

AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

ENERO - FEBRERO 1991 - N.º 32



OXIDO BUROCRATICO



"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, Pta. 8.ª
Tel. 63 86 62
Telex 72228

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS

NORTE

EL MAR QUE QUEREMOS QUE SEA

El futuro que tenemos delante de la nariz es el mismo que presidió el Pleno de AETINA-PE, que juntos clausuramos a mediados del último diciembre. No era intención de nuestra Asociación conmoverse de forma romántica y vana acerca de un mañana teórico y abstracto que nunca llega. No obstante, no todos los que participaron en las tribunas del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico en Vigo lo han entendido así, y es una lástima.

Refiriéndonos concretamente a algunas de las más altas representaciones oficiales que nos visitaron, hicieron circular ciertas dosis de propaganda peor estilo. Muchos éramos los que allí nos encontrábamos con una indisimulada mirada circunspecta, incluso algo avergonzada, mientras que algún conferenciante alzaba histéricas y vacías banderas al viento.

El Director General de la Marina Mercante y en menor medida el Secretario General de Pesca y el Director General del ISM debieran, por el democrático y legítimo derecho que asiste a los ciudadanos de ser administrados por personas inteligentes y preparadas, tener la audacia de diferenciar una tribuna libre e ilustrada como la del Pleno al que nos referimos, de una asamblea de profanos amedrentados por cualquier látigo.

En un sector como el marítimo-pesquero no es serio presentar panoramas ideales. No es serio andar con medias tintas cuando todos nos conocemos tanto. No es serio alimentar la moral de la tropa con espectáculos de colores, cuando éstos, en la realidad, rozan la amargura de muchas vidas al único amparo de su trabajo físico en condiciones predemocráticas, sin garantías ni siquiera constitucionales.

A pesar de ello, no queremos decir que el aspecto final del Pleno haya sido negativo y frustrante. No. Más bien al contrario. De la mayoría de las intervenciones, puede extraerse la feliz conclusión de que las cosas, con la decidida voluntad de todos, pueden tener arreglo.

Cuando veíamos cómo, en buena parte de las intervenciones, sus autores llamaban a las cosas por su nombre, nos íbamos dando cuenta del acierto de aquel gran Mar de Futuro que pintábamos ante la organización. Las conferencias y mesas redondas que nos hablaban con absoluto pragmatismo de planteamientos económicos que el sector ha de hacerse para sobrevivir a los cambios de mercados y de roles productivos que están sucediendo en Europa, fueron, sin lugar a dudas, lo más aprovechable y brillante de las reuniones.

Además de ello, tal y como se recogió en las Conclusiones de los dos principales grupos de trabajo, las dos ramas profesionales náutico-pesqueras, han demostrado que sus reivindicaciones sobrepasan a las tradicionales demandas laborales y sociales —también justas y tan nuevas como nunca— para hablar en términos de tecnologías, legislación internacional, marcos económicos, óxido burocrático o formación académica diversificada.

Un Pleno, en fin, con buena capacidad de convocatoria, con la tribuna abierta para todos los que allí acudieron —en especial sindicatos, administraciones marítimo-pesqueras, tanto la central como las autonómicas, directores y profesores de la mayoría de los centros de enseñanza náutico-pesqueros, organizaciones patronales, asociación de mujeres de pescadores y familiares de compañeros apresados...—, con aceptable interés en la opinión pública y con un reflejo contante y sonante de lo que es, por dentro, el sector. Y de lo que queremos que sea.

A.E.TI:NA.PE.

SUMARIO

NORTE - El mar que queremos que sea.....	1
VI PLENO -	
Discurso de apertura del Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, ante el VI Pleno Nacional de la Asociación	3
" Acto de apertura por el Ilmo. Sr. don José Loira Rúa, Secretario General de Pesca Marítima	7
" VI Pleno: «Luces y sombras de futuro»	11
" Conclusiones del Grupo de Trabajo de Pesca	17
" Conclusiones del Grupo de Trabajo de Marina Mercante	18
" Conclusiones de la Mesa de Trabajo de Administración Marítima-Seguridad y Salvamento Marítimo	20
" Presentación de los Socios de Honor	21
COLABORACIONES - Reflexión ante la Reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras	23
" Reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras	24
" El VI Pleno de AETINAPE	27
" «Perspectivas pesqueras en España»	29
" Puntos de mi intervención en el VI Pleno de AETINAPE	31
" El futuro de la pesca	32
" Mar: reto y respuesta de futuro	33
" Nuestra voz y nuestro peso	34
" Sobre nuestro VI Pleno Nacional y las críticas que requiere	37
" Aires de libertad para el Capitán Rosales a los veinte meses de cautiverio en Irán	39
" Sobre mitos y lagas	43
" Nuestra presencia en el VI Pleno Nacional de AETINAPE	45
" Consideraciones sobre salud laboral marítima: enfermedad cardiovascular	47
" La pesca de atunes en el Cantábrico	49
" Barco para prácticas marítimo-pesqueras en Canarias	52
" Sistema de extinción de alta seguridad por bodegas para todo tipo de buques, con bocas en casco babor o estribor para conectar mangueras del remolcador antiincendios	57
OPINIONES -	61
NOTICIAS -	67
PASATIEMPOS -	74

AETINAPE

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

N.º 32 - ENERO - FEBRERO 1991

Edita:

AETINAPE

Redacción y Administración:

AETINAPE

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

Teléfonos 29 96 14 - 29 95 77

Fax 981 - 29 43 07

15006 - LA CORUÑA.

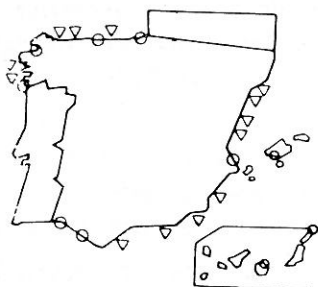
Imprime:

VENUS artes gráficas, s. a.

Polígono POCOMACO - LA CORUÑA

Dep. Legal C-1.760 - 1982

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



○ DELEGADOS

▽ COLABORADORES

DELEGACIONES:

GIJON:

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

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

DENIA (Alicante):

Isaac Peral, 3 - Puerta 4

PAIS VASCO (Pasajes de San Pedro):

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

HUELVA:

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

ARRECIFE DE LANZAROTE:

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

VIGO:

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

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

DELEGADOS:

VIGO:

Manuel A. Ameijeiras Pedrido
Manuel Prendes González

ASTURIAS:

Isidro Mon Martínez

LA CORUÑA:

Emilio Suárez Tembra

CADIZ:

Celso Cordeiro Portela
Jesús Santomé Martínez

BALEARES (P. de Mallorca)

Antonio Gutiérrez 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
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 Asteiz Fernández

CASTELLON:

Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:

Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez

José Issac Pérez

SANTANDER:

Ramón Carlos Higuera Gómez

MALAGA:

Fernando Cruzado Romero

LEPE-HUELVA

Juan Manuel Vázquez Alvarez

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE: Pilar Aguirre Enríquez, Eloy Montero Rodríguez, Manuel Pazos Figuerola, Francisco López Capont, Miguel S. Peña, Francisco González González, José María Palmeiro, Antonio Gutiérrez Martínez, José Oviña Santos, Mayte Suárez Santos, Alvaro Otero González, M.ª del Rosario Gómez Pérez, M.ª del Carmen Romero Paredes, Pedro Güemes Chozas, José Antonio López Sáez, Manuel Perdomo Hernández, Severino Pazos Bouzas,



Discurso de apertura del Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, ante el VI Pleno Nacional de la Asociación

Queridos amigos, estimados representantes:

Vigo é unha palabra case máxica para tódolos que, dalgún xeito vivimos relacionados co mar. Mendiño, Martín Códax, Cíes, San Simón, Rande, Berbés, A Guía... todo en Vigo ten tanta relación co mar, que non podemos atopar mellor lugar que esta Escola para reunírmonos, ademais, tan ben acompañados dos dignos invitados que nos acompañan. Sepan vostedes que vimos traballar non só polo noso ben, polo noso futuro e polo noso pan, senón tamén, como entidade pública, social e democrática, e con traxectoria progresista e responsable, polo futuro do país, que é o mesmo que dicir, nestes tempos de incertidume, polo futuro do mar.

Muchos de nosotros acostumbramos a vernos las caras con motivo de estas ocasiones. La apertura de un nuevo Pleno de la Asociación de Titulados Marítimo-Pesqueros más importante de la CEE es también una buena ocasión para insistir en los asuntos que hemos

tratado en el V Pleno, en el IV, en el III... Año tras año las mismas preocupaciones, las mismas demandas, idénticas respuestas de la Administración.

Es cierto que han existido mejoras. Pero también es cierto que muchas cosas del mundo del mar están mucho peor. Y también es cierto que cada año, las autoridades que acuden a nuestra cita plenaria se encuentran en la misma situación: compartimos los problemas —dicen—. Incluso llegan a coincidir con nuestras propuestas de soluciones. Pero al aterrizar de nuevo en sus despachos, el aparato burocrático les engulle, les inutiliza, y ahí están las crisis pesquera y mercante en pleno esplendor, los asuntos administrativos del mar desgajados entre sí y campando a su aire, descoordinadamente; la CO-MINMAR paralizada y, por tanto, también la reforma administrativa... Podríamos seguir, ya que el desastre estructural del mundo del mar nos daría cuerda para muchas más referencias. Unas referencias que a nosotros, más que a nadie nos gustarían que fuesen más positivas y optimistas, pero de cuyo análisis no podemos extraer más que este amargo sabor a decadencia.

Quizá sea la crisis, la tan traída y llevada crisis pesquera que ha provocado la entrada española en el Mercado Europeo, el tema que más tinta hará correr durante estos días que nos acoje el mar de Vigo. El mar de esta ciudad que ve como cada día se despierta

con una empresa menos, con varias licencias de pesca menos, con algún que otro astillero menos... Una ciudad que fue símbolo del gran futuro industrial que se auguraba para la pesca hace algunos años y que se ha ido evaporando, como aquellos sueños de la lechera en los que sólo aparecían muchas pesetas y en los que nunca hacían acto de presencia los planes macroeconómicos que podrían haber convertido el sector pesquero en una de las bases de la economía del país por muchos años.

Hoy, las empresas pesqueras dedicadas a la simple actividad extractiva, pagan con cierres, despidos y suspensiones de pagos el no haber sabido ver más allá de los cinco duros de aquellos años, y han de batirse en combate no sólo con sus errores, sino además con la falta de agilidad de la Administración con los gobiernos que ejercen su autoridad sobre importantes caladeros como Marruecos, Canadá, o la por fin liberada Namibia, sino también —y esto es más grave— con la potente industria alimentaria con base pesquera que llega a nuestros mercados desde el resto de Europa a cumplir su coherente misión capitalista: vender más que el vecino. Y nosotros no sólo somos el vecino, sino también el vecino pobre al que se puede vencer con planteamientos empresariales avanzados y agresivos como los que ellos traen tan bien entrenados.

VI PLENO



Esa es la crisis de la que tanto se habla. La crisis que requiere soluciones estructurales y no simples subvenciones a fondo perdido, como se ha venido haciendo sin rubor. La crisis que tantas hojas de periódico ha llenado, y tantas guerras dialécticas ha provocado.

La crisis que tantas mentiras ha cultivado y tanta propaganda ha desatado. No es el momento de hablar de culpables, pero todos los que estamos aquí sabemos a quien debemos invitar a mascarla, a tocarla, a palparla, víctimas de su política negociadora para la integración en la CEE y «ordenadora» puertas adentro.

Es, simplemente, el fruto obtenido de una siembra mal hecha. La dinámica industrial de la pesca en los tiempos de máxima euforia industrial, se ha tornado un problema que cada día se materializa en los puertos: una flota con excesivo número de barcos, un sector productivo derivado de la extracción poco diversificado y generalizado, un monocultivo marítimo basado casi exclusivamente en la extracción, un sector poco ordenado económicamente,

poco relacionado entre las distintas partes que lo integran...

Un sector poco atento a su propio futuro, alimentado por vía intravenosa en los momentos de crisis, con respiración asistida casi siempre, pendiente de las decisiones de los consejos ministeriales, sin la vital y necesaria autonomía empresarial que le imprimiera una fresca y generosa ansia de progreso sin la cual el mercado no funciona. Una crisis, que, por lo demás, engarza muy bien con la situación de permanente desbarajuste que siempre ha caracterizado a la estructura administrativa y productiva del mundo marítimo español.

Como si para la Administración central que soportamos nunca hubiera sido importante el sector marítimo, y menos el pesquero, la política central siempre nos ha considerado un reducito marginal del que no dependen las grandes magnitudes de la balanza de pagos, ni el Producto Interior Bruto, ni de esas cifras que tanto interesan a las cúpulas españolas.

No es de extrañar, por tanto, que la ordenación de las competencias admi-

nistrativas entre los distintos departamentos, continúe pendiente. La puesta en funcionamiento de aquella esperanzadora comisión especializada a la que con tanta alegría habíamos bautizado como COMINMAR, se quedó en un dulce a las puertas de un colegio. Hoy yace en el olvido, sin resultados, y con la triste consecuencia de haber aumentado la frustración y el disgusto del sector, incrementado con la pésima decisión de la Dirección General de la Marina Mercante de promover el desafortunado proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante nacido contra lo que la COMINMAR representaba y contra lo que tantas y tantas voces marítimas reclamaban: la ordenación integral del sector.

Otro atentado contra la integración lo constituyó la decisión de otro ministerio —por supuesto diferente del anterior— de crear, por su cuenta, sin la menor consulta al sector y por razones que nunca han llegado a ser explicadas con claridad, la Guardia Civil del Mar. Con ella, el despilfarro, la desprofesionalización, la militarización y la poca inteligencia en cuanto al aprovechamiento de la capacidad de muchas personas cuya formación nos está costando a todos cientos y cientos de millones de pesetas cada año.

Grandes inversiones que también constantemente se anuncian para temas de seguridad y salvamento. Cierro es que con mucho dinero es más fácil reducir los índices de siniestrabilidad, y facilitar los rescates... pero también, invertir mucho dinero es la mejor forma de obnubilarnos con espectaculares medidas que, en definitiva, no arreglan el tema radicalmente, desde la base del problema. Una política preventiva más decidida, una política más constante a pie de obra, sobre las cubiertas, en el interior de los camarotes y de las cámaras de trabajo, en los lugares de aseo y en los pasillos... en definitiva, más inspecciones y más rigurosas. Ahí está, sobre todo, la seguridad marítima. Y ahí es donde la Admi-

nistración debe actuar con ímpetu y eficacia: en el día a día y en el palmo a palmo.

Las relaciones entre los departamentos centrales de Pesca y Marina Mercante resultan especialmente preocupantes. Ya nos hemos referido a un desafortunado proyecto de ordenación de la Marina Mercante desintegrador y de estrechas perspectivas. La Dirección de la Marina Mercante ha de considerar su trabajo como parte de un objetivo muy concreto llamado política marítima, y, mientras eso no sea así, no lograremos encarar los graves problemas estructurales que, desde el punto de vista administrativo, afectan en su conjunto a la Pesca y a la Marina Mercante, a los puertos, a la seguridad y salvamento, a todos y cada uno de los aspectos de la política marítima del país. La deseada normalización de las relaciones entre las administraciones pesquera y mercante afectaría además de una forma muy positiva a la garantía y seguridad laboral de los Titulados Náutico-Pesqueros que actualmente prestan sus servicios en buques mercantes, amparados por las disposiciones internacionales bien autorizadas, y subsidiarias de una especie de limosna del Gobierno español que ha de autorizarse en cada embarque y que debe acabar definitivamente homologando oficialmente las situaciones impuestas por la realidad y avaladas por la Organización Marítima Internacional.

Además de todo ello, ha de acabarse, a nivel personal e incluso colectivo, con las prácticas despreciativas que desde algunos sectores se están llevando a cabo contra Titulados Náutico-Pesqueros. Con una Marina Mercante prácticamente desaparecida del panorama económico español, no ha de ser nuestro colectivo quien pague las consecuencias de la «reconversión» mercante. Antes bien, para que el producto de nuestras costas continúe creciendo, debe tomarse en serio la definitiva ordenación del sector, sin ningún tipo de indecisiones con respecto a la ca-



pacidad de cada profesional.

La enseñanza marítima es otro de los puntos cardinales en los que en cada Pleno fijamos nuestra atención.

Afortunadamente, ya podemos hablar de un triunfo. Y de un triunfo no sólo de nuestra Organización, que nunca ha escatimado esfuerzos para conseguir la normalización de las enseñanzas marítimas. De un triunfo de los docentes, de las escuelas, de todas las personas y colectivos sociales que nos hemos preocupado por insistir y razonar ante la Administración para llegar a donde hemos llegado. La coherencia de las competencias profesionales, la integración del sistema educativo marítimo en el marco general de la educación, la interdisciplinariedad de las especialidades, la conexión con enseñanzas complementarias o relacionadas, la adaptación tecnológica de la mayor parte de las escuelas, el contacto con el mercado de trabajo... son todos problemas que una y otra vez nos castigaban con su presencia en nuestros debates. Incluso llegamos a realizar, en este mismo escenario, unas jornadas monográficas dedicadas al tema.

Si bien es cierto que no todo está resuelto, y que las recientes decisiones han de avalarlas únicamente los días que pasen, y sobre todo la buena voluntad de todos, la reforma en curso, aunque tarde, viene a permitir la homologación de los profesionales Náutico-Pesqueros y rescata, por lo menos parcialmente, un cierto sentido de la dignidad de nuestro trabajo. En esta línea, hay que hacer notar, sin embargo, que es muy necesario que seamos todos, absolutamente todos, los que nos tomemos en serio el asunto de las escuelas y su capacitación, para que no se produzcan fraudes en la expedición de títulos ni incidentes como los que de vez en cuando surgen en varios puntos del litoral, donde se crea una ficticia necesidad docente, que rápidamente se recubre de un negativo vicio localista, y que reduce la existencia o no de una escuela en cada esquina a un problema de buenos y malos.

Además, la homologación económica de Europa, cuyo horizonte se vislumbra más bien próximo, exige de todos un despereamiento colectivo para que seamos nosotros quienes pes-

VI PLENO



quemamos en el mar, y no el océano inmenso de la Europa poderosa el que nos pesque a nosotros, sólo falta que a la inminente reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras se una la más que necesaria reconversión de programas y titulaciones de cabotaje, cuya responsabilidad está únicamente pendiente de la actitud constructiva y colaboradora de la Dirección General de la Marina Mercante.

Y en medio de todo ello, sus principales protagonistas. Esos hombres y mujeres que saben que ya poco les queda que perder. Esos que se despiden desde la borda con el convencimiento de que casi todos están en su contra. Esos que saben que su trabajo no está bien pagado, que sus derechos son pocos y mal garantizados. Esos que desconfían de los poderosos, porque siempre que fue necesario repartir alguna ayuda, los poderosos de siempre ayudaban más al poderoso que a ellos. De esos, de nosotros, que somos esos, es estos días la palabra.

Para esos y sobre esos, que somos nosotros, los que formamos parte de esta Asociación, debatiremos estos días con nuestros ilustres invitados, que, como sucede siempre, tendrán palabras complacientes, bonitas, activas, reivindicativas, estudiadas, optimistas y hasta luchadoras, siempre por el bien del mar. Y todos sabemos que no es aquí donde tienen que dar la talla, sino a pie de máquina, controlando el subempleo y los acuerdos laborales, asistiendo a las tripulaciones en momentos delicados, promoviendo acciones para que haya no sólo cada vez más barcos y más trabajo, sino más sectores en los que emplearse, y empleos cada vez más cómodos.

Nada menos que el Rey de España fue quien, en el marco de la FAO reivindicó para las tripulaciones y los hombres del mar las mismas cosas que hoy estamos tratando aquí: la humanización de los buques, los niveles de seguridad y la formación profesional. Esto es, las claves de la política social marítimo-pesquera que propugnamos.

Es cierto, además de la mejoría experimentada en el panorama docente, hay por ahí buenas voluntades que se apartan del gris imperante que, intencionada y conscientemente, estoy pintando. Es verdad que alguna institución marítima se aviene progresivamente a un comportamiento coherente con la función social de los Titulados Náutico-Pesqueros. El Cuerpo de Inspectores de Pesca fue un primer paso cuyo ejemplo debe seguir el resto de la Administración que toque cualquier asunto relacionado con la pesca o el mar.

Por ahí circulan también dignos y esperanzadores productos como el puesto en pie por el ejemplar ciudadano vigués, Valentín Paz Andrade, al que honraremos estos días. Hay mentes lúcidas de las que tanto hemos aprendido, como la de Domingo Quiroga, al que igualmente homenajearemos durante este Pleno. Hay personas, incluso en las administraciones central y autonómicas, que merecen ser consideradas excepciones a esta regla bastante común de miserias. No vamos a nombrar a nadie, pero todo el sector sabe que la esperanza no está del todo perdida. Que, a poco que busques, existen factores positivos que nos inspiraron eso de «Mar de futuro», un lema tan prometedor para esta reunión marítima. Porque cada vez son más los que de manera ilustrada y abierta, ponen su capacidad profesional al servicio del mundo marítimo, y muchos los que aportan su solidaridad y su sentido comunitario hacia las causas más dignas: las del progreso de los hombres y de los pueblos.

En fin, queridos amigos. Para rematar, quero lembrar, en nome de todos ó Capitán Rosales e ós compañeiros pescadores aprexados en Irán e Namibia, respectivamente, reivindicar con tódalas letras a súa liberación e desexar que o sentido común sexa a única imposición que se faga valer neses casos.

Moitas grazas.



Acto de apertura por el Ilmo Sr. don José Loira Rúa, Secretario General de Pesca Marítima

Hace tres años, el 29 de noviembre de 1987, se clausuraban, precisamente en este mismo foro las «Primeras Jornadas sobre Enseñanzas Náutico-Pesqueras», organizadas por AETINAPE. Como resumen, se presentaron una serie de conclusiones, la mayoría de las cuales afectaban a la Secretaría General de Pesca.

1. Necesidad de acometer una urgente reforma, en profundidad, de las Enseñanzas.

2. Convocar a todos los interesados en las mismas para poder plasmar, definitivamente, el proceso de reforma demandada.

3. Instar a la Inspección General, para que organice una Comisión de Trabajo en la que estén representados todos los sectores auténticamente interesados en el sistema educativo, como son los directores de Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, representantes de las Asociaciones de Profesores y Titulados Náutico-Pesqueros, además de los representantes de los Gobiernos autonómicos, aunque se trata de un problema no limitado a las distintas autonomías, sino de alcance internacional.

4. La Reforma de nuestras Enseñanzas debe ser orientada según las directrices que se señalan por el Ministerio de Educación y Ciencia, respetando las prescripciones de los organismos internacionales con competencia marítima.

5. Intensificar la formación práctica, en base a una adecuada teoría, dotando a los centros de los medios necesarios, actualizándolos y adecuándolos periódicamente, de acuerdo con los avances tecnológicos.

6. Exigir la inmediata creación de la figura del alumno en prácticas a bordo de los buques pesqueros, concertando los acuerdos que procedan con las asociaciones o federaciones de armadores, Instituto Social de la Marina, etc.

Esas conclusiones fueron vuestras, de y para los profesionales de la mar, motivadas por un interés hacia un sector que merece, por sus peculiaridades, una atención especial así como una respuesta de la Administración que ahora represento.

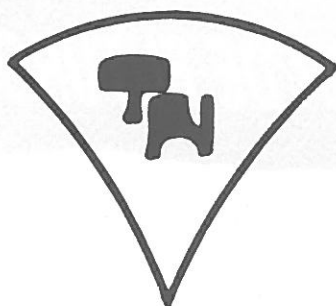
Durante los años 87, 88 y 89, se han expedido por la Secretaría General: 9.876 titulaciones de Puente; 12.728 titulaciones de Máquinas, y, 17.833 titulaciones menores; cifras muy relevantes que nos sugieren, sobre todo, la importancia del factor humano en este sector y la responsabilidad a compartir que el tema implica, empezando por su formación en los centros y continuando con su asistencia en el puesto de trabajo, como sucedió en nuestro marco, con:

—La promulgación del Decreto 1611/87, aumentando las atribuciones de los Mecánicos Navales.

—La Orden de 29 de abril de 1988, sobre el canje de las viejas titulaciones por las nuevas, en un reconocimiento al «buen hacer y experiencia profesional» de los más mayores y facilitando, por la misma normativa, a los más jóvenes, la reducción de un tercio de los días de embarco reglamentarios para cada titulación, cuando éstos se hubieran efectuado mediante contrato al amparo de un convenio entre una Administración pública y una asociación del sector pesquero.

—La Orden de 4 de julio de 1989, a fin de darles la oportunidad de realizar cursos, fuera de nuestras fronteras, sobre tecnología y gestión pesquera, comercialización y transformación de los productos de la pesca. Precisamente el día 12, finalizó el último sobre este tema, al que han asistido diez personas, sumando 55 en total entre profesores y profesionales los que han participado en alguno de los seis celebrados en el Reino Unido, al amparo de un programa cofinanciado por el Fondo Social Europeo.

Mientras tanto, más cerca, en nuestro país, me consta que en los centros náutico-pesqueros de las diferentes autonomías, se va viviendo un ambiente de pre-reforma. Nuestro personal docente ha tenido ocasión de contactar con otras tecnologías, otros medios, a través de organismos europeos, en Francia, Dinamarca, Reino Unido, Irlanda,

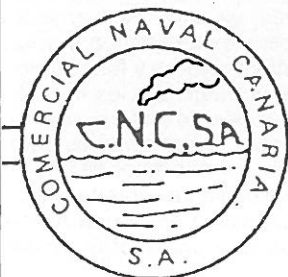


TECNASA

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

EFECTOS 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

da, etc. Visitas, cursos, que siempre tienen su parte positiva, porque, como mínimo, permiten la comparación entre sistemas y así, bien podemos estar satisfechos de las innovaciones que vamos introduciendo en cuanto a técnicas de enseñanza, más cercanas a situaciones reales y olvidando el viejo sistema de la pizarra.

Durante este año 1990, con subvención de la Secretaría General de Pesca y conjuntamente con la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía, se celebró en el Instituto Politécnico de Cádiz, un curso sobre simulación de máquinas; igualmente, con el Departamento de Pesca del Gobierno vasco, otro sobre radar-arpa en el Instituto de Pasajes.

Y siguiendo esta línea, durante el primer semestre de 1991, se impartirán cinco más en las distintas autonomías, sobre electroneumática, diseño de redes por ordenador, comercialización y transformación, simulación de máquinas, y técnicas pedagógicas sobre el nuevo sistema de Enseñanzas Náutico-Pesqueras ante la LOGSE, que, aunque con asistencia del sector, estarán especialmente dirigidos al reciclaje continuo del profesorado, porque en un alto grado, de ellos depende la formación de las nuevas generaciones por las que tenemos la responsabilidad de prepararles un futuro en la mar cada vez más asequible, y para ello debemos contar con los mejores medios humanos así como materiales. Los centros tienen que dotarse debidamente y a la Secretaría General le compete el ejercicio de que los mínimos necesarios se cumplan, y en ello estamos trabajando, en beneficio de los futuros profesionales.

