Recomendación sobre la formación y competencia de la oficialidad y la tripulación de buques que transporten productos químicos peligrosos o nocivos a granel (1963).

Documento OMI/OIT que ha de servir de guía (para la formación de la gente de mar) (1968).

Formación de los oficiales y marineros responsables de la manipulación de la carga a bordo de los buques que transporten sustancias peligrosas y potencialmente peligrosas en forma sólida a granel o en bultos (1983).

Documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía (sobre la formación de pescadores) (1988).

Además de los documentos que se acaban de enumerar, la Organización está preparando en la actualidad una serie completa de cursos modelo.



EL I.S.M. ESTUDIARA LA INCORPORACION DE NAUTICO-PESQUEROS AL CUERPO DE ASESORES MARITIMOS

La última reunión mantenida en Madrid entre los representantes del Instituto Social de la Marina (ISM) y AETINAPE, sirvió para acordar la creación de una mesa de negociación que deberá tratar sobre la posible incorporación de los titulados náutico-pesqueros al cuerpo de asesores laborales marítimos, más conocidos por las siglas ATLM.

De momento, a este cuerpo público pueden acceder únicamente los capitanes de la Marina Mercante, lo cual supone, a todas luces, una flagrante discriminación de los profesionales de la

pesca.

Además, en la mencionada reunión se ha solicitado del Instituto la incorporación de representantes de AETINAPE a los órganos de dirección del Instituto, como ente de carácter representativo.

Los representantes de AETINAPE se podrían incorporar sin problemas al Consejo General y a los Consejos Provinciales, si la Asociación hubiera sido considerada con anterioridad una «corporación de derecho público». Las posibilidades de la integración se estudiarán en un informe jurídico encargado al efecto.

Por otra parte, los reunidos han estudiado la posibilidad de que los náutico-pesqueros puedan impartir clases en el marco de las enseñanzas ocupacionales que el organismo tiene encomendadas.

TRABAJO EN EL EXTRANJERO

¿Quiere usted cambiar de vida?

¿Busca usted trabajo en el extranjero?

Aquí tiene el libro que necesita.

Encontrará usted aquí todas las informaciones sobre casi 1.000 empresas y agencias de colocaciones.

Le ofrecemos este libro indispensable para el que busca trabajo. En él se encuentran todas las informaciones, desde la solicitud de empleo hasta el contrato de trabajo, pasando por informes sobre los permisos de trabajo, los visados, el clima, el nivel de los salarios y las condiciones de vivienda en Europa, en los Estados Unidos, en Canadá, en Las Antillas y en Asia Oriental.

Si le interesa esta perspectiva, pida por escrito nuestro folleto gratuito que le proporcionará informaciones más detalladas.

Precise usted sus preferencias:

- ☐ Folleto gratuito.
- ☐ Libro «Trabajo en el extranjero».

—Precio: 3.000 pesetas.

Si le interesa el folleto, le rogamos adjunte a su carta un sobre con su nombre y dirección y que contiene un cupón de franqueo internacional.

Nuestra dirección:
SH BOKFÖRLAG AB Box 2014
S-135 02 Tyresö; Suecia
Tel. +46 8 18 71 24

¡Atención! No somos una agencia de colocaciones.



BOLSA DE EMBARQUE

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

Pedimos a cuantos sepan de algún puesto de trabajo en la mar o en tierra, nos lo comunique, para ponerlo en conocimiento de los compañeros que se encuentran en paro. Por otro lado, todos los que se encuentren sin trabajo deben comunicarlo a la Secretaría de

esta Asociación, para poder facilitarles un puesto de trabajo vacante cuando se produzca.

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

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.

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



METOPA DE AETINAPE

Elaborada en cerámica de Gres en color, esta metopa es una reproducción del escudo de AETINAPE.

Tamaño: 25 cm. x 22 cm.