Hay, además, otra cuestión y creo que la más importante a tener en cuenta: nuestra integración plena en 1992 en un mercado común de libre circulación de trabajadores. Hay que pensar en la competitividad que representa con el resto de los nacionales de los demás Estados miembros, y si somos



Acto de apertura. De izquierda a derecha: Doña Elena Espinosa, Presidenta de la Junta del Puerto y Ría de Vigo; doña Pilar Aguirre Enríquez, Directora General de Formación Pesquera e Investigación de la Consellería de Pesca; Comandante Militar de Marina de Vigo; don Fernando Plaza, Director Adjunto de la División de Seguridad Marítima (OMI); don José Loira Rúa, Secretario General de Pesca Marítima; don José Manuel Muñiz Ríos, Presidente de AETINAPE; don José Ignacio Espel Fernández, Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco; don Alvaro Gómez Cons, Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico de Vigo; don Miguel Angel Delmás Pérez de Salcedo, Delegado Provincial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

el primer país pesquero de la CEE, también debemos ser pioneros en especialización y profesionalidad. Ojalá os busquen por ello.

Contaremos para entonces con un plan de estudios renovado en profundidad, gracias al esfuerzo de todos, con un reconocimiento social y académico tantas veces reivindicado, que no sólo respeta sino que supera las recomendaciones dadas por los organismos internacionales con competencia marítima, como es en el campo de la seguridad en el mar.

Que cumple con las «Orientaciones comunes en formación profesional» de la Comunidad Económica Europea, entre las que destaco las más significativas:

—La adaptación de la formación profesional a las nuevas necesidades de la pesca. El limitarse solo y exclusivamente a las técnicas de pesca y navegación, ya no es suficiente. Hay que

enseñar nuevas materias: economía aplicada a la pesca, biología marina, gestión de recursos, reglamentaciones, gestión de empresas, organización profesional, mercados, acuicultura, normas de seguridad.

Podemos decir que el encaje de nuestras futuras Enseñanzas con los niveles generales de la CEE, está asegurado y objetivo prioritario es su homologación de cara al 92, pedida ya por la Delegación Pesquera española en el seminario sobre formación profesional en el sector de la pesca marítima en la CEE, celebrado en Sevilla en junio de 1988 y organizado por la D.G. de Empleo, Asuntos Sociales y Educación de la CEE.

La propuesta concreta en este sentido de la Administración Pesquera española a la que se adhirió Portugal, fue la de «armonizar los conocimientos técnicos y profesionales, en todos los campos del sector de la pesca, para la ho-

VI PLENO

mologación y consecuente creación de certificados profesionales comunitarios, con vistas a la realización del mercado interior en 1992.

Voy a hacer ahora un breve resumen sobre los trabajos para una reforma que promete ser, al final, el resultado de una larga y profunda reflexión, una renovación prácticamente total de un sistema que parecía abocado a la inamovilidad.

En septiembre de 1985, la Secretaría General de Pesca encargó un estudio sobre la necesidad y sentido de la Reforma a un gabinete de sociología, que fue entregado en diciembre de 1986. Para la elaboración de este documento, se utilizó el procedimiento de encuesta, llevada a cabo entre profesionales del sector pesquero, armadores, profesores y estudiantes náutico-pesqueros y profesionales de astilleros. Por último, se realizaron tres campañas de distinto tipo en pesqueros españoles.

Entre las principales conclusiones que se deducen de este estudio destacamos:

—La Reforma es necesaria porque el plan de estudios vigentes está desfasado.

—La demanda de enseñanza y el título correspondiente, es la necesidad de un reconocimiento social.

—Las enseñanzas deben ser más prácticas.

Si añadimos estas reflexiones al proyecto de renovación que en la Secretaría de Pesca se venía estudiando, una cosa quedaba clara, el estudio para una Reforma tenía que ser inminente.

Así, durante 1987 y principios de 1988, se mantuvieron reuniones de trabajo con personal técnico de las Comunidades Autónomas, perfilándose las figuras profesionales para dar respuesta a cualquier tipo de embarcación, de cualquier flota, llegándose al acuerdo unánime para realizar un «cuadro-propuesta» de titulaciones necesarias



para todas las circunstancias y variedades de casos: zonas, modalidades de pesca, Comunidades Autónomas.

A finales de 1987, se realizaron aquí las primeras jornadas de enseñanzas, y en febrero del 88, otras en Arrecife de Lanzarote, con lo cual también se aportaron más ideas y motivaciones para la Reforma que nos ocupa.

En una siguiente etapa, marzo de 1988, se elabora un estudio técnico sobre estructura y contenido de la Reforma, para contrastar el cuadro de titulaciones propuesto con la realidad, examinando cada uno de los puestos de trabajo y la necesidad de conocimientos teóricos y prácticos correspondientes a los mismos.

En diciembre de 1988, se contrata con la Federación Nacional de Asociaciones de Personal Docente de Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, la elaboración del conjunto de perfiles profesionales para desarrollar el contenido didáctico de la Reforma. En una segunda fase se contrata el trabajo sobre acuicultura.

En marzo de 1989, se inicia una vía de coordinación Ministerio de Educación y Ciencia y Secretaría General de Pesca.

Hoy, presentado el proyecto, comienza la última etapa para acometer conjuntamente con el M.E.C.: nuestro definitivo enclave en el sistema general educativo. Para ello, en estas fechas, propondremos a Educación, de acuerdo con sus directrices, una comisión de expertos profesionales del sector, para lo cual contamos con la colaboración de AETINAPE; y otra, de expertos educativos, profesores de los centros náuticos-pesqueros, para trabajar en equipo con una comisión del M.E.C. Corresponderá a ese departamento consultar, a través del Consejo de Formación Profesional, con representantes del mundo empresarial y sindical.

Ha sido pues, un proceso muy meditado para llegar a presentar un sistema de enseñanzas dinámico y abierto:

Por su sistema modular por niveles y una alternancia entre estudios y trabajo profesional, para llegar a títulos superiores.

—En contraste al actual, basado en dos años de F.P.-1 y tres de F.P.-2, sin resultados muy satisfactorios para la inserción, más tarde, en el mundo laboral, debido a la coexistencia con el procedimiento de formación de adultos, para acceder a las mismas titulaciones profesionales.

Ha sido y es también, un sistema abierto, al implicar en su desarrollo a todos los estamentos sociales interesados: administraciones públicas, personal docente, profesionales del sector, empresas y sindicatos.

Creo que con lo expuesto se ha intentado responder a unas inquietudes expresadas hace tres años. Como veis, sois buenos consejeros. Y ahora, esperamos vez aumentado nuestro trabajo, como es lógico, una vez finalizado el Congreso, para el cual os deseo los mejores resultados, con vuestras nuevas propuestas, siempre bien recibidas.

La gran afluencia de personalidades científicas e institucionales que asistieron al VI Pleno de nuestra organización dio de sí un resultado ambiguo: el poco nivel de concreción y compromisos creíbles por parte de los altos cargos de la Administración marítima, y al tiempo, las más preciadas muestras de lucidez aportadas por los cualificados observadores científicos y sociales.

Las mujeres de los pescadores apresados en Namibia y la esposa del capitán Rosales, Mayte Suárez, con su marido detenido en Irán, protagonizaron la primera jornada del VI Pleno de AETINAPE, que fue inaugurado pasadas las diez de la mañana del 14 de diciembre, en Vigo, por el secretario general de Pesca Marítima del Gobierno español, José Loira.

Además de Loira, participaron en el acto de apertura el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz; el director de Seguridad Marítima de la OMI, Fernando Plaza; la directora general de Formación Pesquera e Investigación de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, Pilar Aguirre; el viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, José Ignacio Espel, y otras autoridades locales.

La intervención inaugural del secretario español de Pesca, José Loira, giró casi monográficamente en torno al proceso de reforma de las enseñanzas marítimas que su departamento tiene prácticamente finalizado, y que ha levantado una inusitada expectativa en el sector. Subrayó el ambiente de consenso y participación en el que se desarrolló dicho proceso, tanto entre las diferentes administraciones públicas que en él intervinieron, como entre los técnicos, especialistas y profesionales del sector. «Se trata de un plan de estudios totalmente renovado que, en ciertos aspectos incluso supera a las normas recomendadas internacionalmente, como en asuntos de seguridad marítima», dijo Loira. Además, se refirió a que con la reforma, las enseñanzas pesqueras se adaptan a una serie

VI Pleno: «Luces y sombras de futuro»

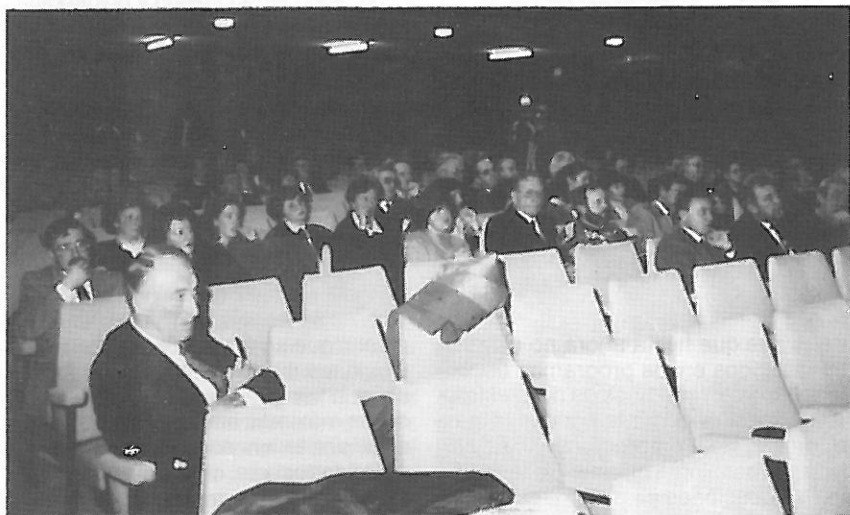
de temas que hasta ahora no estaban introducidos en los programas docentes, pero que son básicos para el futuro del sector, como la economía pesquera, gestión empresarial, acuicultura o biotecnología marina. Se refirió en varias ocasiones a las Jornadas sobre la reforma de las enseñanzas náutico-pesqueras que AETINAPE organizó hace tres años y anunció que esta reforma se inscribe plenamente en el nuevo marco académico surgido a partir de la LOGSE.

Un repaso a la práctica totalidad de los temas que afectan al colectivo náutico-pesquero fue el contenido de la intervención de José Manuel Muñiz, que

resaltó que no valdrían de nada las conclusiones a las que llega este congreso, con las que suelen estar de acuerdo las máximas autoridades marítimas, si al entrar en sus despachos estas autoridades «se dejan engullir por la maquinaria burocrática del Estado» y no abordan los problemas con decisión. Repasó también la situación económica del mar durante los años sesenta, haciendo responsables a buena parte del colectivo empresarial de mirar más a la obtención de los beneficios a corto plazo que a las perspectivas de progreso estructural del sector. También se refirió a la actual crisis pesquera, en el sentido de recordar que todo



VI PLENO



el panorama actual parte de la deficiente negociación realizada por las anteriores autoridades pesqueras ante la Comunidad.

Por otra parte, previo al acto de inauguración de las jornadas, el secretario de Pesca recibió a una comisión de esposas y familiares de los profesionales retenidos en Namibia. Posteriormente, estas mujeres, junto a la esposa del capitán Rosales, Mayte Suárez, intervinieron ante el Pleno de la Asociación, agradeciendo a AETINAPE las gestiones y las muestras de solidaridad ofrecidas desde el primer día. La periodista Mayte Suárez informó que había obtenido los permisos necesarios para viajar a Irán en navidades, acompañada de sus dos hijas, al objeto de solicitar del presidente iraní, Alí Jamenei, clemencia islámica para su marido. Agradeció especialmente las gestiones de AETINAPE, pues fue el primer colectivo que mostró públicamente su apoyo a las reivindicaciones españolas de libertad. Recordó que la lucha para la liberación de su esposo la estaba llevando a cabo personalmente, por lo que las muestras de solidaridad son importantísimas. Anunció una campaña de recogida de firmas y se solidarizó

con las esposas de los marineros retenidos en Namibia.

Miguel Peña: «Subdesarrollo pesquero»

«España es un país con un sector pesquero subdesarrollado», según el consultor pesquero Miguel Peña Sanz, que intervino en la primera mesa redonda de las contempladas en el programa del Pleno. El coloquio, en el que también intervinieron Francisco López Capont, tecnólogo pesquero, y Francisco González, economista especializado en temas de pesca, se centró fundamentalmente en las razones y posibles soluciones a la actual crisis del sector.

En opinión de Peña Sanz, el subdesarrollo de la pesca en España se explica desde el momento en que «con sueldos europeos, en condiciones de trabajo europeas, pocas empresas podrían subsistir». Peña hizo referencia también al desconocimiento de las tecnologías productivas más punteras por parte del empresariado pesquero, y terminó asegurando que mientras no revisen y renueven las estructuras «el seguir inaugurando escuelas náutico-pes-

queras y aceptando nuevos titulados será seguir engañándonos».

Francisco González insistió en que la industria pesquera necesita un cambio de su concepto empresarial, además de abandonar la actual dependencia de la congelación industrial para centrarse en la elaboración del pescado, aspecto clave para la supervivencia y competitividad en un mercado donde «el pescado tiene una presencia de tan solo el 5% en la base alimenticia».

Finalmente, López Capont se centró en una dura crítica a la actual política pesquera de la Xunta de Galicia, «que amenaza —en su opinión— con provocar un mar de papeleos y el consiguiente atasco burocrático».

Por su parte, el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, abogó por un sistema de trabajo marítimo altamente profesionalizado y contando con un nuevo modelo profesional que supere las diferencias existentes en la actualidad, lo que equivaldría, en palabras del director general, a un auténtico «golpe de timón en la profesionalidad».

Rafael Lobeto estimó, durante su intervención, la fecha de finales de 1991. «Acabadas las guerras carlistas que nos enfrentan» —ironizó— para tener completado el nuevo modelo profesional al que hizo referencia, sobre cuya construcción dijo que se precisaba el consenso de todos. Las manifestaciones del director general estuvieron en todo momento en función de la tradicional división entre los profesionales de la pesca y de la marina mercante. Abogó además por el consenso aplicado a la actual situación de los titulados náutico-pesqueros en buques de la Marina Mercante.

Espel: «La alternativa de transformar»

La creciente atención que merecen los aspectos del mercado en menoscabo de la actividad puramente extracti-

va fue la línea básica de la intervención del viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, José Ignacio Espel, que sobre las enseñanzas pesqueras tuvo lugar en el Pleno.

Espel valoró muy positivamente la decisión de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia de establecer, entre las especialidades que se estudian en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico en Vigo, una referida a la transformación y conservación de los productos de la pesca. Tan solo otra especialidad más existe en España sobre el particular. Se trata de los cursos del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero de Pasaia, donde departen sobre «Manipulación, conservación y transformación del pescado».

«La rentabilidad del sector extractivo pesquero depende cada vez más del tratamiento del pescado a bordo, la transformación que se hace en tierra y su comercialización», dijo Espel tras indicar que estas últimas especialidades presentan mejores perspectivas de empleo que la puramente extractiva, en la que España tiene la mayor parte de su potencial.

Todas estas conclusiones del viceconsejero vasco— que además es uno de los más destacados expertos pesqueros de España— están extraídas de un análisis previo sobre las consecuencias que para la economía pesquera española trae la conformación del Mercado Unico Europeo. La libertad de circulación de capitales, trabajadores y mercancías, acarreará buen número de convulsiones en el sector pesquero, que habrá de traducirse en un cambio radical de la mentalidad productiva del sector marítimo. Entre los nuevos empleos a los que las escuelas marítimo-pesqueras deben abrirse, están los relacionados con las lonjas, los fileteadores, vendedores de pescado, preparadores de productos del mar, los técnicos de acuicultura, los de comercialización y, en general, todos los relacionados con el marketing de productos marítimos.

Según el técnico vasco, las escuelas deben desencorsetarse de las actuales fórmulas de expedición de títulos obligatorios, para pasar a tener planteamientos pedagógicos más abiertos y consonantes con estas nuevas demandas del sector.

Honores y menciones

La directora general de Formación Pesquera e Investigación de la Consellería de Pesca, Pilar Aguirre, afirmó ante el VI Pleno de AETINAPE que «existe un vacío profesional muy grande en nuestro país». Aguirre efectuó estas declaraciones durante una mesa redonda realizada en el transcurso del Pleno y en la que también participaron el jefe del Servicio de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, José Manuel Corredoira; el jefe del Servicio de Gestión de Programas Sociales del ISM, Juan José Ruiz; el presidente de la Asociación Nacional de Asociaciones de Personal Docente de Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, Eloy Montero, y el coordinador de Enseñanza Profesional para la provincia de Pontevedra, Gonzalo Iglesias.

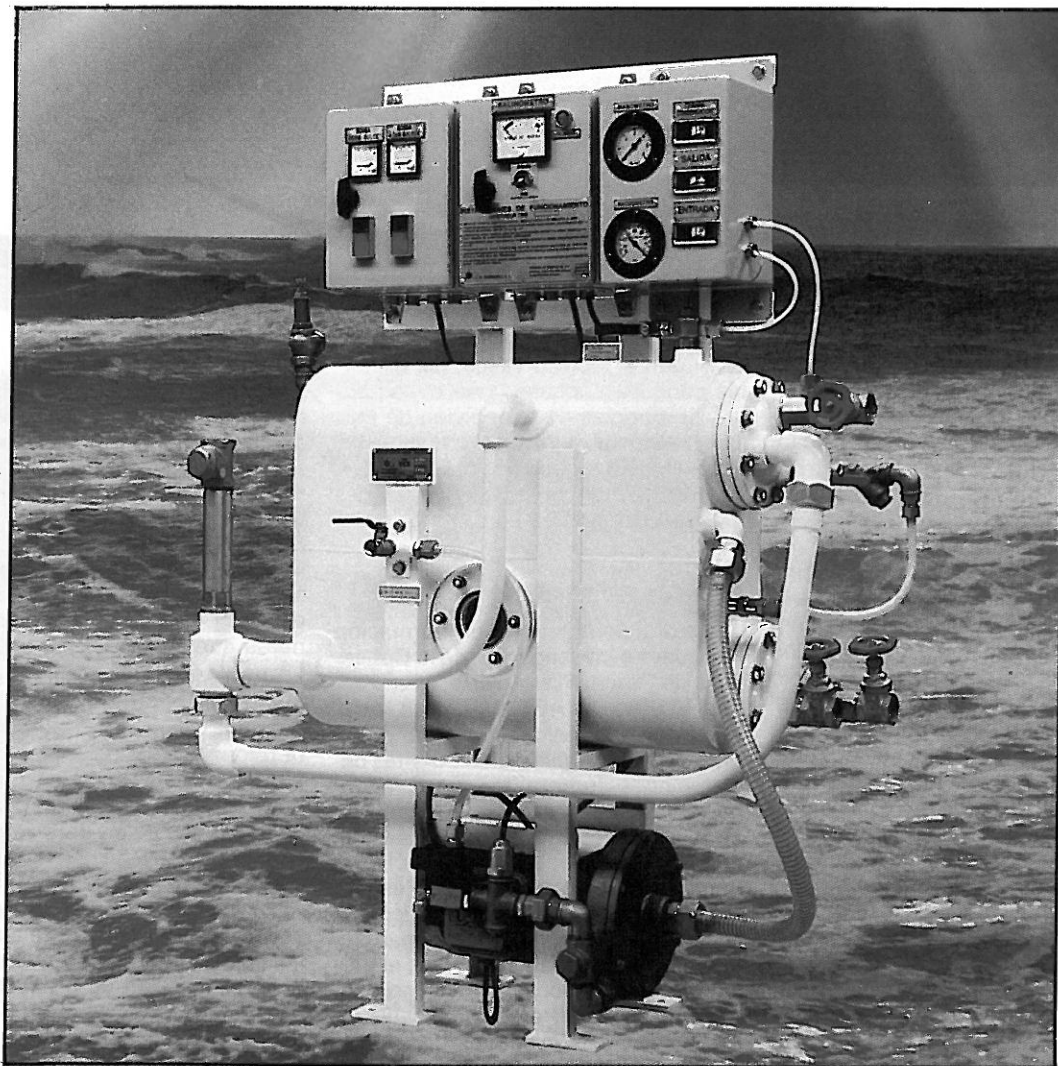
Al igual que Pilar Aguirre, todos los participantes en la mesa insistieron en la necesidad de llevar a cabo a medio plazo la reforma de las enseñanzas náutico-pesqueras, aunque la directora general de Formación Pesquera e Investigación se preguntó si «estamos preparados realmente para hacerlo». En este sentido, Gonzalo Iglesias señaló que el ansiado proyecto de remodelación «no podrá hacerse realidad si no se cuenta con el profesorado».

José Manuel Corredoira se mostró más optimista que Aguirre, «desde el momento en que para el diseño de esta reforma se ha consultado al sector, y en cualquier caso el resultado será un plan abierto, experimental». Precisamente uno de los participantes en la elaboración de ese nuevo esquema de estudios, Eloy Montero, insistió en que éstos tratarán de materias nuevas y específicas como informática aplicada, relaciones humanas o transformación y comercialización de productos.

Por otra parte, durante la tarde tuvo lugar la Asamblea General Ordinaria de la Asociación, que, entre otros acuerdos de tipo interno, aprobó la creación de dos nuevas oficinas de



Generador de agua dulce «TCS»



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

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



N. TORREIRO, S. L.

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

DELEGACIONES:

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

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

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

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

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

AETINAPE en los puertos de Huelva y Cádiz, y la nominación de socios de honor al periodista e investigador, Domingo Quiroga; al industrial e intelectual galleguista, Valentín Paz Andrade, este último a título póstumo, y al compañero Manuel Prendes González. También se aprobó la concesión del título de Capitán de Pesca Honorario al Rey de España, don Juan Carlos I.

En otro orden de cosas, la Asamblea acordó varias líneas de colaboración con diversos colectivos sociales. Por una parte, se presentará a sindicatos y navieras un documento de trabajo sobre atribuciones de náutico-pesqueros, al objeto de poder posteriormente presentarlo a la Dirección General de la Marina Mercante. Por otra, se estableció una línea de contactos permanentes con las organizaciones sindicales para el tratamiento de asuntos relacionados con la Administración marítima.

Marina Mercante: Coherencia internacional

Las normas de la OMI sobre formación, titulación y guardia para las gentes del mar, firmadas por España en 1978, permiten a los titulados náutico-pesqueros gozar de determinadas atribuciones dentro de la flota mercante que en este momento están vetadas. Esta es una de las premisas sobre la que ha trabajado la comisión encargada del asunto durante el Pleno. Consecuentemente, es necesaria una revisión y modificación de las mencionadas atribuciones, al objeto de adaptar la normativa española a las recomendaciones internacionales y acabar con las limitaciones actuales.

Esta Comisión de Trabajo del Congreso, propuso una larga lista de sugerencias, que han sido elevadas a definitivas por el Pleno, acerca de las atribuciones de los patrones mayores de cabotaje, los patrones de cabotaje, los mecánicos navales mayores, primera clase y segunda clase, así como la creación de titulaciones profesionales

menores que den respuesta a la demanda de puestos de trabajo temporales en las zonas turísticas durante la época estival, que diferenciará claramente las embarcaciones destinadas a las actividades deportivas y de recreo, de las dedicadas al resto de las actividades de pasaje turístico.

La adaptación a la normativa internacional que se solicita desde este grupo de trabajo viene condicionada por la evolución experimentada por la flota mercante. Los cambios experimentados en dicha flota han hecho prácticamente desaparecer los buques que venían siendo mandados por náutico-pesqueros en Marina Mercante. Los criterios racionales recomendados internacionalmente establecen la posibilidad de ocupar puestos de mando en buques de hasta 1.600 toneladas de registro bruto en determinadas zonas del planeta. Asimismo, dicha normativa recomienda que sean titulados náutico-pesqueros los que ocupen plazas de primer oficial de puente en barcos inferiores a 3.000 TRB en cualquier clase de navegación. Esta disposición vendría a acabar con la absurda situación actual, mediante la cual los náutico-pesqueros pueden ser la máxima autoridad en buques de 700 TRB y, en cambio, no pueden detentar ninguna responsabilidad de mando en buques de más de 701 TRB.

La Organización Marítima Internacional

«En la OMI creemos que los convenios marítimos internacionales son efectivos en la medida en que éstos son puestos en vigor por los Estados y en la práctica por la industria y los hombres del mar». Así se refería Fernando Plaza, director adjunto de la división de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, a la plasmación de los convenios internacionales en el trabajo diario.

Destacó Plaza no sólo los relativos a la seguridad en la navegación, sino también los que se refieren a la prevención, la protección, la lucha contra la contaminación, y otros que inciden directamente en la vida diaria de los profesionales.

Después de referirse ampliamente a varios datos históricos sobre los convenios internacionales, se centró en los requisitos burocráticos de los mismos, y manifestó que en la actualidad existen 24, y que en su gestión suelen emplearse entre dos y diez años, adquiriendo vigencia después de otros cinco, por término medio.



López Veiga apuesta por el reciclaje profesional

La clausura del Pleno estuvo presidida por el conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Enrique López Veiga, quien se refirió preferentemente a la actual situación crítica del sector, pero desde una perspectiva profundamente optimista, apostando decididamente por el reciclaje profesional de los trabajadores: «Quizá haya muchos capitanes de pesca, pero faltan procesadores de productos marinos y expertos en acuicultura», dijo López Veiga, conectando así con el espíritu general de las intervenciones técnicas del Pleno, centradas en los aspectos de la pesca menos tradicionales en nuestro país.

Sin esconder una cierta crítica a la actual situación en el ámbito pesquero como resultado de las negociaciones con la CE —postura ya tradicional en el encargado gallego de Pesca—, López Veiga criticó también la mala política crediticia que ha dado como resultado la actual redimensión de la flota, y habló de la deficiente capitalización de las empresas como una de las causas de la actual crisis pesquera.

El presidente de AETINAPE apuesta por el diálogo y las más alta valoración de la dignidad, en la clausura

«Hace ya tiempo que nuestra Asociación se ha consolidado. Hace ya años que nuestra experiencia y nuestra actividad nos han convertido en mayores de edad dentro del sector marítimo-pesquero al que nos debemos y a cuyo servicio y progreso estamos obligados. Por tanto, y para no caer en pobres consideraciones de falsa modestia, acabamos este VI Pleno reafirmandonos en nuestra fuerza, en nuestra apuesta por el diálogo, la participación, el asociacionismo a todos los niveles, el espíritu constructivo y la más alta valoración de la dignidad en todo momento y lugar.