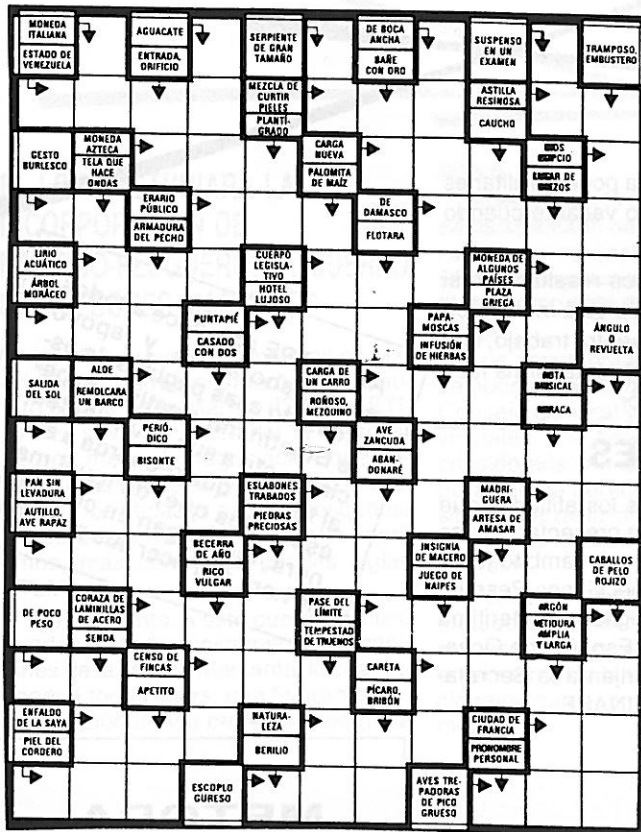
Pedidos a la sede central de AETINAPE:

Avda. Gral. Sanjurjo, 16-18
2.º dcha. 15006 - La Coruña,
o en las Delegaciones.

Precio: 5.000 pesetas.

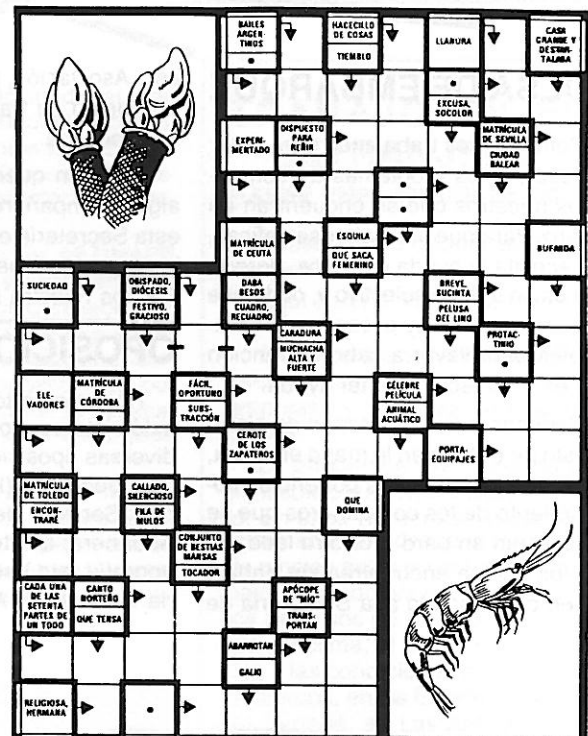
PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO SILABICO

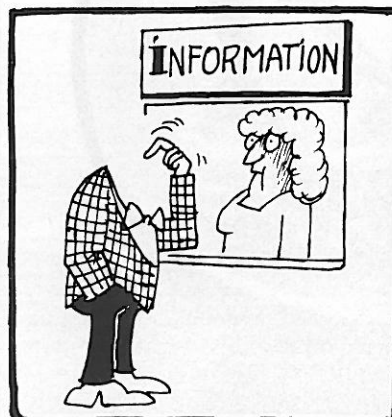
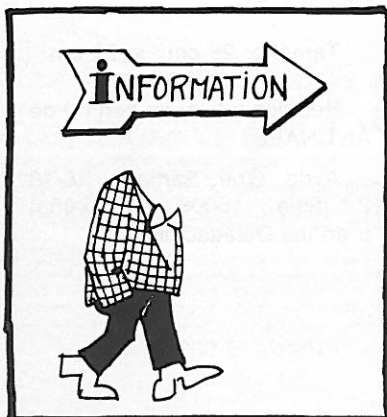


AUTOTEMATICO

(CRUSTACEOS)



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. Mios:

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 NAUTICO 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. Gudarién 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 Ctral.-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

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

TURBOCOMPRESORES NAVALES

TURNNAVAL
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

AUTODEFINIDO SILABICO



AUTOTEMATICO





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

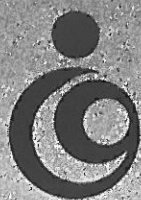
TRABALLAMOS CON ILUSION, PARA ABRIR A TODOS NOVAS ILUSIONS

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

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

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