PLENO NACIONAL AETINAPE VIGO - Diciembre - 1990



Acto de clausura. De izquierda a derecha: Doña Pilar Aguirre Enríquez, Directora General de Formación Pesquera e Investigación; don Jesús Muela Megino, Director General del Instituto Social de la Marina; don Enrique César López Veiga, Conselleiro de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia; don José Manuel Muñiz Ríos, Presidente de AETINAPE; don Fernando Plaza Montero, Director Adjunto de la División de Seguridad Marítima (OMI); don Alvaro Gómez Cons, Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, Vigo.

Estos días nos han servido para saber muchas más cosas de las que sabíamos, nos hemos servido de las interesantes polémicas que a cada paso se generaban y, lo que es más importante, hemos avanzado en un camino de futuro, de cambios, de reformas y de novedades, que emprendemos con un único objetivo: que gane el pueblo, que se beneficien las mayorías, que todos nos pongamos a pensar en los términos de ese nuevo humanismo que se vislumbra a partir de los cambios geoestratégicos que está experimentando el planeta. Yo estoy convencido de que se trata de una cuestión de madurez».

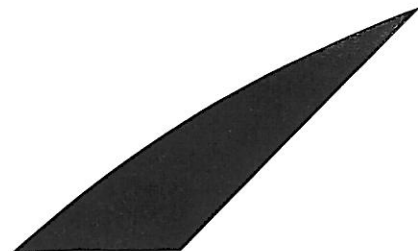
Pesca: Diversificar la producción

El reciclaje y la formación de los profesionales del mar en temas relativos al procesamiento y la promoción de productos pesqueros es la principal de las conclusiones a las que ha llegado el grupo de trabajo de temas pesqueros en el VI Pleno.

Un plan nacional de investigación pesquera se convierte, a partir de este

Pleno en otra de las reivindicaciones permanentes de la Asociación, ya que, según fuentes oficiales, los centros de investigación pesquera están suficientemente dotados. Estas actividades centrarían la apertura de nuevas vías para el desarrollo pesquero, ante la crisis que actualmente está atravesando el sector. La búsqueda de nuevos caladeros, el control de stocks y pesquerías de gran profundidad, la investigación alimentaria, entre otros, serían los temas básicos de las líneas de actuación de este Plan.

Otras conclusiones hacen referencia a reclamar el papel de asesores que los titulados náutico-pesqueros pueden desarrollar ante las distintas administraciones públicas y comités gubernamentales, reclamar que de inmediato comiencen a establecerse mínimos obligatorios hacia la efectividad total de la reforma de las enseñanzas náutico-pesqueras, y abogar por la concentración de los centros docentes, dotándolos de los medios tecnológicos más en punta de cara a la conquista de los nuevos horizontes profesionales que el sector tiene planteados.



A) Estructura los medios necesarios por parte la Administración para racionalizar y diversificar el sector extractivo promoviendo cursos de reciclaje y formación de los profesionales Náutico-Pesqueros que les permita poder acceder a diferentes actividades del sector como pueden ser: procesamiento y comercialización de productos derivados de la pesca.

B) Según la Administración Pesquera española, los centros de investigación pesquera están suficientemente dotados. Por ello exigimos la creación de un Plan Nacional de Investigación Pesquera que intente dar respuestas y soluciones a la crisis del sector extractivo, búsqueda de nuevos caladeros, control de stocks, pesquerías de gran profundidad, etc.

C) Necesidad de creación de un servicio de observación pesquera, dotado de los medios materiales y humanos necesarios para llevar a cabo el seguimiento dinámico y puntual de los bancos de pesca. La puesta en funcionamiento de este servicio podría ser integrado dentro de los programas prácticos de los alumnos Náutico-Pesqueros.

D) Necesidad de un estudio socioeconómico en profundidad sobre las repercusiones que para los Titulados Náutico-Pesqueros tendrá la plena incorporación en la Comunidad Europea; así como sobre las consecuencias que afecten a otros colectivos del sector, como tripulantes, fabricantes de equipos y pertrechos, astilleros, talleres y otras industrias y sectores económicos auxiliares.

E) Se exige a la Administración Marítimo-Pesquera que al igual que en otros países de la CEE se adopten medidas sociales para las tripulaciones afectadas por paralizaciones forzosas, bien por falta de caladeros o descansos biológicos, ya que hasta el momento estas medidas sólo alcanzan a los armadores.

F) Es necesaria la adopción de me-

VI Pleno. Conclusiones del Grupo de Trabajo de Pesca

didadas políticas urgentes para la recuperación de caladeros, bien tradicionales o alternativos.

G) Se exige de las administraciones autonómicas, central y comunitarias, que los Titulados Náutico-Pesqueros estén presentes como técnicos y asesores, en los equipos administrativos encargados de desarrollar las negociaciones de convenios y tratados en materia de pesca.

H) Se solicita que la Secretaría General de Pesca regule los mínimos obligatorios para que sea posible comenzar la aplicación de las enseñanzas náutico-pesqueras, una vez concluida la reforma de las mismas.

I) Impedir la dispersión y atomización de centros de enseñanzas náutico-pesqueras, potenciando su concentra-

ción y dotándolos de los medios tecnológicos adecuados para una enseñanza más completa y eficaz.

J) Ante la grave situación del sector pesquero español se acuerda proponer al Gobierno la puesta en marcha de una mesa de trabajo al más alto nivel, en la que deberá estar representado el conjunto del sector para analizar la situación en profundidad y estudiar las medidas estructurales necesarias que eviten el paulatino desmantelamiento del sector extractivo.

K) Exigencia al Ministerio de Asuntos Exteriores de un apoyo consular incondicional en los casos de apresamientos internacionales. Ello se concreta en la necesidad de un apoyo ágil y eficaz, sin perjuicio de la culpabilidad o inocencia del apresado.



La evolución de la flota que se dedica al tráfico de cabotaje, y la inmovilidad y desfase de la normativa que regula las atribuciones de los Titulados Náutico-Pesqueros en Marina Mercante, nos ha llevado a un callejón donde la única salida es una revisión y modificación de las atribuciones de los Titulados Náutico-Pesqueros en Marina Mercante, que nos permita mantenernos dentro del mercado de trabajo que nos es propio y para el cual estamos perfectamente preparados según criterios de la Organización Marítima Internacional en el convenio firmado por España sobre formación, titulación y guardia para la gente del mar, de 1978.

Por todo ello, el colectivo de profesionales Náutico-Pesqueros que ejercen su actividad en Marina Mercante, presenta en el VI Pleno de AETINAPE, como marco de sus reivindicaciones, los siguientes puntos:

A) Revisión y modificación de las atribuciones profesionales de nuestros Titulados en Marina Mercante, siguiendo criterios de la OMI, de forma que podamos competir en el mercado laboral en igualdad de condiciones que nuestros homólogos de la CEE, a partir del 1 de enero de 1993.

B) Incluir los planes de estudio de los títulos de cabotaje en la futura reforma de las enseñanzas náutico-pesqueras, desarrollando un plan de estudios que contemple la figura del Capitán de Cabotaje.

C) Revisar los expedientes de los Titulados Náutico-Pesqueros que solicitaron certificaciones de servicio con arreglo a lo dispuesto en el convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, de 1978, que no se han otorgado en base a criterios muy restrictivos por parte de la Dirección General de la Marina Mercante.

D) Que la Dirección General de la Marina Mercante disponga a la mayor brevedad la anulación de los apartados que limitan a los Patrones Mayores de

VI Pleno. Conclusiones del Grupo de Trabajo de Marina Mercante

Cabotaje en el tráfico de pasajeros en cuanto a períodos restringidos y navegación nocturna.

E) Homologación internacional de las titulaciones y certificaciones del servicio expedidas por la Dirección General de la Marina Mercante.

F) Potenciación de las enseñanzas náutico-pesqueras y control de las actas de exámenes de las escuelas reconocidas de reciente creación en Comunidades Autónomas mediterráneas para acabar con los cursillos acelerados que desprestigian el nivel docente medio de las enseñanzas.

G) Estudio, por parte de la Dirección General de la Marina Mercante de la creación de titulaciones profesionales menores que den respuesta a la necesidad de cubrir puestos de trabajo en las zonas turísticas dentro de la actividad de alquiler de embarcaciones deportivas y de recreo con tripulación.

H) Creación de la figura de alumno Náutico-Pesquero de Puente y Máquinas en la Marina Mercante.

Todos los presentes sabemos que el Decreto 2596/74, de 9 de agosto es el que señala las atribuciones de las distintas titulaciones y también los requisitos para la obtención de dichos títulos.

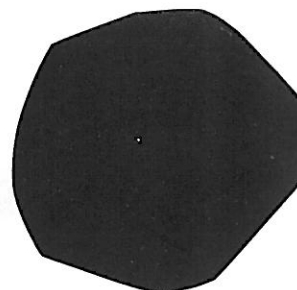
Bien, entre el año 74 y el año 90 han pasado 16 años y en esta España nues-

tra han cambiado muchas cosas y otras todavía tenemos que cambiarlas para adaptarlas a los tiempos que vivimos.

Lo que es claro es que en aquellos años la mayor parte del tráfico de cabotaje se hacía con barcos de menos de 700 TRB y que hoy en día, debido a la evolución del tráfico marítimo este mismo tráfico de cabotaje se realiza con barcos de mayor porte aunque las líneas siguen siendo las mismas: el cabotaje europeo, el tráfico interinsular y entre las islas y la península.

La evolución de la flota que se dedica al tráfico de cabotaje y la inmovilidad de la normativa que regula nuestras competencias, nos ha llevado a un callejón donde la única salida es una revisión y modificación de las atribuciones de los Titulados Náutico-Pesqueros en Marina Mercante, que nos permita mantenernos en el mercado de trabajo que nos es propio y para el cual estamos preparados perfectamente según criterios de la Organización Marítima Internacional en el convenio firmado por España sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, de 1978.

En otro orden de cosas, el tráfico turístico de pasajeros en pequeños cruceros organizados, excursiones marítimas y alquiler de embarcaciones de recreo con Patrón, nos obliga a contemplar la posibilidad de una nueva normativa que separe y clarifique las



competencias de nuestros Titulados en estas actividades.

Por todas las razones expuestas, la Comisión de Trabajo de Marina Mercante del VI Pleno Nacional de AETINAPE propone las modificaciones en las atribuciones que, a nuestro juicio, delimitarían en el futuro nuestro marco de trabajo dentro de la Marina Mercante.

PATRONES

PATRONES MAYORES DE CABOTAJE

A) Mando de buques hasta 1.600 TRB dentro de la zona comprendida entre los paralelos 60° N y 35° S incluido el Golfo de Botnia, y los meridianos 25° W y 52° E.

B) Ocupar plaza de Primer Oficial de Puente en barcos no superiores a 3.000 TRB en cualquier clase de navegación.

C) Ocupar plaza de Segundo Oficial de Puente en barcos no superiores a 5.000 TRB en cualquier clase de navegación.

D) Ocupar plaza de Tercer Oficial en buques de cualquier tonelaje en cualquier clase de navegación.

PATRONES DE CABOTAJE

A) Mando de buques hasta 500 TRB dentro de la zona comprendida entre los paralelos 52° N y 20° S y los meridianos 20° W y 10° E.

B) Ocupar plaza de Primer Oficial en buques cuyo mando corresponda a Patrón Mayor de Cabotaje.

C) Ocupar plaza de Segundo Oficial en buques hasta 2.000 TRB.

D) Ocupar plaza de Tercer Oficial en buques hasta 3.000 TRB.

MECANICOS NAVALES

MECANICO NAVAL MAYOR

A) Enrolarse como Jefe de Máquinas en cualquier buque mercante hasta 3.000 KW de potencia.

B) Enrolarse como Primer Oficial de Máquinas en buques mercantes hasta 7.000 KW de potencia.

C) Enrolarse como Segundo y Tercer Oficial de Máquinas en buques mercantes de cualquier potencia.

MECANICO NAVAL 1.ª CLASE

A) Enrolarse como Jefe de Máquinas en buques mercantes hasta 1.100 KW de potencia.

B) Enrolarse como Primer Oficial de Máquinas en buques mercantes de menos de 3.000 KW de potencia.

C) Enrolarse como Segundo y Tercer Oficial de Máquinas en buques hasta 7.000 KW de potencia.

MECANICO NAVAL 2.ª CLASE

A) Enrolarse como Jefe de Máquinas en buques mercantes hasta 400 KW de potencia.

B) Enrolarse como Primer Oficial de Máquinas en buques hasta 1.100 KW de potencia.

C) Enrolarse como Segundo y Tercer Oficial de Máquinas en buques hasta 3.000 KW de potencia.

Esta Comisión de Trabajo propone la creación de titulaciones profesionales menores que den respuesta a la necesidad de cubrir puestos de trabajo temporal en las zonas turísticas durante la época estival, dentro de la actividad de alquiler de embarcaciones deportivas y de recreo con tripulación.

Quedando de esta manera separadas las tripulaciones en las embarcaciones de recreo en alquiler, del resto de las actividades del pasaje turístico.



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

A) Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista a la mesa del Congreso en fecha de 27 de julio de 1978, sobre delimitación de competencias entre el Ministerio de Defensa y la Administración Civil Marítima en materia de Pesca y Marina Mercante, así como otras diversas cuestiones marítimas. Fue aprobada por el Congreso de los Diputados (permanece incumplida). Por acuerdo del Consejo de Ministros del día 12 de diciembre de 1984, se publica la Orden de Presidencia de Gobierno de 30 de enero de 1985, por la que se regula la composición y funcionamiento de la Comisión Interministerial de Estudio y Reforma de los Organos de la Administración del Estado competentes en materia de Actividades Marítimas (COMINMAR).

Por todo ello, el VI Pleno de AETI-NAPE acuerda exigir del Gobierno la urgente necesidad de desarrollar la COMINMAR como único instrumento válido para recuperar la necesaria reforma integradora de la Administración Marítimo-Pesquera. Asimismo, el VI Pleno entiende que el anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante es un instrumento desintegrador con lo cual sólo produciría mayores disfunciones en todos los ámbitos del sector marítimo.

B) Reafirmación del Pleno en contra de la creación de la Guardia Civil del Mar. La creación de este nuevo cuerpo sólo contribuirá a una mayor confusión y deterioro en el ámbito marítimo-pesquero.

C) Se solicita la creación de un Servicio de Guardacostas Civil, a partir del actual Servicio de Vigilancia Marítima Aduanera.

D) Se exige una mayor coordinación a todos los niveles entre las diferentes administraciones marítimas, dado que su actual compartimentación provoca un cierto grado de parálisis que crea graves perjuicios a la población marítimo-pesquera.

VI Pleno. Conclusiones de la Mesa de Trabajo de Administración Marítima-Seguridad y Salvamento Marítimo

E. Desarrollo urgente del Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación.

F) Desprotección absoluta de los mandos de las embarcaciones, en relación con su responsabilidad, en este campo por la carencia de rigor en las inspecciones que debiéndose llevar a cabo a bordo, la mayoría de las ocasiones se hacen desde los despachos con los consiguientes perjuicios.

G) Falta de control por parte de las autoridades de Marina encargadas a tal efecto, respecto a las tripulaciones y en consecuencia desgraciadamente muchos de nuestros barcos no cumplen a la hora de salir a la mar con este cuestionable requisito y se está vulnerando con relativa frecuencia el estricto

cumplimiento de la normativa vigente en esta materia.

H) Se solicita al Gobierno español adopte las medidas necesarias para impulsar en el marco de la CEE la creación de un pabellón comunitario para las flotas pesquera y mercante de los países miembros.

I) Es urgente la Ordenanza Laboral de nuestra flota, puesto que se está navegando bajo guardias de 12 horas con el consiguiente agotamiento físico y riesgo para la seguridad.

J) Se exigen del Gobierno español medidas diplomáticas y políticas para la urgente liberación tanto del Capitán Rosales, preso en Irán, como de los Capitanes y Oficiales detenidos en Namibia.



Presentación de los Socios de Honor



Momento de la entrega del Diploma de Socio de Honor a don Domingo Quiroga, recogido por su hijo Héctor Quiroga, de manos de don Enrique César López Veiga, Conselleiro de Pesca, Marisqueo e Acuicultura de la Xunta de Galicia.



Momento de la entrega del Diploma de Socio de Honor a don Manuel Prendes González, de manos de don Enrique César López Veiga, Conselleiro de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia.

Queridos amigos:

Cumpliendo el mandato ratificado estos días por el Pleno de nuestra Asociación, voy a proceder a lo más agradable de estos días.

Lo mejor de lo bueno que en los últimos años dio este país puede resumirse, a distintos niveles, en tres nombres que hoy hacemos socios de honor de AETINAPE.

Del ensayista y periodista Domingo Quiroga poco hay que decir. Sus familiares, «Panes y peces» de «La Voz de Galicia», son el reflejo de nuestra propia vida cotidiana, de nuestras profundidades, de nuestros miedos, de nuestros defectos y hasta de nuestros éxitos. La encomiable labor de Valentín Paz Andrade se explica por sí sola con la tristeza de su ausencia. Hoy, después de haber escuchado la magistral conferencia de José Ignacio Espel, todos lo recordamos un poco más. En cuanto a nuestro querido Manuel Prendes González, es una honra de la casa a la que quisimos reconocernos todos los que estamos luchando, con él, desde hace tanto tiempo.

A los tres ha de unirse la satisfacción por el hecho de que la Casa Real haya aceptado de tan buen grado el nombramiento de Capitán de Pesca Honorífico otorgado a S. M. el Rey Don Juan Carlos I.

Antes de proceder a la entrega de los diplomas, vaya para todos la felicitación y el agradecimiento.

Muchas gracias.

José M. Muñiz Ríos
PRESIDENTE



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

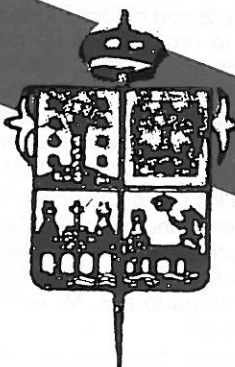
20110 - PASAJES DE SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)

 **NAVILEKTRA s.a.l.**

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL
MONTAJES Y REPARACIONES

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

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



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)



Reflexión ante la Reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras

Por la Ilma. Sra.
D.ª PILAR AGUIRRE ENRIQUEZ
Directora General de Formación
Pesquera e Investigación,
de la Xunta de Galicia

Como el número de componentes de esta mesa es elevado y hay que dar oportunidad a que todos expongan sus puntos de vista, voy a tratar de ser muy breve a pesar de que la importancia del tema requiere ser abordado con más detalle.

Voy a escapar de una postura triunfalista ante la llegada de la tan esperada reforma y, por el contrario, centrarme tan solo en algunos de los riesgos y problemas que, sin duda, se nos van a plantear.

El primer riesgo que podemos correr es que al hablar de «nuestra reforma» no nos demos cuenta de que no se trata tan solo de un simple cambio de programas o contenidos, tal como veníamos pidiendo desde hace tiempo, sino de una reforma mucho más profunda, ya que incluye, además de la adaptación de las enseñanzas a las exigencias actuales del sector pesquero, su total adaptación a la reforma de todo el sistema educativo en lo referente a las enseñanzas técnico-profesionales.

Otro problema se presenta ante el hecho de que la reforma de estas en-

señanzas implica, por un lado, una **cualificación** altamente especializada acorde con la nueva tecnología, y por otro el hacerla **compatible** con una polyvalencia que facilite al profesional de la pesca posteriores adaptaciones o re-conversiones, necesidad que cada vez se hace más patente.

Me preocupa también el error en que podemos caer si hacemos la reforma desde una visión muy concreta —la estrictamente náutico-pesquera— y perdemos de vista los objetivos que han de ser resultado de una concepción más amplia de la actividad pesquera. No podemos quedarnos —como potencia pesquera de enorme importancia en Europa— como simples extractores de un producto primario. Tenemos que **desarrollar la industria de transformación y las técnicas de comercialización**, atendiendo, igualmente, profesiones y especialidades auxiliares de la pesca y cultivos marinos.

Pero es, sin lugar a dudas, su aplicación lo que va a suponer el mayor problema por las dificultades que de ella se derivarán. El sistema educativo que enmarca esta reforma se aleja del tradicional al que estamos acostumbrados y va a exigir un gran esfuerzo, por parte de todos, para adaptarnos a él.

Aunque somos conscientes de su necesidad y la defendemos con rigor, surge una pregunta inquietante: ¿Estamos preparados para llevarla a cabo? No puedo negar la gran carga de mie-

do y temor que va implícita en esa pregunta porque sé lo poco propensos que somos los docentes a cambios impuestos y lo fácil que resulta caer en nuestra propia rutina.

Sólo lo conseguiremos si nosotros, los profesores, nos empeñamos en ello, y en nuestras manos está el dirigirla hacia el éxito o por el contrario llevarla al fracaso. Por eso pido, hoy desde aquí, a los que en estos momentos ejercen su labor docente que hagan el esfuerzo de asumir la tarea de hacer realidad esta reforma tan necesaria para nuestro sector pesquero. Los profesionales de mañana lo agradecerán.





Reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras

Por D. ELOY MONTERO RODRIGUEZ

Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Personal Docente de los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros

Cuando la Administración tomó la decisión de iniciar un proceso de reforma de las enseñanzas de Formación Profesional Marítimo-Pesqueras, tal como respectivamente venían reclamando los diferentes agentes sociales con intereses en el sector, entró en contacto con la Federación Nacional de Asociaciones de Personal Docente de Institutos Marítimo-Pesqueros, cuyos asociados llevaban ya algún tiempo reflexionando sobre la reforma a través de asambleas, ponencias, etc.

Después de varias reuniones en la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras (Secretaría General de Pesca), se llegó a la conclusión de que para avanzar en el proceso de reforma, sería necesario redactar un documento base, que sirviera de punto de partida y referencia a una fase de discusión y debate.

Consecuentemente, en diciembre de 1988, la Dirección General de Servicios de la Secretaría General de Pesca firmó con la Federación un contrato de asistencia técnica para la realización de un estudio sobre la reforma.

En principio se planteó la definición de un esquema general de trabajo; después de estudiar las alternativas posibles se estimó que se tendría que optar por una de las siguientes soluciones:

1. Implicar en el tema a todo el colectivo afectado por la reforma, de tal forma que tendría que solicitarse de la Administración técnicos, armadores, sindicatos, profesores, asociaciones, profesionales, etc., el correspondiente estudio, y una vez en nuestro poder estos documentos, ordenar, clasificar y conjuntar los trabajos para finalmente sacar las conclusiones que nos llevarían a determinar cuál es la reforma que se desea. Este podría ser, sin duda alguna, un modelo taxonómico de gran racionalidad y posiblemente el mejor desde cualquier punto de vista, pero que desgraciadamente se hizo inviable por varias razones:

- a) La visión particular que cada sector tiene de sus problemas.
- b) Lo mucho que demoraría un trabajo de este tipo.
- c) La convicción de que siempre habría quien no contestara a nuestro requerimiento.

2. Establecer unos principios básicos sobre los que levantar luego el edificio de la reforma. Para ello se contratarían los servicios de unos analistas profesionales que, asesorados por los técnicos correspondientes en cada campo, estudiaran, investigaran y dedujeran cuáles serían los fundamentos

a tener en cuenta, y que fueran la razón del nuevo plan de enseñanzas. Sin embargo, también aquí surge el problema, ya que el tener que acceder a un reducido número de principios, requiere lograr una unidad de criterios muy difícil de alcanzar, dado que cualquier problema tiene un enfoque totalmente diferente, según se contemple desde un punto de vista político, tecnológico, pedagógico, económico, geográfico, ecológico, etc. Puestos en esta tesitura, habría que hablar de paradigmas morales, que tendrían que ser evaluados objetivamente, con el fin de reducir el número de principios y establecer un orden prioritario de los mismos. Parece claro que esto no se lograría tan fácilmente, y que en cualquier caso, las discusiones se prolongarían más de lo deseable.

3. Adoptar un modelo mixto consistente en determinados principios básicos que fundamentalmente sirvan para superar los males que padecen las enseñanzas pesqueras, desde hace años, al mismo tiempo que tratan de compaginar y satisfacer las demandas y expectativas de los agentes del sector. Estos principios se contemplan desde cuatro aspectos:

- a) 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, reconocimiento social, promoción cultural, versatilidad laboral, condiciones de trabajo, etc.

b) Desde la óptica política prima la idea de la flota: la demanda de titulados, la formación y preparación de los mismos, la evolución tecnológica, distribución geográfica, adaptación a los cambios, etc.

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

d) Finalmente desde el punto de vista tecnológico, la idea fundamental debe ser la producción, con énfasis en dos aspectos esenciales: eficacia en las capturas y economía de gastos.

Tomando estas líneas como punto de partida, se solicitó de los estamentos implicados su opinión, recurriendo a encuestas y entrevistas que permitieran de forma eficaz y directa redefinir los perfiles profesionales de cada puesto de trabajo de la familia profesional marítimo-pesquera.

Entre los métodos de análisis de tareas se eligió el de la entrevista, por considerarlo el más adecuado, ya que permite uniformidad en el tratamiento de las descripciones de tareas e incluso la realización de un filtraje de la información recogida.

Consecuentemente, decidimos llevar a cabo un análisis de tareas con el objetivo de establecer con exactitud las funciones que realizan los profesionales marítimo-pesqueros a bordo, y los medios materiales sobre los que actúan, estimando que esta información serviría de base para conocer las necesidades mínimas de formación, imprescindibles para realizar la actividad profesional. Además en nuestro caso particular contamos, tal como exige el método, con un conjunto de profesionales con gran experiencia, con un profundo conocimiento de los contenidos de su trabajo y con una actitud positiva hacia la investigación y sus objetivos.



2. Definición de los perfiles profesionales de los puestos de trabajo del sector pesquero.

2.1. Metodología.

Para la definición de los perfiles profesionales de la familia pesquera, se decidió comenzar llevando a cabo un estudio de tareas de los diferentes puestos de trabajo que puede ocupar cada titulado a bordo de los buques de pesca.

Para la investigación del estudio de tareas se eligió un método combinado de entrevista e incidente crítico por considerarlo el más adecuado al tipo de población sujeta a estudio, y por ser el que podría proporcionar datos más homogéneos y fiables adecuados a la utilización que del resultado de la investigación se pretendía: servir de base para la definición de los perfiles profesionales de los titulados del sector pesquero.

Como era necesario a los objetivos del estudio, que los perfiles profesionales definidos fueran, por así decirlo «perfiles medios» a nivel nacional, se decidió establecer cuatro grupos de trabajo, que en su cometido cubriera las

cuatro zonas más significativas en la actividad pesquera: la cantábrica, la atlántica, la mediterránea y la canaria.

Cada grupo se encargaría de definir los perfiles profesionales que incluirían las características específicas del tipo de pesca y de los métodos de operación de su área de influencia, para a continuación, en sesiones de puesta en común de los cuatro conjuntos grupos, definir los perfiles medios de todas las titulaciones pesqueras. Perfiles que una vez contrastados con todos los agentes sociales con intereses en el sector pesquero (asociaciones de profesionales, armadores, sindicatos, etc.), servirían de base para especificar las necesidades de formación.

En la definición de los perfiles profesionales se adoptó un modelo ampliamente aceptado que para cada perfil-titulación, da lugar a un documento en el que se recoge la siguiente información:

- Denominación.
- Campo profesional.
- Inserción en el sistema productivo.
- Tareas más significativas.
- Medios materiales sobre los que actúa.
- Condiciones de acceso y atribuciones de la titulación actual.

Durante la investigación del trabajo de los titulados se llegó a la definición de los perfiles profesionales de los actuales:

- Capitanes de pesca.
- Patrón de pesca de altura.
- Patrón de pesca litoral de primera clase.
- Mecánico naval mayor.
- Mecánico naval de primera clase.
- Mecánico naval de segunda clase.
- Buceador instructor.
- Buceador de primera clase.
- Buceador de segunda clase.

Posteriormente y para dar respuesta a los requisitos del contrato, se realizó una fase de adaptación de estos perfiles a los especificados en el con-

trato:

- Capitán de pesca nivel 4.
- Patrón de altura nivel 3.
- Patrón de litoral nivel 2.
- Mecánico naval mayor/jefe nivel 4.
- Mecánico naval nivel 3.
- Mecánico naval nivel 2.
- Mecánico litoral nivel 1.
- Buceador superior nivel 4.
- Buceador técnico nivel 3.
- Buceador básico nivel 2.
- Certificado de iniciación al buceo nivel 1.

Que introducen ligeras variantes con relación a los actuales títulos en un primer esfuerzo, para adoptar los niveles profesionales de la CEE a nuestros titulados pesqueros.

Consecuentemente en las siguientes definiciones de perfiles profesionales se adopta esta última denominación que será también la que aparezca en los módulos de formación.

Como ejemplo de renovación de programas, contenidos, etc., se puede ver cómo sería un nuevo módulo o estudios de diplomatura (alto nivel) en los que se eliminan asignaturas y se cambian por áreas, en las que se incluyen nuevos conocimientos en la formación con contenidos técnicos tales como:

1. **Biológico.** Que estudie la distribución, comportamiento, naturaleza y características del producto en bruto (pescado).

2. **Técnico.** Que se ocupa del estudio de las técnicas y equipos utilizados en la captura, conservación y procesamiento del pescado.

3. **Comercial.** En el que se incluyen las prácticas comerciales económicas, financieras y sociales que determinan la viabilidad de la industria o empresa pesquera.

El curriculum de la diplomatura podría desarrollarse a lo largo de seis semestres asignando las horas lectivas entre las materias comunes y de especialidad de la siguiente forma:



- Semestres 1 y 2: 100% comunes.
- Semestres 3 y 4: 50% comunes, 50% especialidad.
- Semestre 5: 100% especialidad.
- Semestre 6: Prácticas profesionales.

Las especialidades podrían ser:

- Pesca marítima.
- Máquinas.
- Administración marítima.
- Marcultura.

La parte común podría incluir asignaturas como:

- Tecnología marítima.
- Ecología marina.
- Física y química marinas.
- Economía y finanzas.
- Métodos operativos y estadística.
- Operaciones de captura y procesamiento del pescado.

Las materias de especialidad abarcarían los conocimientos, técnicas profesionales y las destrezas básicas específicas correspondientes a cada actividad profesional.

Así, la especialidad de pesca marítima incluiría materias como:

- Astronomía náutica y navegación.
- Tecnología pesquera.

- Biología pesquera.
- Conocimiento del buque pesquero.
- Derecho y legislación marítimo-pesquera.

Para la especialidad de marcultura.

- Biología de cultivos.
- Ingeniería de cultivos.
- Patología, etc.
- Productos pesqueros.

En la diplomatura de administración marítima se cursaría:

- Derecho laboral.
- Derecho financiero.
- Técnicas de comercio exterior.
- Derecho marítimo.
- Derecho comunitario europeo.

La especialidad de máquinas incluiría:

- Máquinas térmicas.
- Electricidad y electrónica.
- Técnicas de reparación y mantenimiento.
- Informática básica, etc.
- Sistemas de conservación y refrigeración.
- Higiene y seguridad.

Ejemplo de módulo complementario para mecánico naval jefe

Índice:

1. Objetivo.
2. Duración del módulo.
3. Programa de formación.
 - 3.1. Área de principios científico-técnicos.
 - 3.2. Área de propulsión y equipos auxiliares.
 - 3.3. Área de gestión de reparaciones y mantenimiento.
 - 3.4. Área de automatización, regulación y mando.
 - 3.5. Área de manipulación y conservación del pescado.
 - 3.6. Área de electrónica e informática.
 - 3.7. Área de seguridad y conocimiento del buque.
 - 3.8. Área de relaciones humanas.
 - 3.9. Trabajo personal.



El VI Pleno de AETINAPE

Por D. MANUEL PAZOS FIGUEROA

Capitán de Pesca.
Profesor de Artes y Aparejos, y de
Tecnología Pesquera del Instituto
Marítimo Pesquero del Estrecho. Cádiz

Con motivo del VI Pleno Nacional de AETINAPE fui invitado por nuestra Asociación para moderar una mesa redonda con el tema de la Reforma de Enseñanzas. Como consecuencia de ello se me pide una colaboración en nuestra revista a lo cual accedo con gusto.

Quiero expresar en primer lugar mi convencimiento de la gran labor de AETINAPE que con motivo de la Asamblea General Ordinaria organiza estos plenos, supongo que con gran esfuerzo tanto humano como económico, pero que sirven para que en ellos se den cita las personas más representativas en el mundo marítimo y pesquero y que representan tanto a Organizaciones internacionales como nacionales, Administraciones del Estado y Autonómicas, escuelas, empresas, etc. Esto es tremendamente positivo puesto que por desgracia en cuestiones marítimas tienen competencia muchas administraciones y la única forma de solucionar los problemas es reuniendo a todos y poder discutir todas las cuestiones que nos afectan.

Por otro lado, pone de manifiesto la fuerza y el poder de convocatoria de AETINAPE, puesto que en Vigo se pu-

do ver al secretario general de Pesca, director general de la Marina Mercante, consejeros, viceconsejeros, directores generales, etc.

Desde mi punto de vista el VI Pleno fue un éxito y tengo que felicitar a los organizadores.

En lo que respecta a mi intervención como moderador de la mesa en torno al tema de enseñanzas y su reforma, creo que en la misma estaban unos participantes de lujo, lamentando que por motivos de salud no pudiera asistir don Fernando Pastor, hombre que está trabajando mucho y bien en la reforma pero que estuvo muy bien representado por don José M. Corredoira, jefe de Servicio de la Inspección de Enseñanza. Todos los participantes, en su exposición, estuvieron de acuerdo en la necesidad de esta reforma; yo diría que todos nosotros también lo estamos, aunque esto no es nuevo, pues ya en el año 1987 AETINAPE organizó en Vigo las I Jornadas sobre las enseñanzas, que fue el punto de partida. En aquella ocasión se habló de esta necesidad, lo que no estaba muy claro era la forma de llevarla a cabo; hoy en día, con la entrada en vigor de la LOGSE, la cosa está mucho más clara y aprovechando esta Ley General podemos poner en funcionamiento unas enseñanzas de acuerdo con los tiempos presentes y futuros. Bien es verdad que el camino será largo y a veces duro puesto que no se trata de reformar

unos programas que están caducos desde hace mucho tiempo, sino de contar con los medios para poder impartir estos programas dignamente, potenciando las prácticas así como asignaturas de gran futuro de áreas de la economía y comercialización, derecho y legislación, idiomas, tecnologías, recursos y medio ambiente. Esto supone una reforma en los centros y en el personal docente. Se trata de poder impartir unas enseñanzas y obtener unas titulaciones que no sólo sirvan para la mar sino para todo el mundo de la industria pesquera, comercialización, transformación, explotación, etc., en la rama de puente, y en la de máquinas tener unos profesionales con los conocimientos de toda la complejidad de unos barcos con una tecnología avanzada, parques de pesca con maquinaria compleja e industria auxiliar de productos pesqueros, frigoríficos, salas de elaboración y transformación, astilleros, talleres, etc., donde puedan desempeñar su profesión.

La crisis del sector pesquero en mi opinión va a traer consigo la reducción de la flota española tal y como está en la actualidad, pero esta flota aparecerá en el futuro en compañías mixtas con países con caladeros propios, tal y como se va a potenciar por parte de la CE, lo cual quiere decir que los barcos existirán y las empresas españolas tendrán intereses comerciales en el sector; por consiguiente el trabajo para los buenos profesionales existirá.

COLABORACIONES

Tenemos que formar parte de los cuerpos de las Administraciones del Estado y tendremos que competir en Europa. Con nuestra entrada en la CE se nos abren nuevos caminos que tenemos que conquistar siendo los mejores profesionales, para ello la reforma debe ser el puntal de nuestra preparación.

En el VI Pleno antes de mi intervención como moderador tuvimos la oportunidad de escuchar a don José Ignacio Espel, viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, que nos habló de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras y el mercado de trabajo, cosas que están íntimamente ligadas, quiero decir que de nuestra preparación depende la ampliación de ese mercado de trabajo.

De todo lo que se trató en Vigo quizás fuese ésta la conferencia que más me interesó porque se trataba el tema de las enseñanzas y por la gran calidad humana de Espel y sus grandes conocimientos en estos temas. Tene-

mos que agradecer a don José Ignacio Espel su colaboración con nuestra Asociación.

Por todo lo expuesto quiero hacer mío el eslogan de este VI Pleno: «Mar de futuro». Existe ese futuro pero para que éste sea lo mejor posible se necesita la ayuda de todos; que en las reformas administrativas, en el ámbito marítimo, los titulados náutico-pesqueros ocupen los puestos que racionalmente le corresponden. Que exista de verdad una colaboración entre las empresas, administraciones y profesionales de la mar para hacer un frente común y que este país marinero y pescador lo siga siendo en el futuro dentro del marco de la CE y seamos el país puntero que nos corresponde por la calidad de nuestras empresas y profesionales.

En los próximos años todo el sector va a sufrir una profunda transformación como consecuencia de la crisis actual, fundamentalmente de caladeros, es

conveniente estar preparados para asumir esta transformación porque estoy seguro que el sector de la industria pesquera en este país tiene futuro y seguirá siendo uno de los motores de la economía española.

No nos olvidemos de la acuicultura y la pesca artesanal o de bajura que si su desarrollo es racional presenta un gran porvenir.

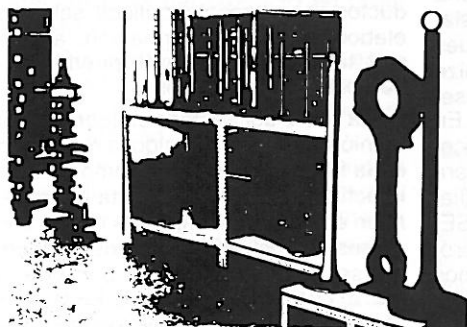
A pesar de que algunas voces nos pronostican un negro futuro yo soy optimista pero para ello tendremos que luchar, que asociaciones de armadores, productores titulados aúnen sus esfuerzos y con la ayuda de las administraciones podamos sacar adelante todos los proyectos.

En estos momentos es cuando AETINAPE necesita el apoyo de todos los titulados dado que esta Asociación tiene por delante un importante trabajo que sin ese apoyo difícilmente podrá llevar adelante.



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)

Debido a la falta de tiempo que inexorablemente surge en todos estos Congresos, hubo que limitar al máximo la exposición de los tres componentes de la mesa, la cual inicié pidiendo disculpas y diciendo que había que dar por conocidos los datos y detalles de la compleja crisis pesquera que padece España. Sus soluciones no serán fáciles y además la interdependencia de la industria pesquera en general, complica el llegar a resultados fáciles y rápidos.

No obstante, entrando en la filosofía del tema, dije que la pesca tiene como características principales su **internacionalidad**, carácter técnicamente **evolutivo** y clara **interdependencia**, con otras tecnologías, que además en el caso de España se ven agravadas con las complicadas legislaciones (internacional, nacional, autonómica, etc.). Hoy las resoluciones no son de Madrid, ni de la autonomías, pues el Mercado Común Europeo, las 200 millas, incidencias sanitarias, contaminaciones, etc., influyen en capturas, comercio, consumo, etc., y así, por ejemplo, la libertad española facilita las importaciones, ya que esto favorece al consumidor pero afecta negativamente al pescador hispano.

La complejidad del problema pesquero impidió entrar en detalles, máxime cuando el tiempo era escaso, pero no obstante en el coloquio posterior quedó claro que además de la crisis por motivos netamente pesqueros es, entre otros, un grave problema el acusado incremento burocrático, que muchas veces es claramente inoperante. Concretando un poco más, expuse, con documentos, algunos ejemplos que sufre la pesca española y que llegaron a motivar las risas de los asistentes sobre el creciente «papeleo» que se afianza en Galicia, donde mínimas cantidades de marisco o unos kilos de pescado son motivo de largos expedientes administrativos, cuando los problemas reales son de millones de pesetas y toneladas.

Resumen de mi intervención en la mesa redonda del VI Pleno de AETINAPE: «Perspectivas pesqueras en España»

Por D. FRANCISCO LOPEZ CAPONT
Tecnólogo Pesquero

Mi idea es que **la pesca es un todo** y no se puede pensar en solucionar (muchas veces sólo por motivos políticos transitorios) un ángulo del problema olvidando el resto. La movilidad laboral casi no existe y el aspecto social en pesca es dominante y producto de la especialización, difícil de encasillar. La incidencia de las importaciones impiden proteccionismos locales y otros inesperados factores ajenos (por ejemplo, en estos momentos el conflicto del Golfo favorece a los conserveros y daña a los barcos por el precio del petróleo) por ser independientes a las decisiones que incluso pueda tomar España (y en mayor grado las autonomías), hacen que la previsión futura de cualquier gestión pesquera resulte muy problemática. Hay cosas positivas que resultan favorables para el consumidor, como el incremento del consumo de pescado en España y en todo el mundo; la revalorización nutricional del pescado para luchar contra el colesterol; nuevas tecnologías que a España vienen en su mayoría del extranjero (Surrimi, platos preparados, electrónica, etc.), ampliación de las exportaciones,

etc., pero, desgraciadamente, en España son más los factores negativos, entre los cuales para la fase capturas, la competencia extranjera que tiene al exportar pescado y marisco mucho más barato (y en los países del Tercer Mundo con una mano de obra de gran disponibilidad) hacen que el futuro, a medida que pasa el tiempo, agrave una crisis pesquera que como dije no se resuelve implantando inútiles «papeliños», carnets, guías de circulación, controles inoperantes, etc., que lo único que amparan es una creciente y costosa burocracia.

Por último, como resumen final, dije que la mejor arma que hay para luchar contra el difícil momento pesquero que tiene España, es aprovechar su **organización**, entendiendo con esta palabra no sólo barcos y empresas, sino los fundamentales factores de tecnología y sobre todo capacidad humana que, por ejemplo, no está aprovechada ante todo ese mundo pesquero de Hispanoamérica, donde son óptimas nuestras posibilidades si las comparamos con las de otras naciones.

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 Línarez 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)



Puntos de mi intervención en el VI Pleno de AETINAPE

Por D. MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero

—Se habla mucho de España como país puntero, de primera potencia pesquera, de que en tres años se han dado cerca de cincuenta mil títulos pesqueros, etc. Sin embargo, la pesca española está en una situación de claro subdesarrollo.

—Las empresas pesqueras españolas no resisten un análisis económico profundo. Con unos salarios de corte europeo, con unas condiciones de trabajo dignas, habría muy pocas empresas viables, por no decir que ninguna.

—Nos empeñamos en seguir manteniendo el modelo de gran flota congeladora de larga distancia, cuando el resto de los países europeos lo ha abandonado. ¿Es que nosotros somos los únicos listos, o es que ese modelo ha dejado de ser viable?

—Mientras el resto de los países europeos se mueven, nosotros seguimos parados. Tenemos el ejemplo de los puertos europeos que se preparan para competir por el gran mercado único, a Inglaterra estudiando los mercados minoristas de España e Italia, etc. Sin embargo, nosotros no hacemos nada.

—Los pocos ejemplos positivos nos los está dando el País Vasco, con sus actividades en Cabo Verde, su acercamiento a Mauritania, etc.

—Sobra gente en los barcos, se anuncian reducciones en flota y en capturas, y no hay puestos alternativos en tierra.

—El que cada vez pesquemos menos, no quiere decir que cada vez vayamos a comer menos pescado, eso no va a influir en nada. Lo que tenemos que hacer es intentar que esa reducción en las tareas extractivas se nivele con una mayor participación en actividades de procesamiento y comercialización.

—Cuando se dice: «no os preocupéis, que vendrán a buscaros de otros países», se está haciendo la apología de la miseria. La falta de otros puestos de trabajo que permitan llevar un salario a casa, obliga a los gallegos, andaluces, canarios, etc., a embarcarse con salarios de miseria, durante meses y meses, durmiendo amontonados, etc.

—La pesca tiene un peso económico muy pequeño en nuestro país, y no gana elecciones, por eso los políticos no se la toman en serio.

—Las posibilidades de trabajar en terceros países, no es una exclusiva de la flota congeladora. Las Joint-Ventures y los acuerdos países ACP/Lomé IV, abren las puertas a todo tipo de flota.

—Las Joint-Ventures, al estar obligatoriamente integradas en el país, deben necesariamente preocuparse por preservar el stock, con lo que se asegura la continuidad (al menos a medio

plazo) de la actividad, y por tanto, el mantenimiento de los puestos de trabajo.

—El que muchas veces las ayudas comunitarias lleguen solamente a los armadores y no a los tripulantes, en parte es debido a que la mayoría de la flota comunitaria es artesanal y formada por autopatronos. Sin embargo, hay otro tipo de ayudas comunitarias (FEDER, Fondo Social Europeo, Fondos Estructurales, etc.) que contemplan específicamente al personal asalariado, lo que ocurre es que se desconocen o no se clarifican, las líneas de acción para acceder a esas ayudas.

—Hace falta un estudio serio sobre la situación real del sector, cuál será su evolución a corto plazo, y cuáles las repercusiones sobre el personal embarcado.





El futuro de la pesca

Por D. FRANCISCO GONZALEZ GONZALEZ
Economista especializado en Comercio
Internacional por la Universidad de Oxford

La situación actual que atraviesa el sector pesquero español puede considerarse como de una profunda crisis. Y que no es de ahora, sino que viene arrastrada desde el año 1979 con la implantación por la mayor parte de países de las 200 millas como ZEE (zona económica exclusiva). En ese momento las aguas dejaron de ser libres para la flota española, y por consiguiente el poder faenar en ellas sin pagar nada a cambio. Esta situación pudo servir en su momento para plantearse un nuevo modelo pesquero que permitiese la supervivencia en el tiempo de la flota. Pero la realidad es que esta situación no se planteó y se buscó la salida fácil de la creación de las empresas conjuntas. Esta salida supuso un alivio para la situación insostenible de gran parte de nuestros barcos, pero no abordó las causas profundas que la crisis arrastraba: excesiva dependencia de determinadas especies, caladeros y países. Y una carencia casi total de transformación; es decir, sólo se aportaba la materia prima.

Que la creación de las sociedades conjuntas no fue una solución, es algo que diez años después podemos corroborar. La crisis se ha hecho en estos

momentos más aguda, reproduciendo los problemas anteriores.

Esta situación, que de momento va paliándose gracias a que los barcos españoles faenan en algunos caladeros, muchas veces en forma irregular, se pretende solucionar ahora y otra vez más, con la creación de nuevas empresas pesqueras conjuntas. Y eso a pesar de la experiencia del fracaso de las anteriores, como solución a la crisis.

Pero esta salida tiene ahora también mayores limitaciones y problemas que en el año 1979. Y la razón es evidente. La entrada en vigor del mercado único europeo en 1983 va a suponer un acceso aún mucho mayor de productos pesqueros en España. Y entre éstos estará la entrada de materia prima de algunos países del Este. Pero aparte de lo anterior, lo que va a configurar el mercado van a ser los grandes centros de consumo. Esto es, los grandes centros urbanos y los gustos alimentarios de la nueva sociedad. Y aquí es donde el pescado tal y como está hoy planteado, no parece tener mucho futuro. Y ello por varias razones. En primer lugar, porque no existe una investigación rigurosa sobre el papel que el pescado puede desarrollar en la alimentación. En segundo lugar, porque el proceso pesquero es poco controlable frente a procesos como la agricultura. Y por lo mismo con dificultades derivadas de este hecho en cuanto a abordar una demanda importante. En tercer lugar porque el factor tiempo es un hecho que en las grandes concentraciones urbanas va a adquirir cada vez más importancia dentro de los pro-

cesos de producción, ocio y simplificación de funciones. Y en cuarto lugar, los nuevos hábitos alimentarios de las futuras generaciones.

Así pues, lo anterior nos lleva a pensar que **el futuro de la pesca está en la alimentación**. Siempre y cuando la pesca pueda aportar un componente dietético acorde con la cultura alimentaria de las nuevas generaciones, y no ser sólo un factor de materia prima. Y esto porque va a tener que competir con la investigación y aprovechamiento de otras materias primas cuyo proceso puede controlarse y regularse con más facilidad y menor costo.

Es pues preciso que el sector pesquero se empiece a plantear sobre esta base una salida de futuro. Y esto requiere varias cosas: Dinero, empresarios, nueva administración, investigación, formación, etc. Quizás muchas de estas necesidades puedan solucionarse. Pero es preciso centrarse en la creación de una nueva clase empresarial que pueda hacer frente a este reto, evitando mediante criterios rigurosos de selección y posterior control, que se produzcan procesos de fraude o de obtener un dinero fácil, ya que esta es una de las características de los países subdesarrollados, y que por lo mismo no salen de su atraso.

Este es el desafío al que tenemos que hacer frente. Lo demás es buscar una salida momentánea que no nos garantiza nuestra supervivencia como país pesquero. Y retrasar el hundimiento del sector sólo durante unos años más.



Mar: reto y respuesta de futuro

Por D. JOSE MARIA PALMEIRO
Periodista

Mar de futuro. El lema del VI Plenario Nacional de AETINAPE encerraba más que una llamada, un reto.

Parece necesario reflexionar —y esto se hizo en voz alta durante las sesiones de trabajo— sobre el mar como gran reserva, gran posibilidad para los pobladores del planeta y sobre lo que puede anular o reducir ese recurso.

Este tiempo ha visto la multiplicación de los llamamientos en defensa del mar, del ecosistema. Son las respuestas frente a quienes actúan muy especialmente como si el mar fuese —o para que acabe siendo— una inmensa cloaca.

Tengamos en cuenta ese primer reto para que el mar no se torne definitivamente huracán. Y muy particularmente desde Galicia. Escribo desde Vigo, sede de la reunión de AETINAPE, desde la Galicia abierta al mar, atenta a lo que el mar encierra y ofrece. Una parte importante del impulso de la actividad socioeconómica gallega está directa o indirectamente relacionada con el mar.

Con el mar que se acerca a las riberas a través de las rías. Con el mar mayor, incitación, reto y ruta obligada en la distancia.

Todo esto puede llevarnos a eludir a la situación del sector pesquero, una de las claves de la economía gallega, que mereció atención preferente en el Plenario de referencia.

Consideraciones que plantearon los expertos y el Secretario General de Pesca Marítima. Reflexiones contrapunteadas por la presencia actuante, preocupante de algunos de los graves problemas que arrastra el sector.

Lo ocurrido en Namibia, por ejemplo. Es decir, el acceso a los caladeros que ahora —hace ya un puñado de años— hay que negociar porque los estados soberanos pusieron puertas al mar, a sus mares. Namibia, la angustia de las mujeres de los marineros apresados, estaba presente como vivo recordatorio de las dificultades de la flota pesquera gallega por los mares del mundo. Como un reto para los empresarios, los armadores.

Y estaban presentes también los problemas derivados de la actuación poco lúcida o codiciosa de algunos armadores y las dificultades padecidas por los marineros, las tripulaciones sometidas, todavía, a la actitud venal del amo y señor que pasa por alto derechos, deberes, recomendaciones y legislaciones porque entiende que en su barco vale únicamente su ley y quien crea lo contrario, que se marche.

Y estaban presentes, desde luego, las acciones y emisiones de la Administración central atrapada en su propia maraña de textos legales y en el tremendo y más bien poco eficaz jeroglífico que las más de las veces forman los intentos de actuación de departamentos con diferentes dependencias y

distintas jefaturas.

Estaban por último las recomendaciones de los expertos que insistieron en la necesidad de soluciones imaginativas. Y es que —así lo explicaron— no se podrá pescar sin más en el futuro y deberá atenderse cuidadosamente el añadido de algún valor a la materia prima. Recomendaciones formuladas bajo el impacto de la inmediata entrada en vigor del mercado único europeo. Gran reto.

A pocos metros de la sede del Plenario —el Instituto Marítimo-Pesquero del Atlántico— estaba el puerto vigués, testigo de tantas mareas gozosas, también de tragedias marcadas como puntos negros en la memoria más íntima de las gentes del mar. Estaban los barcos amarrados, acaso sin caladeros, a la espera de singladuras de futuro. Aparecía así el mar nuevamente como incitación, como exigencia de respuesta para quienes de él dependen, de todos.

Respuestas a un reto que debe plantearse la Galicia navegante y marinera. Un compromiso que en su tiempo asumieron dos de los ilustres homenajeados por los asambleístas: Domingo Quiroga y Valentín Paz Andrade.

Respuestas que ahora deberán venir marcadas por la urgencia de la adaptación al nuevo tiempo, al mar del futuro.

Mientras los Titulados Náutico-Pesqueros trenzaban reflexiones sobre algunas urgencias históricas, aparecía el mar, al otro lado de la calle, como un camino tentador. Camino de futuro. Mar de futuro. Mar de Galicia.



Impresiones personales ante el VI Pleno Nuestra voz y nuestro peso

Por D. ANTONIO GUTIERREZ MARTINEZ
Capitán de Pesca

Llegar a Vigo siempre me pone el ánimo alegre, esa preciosa ciudad y yo, tenemos en común veinte años de relación y alguna que otra aventura-desventura marinera. Un curso de Capitán de Pesca en compañía de alguno de mis amigos más entrañables y el haber vivido mi mujer allí el embarazo de nuestra única hija, refuerza más aún el sentimiento de encontrarme un poco en casa cada vez que puedo ver las Cíes cerrando la ría.

No corren buenos tiempos para la gente de la mar, un paseo por los muelles de Vigo llenos de congeladores parados y un rato de charla con los compañeros llegados de distintos puntos del litoral refuerzan la sensación de que las lentejas cuelgan de un hilo, tan fino, que si se rompiera muchos de nosotros nos iríamos a darle forma al fantasma «asusta-currantes» llamado paro.

A nivel de asociación, el ambiente era distinto, las crisis unen a las personas que las tienen en común y del VI Pleno de Vigo la asociación salía reforzada. Cuando se tiene bastante perdido queda poco por perder y mucho por ganar, y siempre se tiene más fuerza juntos que por separado.

La Administración, por boca de sus más o menos importantes responsables, como casi siempre hace, eludía aceptar responsabilidades directas sobre temas concretos y se escurrían como podían, con alusiones a los que anteriormente ocupaban sus puestos, o con referencias a instancias superiores, y en algún caso, descalificando al que interpelaba, aunque hay que reconocer que esto último no lo hacían muy a menudo y que en general mantuvieron una actitud dialogante y que hasta cierto punto se podría calificar de «positiva».

El secretario general de Pesca Marítima, don José Loira Rúa nos dio una conferencia coloquio sobre «El futuro del sector pesquero español» acompañada de una gran demostración de tablas y oratoria, está curtido cantidad el tío, y se escurre como las anguilas. Lo único que le puedo decir es, que si de verdad le preocupa que unos y otros digamos que la Administración pesquera española está de espaldas a la mar, que se espabile y que obre en consecuencia, y si lo que él procura es hacernos la vida más llevadera a los hombres de la mar, que lo procure mejor, porque los resultados de la política pesquera española no nos hacen la vida más llevadera precisamente.

«El futuro del sector pesquero español en la CEE» lo vemos bastante más negro de lo que él lo ve, una cosa es predicar y otra dar trigo, como buen político Loira predica bien, pero el trigo—actividad pesquera de nuestra flota—cada vez lo tenemos más crudo.

Lo único que se le puede pedir, es que lea atentamente las conclusiones del grupo de trabajo de pesca de este IV Pleno, y que apartado por apartado, haga examen de conciencia y que nos diga donde, cómo y con quién hay que sentarse para hablar y desarrollar las distintas conclusiones.

Siguiendo con la Administración Marítima, don Rafael Lobeto Lobo, director general de Marina Mercante, nos largó una conferencia «La Marina Mercante española ante la apertura de fronteras», que como la del responsable de pesca, parecía una huida hacia adelante. A los políticos les gusta hablar del futuro para no hacerse cargo de los problemas del presente. A mí me pareció que lo más destacable de la conferencia fue el afirmar oficialmente la creación de la bandera canaria. También habló del Plan Nacional de Salvamento Marítimo, nuevas torres de control, remolcadores, etc.

Aparte de esto, lo único que hizo fue andarse por las ramas con frases rimbombantes como «Un sistema de trabajo marítimo altamente profesionalizado y contando con un nuevo modelo profesional» y calificando de «guerras carlistas» los diferentes puntos de vista, opiniones e intereses que enfrentan a los distintos colectivos profesionales que trabajamos en el sector de Marina Mercante.

Mientras en España no clarifiquemos las posiciones y atribuciones profesionales, estaremos discutiendo cosas como: «yo soy más marino que tú»,

«quítate tú que me pongo yo», «yo soy universitario y a ti te encontré en un barco», etc.

Entre tanto el equivalente al señor Lobeto Lobo en Grecia pone en marcha un plan de formación media cuyo objetivo es cubrir el sesenta por ciento de las plazas de personal cualificado de la flota mercante comunitaria. A partir del primero de enero de 1993 tendremos que competir con estos profesionales dentro de los barcos de nuestra bandera, así que bien nos podemos imaginar como será la competencia en barcos con bandera canaria, Hamburgo bis, Islas del Canal, Gibraltar, etc. Y recordemos que los marinos mercantes griegos no son coreanos ni filipinos, pertenecen a la CEE y están considerados profesionales muy competentes.

Una vez acabada la conferencia, durante el coloquio el señor director general me recordaba una historieta en viñetas verticales que publicaba en tiempos de la dictadura la revista «Hermano Lobo», el personaje, un lobo simpático, contestaba con aullidos a todas las preguntas, la última era siempre: ¿Cuándo tendremos democracia? y a esta pregunta contestaba: «El año que viene, si Dios quiere». Esto viene a cuento porque como buen político, el señor Lobeto cuando se siente en aprietos públicamente recurre a la imagen de personaje dialogante «de eso nos sentamos a hablar cuando queráis» dice, pero cuando se llama a su despacho para concertar citas y concretar temas, él y sus colaboradores tienen la agenda completa y el asunto acaba tratándose «el año que viene, si Dios quiere».

Igual que al responsable de Pesca, al señor director general, yo le pediría que se leyese detenidamente las conclusiones de los grupos de trabajo de Marina Mercante y de Administración Marítima, Seguridad y Salvamento Marítimo, que haga examen de conciencia y que sobre todo busque los medios para poder hablar y desarrollar todos los apartados de estas conclusiones.



Para acabar con la Administración y los administradores, el domingo día 16 el señor Muela Megino, director general del Instituto Social de la Marina nos dio una conferencia pelín-pesada sobre lo bien que lo hacen en el ISM.

Como la verdad es que a nivel personal yo creo que lo hacen menos mal que los demás administradores, lo dejaremos así, aunque se le puede pedir que tenga un mayor control de las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera pertenecientes al ISM, sobre todo en su vertiente chapuza-paternalista, y que tenga cuidado y control con los recursos para titulaciones que no es lo mismo que la formación ocupacional.

Sobre los demás conferenciantes e invitados, sólo puedo reflejar impresiones positivas. El señor don Fernando Plaza Montero, director adjunto de la División de Seguridad Marítima de la O.M.I. (Organización Marítima Internacional), nos hizo una exposición lucida y concisa de lo que es la legislación internacional sobre Seguridad Marítima y cómo se refleja en nuestro trabajo diario a bordo de los barcos.

El señor don José Ignacio Espel, vicepresidente de Pesca del Gobierno

Vasco, nos dio una versión clara de las relaciones que existen entre el mercado de trabajo y las enseñanzas, que si bien son importantes en cualquier época, lo son más en tiempos de crisis en que siempre hay que buscar que la enseñanza esté en consonancia con las necesidades a cubrir en los puestos de trabajo.

Impresión agradable al escuchar a mi antiguo profesor el señor López Capont, con su sentido del humor y su desparpajo (santa clara) llamando al pan pan y al vino vino en la mesa redonda sobre «Perspectivas pesqueras en España». La lógica aplicada a la pesca en las intervenciones de don Miguel S. Peña, y la multiplicación de los panes y los peces en lenguaje económico, valor añadido, etc., en las intervenciones de don Francisco González, economista especializado en temas pesqueros.

En la mesa redonda sobre «Las Escuelas y Reforma del Sistema Educativo» se impuso la opinión de que hay que llevar a cabo a medio plazo la reforma de las enseñanzas náutico-pesqueras. Dudas y afirmaciones sobre la capacidad didáctica del profesorado, ¿quién le pone el cascabel al gato?,

COLABORACIONES

¿quién reformará a los enseñantes?, preguntas de difícil respuesta, pero en la mesa estaban puntales diríamos «históricos» a favor de la reforma, dándole contenido, como don Eloy Montero, como doña Pilar Aguirre, todavía más profesora que política, aunque anda por caminos de difícil estabilidad, ojalá no se nos pase al bando de los que hablan mucho diciendo poco.

Las impresiones sobre los grupos y comisiones de trabajo, eran sobre todo de madurez, había mucho trabajo previo hecho, en todos los grupos de trabajo tenían documentación elaborada, lista para discutir y consensuar, el ambiente estaba distendido y las conclusiones reflejaron el sentir del colectivo.

A la Administración y a los administradores les toca ahora dar cauce a todo lo que se expone en las conclusiones de las distintas mesas de trabajo. Lo que tiene que estar claro es que cuando los políticos hablan de la gente de la mar, hablan de nosotros, así que podrían hacernos caso ya que lo

único que pretendemos es solucionar los problemas que nos afectan directamente y sobre los que tenemos conocimientos para discutirlos con quien sea donde haga falta.

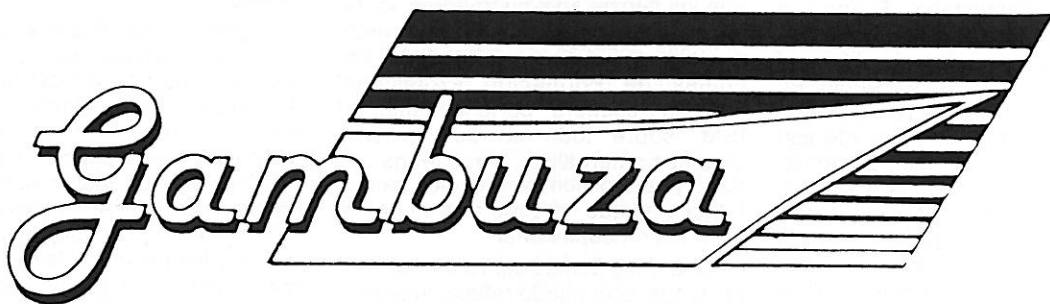
La impresión que dominaba durante todo el Pleno, era la de que el sentido común (el menos común de los sentidos) tendía a imponerse, que se podía dialogar con todos, que por fin sentábamos bases para definir y situar nuestra profesión en Marina Mercante, que no se puede regir la profesión por atribuciones decididas por un sistema no democrático hace casi 17 años, cuando en estos años ha cambiado todo en la flota, lo único que no ha cambiado es que seguimos siendo gente de mar y que no sabemos hacer otra cosa que manejar barcos.

Que también es de sentido común, que si sobran Capitanes de Pesca y faltan procesadores de pescado, una parte de nosotros se tendrá que reciclar, a fin de cuentas una planta de procesado no es muy distinta a un parque de

pesca de un congelador, y con un trabajo en una planta de procesado se va uno a dormir a casa todos los días, y los fines de semana de excursión igualito que los terrícolas.

Que se puede criticar a los científicos pesqueros con sentido común, durante los últimos años se les ha dotado de medios, pero ahora se les pide que utilicen esos medios, y los queremos ver en los barcos y en las pesquerías, queremos asesoría científica para nuestra flota, y queremos que estén junto con nosotros y los políticos en las negociaciones pesqueras, y es de sentido común pedir sueldos que permitan vivir si trabajamos en barcos científicos, no la miseria que paga el Instituto Español de Oceanografía a nuestros Titulados.

Y que sobre todo es de sentido común, el pretender que la gente de la mar tengamos voz para que se nos escuche y voto de peso para decidir sobre lo que nos concierne, sólo pretendemos aportar nuestras soluciones a nuestros problemas.



SUMINISTROS NAVALES

SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6

Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178



Sobre nuestro VI Pleno Nacional y las críticas que requiere

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

En el número 19 de nuestra Revista AETINAPE, correspondiente a octubre de 1987, y reproducido en el suplemento de «Faro de Vigo» SINAVAL-88, el 16 de noviembre de 1988, apareció un escrito mío titulado: «Sobre la formación de las gentes del mar». En él advertía: «La formación de la juventud en sus grados intermedios, constituye una de las bases sobre las que se asienta el desarrollo de un país. Cuanto más importancia se le dé, tanto más se puede esperar de su futuro». También ponía, «La vida de por sí es un continuo evolucionar hacia su mejor ordenación, aceptando un patrimonio común de experiencias en cada fase. Naturalmente esto supone reconocer unos hechos comprobados. Supone también, claro está, admitir los derechos de los demás».

Viene a mi memoria los párrafos entrecuillados, con motivo de nuestro VI Pleno Nacional celebrado en diciembre último, en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Atlántico de Vigo. Como asistente tuve la oportunidad de oír a destacadas personalidades, entre las que se encontraban ilustrísimos señores con responsabilidad en

asuntos del mar, tanto en la Administración central como en la autonómica. Si exceptuamos una exigua minoría, en sus disertaciones posiblemente con intención premeditada, paliaron o más bien desviaron nuestro tema más acuciante, como es la reforma de las enseñanzas.

Quienes representan el poder central han de concienciarse de una vez, que los intereses supremos de nuestra nación exigen, sin más demora, una profunda renovación para nuestras enseñanzas náutico-pesqueras. Sin soslayar la principal condición de comenzar todos por los niveles más bajos, tal como se está llevando a cabo ya en los países de actividad marítima más desarrollada. Es preciso plantear la cuestión en los altos organismos de poder, con absoluto realismo de modernidad. Poco receptivos hacia los grupos inmovilistas como colectivos de presión interesada. Sin permitir que su forma clasista de superioridad, obstaculice los pasos necesarios.

Es hora también de criticar a los organismos oficiales que apenas se sensibilizan contra rémoras arcaicas. Como si las tecnologías de navegación, mecánica, electricidad, automatismos, frío, etc., fuesen distintas en Pesca y Marina Mercante. ¿Qué es lo que puede atemorizar, cuando está en juego la modernización y mejor eficacia para la seguridad en las rutas del mar? Y aquí permitaseme un sentimiento de frater-

nidad hacia nuestros Patrones Mayores de Cabotaje. Actualmente menospreciados, diferenciados, con un limpio historial de navegación y exhaustivos conocimientos profesionales de mando subalterno, cuando pueden ofrecer garantías de responsabilidad y competencia comprobadas.

Hay que conmocionar, asimismo, a quienes representan el poder autonómico en nuestro ámbito regional. ¿Cómo es posible a estas alturas hacer proliferar los Centros de Formación Profesional Náutico-Pesquera de 2.º Grado? ¿No se dan cuenta que esa pretensión reduciría hasta cotas insospechadas el nivel de nuestros Titulados? ¡Sólo razones de política electoralista pueden avalar semejante insensatez! Cuando está en dificultosas vías de acometerse la reforma general de las enseñanzas marítimo-pesqueras, ese sucio parcheo suena a majadería. Hay que potenciar en el litoral las titulaciones menores y de primer grado. Siendo la mejor política económica y de formación, emplear las considerables sumas de dinero que el mantenimiento de centros y profesorado requiere, traducida en sustanciosas becas para los alumnos de más valía y vocación marítima comprobadas en su incipiente formación. Siendo, claro está, La Coruña y Vigo suficientes lugares para Galicia de estudios de 2.º Grado como justificación de la ansiada reforma.

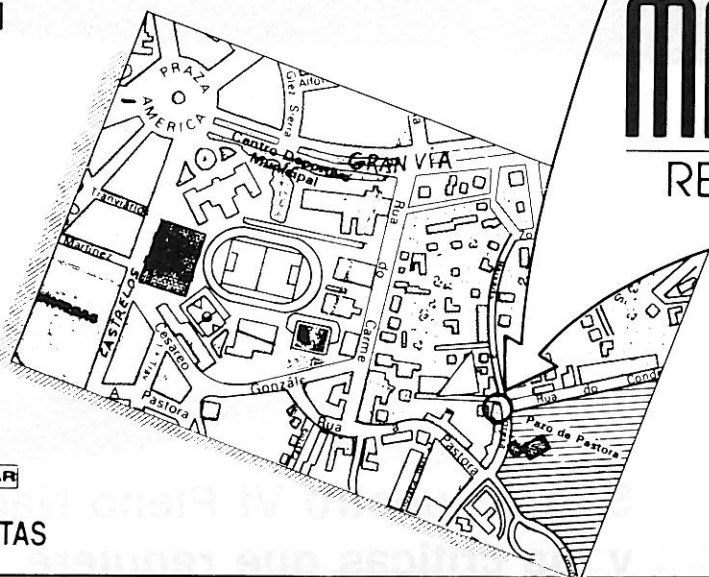
 **BOSCH**
FULMEN
Bendix


FILTROS


FILTROS


FILTROS

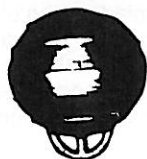

FILTROS
HERRAMIENTAS



MAR
RECAMBIOS

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

36210 VIGO



EFFECTOS NAVALES



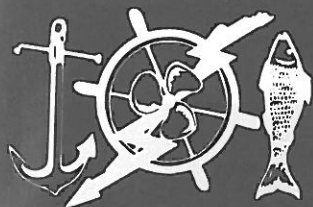
PAZBEN

ESPECIALIDAD EN:

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

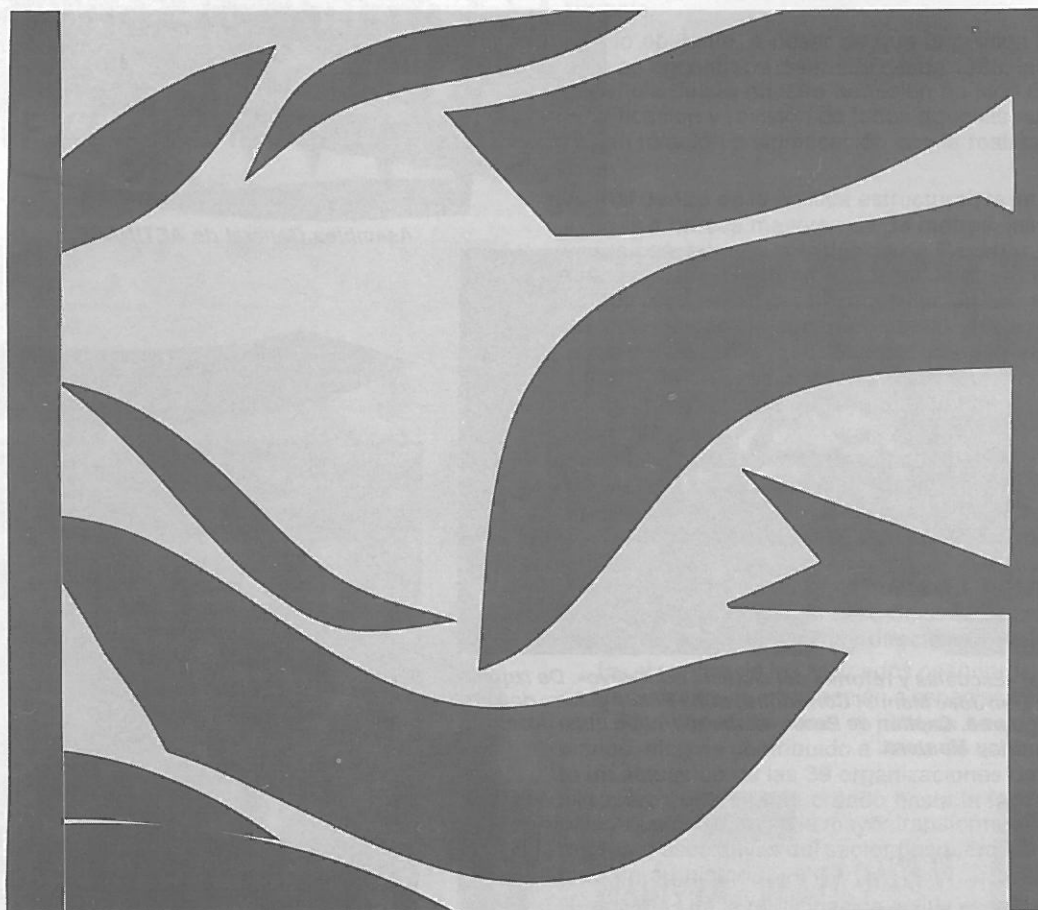
C/ Tauro, n.º 80 - 2.º
Teléfono (928) 26 76 52

35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



AETINAPE

MAR de futuro



VI PLENO NACIONAL

VIGO, 1990

VI PLENO - CONFERENCIAS



Asamblea General de AETINAPE.



Mesa redonda: «Escuelas y reforma del sistema educativo». De izquierda a derecha: Don José Manuel Corredoira, doña Pilar Aguirre, don Manuel Pazos Figueroa, Capitán de Pesca-moderador, don Juan José Ruiz Carrión y don Eloy Montero.



Mesa redonda: «Perspectivas pesqueras en España». De izquierda a derecha: Don Francisco González González, don Miguel S. Peña, don Francisco López Capont, don José María Palmeiro, periodista-moderador.



Los preparativos.

LA POLITICA PESQUERA ESPAÑOLA EN EL CONTEXTO COMUNITARIO



Por el Ilmo. Sr. D. JOSE LOIRA RUA
Secretario General de Pesca Marítima

La entrada de España en la CEE el 1 de enero de 1986 ha influido decisivamente en la política pesquera de nuestro país.

No obstante, a pesar de que la política pesquera común se encontraba diseñada desde 1983, la participación española desde nuestra adhesión ha sido decisiva en la modificación y revisión de todas aquellas normas que no tenían relación o significación con la realidad de nuestro país.

Así dentro de la política estructural, la introducción de ayudas a barcos mayores de 33 metros, las ayudas a jóvenes pescadores, la inclusión de Canarias, Ceuta y Melilla, o el nuevo Reglamento de medidas estructurales que contempla ayudas para la constitución de empresas mixtas con cambio de abanderamiento y sobre todo amplía el campo de acción a los barcos menores de 9 metros, es decir, a la flota artesanal, han sido algunas de las iniciativas presentadas por España que se han visto coronadas por el éxito.

Igual se puede decir de la actual revisión del sistema de TAC y cuotas o la ampliación y diversificación de caladeros para la flota internacional, que ha permitido a nuestra flota faenar en zonas donde nunca antes lo había hecho como es el caso, entre otros, de Madagascar, Costa de Marfil y Comores, y que le permitirá faenar en otras de difícil acceso como es el caso de seis países de América del Sur con los que ya hay directivas de negociación.

En el campo de los mercados pesqueros, la extensión de los sistemas de intervención a especies importantes para la flota española como el jurel, la bacaladilla, el atún blanco, etc., ha contribuido a llenar de contenido el ámbito de actuación de las 39 organizaciones de productores pesqueros que se han creado hasta la fecha en nuestro país y que constituyen la mayor transformación que las estructuras asociativas del sector pesquero han experimentado en su historia.

Además de la participación activa española en su conformación, la aplicación de la PPC a nuestro país ha supuesto también para la Administración y sector un intenso trabajo de adaptación a las normas y compromisos establecidos en el Acta de Adhesión y a todas aquellas decisiones que se han acordado en los Consejos de Pesca de los doce Estados miembros entre los que a título de ejemplo se pueden citar las normas de control, la elaboración de los distintos planes de pesca para la flota que faena en aguas de la Comunidad a diez, la creación del censo de la flota pesquera operativa, la gestión y el seguimiento de los más de 2.500 proyectos que han recibido ayudas estructurales en el período 1986-1989 y los distintos programas de orientación plurianual en los que van insertos las negociaciones de los 28 acuerdos pesqueros co-

VI PLENO - CONFERENCIAS

munitarios, la participación en los diversos grupos donde se discuten las directrices de la política pesquera común, amén de la ordenación y gestión de nuestros propios caladeros.

Por una parte la política pesquera comunitaria tendrá que garantizar un sector pesquero fuerte y hacerlo compatible con terceros países, lo cual no siempre es fácil, ya que el sistema pesquero mundial se encuentra en un profundo proceso de transformación por las circunstancias acaecidas en los últimos años. Junto a ello no se pueden olvidar las variaciones que está experimentando el mapa geopolítico de algunas zonas con presencia tradicional de nuestra flota y el despegue de muchos países que quieren explotar sus propios recursos.

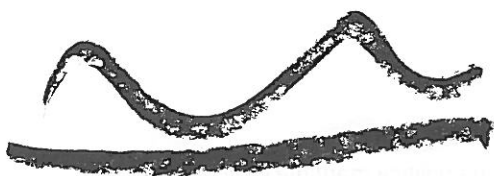
Por otro lado, será necesario seguir luchando porque se establezca la relación adecuada entre acceso a recursos y acceso a mercados. No sería razonable una tendencia liberalizadora en el mercado comunitario en relación al exterior mientras que países con recursos pesqueros imposibilitan el acceso a sus aguas de la flota comunitaria. Por ello es necesario establecer mecanismos adecuados de control de las importaciones procedentes de países ter-

ceros y asegurar el máximo de abastecimiento de la demanda interna con producción comunitaria.

No se puede obviar la dificultad de este equilibrio ya que en la CEE conviven países con estructuras comerciales y de consumo muy distintas. En efecto el norte de la CEE se caracteriza por su potente industria y por el consumo de productos con un alto grado de transformación, y en consecuencia les interesa el abastecimiento de la industria con materia prima a bajo coste para competir en el mercado internacional. Obviamente no es éste el caso de España y en general el de los países del sur de la CEE, países con potente flota y con un consumo fundamentalmente en fresco.

Finalmente, es obvio que también tendrán que cambiar los planteamientos del sector, transformando una actividad tradicional en un potente sector económico y aportando una agresividad comercial que lleve a introducir nuestra producción en cualquier mercado de Europa y del mundo. Para todo ello hará falta una mayor preparación en todos los ámbitos, la cual servirá para afrontar la modernización integral del sector y dotarle de la productividad que exige el futuro.





LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA ANTE LA APERTURA DE FRONTERAS



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

Son muchos los ciudadanos europeos, incluidos los que pertenecen a las culturas más al norte del ámbito comunitario, que son conscientes y sensibles al reconocimiento del peso de los componentes mediterráneos en los aspectos comerciales, económicos, culturales, lingüísticos, jurídicos, políticos y sociales, en el desarrollo de la historia europea y mundial.

Por otra parte, el mar sirvió de unión, primero entre los pueblos mediterráneos y, luego, entre éstos y el resto de Europa. Anteriormente, el mismo mar propició los descubrimientos de viajeros portugueses y españoles en África, América y el lejano Oriente, abrazando así los cuatro puntos cardinales Norte-Sur, Este-Oeste, permitiendo, de esta forma, la conexión entre distintos pueblos y culturas.

Por tanto, a partir de esta labor unificadora y de intercomunicar al mundo, la necesidad de contar con una auténtica política marítima europea cobra su verdadero peso e importancia.

Esta política debe resolver las actuales contradicciones entre el liberalismo a ultranza y el caduco proteccionismo, entre el norte de la Comunidad y el sur de la misma, entre el mercado marítimo internacional y el mercado europeo, entre los niveles de seguridad de países desarrollados y los niveles tercermundistas, dentro de los términos de cumplimiento de los compromisos internacionales, la libertad de actuación dentro del mercado y el respeto a los intereses vitales generales, como son la protección de la vida y la protección del medio ambiente.

Adecuación marítima

España, junto a un proceso coherente de definición de una nueva política marítima, ha pretendido impulsar la llamada segunda fase de la política marítima comunitaria, tratando de superar las contradicciones que existen, a través de fórmulas equilibradas que permitan el mayor grado de consenso entre los distintos intereses políticos, económicos y sociales de los distintos Estados miembros.

Muchas son las cuestiones pendientes de respuesta, pero una cuestión nos parece primordial: la constatación de la importancia de la mar, como elemento articulador y estructuralista entre los territorios nórdicos, los atlánticos y los mediterráneos.

También la necesidad de encontrar una política marítima comunitaria, capaz de superar divisiones y servir de elemento vivo de la construcción europea, eliminando las actuales diferencias existentes en las condiciones de competencia, no ya, tan solo, entre los distintos países, sino entre los distintos sistemas que coexisten dentro de cada país.

VI PLENO - CONFERENCIAS



Don Rafael Lobeto Lobo, acompañado por el Secretario General de AETINAPE, don Francisco Ramírez Faustero.

Sólo una política marítima comunitaria integral y equilibrada podrá servir de marco a la salvaguardia de los complejos intereses.

España, pese a sus múltiples dificultades internas, a sus contradicciones y a sus viejos demonios, está realizando un esfuerzo realmente extraordinario por adecuar su situación nacional a las exigencias que se imponen dentro del marco europeo de la propia política marítima.

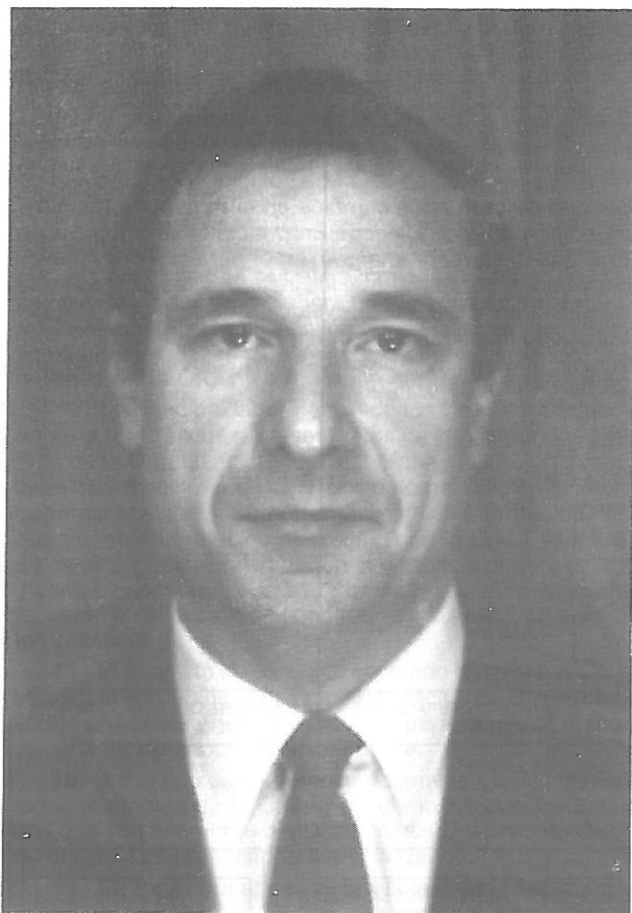
El grado de diálogo y consenso entre la Administración, los representantes sociales y los armadores será una aportación estimable y necesaria para superar las dificultades y dar un nuevo paso, tal vez decisivo, en la construcción de la unidad europea.

Coherente con nuestras posiciones europeas, resulta evidente la necesidad de impulsar una política interna capaz de superar nuestros actuales problemas, una política operativa que consiga trasladarnos del actual marco proteccionista a uno competitivo, donde la política económica, la administrativa, la naval, la formativa y la profesional sean un todo armónico ante los actuales enfrentamientos que nos debilitan y anulan.

La mar es un modelo de solidaridad que nos debe servir de ejemplo en tierra para unirnos y resolver los problemas de forma transparente y democrática mediante el diálogo entre todos los implicados: Administración y Sector. Por todo ello queremos proponeros un plan de trabajo para 1991 que nos permita actualizar nuestro compromiso y ofrecer una alternativa digna para tantos compañeros.

Estoy seguro de poder contar con vuestra colaboración de siempre.

SEGURIDAD MARITIMA, LEGISLACION INTERNACIONAL Y SU REFLEJO EN EL TRABAJO DIARIO



Por el Ilmo. Sr. D. FERNANDO PLAZA MONTERO
Director Adjunto Superior de la División de Seguridad
Marítima. Organización Marítima Internacional

Preámbulo

Excelentísimo Sr. Presidente, Ilustrísimos Señores, distinguidos participantes.

Señoras y señores:

Me siento muy honrado por la distinción que se hace a la Organización Marítima Internacional y que a mí personalmente me otorga la Asociación Española Náutico-Pesquera al brindarme la presente oportunidad de presentar un tema, «La legislación marítima internacional en el ámbito de la seguridad marítima», de tanta trascendencia para el sector, ahora y aún más en el futuro.

Señor Presidente, para la operación efectiva de los buques, sean de carga, de pasaje o pesqueros, es total y absolutamente preciso contar con unos niveles mínimos de seguridad adoptados internacionalmente. Para ello es también vital contar por un lado con los instrumentos jurídicos adecuados y por otro con una infraestructura marítima dotada de los recursos humanos y de los equipamientos necesarios. A estos aspectos legales y al fomento y promoción de recursos dedica la Organización Marítima Internacional atención creciente.

Nosotros en la O.M.I. creemos que los convenios marítimos internacionales son efectivos en la medida en que éstos son puestos en vigor por los Estados y en práctica por la industria y el hombre de mar. La cabal implementación de estos requisitos internacionales, incluyendo los relativos no sólo a la seguridad de la navegación sino también a la prevención, protección y lucha contra la contaminación marina no podrían tener éxito sin el concurso y participación activa de las personas e instituciones cuyas operaciones y actividades precisamente controlan esos convenios internacionales.

La colaboración estrecha entre el Gobierno y las organizaciones o asociaciones corporativas no es meramente necesaria, es crucial y debe alentarse. La cooperación en este importante evento entre AETINAPE y las autoridades nacionales y regionales aquí presentes es un vivo ejemplo de lo que digo y que me alegra registrar.

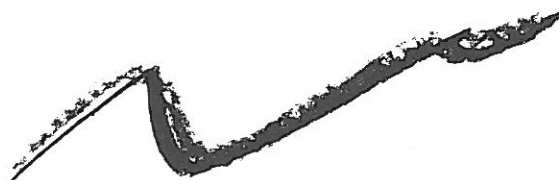
Y con esta introducción paso a exponer, en líneas generales, el proceso de adopción de los tratados internacionales, llamados convenios, que son responsabilidad de la Organización Marítima Internacional.

CONVENIOS INTERNACIONALES DE LA O.M.I.

Introducción

1. La revolución industrial de los siglos XVIII y XIX y el resultante auge del comercio internacional dieron pie a la adopción de una serie de tratados internacionales relativos al transporte marítimo, en particular a su seguridad.

VI PLENO - CONFERENCIAS



Entre los temas que abarcan esos instrumentos están el arqueo, la prevención de abordajes, la señalización y otros.

2. Ya a finales del siglo XIX se había sugerido la creación de un órgano marítimo internacional permanente que se encargase de esas medidas y otras que pudieran adoptarse en el futuro. El plano no se llevó a cabo, pero la cooperación internacional prosiguió al entrar el siglo XX con la adopción de otros tratados elaborados internacionalmente.

3. Cuando nació la O.M.I. en 1958, ya se habían adoptado varios convenios internacionales importantes, en particular el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1948, y el convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954. La O.M.I. recibió el mandato de garantizar la actualización de la mayoría de esos convenios. También se le confió la tarea de elaborar nuevos convenios a medida que las circunstancias así lo exigieran.

4. Al final de la década de los 50 existían muy pocos indicios de que la industria naviera mundial se encontraba al borde de un período de cambios y desarrollo sin precedentes en la historia marítima. Durante los decenios precedentes, los buques, en su gran mayoría propiedad de unas pocas destacadas naciones marítimas, no habían experimentado cambios importantes en sus dimensiones

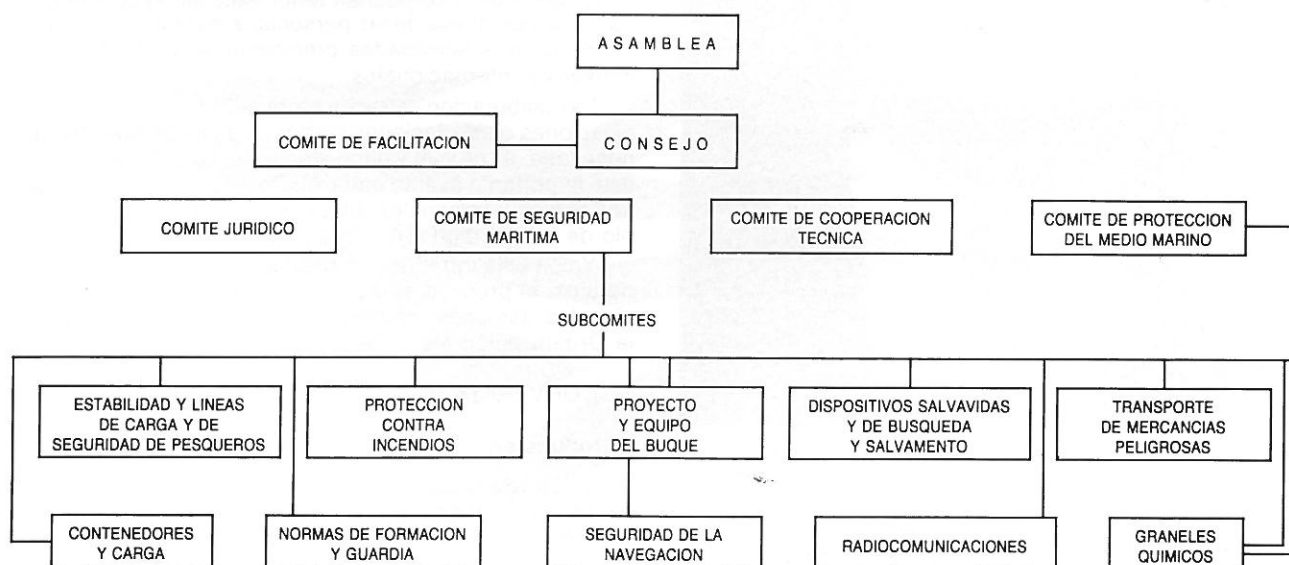
ni sus características de proyecto. Los puertos de todo el mundo funcionaban casi de forma análoga a cómo lo habían venido haciendo durante siglos.

5. Hoy todo eso es diferente. Las flotas de muchos países en desarrollo han crecido notablemente durante los últimos tres decenios. El comercio internacional realizado en su mayoría por vía marítima ha aumentado espectacularmente. Los buques dedicados a este comercio son más complejos y especializados. Los buques para el transporte de gas licuado, los superpetroleros, los buques de transbordo rodado, los portacontenedores y otros tipos de buques que eran apenas conocidos e incluso desconocidos en 1959 son hoy comunes. La revolución en las técnicas de manipulación de la carga han transformado muchos de los puertos del mundo. Los cambios habidos han sido extraordinarios, pero los que habrá en los próximos 30 años podrán ser aún más espectaculares.

6. La creación de la O.M.I. coincidió por tanto con un período de profundos cambios en el transporte marítimo mundial, por lo que, desde un principio, la organización tuvo que desarrollar una gran labor para elaborar nuevos convenios y garantizar que los instrumentos existentes se mantuvieran a par de la evolución de la tecnología del transporte marítimo. Actualmente, tiene a su cargo 37 convenios, acuerdos y protocolos internacionales de los que 26 han entrado en vigor.

ANEXO 1

LA ESTRUCTURA DE LA O.M.I.



VI PLENO - CONFERENCIAS



Cómo se adopta un convenio

7. Las propuestas encaminadas a elaborar un tratado internacional pueden originarse en cualquiera de los órganos de la Organización. La O.M.I. tiene seis órganos que participan en la adopción o implantación de los convenios. Por una parte, la Asamblea y el Consejo, que son los órganos principales, y por otra, los Comités, a saber: el Comité de Seguridad Marítima, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité Jurídico y el Comité de Facilitación. En esos órganos los Estados miembros examinan las novedades del transporte marítimo y de otros sectores conexos y en cualquiera de ellos se puede plantear la necesidad de elaborar un nuevo convenio o de introducir enmiendas en los convenios existentes.

8. La propuesta se formula por lo general, y en primer lugar en uno de los Comités. Si se llega a un acuerdo en el Comité, la propuesta se eleva al Consejo y, según sea necesario, a la Asamblea.

9. Cuando la Asamblea o el Consejo, según pueda ser el caso, conceden autorización para llevar adelante la labor, el Comité de que se trate examina la cuestión en mayor detalle y por último elabora un proyecto de instrumento. En algunos casos la cuestión puede remitirse a un Subcomité especializado para su examen pormenorizado. Los órganos de la Organización aparecen en el anexo 1.

10. La principal labor dentro de los Comités y Subcomités la realizan los representantes de los Estados miembros de la Organización. En esos órganos también tienen acogida las opiniones y consejos de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales internacionales que tienen una relación de trabajo con la O.M.I. Muchas de estas organizaciones tienen experiencia directa en las diversas cuestiones que se examinan y, por consiguiente, están en situación de cooperar con la O.M.I. en aspectos prácticos.

11. El proyecto de convenio acordado se remite al Consejo y a la Asamblea con la recomendación de que se convoque una conferencia internacional para examinar el proyecto a fin de adoptarlo oficialmente.

12. A ese tipo de conferencias se invita a todos los Estados miembros de la O.M.I., así como a todos los Estados que son miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de sus organismos especializados.

13. Se trata, pues, de conferencias verdaderamente mundiales abiertas a todos los gobiernos que normalmente participarían en una conferencia de las Naciones Unidas. Todos los gobiernos participan en pie de igualdad. Además, se invita asimismo a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y a organizaciones que tengan relación oficial con la O.M.I. a que envíen observadores a

ANEXO 2

CONVENIOS DE LA OMI

NOMBRE Y AÑO DE ADOPCION	AÑO DE ENTRADA EN VIGOR
SEGURIDAD	
Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960 (SOLAS) (no operativo)	1965
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS)	1980
Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966	1968
Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969	1982
Acuerdos sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971	1974
Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1977	1977
Convenio internacional para la seguridad de los contenedores, 1972	1977
Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) y Acuerdo de Explotación, 1976	1979
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	1984
Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979	1985
Convenio internacional sobre salvamento, 1989	—
PREVENCION DE LA CONTAMINACION DEL MAR	
Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954	1958
Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969	1975
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972	1975
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)	1983
Convenio internacional cooperación para la preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990	—

VI PLENO - CONFERENCIAS

RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACION

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969	1975
Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971	1975
Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971	1978
Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	1987
Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976	1986

OTROS ASUNTOS

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965	1977
Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988	—

la conferencia con objeto de que aporten su asesoramiento especializado a los representantes de los gobiernos.

14. Antes de que se reúna la conferencia, se distribuye el proyecto de convenio a los gobiernos y organizaciones invitados con un mínimo de seis meses de antelación para que formulen observaciones al respecto. Seguidamente, la conferencia examina detenidamente el proyecto de convenio y las observaciones al mismo que hayan enviado los gobiernos y organizaciones interesados, y se introducen los cambios necesarios a fin de formular un proyecto aceptable para todos o para la mayoría de los gobiernos presentes.

Seguidamente, el instrumento convenido es aprobado por la conferencia como mínimo por una mayoría de dos tercios y depositado ante el secretario general, el cual envía copias del mismo a los gobiernos. El convenio queda abierto a la firma de los Estados, generalmente durante un período de doce meses. Los signatarios pueden ratificar o aceptar el convenio, en tanto que los no signatarios pueden adherirse al mismo.

15. Los trámites de elaboración y adopción de un convenio en la O.M.I. pueden ocupar varios años, aunque en algunos casos, cuando se necesita una respuesta rápida para hacer frente a una situación de emergencia, los gobiernos han accedido a acelerar considerablemente ese proceso.



Don Fernando Plaza Montero, Director Adjunto de la División de Seguridad Marítima, Organización Marítima Internacional (OMI). A su derecha, don Alvaro Otero González, periodista.

Ratificación y entrada en vigor

16. La adopción de un convenio no es sino la conclusión de la primera etapa de un largo proceso. Antes de que el convenio entre en vigor —es decir, antes de que sea obligatorio para los gobiernos que lo han ratificado— ha de ser aceptado oficialmente por un determinado número de gobiernos.

17. Todos los convenios incluyen una cláusula apropiada en la que se estipulan las condiciones que han de cumplirse para su entrada en vigor. Esas condiciones varían de unos convenios a otros, pero por lo general cuanto más importante y complejo sea el documento, más rigurosas serán las condiciones para su entrada en vigor. Por ejemplo, en el convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969, el requisito consistía en que lo aceptasen 25 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representasen como mínimo el 65 % del tonelaje bruto mundial. Esto se consiguió en julio de 1982, es decir, trece años después.

18. En el caso de algunos convenios que afectan a pocos Estados o que se refieren a materias menos complejas, cabe que los requisitos para su entrada en vigor no sean tan estrictos. Por ejemplo, el convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971, entró en vigor 90 días después de haber sido aceptado por cinco Estados; el acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especia-

VI PLENO - CONFERENCIAS

les, 1971, entró en vigor seis meses después de que lo hubiesen aceptado tres Estados (incluidos dos que tuviesen buques dedicados a servicios especiales o cuyos nacionales fuesen transportados a bordo de dichos buques).

19. Cumplidos los requisitos preceptivos, el convenio entra en vigor para los Estados que lo hayan aceptado, generalmente después de un período de gracia cuyo objeto es que todos los Estados puedan adoptar la medidas necesarias para su implantación.

Enmiendas

20. Hoy día, la tecnología y las técnicas de la industria naviera evolucionan muy rápidamente. En consecuencia, no sólo se necesitan nuevos convenios sino que es preciso mantener al día los existentes. Por ejemplo, el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, fue objeto de enmiendas seis veces después de que entró en vigor en 1965, a saber, en 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 y 1973. En 1974 se adoptó un convenio totalmente nuevo que incorporaba aquellas enmiendas (y otros cambios de menos importancia) y que a su vez ha sido modificado también en seis ocasiones (1978, 1981, 1983, 1988, 1989 y 1990).

21. Las enmiendas a los convenios técnicos de la Organización se pueden adoptar bien por una conferencia diplomática internacional o bien por el propio Comité de Seguridad Marítima expandido, esto es, con participación de gobiernos contratantes del convenio a enmendar aunque esos gobiernos no sean miembros de la Organización.

22. En los primeros convenios, las enmiendas entraban en vigor tan solo después de haber sido aceptadas explícitamente por una determinada proporción de los Estados contratantes, por lo general dos tercios. Esto significaba que se necesitaban más aceptaciones para enmendar un convenio que las que habían sido necesarias en un principio para que entrase en vigor, especialmente cuando era muy grande el número de Estados partes en un convenio.

23. El requisito de la proporción daba lugar a grandes demoras en la entrada en vigor de las enmiendas por lo que para remediar la situación se arbitró en la O.M.I. un nuevo procedimiento de enmienda. Este procedimiento se utilizó primeramente en el convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, y fue repetido posteriormente en el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, los cuales incorporan un procedimiento que prevé la «aceptación tácita» de las enmiendas por los Estados. Es decir, que en lugar de disponer que la enmienda entrará en vigor una vez que haya sido explícitamente aceptada, por ejemplo, por dos tercios de las partes, el nuevo procedimiento dis-

ANEXO 3

PROGRESION DE UN PROBLEMA EN LA OMI

ORGANO	ACTIVIDAD	INTERVALO DE TIEMPO
MSC	Reconoce el problema y lo envía a uno de sus subcomités para estudio	6
S/C	Consideración del problema, se fija un programa y se solicitan contribuciones escritas	12
S/C	Consideración de contribuciones escritas, desarrollo de propuesta preliminar y circulación de la misma a los países miembros y a otros subcomités	12
S/C	Establecimiento de un grupo de trabajo para considerar todas las contribuciones y desarrollo del texto final de la propuesta	12
S/C	Examen de las contribuciones finales y preparación del texto a enviar al MSC	6
MSC	Aprobación del texto	12
MSC (Expandido)	Adopción del texto (si éste es una enmienda a un convenio técnico) .	60

pone que una enmienda entrará en vigor en un momento determinado a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de partes hayan formulado objeciones a la enmienda.

24. En el caso del convenio SOLAS 1974, toda enmienda a los anexos, que constituyen partes técnicas del convenio, «se considerará aceptada al término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a los gobiernos contratantes...», a menos que la enmienda sea recusada por más de un tercio de esos gobiernos, o de un número de gobiernos contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 % del tonelaje bruto mundial. El Comité de Seguridad Marítima puede modificar este período con un límite mínimo de un año.

VI PLENO - CONFERENCIAS

25. Como era de esperar, el procedimiento de «aceptación tácita» ha acelerado en gran medida el proceso de enmienda. Por ejemplo, las enmiendas de 1981 al SOLAS 1974 entraron en vigor el 1 de septiembre de 1984. En cambio, ninguna de las enmiendas adoptadas respecto del convenio SOLAS 1960 entre 1966 y 1973 recibieron el número suficiente de aceptaciones para cumplir los requisitos de entrada en vigor. El estado actual de los convenios de la O.M.I. queda reflejado en detalle en el anexo 2.

Implantación de los convenios

26. Por lo que se refiere a convenios técnicos importantes, es necesario que sean aceptados e implantados por un gran sector de la comunidad marítima. En consecuencia, es fundamental que, una vez en vigor, sean aplicables al mayor número de Estados marítimos posibles. En caso contrario, más que aclarar, crearían confusión en la práctica del transporte marítimo, ya que sus disposiciones no se aplicarían a una proporción importante del buque objeto del instrumento.

27. La aceptación de un convenio no entraña simplemente el depósito de un instrumento formal. La aceptación de un convenio por un gobierno exige a éste forzosa-mente la adopción de las medidas que prescribe el convenio. Con frecuencia, es necesario promulgar o modificar legislación nacional para aplicar las disposiciones del convenio; en algunos casos, puede ser necesario proporcionar instalaciones especiales; cabe la necesidad de designar a un cuerpo de inspectores, o de proporcionarles información adecuada, para cumplir funciones previstas en el convenio, y en todo caso debe darse aviso adecuado a los armadores de buques, constructores y otras partes interesadas a fin de que tengan en cuenta las disposiciones del convenio en sus actividades y planes futuros.

28. La adopción de convenios en la O.M.I., que son veinticuatro en la actualidad sin contar protocolos adicionales a esos convenios (ver anexo 2) lleva por lo general varios años (oscilando entre dos y diez) y adquieren vigencia, por término medio, a los cinco años de su adopción. Por otro lado, la adopción de enmiendas por parte del Comité de Seguridad Marítima lleva por término medio cinco años (ver anexo 3) y su entrada en vigor a partir de su adopción es variable pero en general alrededor de dos años y medio (ver anexo 4). La variación de tal entrada en vigor queda ilustrada en dos casos de enmiendas, propuestas a consecuencia de dos accidentes marítimos (ver anexo 5).

29. La implantación de los convenios de la O.M.I. corre a cargo de los gobiernos de las partes, ya que la Organización no tiene facultades a este respecto.

30. Las partes contratantes aplican las disposiciones de los convenios de la O.M.I. en la medida en que se re-

ANEXO 4

ILUSTRACION DEL PROCEDIMIENTO NORMAL DE ADOPCION TACITA DE ENMIENDAS A UN CONVENIO DE LA ORGANIZACION

ACTIVIDAD	INTERVALO DE TIEMPO
Las propuestas de enmiendas (aprobadas por el comité correspondiente) se circulan a los Gobiernos contratantes.	
Las propuestas de enmiendas se adoptan por al menos dos tercios de la partes y se circulan para notificación de objeciones.	6 meses
En ausencia de al menos un tercio de objeciones las enmiendas se consideran aceptadas por las partes	24 meses
Preparación de la legislación nacional previa a la entrada en vigor	6 meses
Total	36 meses

ANEXO 5

PROCEDIMIENTO FORMAL DE ENMIENDAS A CONVENIOS ENTRADA EN VIGOR EN DOS CASOS

PROCEDIMIENTOS	AMOCO CADIZ (3/78)	HERALD KOF FREE ENTERPRISE (3/87)
Adopción de Enmiendas por el Comité de Seguridad Marítima.	3 años y 8 meses	1 año y 1 mes (Período mínimo 1 año y 6 meses)
Entrada en vigor de las enmiendas para buques nuevos	6 años y 6 meses	2 años y 7 meses
Primera entrada en vigor para buques existentes	8 años y 6 meses	2 años y 7 meses
Entrada en vigor final para buques existentes	10 años y 6 meses	5 años y 7 meses

VI PLENO - CONFERENCIAS

fieran a sus propios buques y también establecen las sanciones por infracción de las mismas, cuando sea el caso. Pueden tener también ciertas facultades limitadas respecto de los buques de otros gobiernos.

31. En los convenios técnicos de la O.M.I. se exige llevar a bordo de los buques determinados certificados que demuestre que esos buques han sido objeto de inspección y que cumplen las normas exigidas. Normalmente, esos certificados son aceptados por las autoridades de otros Estados como prueba de que el buque de que se trate cumple la norma exigida, pero en algunos casos pueden adoptarse otras medidas.

32. Por ejemplo, el convenio SOLAS 1974 dispone que «el inspector que realice la visita tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no salga de puerto hasta que pueda hacerse a la mar sin peligro para el pasaje ni la tripulación». Esta intervención tendrá lugar cuando «haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado». Naturalmente, una inspección de esta naturaleza tendría lugar dentro de la jurisdicción del Estado rector del puerto. Pero cuando ocurre una infracción en aguas internacionales la responsabilidad de imponer una sanción corresponde al Estado de abanderamiento.

33. Ahora bien, en el caso de que ocurra una infracción dentro de la jurisdicción de otro Estado, ese Estado podrá, o bien incoar procedimientos de conformidad con su propia legislación o bien proporcionar detalles de la infracción al Estado de abanderamiento con el fin de que este último pueda adoptar las medidas apropiadas.

34. En virtud de lo dispuesto en el convenio internacional relativo a la intervención en alta mar, 1969, los Estados contratantes están facultados para tomar medidas contra buques de otros países que hayan participado en un suceso o hayan sido dañados en alta mar si existe grave riesgo de contaminación por hidrocarburos a consecuencia de ello.

35. La forma en que pueden utilizarse esas facultades está muy claramente definida y en la mayoría de los convenios el Estado de abanderamiento es el que tiene la responsabilidad primordial de aplicar los convenios en lo que se refiere a sus propios buques y su personal.

36. Como se puede apreciar la Organización tiene a su cargo un gran número de convenios ratificados (estableciendo un orden jurídico a nivel internacional) que lo que ahora necesitan es su implantación y puesta en práctica cabal por los gobiernos partes.

37. La única notable excepción, como todos ustedes habrán notado, es una que afecta directamente a los intereses pesqueros del mundo. No existe ningún instru-

mento jurídico internacional, de cumplimiento obligatorio, que regule la seguridad de los buques pesqueros.

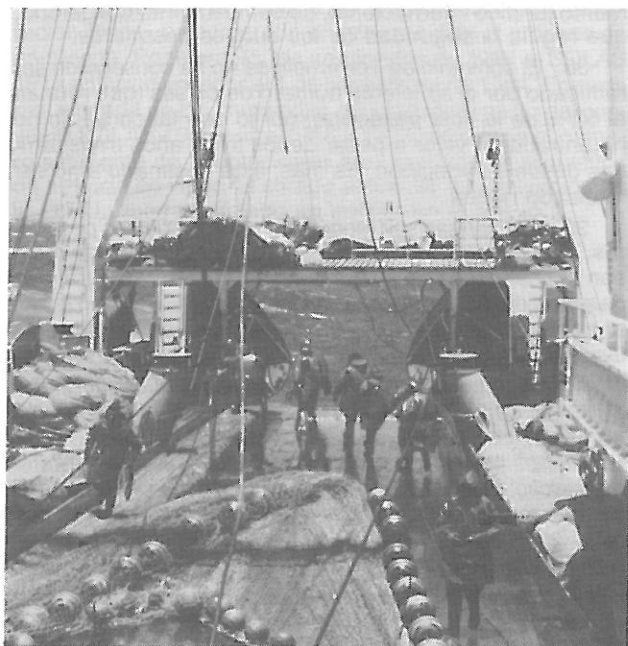
38. El convenio de Torremolinos no ha conseguido ser ratificado por el suficiente número de países (que reúnan el 50% de la flota pesquera), por lo que tal convenio no ha entrado en vigor a pesar de los trece años transcurridos desde su adopción. Es más, está destinado a no ser ratificado nunca.

39. Las causas son, según los grandes países pesqueros, muy sencillas. Los requisitos que impone el convenio son tan estrictos que su cumplimiento acarrearía grandes cambios de diseño y unos gastos de instalación en la flota pesquera (de más de 24 metros de eslora) totalmente insostenibles.

40. Consciente de estos problemas, el Comité de Seguridad Marítima decidió en 1986 estudiar la elaboración de un protocolo al convenio que esté más ajustado a las realidades prácticas de los buques pesqueros. Tal protocolo, absorbería al convenio matriz, y al no ser tan oneroso de cumplir, podría ser ratificado y puesto en vigor con relativa presteza.

41. Durante los cuatro últimos años, me ha cabido participar en el proceso de actualización del protocolo propuesto; la última actividad al respecto tuvo lugar en Torremolinos el pasado mes de octubre, cuando el grupo de trabajo del Subcomité de Estabilidad, líneas de carga y se-





guridad de buques pesqueros, con la participación de más de cincuenta delegados de 23 países y organizaciones internacionales elaboró los artículos y las provisiones generales del protocolo. Quisiera aprovechar la oportunidad para agradecer públicamente en nombre de la Organización al Sr. Director General de Marina Mercante primero por el generoso ofrecimiento de celebrar la reunión en el propio Torremolinos y segundo por la excelente cooperación a nivel de expertos, secretaría y organización de la reunión internacional en general que hizo de ella un gran éxito.

42. En pocas palabras, el protocolo lo que hará es, por un lado actualizar el texto del convenio de acuerdo con las innovaciones aprobadas y de uso general en los últimos años y por otro elevar los límites de aplicación (tomando esloras como base) de los distintos capítulos del convenio (ver anexo 6) con el fin de que los requisitos más estrictos afecten principalmente a buques de gran porte.

43. Se espera terminar el texto final del protocolo, en cuya elaboración están involucrados todos los subcomités de la Organización, durante 1992. Sería posible por tanto convocar una conferencia internacional hacia finales de 1992 o en 1993 (quizás en España para conservar el título)

lo) para adoptar el protocolo que sería de esperar entrara en vigor hacia 1996/97 para bien del sector. En este único instrumento estarían condensadas todas las prescripciones de seguridad marítima que afectarían al trabajo diario del pescador que hoy día están diseminadas, en varios grados, en múltiples convenios internacionales y recomendaciones voluntarias (ver anexo 7), y que en definitiva resultaría en buques pesqueros más seguros, en menores índices de accidentes y en un mejor ordenamiento del sector.

44. Señor presidente, señoras y señores, al terminar aquí mi intervención deseo renovar mi agradecimiento a los organizadores de este Pleno por convocarnos para considerar unos temas de indudable actualidad, importancia y trascendencia hoy y en el futuro. Estoy seguro de que estas deliberaciones serán interesantes y provechosas para todos.

Muchas gracias por su atención.

ANEXO 6

INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977

Artículos

Anexo	Reglas para la construcción y el equipo de los buques pesqueros.
Capítulo I	Disposiciones generales (Reglas 1-11)
Capítulo II	Construcción, integridad de estanqueidad y equipo (Reglas 12-26)
Capítulo III	Estabilidad y estado correspondiente de navegabilidad (Reglas 24-40)
Capítulo IV	Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente (Reglas 41-42) - Parte A - Generalidades - Parte B - Instalaciones de máquinas - Parte C - Instalaciones eléctricas - Parte D - Espacios de máquinas sin dotación permanente
Capítulo V	Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contraincendios (Reglas 63-105) - Parte A - Medidas de seguridad contra incendios en los buques de eslora igual o superior a 55 metros. - Parte B - Medidas de seguridad contra incendios en los buques de menos de 55 metros de eslora.
Capítulo VI	Protección de la tripulación
Capítulo VII	Dispositivos de salvamento

VI PLENO - CONFERENCIAS



- Capítulo VIII Consignas para casos de emergencia y llamadas y ejercicios periódicos (Reglas 125-127)
- Capítulo IX Radiotelegrafía y radiotelefonía (Reglas 128-146)
- Parte A - Ambito de aplicación y definiciones
- Parte B - Servicios de escucha
- Parte C - Prescripciones técnicas
- Parte D - Registros radioeléctricos
- Capítulo X Aparatos náuticos de a bordo (Reglas 147-154)
- Apéndice 1 - Certificados
- Apéndice 2 - Especificaciones de los dispositivos de salvamento

ANEXO 7

CODIGOS, DIRECTRICES Y RECOMENDACIONES DE LA OMI APLICABLES A BUQUES PESQUEROS

- Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros**
- Parte A: Directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones y tripulaciones (1968)
- Parte B: Prescripciones de seguridad e higiene para la construcción y el equipo de buques pesqueros (1974)
- Directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto,

la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños (1979)

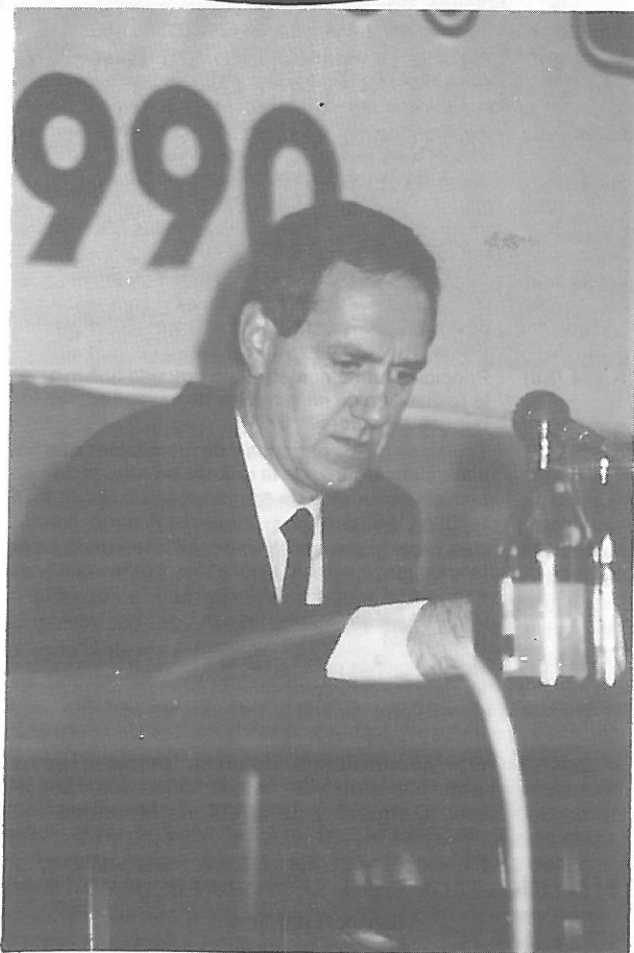
Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores (1981)

Resoluciones de la Asamblea

- A.52 (III) Estabilidad sin avería de los buques pesqueros (1963)
- A.88 (IV) Estabilidad sin avería de los buques pesqueros (1965)
- A.168 (ES/IV) Recomendaciones sobre estabilidad sin avería de los buques pesqueros (1968)
- A.176 (VI) Contaminación del mar (1969)
- A.207 (VII) Recomendación sobre un criterio de estabilidad simplificado y provisional para los pesqueros con cubierta de menos de 30 metros de eslora (1971)
- A.208 (VII) Recomendación sobre la construcción de pesqueros desde el punto de vista de la estabilidad del buque y de la seguridad de la tripulación (1971)
- A.267 (VIII) Código de prácticas acerca de la exactitud de la información sobre la estabilidad de los buques pesqueros (1973)
- A.269 (VIII) Recomendación a los patrones de buques pesqueros para mantener las condiciones marinerías de sus naves cuando éstas están expuestas a la formación de hielo (engelamiento) (1973)
- A.484 (XII) Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación en los buques pesqueros (1981)
- A.539 (13) Titulación de los patrones y de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros (1983)
- A.562 (14) Recomendación sobre un criterio de viento y balance intenso (criterio meteorológico) aplicable a la estabilidad sin avería de buques de pasaje y de buques de carga de eslora igual o superior a 24 metros (1985)
- A.569 (14) Prescripciones generales relativas al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del futuro sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (1985)
- A.576 (14) Normas aplicables a los patrones y oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora inferior a 24 metros que operen en aguas sin límites y en aguas limitadas.
- A.622 (15) Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de máquinas en buques pesqueros (1987)
- A.623 (15) Requisitos mínimos aplicables a la titulación de maquinistas navales jefes y maquinistas navales primeros de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 750 kW (1987)

VI PLENO - CONFERENCIAS

LAS ENSEÑANZAS PESQUERAS Y EL MERCADO DE TRABAJO



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

La entrada en vigor, a partir del 1 de enero de 1993, del Mercado Único Europeo va a tener un impacto importante en el mundo de la pesca. Pensamos que los cambios no se producirán radicalmente, pero sin duda va a haber una transformación de la sociedad europea, ya que se provocarán cambios de mentalidades y de hábitos.

Las economías de escala fabricarán para un único mercado y no tendrán en cuenta los doce actualmente existentes. Crecerá el comercio y los intercambios dentro de la nueva Europa. Los costos de investigación podrán ser reducidos. La búsqueda de capitales para invertir tendrán un más amplio marco. La competitividad crecerá. Todo ello va a generar convulsiones importantes en el sector pesquero.

Sin pretender profundizar, nos encontraremos con unos principios básicos del mercado único europeo que van a afectar al mundo pesquero.

1. La libre circulación de capitales.

Cualquier inversionista europeo podrá establecer libremente su empresa dentro de la CEE. Esto podría implicar que armadores vascos o gallegos puedan adquirir o constituir empresas en Francia, Reino Unido o Irlanda y operar desde estos países en el mercado español.

2. Libertad de circulación de trabajadores.

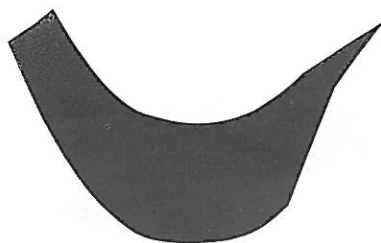
Dada la escasez de mano de obra cualificada que presentan países con tradición pesquera como Francia y Reino Unido, y teniendo en cuenta los distintos niveles salariales que existen en la actualidad se puede esperar un movimiento de trabajadores del mar hacia aquellos países con condiciones sociales más ventajosas, lo que generará a su vez desequilibrios del empleo en los países de origen de estos trabajadores.

3. Libertad de circulación de mercancías.

A la paulatina desaparición de los derechos arancelarios ya iniciada tras la adhesión en 1986, se unirán otras medidas que permitirán el acceso a mercados hasta ahora excesivamente protegidos; la unificación de los reglamentos sanitarios que rigen en los distintos Estados al objeto de agilizar el transporte de las mercancías perecederas y en general una supresión de los obstáculos burocráticos que impiden el normal desenvolvimiento del comercio de la pesca dentro de la CEE.

Coincidiendo en el tiempo con el mercado único europeo la Comunidad ha de tener resueltos para el 1 de enero de 1993 los reglamentos que regulen la nueva política común de pesca. El propio Reglamento 170/83 establece que para finales de 1991 la Comisión deberá elaborar un

VI PLENO - CONFERENCIAS



documento en el que se fijen las directrices de la política pesquera para diez años más, hasta el 2003. Se añade a esto que el Tratado de Adhesión de España a las Comunidades Europeas establece un período transitorio con fuertes limitaciones para nuestra pesca hasta el 1 de enero de 1996. Por ello nos encontramos en la actualidad en un momento importantísimo para nuestra pesca, pues de las decisiones que se adopten de aquí a enero del 93 va a depender la supervivencia de nuestra flota y como no decir el nivel de empleo de nuestros profesionales de la mar.

Habría que pedir a la Administración pesquera de Bruselas que las decisiones políticas que se adopten en el área de conservación y gestión de los recursos sean como mínimo comunes para toda la flota de la CEE y que no se nos discrimine mediante un sistema de licencias, restricción de modalidades de artes de pesca a emplear, existencia de zonas vedadas (el box irlandés), la limitación de especies a capturar (de las 22 especies sujetas a TAC en aguas de la CEE, únicamente tenemos cuota en siete, y en algunas de ellas puramente testimonial).

Resumiendo, diríamos que del mismo modo que nuestras fronteras se han abierto a las importaciones de pescado procedente de otros Estados comunitarios, se eliminen las barreras discriminatorias que impiden que nuestra flota pueda operar en aguas de la CEE en idénticas condiciones a cómo lo hacen los franceses, británicos o daneses.

Las estadísticas que disponemos nos indican que el número de trabajadores en el mundo de la pesca de los países desarrollados disminuye salvo raras excepciones coyunturales y podemos suponer que también ocurrirá en España. No olvidemos que un empleo en la mar genera entre 3 y 5 empleos en tierra, ya que el sector pesquero está íntimamente ligado a los astilleros, talleres de reparación, avituallamiento de pertrechos (combustible, equipos de navegación y detección de pesca, seguridad marítima, empresas de transformación, transporte, comercialización, etc.).

EVOLUCION DEL CENSO DE LOS PERCANCES EN LOS ESTADOS DE LA OCDE (1966-1987) (Miles)

	1966	1987	% VARIACION
Japón	500	418	-16
Estados Unidos	128,2	252	97
España	100	105,1	5
Canadá	81	85	5
Italia	115,2	55	-52



Portugal	54	40	-26
Noruega	51,3	29,9	-42
Francia	42,3	29,9	-29
Reino Unido	25,8	21,5	-17
Dinamarca	17	9	-47
Irlanda	5,5	7	27
Holanda	5,2	4,5	-13
Alemania	9,7	3	-69
Bélgica	1,9	1,3	-32

TOTALES 1.137,1 1.061,2 - 7

Un informe del Centro de Estudios de Acción Social Marítima francés dice: «La evolución del empleo en la pesca comunitaria y las perspectivas para los próximos años, con la reducción del tonejale previsto por el Plan de Orientación Plurianual, obligarán a adoptar medidas sociales que han de acompañar a la política pesquera de la CEE».

En este contexto, ¿qué puede hacer la formación en el área marítimo-pesquera para mejorar las condiciones de vida y de acceso al trabajo de los hombres de la pesca?

José Manuel Montero Llerandi, en su trabajo «Gentes del mar» nos aporta el grado de instrucción de los trabajadores del sector pesquero y de la Marina Mercante.

GRADO DE INSTRUCCION DE LA POBLACION EMPLEADA EN EL SECTOR PESQUERO (En porcentajes)

GRADO DE INSTRUCCION	1972	1984
Ninguno (no sabe leer ni escribir)...	10	10
Primarios (sabe leer y escribir)	68	56

VI PLENO - CONFERENCIAS



Secundarios (bachiller)	4	4
Escuela náutico-pesquera	10	26
Otras escuelas de FP	6	4
Otros	2	—
TOTAL (%)	100	100

GRADO DE INSTRUCCION DE LA POBLACION EMPLEADA EN LA MARINA MERCANTE (En porcentajes)

GRADO DE INSTRUCCION	1972	1980
Ninguno (no sabe leer ni escribir) ...	4	8,5
Primarios (sabe leer y escribir)	51	46
Secundarios (bachiller)	7,5	4,5
Escuela náutico-pesquera y otras es- cuelas de FP	15	11,5
Otros	21,5	29,5
NS/NC	1	—
TOTAL (%)	100	100

A la vista de estos datos claramente se deduce que queda por hacer una gran labor de formación en el mundo marítimo.

Un aspecto previo que en ocasiones da lugar a agrias polémicas es el siguiente:

¿La formación del pescador ha de estar dirigida únicamente a su capacitación para el trabajo que ha de desarrollar a bordo, o habrá de ser más amplia? Es decir, que le permita en un futuro, bien por razones personales o de mercado de trabajo, realizar su actividad en empleos conexos con la pesca, como puede ser la transformación

o comercialización de productos del mar.

Es un hecho evidente que el consumo de pescado per cápita en España, 30 kgs./persona/año, es el segundo en la CEE después de Portugal (35 kgs./persona/año); asimismo, la cobertura de ese consumo con pesca de la propia flota disminuye rápidamente.

	Tn. TOTALES	COBERTURA PESCA PROPIA
1986	1.143.678	89,5 %
1987	1.388.919	75,1 %
1988	1.496.072	68,3 %

	CONSUMO PER CAPITA/AÑO EN KGS.	PROPORCION DEL MISMO CONSUMIDA EN FRESCO
Islandia	88	
Japón	74	
Noruega	46	
España	30	75 %
Dinamarca ...	15	25 %
Francia	15	33 %
Alemania	13	14 %
Media mundial.	12	20 %

Lo que nos indica que las importaciones de pescado fresco continuarán en aumento. Todo ello nos lleva a pensar que va a ser imprescindible la creación de más estructuras para la formación de pescadores en las áreas de transformación y comercialización de los productos del mar. No podemos olvidar que la rentabilidad del sector extractivo pesquero depende cada vez más del tratamiento del pescado a bordo, la transformación que se haga en tierra y de su comercialización.

Como hemos indicado las perspectivas de empleo en el sector extractivo para los próximos años son negativas, sin embargo presentan mejores posibilidades la distribución, la transformación y el sector comercial.

Si repasamos someramente la situación de la formación en esta área dentro de la CEE observamos que, en Bélgica y Alemania la formación de los trabajadores se realiza en las propias empresas sin que exista una línea específica en el sistema educativo. La situación en España es similar salvo dos proyectos que se están elaborando en Vigo y en Pasajes. La Comunidad Autónoma de Galicia, con la colaboración de la industria local, tiene prevista una formación que pueda finalizar en un título de técnico superior en «Transformación/Conservación de Productos de la Pesca». Por su parte el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes tiene en fase de realización un

VI PLENO - CONFERENCIAS

curso de formación continuada sobre «Manipulación, conservación y transformación del pescado».

En Dinamarca la transformación y comercialización de productos de la pesca es de gran importancia, existen 450 empresas que generan 11.000 empleos directos (el sector extractivo es de 9.000 pescadores). Sus productos compiten con éxito en toda Europa. La formación a nivel de obrero se realiza en alternancia con el trabajo en las empresas en cursos de 2 ó 3 semanas de duración. Desde 1982 existe una escuela técnica en Esbjerg que forma en dos años a técnicos y cuadros medios, otorgando el título de tecnólogo de la pesca, que permite a sus poseedores trabajar en distintos campos como la captura, transformación o comercio. Se nos ha informado que las primeras promociones se han colocado fácilmente en la industria. En cuanto a formación superior la Universidad de Aalborg imparte un título de ingeniero de pesca, que forma para la investigación y la industria. Para finalizar el laboratorio tecnológico de Hirtshals investiga en las áreas del tratamiento y transformación de los productos, desde la captura al consumo, y a la vez imparte cursos de formación para los cuadros de los buques de pesca y empresas transformadoras.

En Francia existen 900 empresas que generan más de 20.000 empleos directos, en las áreas de comercialización, transformación y distribución de productos del mar.

La formación básica, además de en la propia empresa, se realiza a través de organismos de la Administración. Se observa en la actualidad que existe una demanda de empleados especializados superior a la oferta, sobre todo en el sector de la distribución final. Las escuelas de pesca, cámaras de comercio y otros organismos imparten numerosos cursillos de formación:

- Empleado de Lonja.
- Vendedor de Pescado.
- Fileteador.
- Preparador de Productos del Mar.

En el segundo nivel de formación (equivalente a nivel 4 CEE) existen cursos de técnicos en acuicultura y técnicos de comercialización. En la Escuela Nacional de Comercialización de los Productos del Mar de Lorient se prevé ampliar el cuadro de titulaciones.

En la formación superior las Escuelas de Nantes, Lorient y Ruan forman técnicos superiores para las industrias agroalimentarias.

En el Reino Unido en el nivel básico la formación se realiza en alternancia entre la empresa y la escuela durante dos años, donde el joven adquiere una cualificación de fileteador, para identificar los pescados, o mantener o reparar máquinas. La Escuela de Hall imparte cursos muy



prestigiosos en transformación y comercialización de productos de la pesca.

Podemos afirmar que en pocos años se van a producir profundas modificaciones en este sector y los elementos dominantes van a ser la mejora de la calidad de los productos empleados y la agilización de los canales de distribución.

Volviendo a nuestro país, podemos decir que la mayor parte de las cualificaciones se adquieren dentro de la empresa. Y esto ha de cambiar con un gran esfuerzo de formación realizado por las distintas administraciones, ya que en caso contrario serán las empresas de otros países comunitarios quienes suministrarán nuestro mercado.

Existe dentro del mercado de trabajo una demanda de formación en áreas muy concretas:

—Conocimiento del producto y determinación de su calidad. Requiere, mediante cursos breves, la formación de los marineros a bordo de los buques y del personal básico que trabaja en las industrias de transformación.

—Formación para el mantenimiento de equipos de transformación y conservación (máquinas fileteadoras, cámaras frigoríficas, empaquetadoras, etc.).

—Formación en técnicas de distribución de productos. Se prevé en esta área una gran demanda de profesionales y la realidad actual es que no conocemos en ningún lugar del Estado que se den cursos específicos en esta materia.

A corto plazo habrá de tomarse una medida importante, que es la de abrir la formación marítima; me explicaré, en la actualidad la gran mayoría de los cursos que se imparten en los centros de formación pesquera vienen impuestos por su carácter obligatorio: títulos de patronos o mecánicos navales, cursos de seguridad, etc. Existen con-

VI PLENO - CONFERENCIAS



venios internacionales que obligan a los Estados signatarios a exigir unos conocimientos mínimos para el manejo de las embarcaciones. Pensamos que es el momento en que debe existir una adhesión voluntaria de las personas interesadas en adquirir niveles de formación en las áreas conexas con la pesca.

Otro aspecto importante que se observa en todos los países de Europa y que en España parece circular en dirección opuesta es el de la concentración de los medios de formación. El aumento de los costes, dado lo complejo del material a utilizar (simuladores), ha llevado a muchos países a concentrar la formación en un menor número de escuelas (Francia, Reino Unido, Dinamarca, Países Bajos); ello posibilita que la formación puede seguir el avance vertiginoso de los medios que van dotados los buques de pesca; presenta por el contrario difíciles problemas políticos, incluso sociales, a la hora de clausurar determinados centros. Consideramos que la concentración de los grandes medios no está reñida con la formación en los primeros niveles en el propio puesto, que podría hacerse en base a unidades móviles como ya lo ha experimentado con éxito el Reino Unido.

Asimismo, a la hora de introducir esta formación no obligatoria habrá que pensar en variar los esquemas actuales de los propios formadores. Quiero decir con esto que el formador o profesor, como queramos llamarlo, habrá de ajustarse al menos en lo que al pescador artesanal se refiere, a sus horarios libres (habitualmente a partir de las seis de la tarde), y evitar en su labor disquisiciones teóricas que no sirven a la hora de adiestrar a un profesional para que mejore en su trabajo habitual.

Puedo añadir que en este momento no encuentro ningún sistema de formación «ideal» que pueda servir de referencia, sino más bien es el conjunto de todos ellos el que analizado y adoptando las experiencias con mayor éxito quienes nos darían las pautas para el diseño de las nuevas formaciones.

Debemos ser conscientes que en un futuro próximo el número de tripulantes por barco va a ser menos que el actual; los avances técnicos y la disminución de la mano de obra que acuda al mundo de la pesca serán factores determinantes. Habrá que dar un fuerte impulso a la formación de todos los tripulantes del buque de pesca, de modo que la labor de cada uno de ellos a bordo tenga un contenido técnico concreto. Se les presenta así un importante reto a los centros de formación que si no son capaces de asumirlos otros lo harán por ellos. Habremos de ir alternando cursos de carácter obligatorio y otros voluntarios y que la formación pueda conectar con un reciclaje en otras actividades como: marketing de productos pesqueros, transformación y comercialización, servicios de puertos, etc.

No puedo finalizar esta charla sin referirme a un problema actual y que lleva muchos años enquistado en la actividad de la flota artesanal o de bajura:

La reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras contempla distintos niveles de formación, su adecuación a las nuevas técnicas de navegación, detección de pesca y manejo de los equipos de los buques, asimismo su concordancia con las normas emanadas de convenios internacionales suscritos por el Estado... pero ¿qué hacemos con todos los patrones y mecánicos de embarcaciones de pequeño porte que, ejerciendo su profesión de hecho, no disponen de la titulación exigida por la normativa estatal? Tengo la impresión que en la flota artesanal no existe capacidad económica suficiente para poder contratar titulados ajenos a la explotación, ya que en general el Patrón, el Mecánico e incluso marineros son simultáneamente «armadores» y el buque es su único medio de sustento. Matizo aún más, me refiero a hombres con más de 45 años y 15 de ejercicio profesional como mínimo, sin capacidad intelectual para asimilar en su totalidad los nuevos programas.

¿Qué hacer? ¿Mantener la situación de hecho? ¿Amarrar los barcos cuyos mandos no dispongan del título adecuado? ¿Crear unos cursos restringidos que una vez superados por estos hombres les permita seguir legalmente en la situación que de hecho ostentan?

La solución no es fácil, ni en una única dirección, pero pienso que todo esfuerzo formativo en este colectivo que ha pasado su vida en la mar tendrá su reflejo inmediato en las condiciones de vida a bordo de los buques de pesca y en su capacidad extractiva.

Nada más. Muchas gracias.

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA Y LA POLITICA SOCIAL PARA EL SECTOR MARITIMO-PESQUERO



Por el Ilmo. Sr. D. JESUS MUELA MEGINO
Director General del Instituto Social de la Marina

Mis primeras palabras han de estar inequívocamente orientadas a trasladar a todos ustedes un doble sentimiento: de agradecimiento y de felicitación. De agradecimiento, por cuanto se me brinda la oportunidad de reflexionar en voz alta sobre el modelo de protección social que desde el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se viene configurando para todos los ciudadanos españoles en general y para quienes integran el sector marítimo pesquero en particular. Y de felicitación, muy especial, a la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, que en este su VI Plenario se ha trazado, como objetivo, no sólo el debate en profundidad de temas relativos a las inquietudes profesionales de sus afiliados, sino que en un claro ejemplo de servicio y solidaridad han pretendido, y sin duda, conseguido, establecer un foro adecuado de comunicación entre los distintos estamentos que representan intereses sectoriales. Resulta verdaderamente gratificante comprobar cómo gracias al esfuerzo común de todos cuantos desde cualquier parcela de actividad trabajamos para este colectivo, los temas objeto de preocupación van saliendo a la luz y son conocidos por la sociedad en su conjunto, presupuesto indispensable para buscar y encontrar soluciones a los problemas que le aquejan.

Y es que la experiencia viene a demostrarnos que no se puede pretender que el principio de solidaridad cause efectos benéficos sobre el sector, si no es a través de un debate en profundidad que ponga de manifiesto toda su problemática. En este sentido, la reflexión profunda, cuidada y científica acerca de las condiciones sociales del trabajador del mar y del trabajo en la mar debe ser la primera de las tareas de quien asume la responsabilidad de diseñar, ejecutar o ser partícipe de una actuación social para este colectivo. Reafirmo pues, mi convicción de que únicamente a través de una actuación coordinada de todas las instancias que operan sobre el medio, es posible que el colectivo marítimo pesquero trascienda socialmente a otros ámbitos laborales y sociales, propiciando la inevitable revisión de sus sistemas de actividad y abriendo frentes de transformación social.

En una sociedad como la actual en la que las demandas sociales tienen componentes nuevos que precisan respuestas ajustadas a la realidad cambiante, resulta evidente, sin que ello suponga renuncia al ejercicio y desarrollo de las tareas que cada uno tiene encomendadas, que el esfuerzo común introduce factores de dinamización en la actividad sectorial, que resulta determinante en el cambio social operado. La presencia en este plenario de la Administración central, la autonómica y la representación profesional, no hace otra cosa que evidenciar algo en lo que felizmente estamos todos de acuerdo, esto es, que el esfuerzo solidario, la racionalidad administrativa y la coordinación de actuaciones devienen en prácticas de compor-

VI PLENO - CONFERENCIAS

tamiento obligadas, cuando se habla de favorecer las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar.

Por todo ello, insisto, mi agradecimiento y mi felicitación.

Dicho lo anterior paso sin más, a desarrollar el núcleo central de mi intervención referida al Instituto Social de la Marina y la política social para el sector marítimo pesquero. El tema, desde la responsabilidad que detento al frente de esa Institución, es de una compleja y vasta intensidad, por lo que procuraré ceñirme a los aspectos más importantes, a aquellos que definen y configuran los contornos del marco proteccional.

Precisamente creo que el momento actual es más que adecuado para reflexionar sobre el modelo de protección social y para afirmar, sin triunfalismo, pero también sin tibieza, que se trata de un modelo absolutamente configurado en su líneas fundamentales, sin que ello represente renuncia, en absoluto a mantener una intensa y continua línea de trabajo y en todos los ámbitos de actividad. Si algo ha de tener siempre presente el gestor es que los objetivos de protección son permanentemente revisables, en cuanto que una vez alcanzados darán lugar a nuevas metas en cuanto a su necesidad de actualización al variar las circunstancias sociales o económicas en las que fueron propuestos. Pero efectuada esta aclaración, posiblemente innecesaria por su obviedad, resulta obligado retornar a la afirmación acerca de la configuración definitiva del modelo proteccional y desarrollarla, siquiera brevemente.

Hace relativamente pocos años —primera mitad de la década de los ochenta— se cernían negros nubarrones sobre el futuro de la Seguridad Social. O por mejor decir, estaba asentado en la opinión general, el convencimiento de que no había futuro para el sistema o de que éste era muy oscuro. Se hablaba incluso de quiebra y voces interesadas derivaban hacia otros derroteros cualquier solución para resolver las expectativas de los ciudadanos en orden a asegurarles una carrera de seguro.

¿Qué ha pasado desde entonces, para que hoy podamos hablar con toda legitimidad, de un sistema consolidado?

La respuesta, evidentemente, dista mucho de ser sencilla. Antes al contrario, resulta muy compleja, porque a pesar del corto lapso de tiempo transcurrido, las medidas adoptadas han sido de suma trascendencia con el componente añadido de afectar a toda la población. Lo que sí puede afirmarse con rotundidad es que, alcanzar esta meta, se sonfiguró desde el primer momento, como uno de los objetivos del Gobierno socialista, y ello ha sido posible sin duda, al conjugarse en el proceso dos componentes ideológicos irrenunciables: el progreso y la solidaridad.

La Ley de Reforma de la Estructura y Reordenación



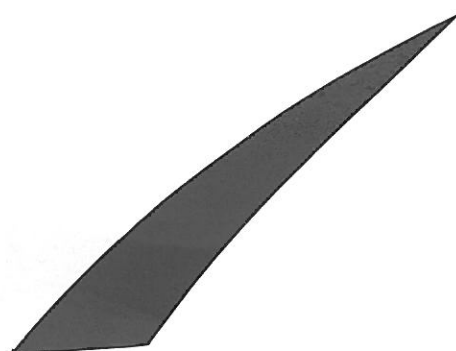
de la Acción Protectora del Sistema de Seguridad Social del año 1985, puede considerarse el primer hito decisivo de este modelo que describo. A pesar de los comentarios de todo tipo que suscitó, hoy es opinión generalizada, que sirvió fundamentalmente para consolidar, dar estabilidad y perfeccionar la modalidad contributiva o profesional de la protección, como paso previo al objetivo final de su universalización. Esta Ley, además sentó las bases para el afianzamiento financiero del sistema al tiempo que daba un fuerte impulso a los subsidios de carácter asistencial.

Por otra parte, y sólo por citar lo que en mi opinión constituyen los hitos fundamentales de este proceso de consolidación del Sistema de Seguridad Social, destacaré dos medidas de singular transcendencia que han posibilitado, de una parte, modificar la estructura financiera de la Seguridad Social y de otra, aproximar las bases de cotización a los salarios reales.

La nueva estructura de financiación, establecida en la Ley de Presupuestos Generales para 1989, consiste fundamentalmente en que, desde ese año las prestaciones contributivas se financian con las cotizaciones de trabajadores y empresarios y las no contributivas a través de los impuestos. Estos a su vez sirven asimismo para financiar la mayor parte de los gastos de asistencia sanitaria y los complementos al mínimo de las pensiones.

En cuanto a la aproximación de las bases de cotización favorece, sin duda, a los trabajadores en su protección respecto a los trabajadores del mar— la igualación de las bases máximas de determinados grupos de cotización favorece, sin duda, a los trabajadores en su protección futura y a las pequeñas y medianas empresas al hacer más equitativa la cotización.

VI PLENO - CONFERENCIAS



Y el último paso, la medida que permite asegurar el cierre del arco protector, es la ley por la que se establecen en la Seguridad Social prestaciones no contributivas. Esta norma —en su última fase de tramitación parlamentaria— va a representar la extensión a todos los ciudadanos españoles de la Seguridad Social, tanto si han cotizado como si no lo han hecho, bien por no haber tenido acceso al mercado de trabajo o por no cumplir los períodos de carencia exigible para causar derechos a pensión. Ello va a significar que, cuando la norma entre en vigor, no quedará en nuestro país ninguna persona mayor de 65 años o incapacitada que, careciendo de recursos, no tenga pensión.

Todo ello, insisto configura un sistema de protección social *universalizado, estable y solidario*, y con un importante futuro por delante para seguir mejorando, siempre sobre la base de la racionalidad y la eficiencia en la utilización de los recursos.

Esta introducción, probablemente extensa, por más que haya intentado aplicarme en la brevedad y el resumen, era de todo punto necesaria para iniciarnos en la exposición del modelo proteccional diseñado desde el Sistema de Seguridad Social para los trabajadores del mar. Y es que, en la línea de dinamismo activo con que los poderes públicos deben atender a las distintas situaciones puntuales que en la sociedad se producen, no creo que exista duda alguna acerca de que la actividad marítimo-pesquera requiere unos esquemas de actuación de carácter específico, a fin de atender las singularidades sectoriales conforme a las demandas sociales planteadas.

El auditorio al que me dirijo tiene sobrado conocimiento de las características del trabajo a bordo, de su dureza, de su penosidad, de su peligrosidad, de los riesgos que comporta, etc. Ello me va a permitir no extenderme en consideraciones, conocedor de la experiencia personal y profesional que todos ustedes atesoran en esta materia. Ello no obstante nunca está de más establecer la relación de causalidad entre las circunstancias objetivas que presiden las actividades en el medio marítimo y la necesidad de articular un marco protector específico dirigido al conjunto de personas que desarrollan en él su actividad.

Ya he referido alguna de las características excepcionales que inciden en que esta actividad esté afectada por unas difíciles condiciones de vida y trabajo. Condiciones, por otra parte, que repercuten de forma directa y en ocasiones dramática sobre el trabajador y su entorno social y familiar, creando innumerables dificultades para el progreso de la colectividad, al tiempo que generan un cierto pesimismo social —fatalismo si se quiere— en el sector. Y aunque bien es cierto que progresar en la eliminación de la dureza que conlleva la actividad marítima resulta obli-

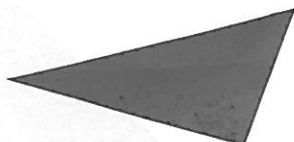
gado, no lo es menos que se trata de una actividad que siempre habrá de desarrollarse en un marco hostil, difícilmente previsible y extremadamente peligroso.

Todas estas razones por sí solas, vendrían a justificar el diseño de un marco jurídico-administrativo de carácter específico que adecuara a las características de la actividad marítima la oferta de prestaciones sociales que el Estado está obligado a proporcionar. Pero es que existen otra serie de datos, en cuyo análisis pormenorizado podemos entrar a continuación, que inciden singularmente en que la actividad marítimo pesquera se desarrolle en circunstancias cuanto menos, claramente diferenciadoras del trabajo en tierra. Me estoy refiriendo al aislamiento prolongado del entorno social y familiar, las elevadas tasas de siniestralidad, mortalidad y morbilidad en la población del sector, la escasa incardinación de estos trabajadores en procesos sociales integradores en su propia comunidad... y tantas y tantas otras de las que quienes me escuchan tienen sobrado conocimiento. No parece éste el momento y la ocasión de abundar con el detalle de datos estadísticos ilustrativos de lo que hasta ahora se ha dicho. No obstante, y por sólo hablar de los accidentes laborales en el medio puedo afirmarles que se trata del sector productivo donde los índices de siniestralidad arrojan porcentajes más alarmantes, por encima incluso de otras actividades, como la minería extractiva, o la construcción, donde el factor riesgo, es asimismo extremado.

Hay más razones, evidentemente, y a esta altura de mi intervención no sé si merece la pena insistir en ellas. Quizá sea oportuno recordar las características especiales del centro de trabajo en el medio marítimo. Para destacar una singularidad que lo diferencia claramente de cualquier trabajo en tierra, esto es, su *movilidad*. Ello implica, además, que el barco no sólo es lugar de prestación de la actividad laboral, sino que al propio tiempo es vehículo, lugar de descanso y espacio para el desarrollo de actividades recreativas y de ocio. Convendría reflexionar, asimismo, sobre la permanente exposición a condiciones climáticas variables, la realización de esfuerzos físicos extraordinarios, la alimentación repetitiva, la complejidad en la determinación de horarios de trabajo y descanso, etc.

Y si prescindimos del entorno estrictamente profesional del trabajador, escasamente gratificante y constitutivo, en el mejor de los casos, de un medio de subsistencia, ante la ausencia de otras alternativas, observamos que el actor encuentra no pocas dificultades para su desarrollo personal y familiar, y se ve afectado por una serie de particularidades claramente diferenciadoras del resto de la sociedad, lo que deriva en un importante desarraigo social, constitutivo, cuando menos, de dificultades añadidas en las relaciones humanas de la vida en común.

VI PLENO - CONFERENCIAS



En función de todo lo hasta ahora expuesto parece que ofrece pocas dudas que existen notorias y manifiestas diferencias entre el trabajo marítimo y la actividad en tierra, que estas diferencias, además conforman un entramado social y de relaciones laborales harto complejo, y que, en todo caso implican la exigencia de que por los poderes públicos se preste una atención diferenciada a este colectivo, inequívocamente orientada a dar respuesta a las continuas demandas sociales planteadas.

Ello no sólo es congruente con el modelo de protección social que al comienzo de esta intervención quedó descrito, sino que, además, es una exigencia de las instancias supranacionales, que cada vez en mayor medida destacan el carácter singular de la actividad marítima, abogando por el establecimiento de mecanismos protectores, tendentes a favorecer las mejores condiciones de vida y trabajo para los profesionales del medio. En este sentido, dos organizaciones dependientes de la Organización de las Naciones Unidas, la O.M.I. y la F.A.O., se han ocupado a través de distintas resoluciones sobre las condiciones técnicas de la navegación y la seguridad de la vida humana en la mar, sobre formación de las tripulaciones y sobre múltiples aspectos directamente conectados con las condiciones de vida de las comunidades marineras, y ello con el objeto de elevar los índices de calidad de las mismas a través de un mejoramiento socioeconómico y el incremento de la formación profesional especializada.

Por otra parte, y con independencia de que la política social comunitaria sea aplicable, obviamente a la gente del mar, no cabe desconocer que la C.E.E., tiene propuestas específicas en el área social marítima. Concretamente pretende el mantenimiento de los pabellones comunitarios en forma competitiva, por razones de estrategia, de economía y de empleo, el mejoramiento de las condiciones de trabajo en la marina mercante y pesca, etc.

Asimismo la Organización Internacional de Trabajo —quizá el organismo internacional que más esfuerzos ha venido desarrollando, desde su creación en la atención de la gente de mar— ha producido un considerable número de instrumentos desde su creación en 1919, de los cuales una cuarta parte aproximadamente, en forma de convenios y recomendaciones han estado orientadas específicamente a regular las condiciones de vida y trabajo de marineros y pescadores, lo que confirma la especial sensibilidad de la O.I.T. hacia las peculiaridades de las condiciones sociolaborales en que se desarrolla la actividad de este colectivo. Instrumentos, por otra parte, que España ha ratificado ampliamente. Ello es importante por cuanto permite conectar las orientaciones internacionales al derecho interno español, en la articulación de un sistema protector que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social dispensa a este colectivo, a través de un organismo especia-



lizado como es el Instituto Social de la Marina. Puede así comprobarse cómo gran parte de las competencias encomendadas a esta institución, debidamente recogidas en el R. D. 1414/81 de 3 de julio, encuentran referencia en aquellas cuestiones sobre cuya promoción y desarrollo, se ha venido reiteradamente pronunciando la O.I.T.

Descrito el marco objetivo en que se desarrolla la actividad marítima, establecida la relación de causalidad entre éste y la actuación de los poderes públicos y efectuada la referencia internacional, parece llegado el momento de analizar en profundidad los programas de trabajo que el Ministerio ha diseñado y puesto en ejecución para este colectivo, y que desde el Sistema de Seguridad Social gestiona el Instituto Social de la Marina.

El amplio abanico de actuaciones que la institución que dirige lleva a cabo, está directamente conectado, obvio es decirlo, a su, asimismo extenso, marco competencial. Y es lógico que sea así, en íntima congruencia con las singularidades de la actividad marítima y, en consecuencia, con el modelo de protección aplicable al colectivo. Dos son, en mi opinión, las notas diferenciadoras de este modelo proteccional: su carácter *específico* y su carácter *integral*. No sabría decir en este momento si la segunda es consecuencia de la primera, o se trata simplemente de las dos caras de una moneda. Insistir en la especificidad de este sector de actividad productiva, después de lo dicho hasta ahora, puede resultar ocioso. En todo caso el calificativo «específico» se ensambla con el sustantivo «modelo proteccional», en clara demostración de que la acción pública sólo es eficaz cuando, mediante la aplicación de criterios de racionalidad, eficacia y eficiencia, tiene capacidad para diferenciar entre lo genérico y lo específico, entre lo general y lo particular.

VI PLENO - CONFERENCIAS

El segundo calificativo de esta política social marítima es su carácter integrador. El término en este caso es coincidente con su acepción gramatical, es decir, se trata de un proceso que subsume en un conjunto la totalidad de sus elementos integrantes. Hoy en día no se puede hablar de fomento del empleo sin la obligada referencia a la formación ocupacional de jóvenes y adultos que han de servir al medio. No es imaginable pensar en una adecuada medicina asistencial, si se carecen de los mecanismos necesarios para que los niveles preventivos de salud alcancen cotas de óptimo deseable. No es posible tampoco pensar en el desarrollo profesional de los trabajadores de la mar, si no se estableciera cauces para canalizar actividades culturales recreativas o de ocio.

En definitiva, son dos los grandes bloques de actividad en los que el Instituto Social de la Marina enmarca su actuación; de una parte la gestión, administración y reconocimiento de las prestaciones que otorga el Régimen Especial de la Seguridad Social para los Trabajadores del Mar y de otra un conjunto de programas específicos orientados a velar por la problemática social del colectivo. A ambos me referiré a continuación.

Por lo que se refiere al primero de los aspectos destacados —gestión del R.E.M.— hay que apresurarse a señalar que el Instituto viene desarrollando unas líneas de trabajo armónicamente congruentes con las prescripciones del Plan de Acción de la Seguridad Social considerado éste como un importante instrumento planificador que permite relacionar los objetivos a perseguir en la protección con su traducción en fórmulas o mecanismos de gestión y con las previsiones financieras oportunas, al tiempo que establecer escenarios presupuestarios, a corto y medio plazo que sirvan de partida para la elaboración de programas que van a presupuestarse en cada ejercicio económico.

Ello ha representado en definitiva la puesta en marcha de diferentes mecanismos gestores presididos por los criterios de modernización, agilidad, transparencia, información y atención al ciudadano. En este sentido se ha incrementado notablemente el equipamiento informático de la entidad, acentuándose los niveles de coordinación con el sistema sin abandonar el desarrollo de aplicaciones propias. Se definió, en su momento, un programa de información al administrado en torno a tres pilares básicos; la Oficina Central de Información Administrativa, con sede en Madrid, Oficinas Provinciales de Información en las direcciones periféricas de un mayor volumen de gestión, y Unidades de Atención personalizada en todas las oficinas, locales y dependencias de la Institución. Debe tenerse en cuenta, a este respecto, el carácter auténticamente trascendente que para este colectivo tiene el aspecto informativo, si se toma en consideración el escaso tiempo del que dispone el profesional del mar, para acercarse a las ofici-



nas públicas a resolver sus asuntos. Ciertamente es que la atención personalizada ha caracterizado siempre a los profesionales del organismo, cierto es también que las Casas del Mar dispersas por todo el litoral favorecen esta actividad, pero con todo y ello creo oportuno resaltar el esfuerzo a nivel humano y material que el Instituto viene desplegando en orden a perfeccionar su estructura informativa.

En otro orden de cosas se ha procedido a la elaboración de un Manual de Procedimiento para cada tipo de prestación, con el objetivo de homogeneizar el método de trabajo, racionalizar la gestión y en definitiva perfeccionar el servicio. No pueden desconocerse tampoco los cursos de perfeccionamiento impartidos al personal encargado de llevar a cabo tareas de tramitación de expedientes, ni los programas establecidos para efectuar un seguimiento continuado de la gestión, lo que ha permitido prestar mayor atención hacia aquellas unidades donde la concentración de bolsas de expedientes ha sido mayor que la deseada.

Todas estas actuaciones han dado como resultado el alcanzar cotas de gestión realmente importantes que es preciso mantener o superar si ello es posible. En esta línea reflexiva puedo asegurar que se han cubierto los dos objetivos básicos a que la planificación comprometía; de un lado facilitar y agilizar al máximo el acceso a las prestaciones del sistema para quienes reúnen los requisitos exigidos y de otro acercar la Administración al ciudadano y mejorar los instrumentos de comunicación con la sociedad. En el primer caso estamos en disposición de asegurar, en lo que se refiere a legislación nacional, que nos encontramos en un momento en que puede garantizarse al ciudadano la no interrupción en la percepción de rentas al pasar de la situación de activos a pensionistas, es decir, que a la última mensualidad de salario, sigue, sin so-

VI PLENO - CONFERENCIAS

lución de continuidad, la primera mensualidad de pensión. Y finalmente, en la vertiente del acercamiento de la Administración al ciudadano, poco puedo ampliar a lo ya expuesto anteriormente, como no sea para expresar mi convencimiento de que el sector viene percibiendo la mayor calidad, agilidad, rigor y acercamiento del aparato administrativo. En todo caso y al margen de apreciaciones personales, se están estableciendo mecanismos que permiten disponer del conocimiento directo de la opinión de los interesados, fundamentalmente mediante la remisión de cuestionarios individuales de evaluación de la atención recibida, la realización de encuestas, la instalación de buzones de sugerencias, etc. Se trata, en definitiva, de implicar a todos los interesados en el desarrollo futuro del Sistema de Protección Social lo que sin duda redundaría en una mayor transparencia y eficacia de la actividad gestora.

Trasladar a todos ustedes las medidas de gestión en que venimos trabajando, no sólo escaparía al objeto de mi intervención sino que representaría, al propio tiempo, poner a prueba su generosidad y su paciencia, y nada más lejos de mi intención. Creo que las líneas fundamentales están trazadas, y si acaso detenerme brevemente en una medida que por su importancia y la inmediata entrada en funcionamiento, habrá sin duda de representar notables beneficios al colectivo. Me estoy refiriendo a la emisión individualizada de informes de la vida laboral, que tras algunos meses de trabajos internos, va a ser realidad a primeros de año, en algunas provincias, con una posterior y paulatina proyección al resto de España. Se trata, insisto, de una medida de suma transcendencia que va a permitir no sólo ofrecer a los ciudadanos información sobre toda su historia y situación en la Seguridad Social sino, fundamentalmente, acelerar el trámite de reconocimiento del derecho a la pensión de jubilación, mediante la anticipación de los datos relativos a períodos de alta y baja, tarea que, especialmente en este sector afectado por una gran movilidad, resulta actualmente laboriosa y de difícil búsqueda.

Finalizo el repaso al ámbito del Régimen Especial del Mar, con la referencia puntual a dos medidas sumamente trascendentes de protección que, sin perjuicio de lo ya dicho sobre la continua y permanente revisión de la realidad social, cierran un sólido marco protector del colectivo marítimo. No voy tampoco en esta ocasión a detenerme demasiado tiempo en su detalle, porque son del conocimiento general de todos ustedes, pero no quisiera dejar la oportunidad que amablemente se me brinda, para hacer alguna reflexión personal acerca del alcance y significado de las mismas.

Me refiero, en primer lugar, a la disposición adicional Sexta del R. D. 239/1990 de 23 de febrero que modifica

la determinación de las bases de cotización en la pesca «a la parte». Se trata de una medida importante porque al aproximar las bases de cotización a los salarios reales se consigue el objetivo básico de que las prestaciones actúen como renta de sustitución del promedio de los salarios recibidos y ello al margen de unificar el tratamiento de las bases ya sean por contingencias comunes o por accidentes de trabajo. En cualquier caso, me interesa recalcar aquí que el nuevo sistema no representa, en ninguna circunstancia, merma alguna del respeto a las particularidades existentes respecto de los coeficientes correctores de las bases de cotización, que se mantienen inalterados en atención a la especial configuración de la empresa y el trabajo en la pesca.

La segunda importante novedad legislativa es la modificación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación en el R.E.M., operada mediante la Disposición Adicional Octava del R. D. 863/1990 de 6 de julio. La entrada en vigor de esta norma ha representado un incremento de los coeficientes hasta ahora vigentes, ampliándose, por lo tanto, la bonificación de la edad para causar la pensión de jubilación. Se posibilita con ella anticipar esta prestación a edad inferior a la que anteriormente pudiera corresponder, con una novedad importante consistente en que, a partir de ahora, todo el colectivo embarcado queda amparado por este beneficio, incluso los trabajadores por cuenta ajena que prestan servicio en embarcaciones de menos de diez toneladas de registro bruto.

Finalmente, es importante destacar el decidido propósito de llevar a cabo la extensión de la protección por desempleo a la totalidad del colectivo, salvando así, la actual excepción que afecta precisamente a este grupo de trabajadores que faenan por cuenta ajena en embarcaciones entre 0 y 10 T.R.B. En este sentido es de destacar la extensión operada mediante el R. D. Ley 3/89 de 31 de marzo, de medidas adicionales de carácter social, que amplió la cobertura para aquellos trabajadores por cuenta ajena que faenan en embarcaciones entre 10 y 20 T.R.B.

Quedaría incompleto el análisis de la gestión del Régimen Especial de Seguridad Social para los Trabajadores del Mar, sin la obligada referencia al aspecto sanitario. Obviamente me estoy refiriendo a la asistencia sanitaria en tierra, integrada en el modelo público de salud establecido por Ley 14/1986 General de Sanidad. A la otra vertiente sanitaria, que se presta a bordo y en el extranjero, me referiré en otro lugar de la intervención.

Como es conocido la Ley General de Sanidad tiene una indiscutible incidencia en toda la sanidad pública, y consecuentemente en la prestada por el Sistema de Seguridad Social a los trabajadores del mar.

Esta ley, que hace efectivo el derecho de todos los ciu-

VI PLENO - CONFERENCIAS



dadanos a la protección de la salud, reconocido en los arts. 48 y 49 de la Constitución, basa la reforma en la creación del Sistema Nacional de Salud, como conjunto de los Servicios Públicos Sanitarios, integrada por todos los centros, servicios y establecimientos de las distintas administraciones públicas, bajo la dirección y coordinación del Estado.

El modelo organizativo de concentración de servicios tiene como estructura fundamental las áreas de salud, constituidas en una demarcación territorial determinada y organizada bajo una concepción integral de la salud, de manera que sea posible ofrecer desde todas ellas las prestaciones propias del Sistema Sanitario; esto es, la promoción de la salud, la prevención de la enfermedad, la curación, la rehabilitación y la reinserción social.

Obviamente el tránsito progresivo hacia el nuevo modelo ha podido producir algún pequeño desajuste en la atención prestada hasta ahora por el Instituto Social de la Marina. Desajustes que, en todo caso, se han podido soslayar, en el entendimiento de que el objetivo prioritario se centra en un mejor servicio al sector.

Así pues, los criterios que vienen inspirando la actuación institucional en este terreno están presididos por la necesidad de proseguir la coordinación con el Instituto Nacional de la Salud, conforme a las directrices establecidas en una circular conjunta de 1984, y acrecentar, asimismo, los niveles de coordinación con las comunidades autónomas que han recibido las transferencias del Insalud, y todo ello sin merma de la calidad en la prestación del servicio que el sistema está obligado a proporcionar.

Doy con ello por finalizado el repaso a la actividad del Instituto Social de la Marina, en su aspecto de ente gestor de seguridad social para los trabajadores del mar. Repaso breve, sumario quizá, pero que, en todo caso, espero haya servido para un mejor conocimiento de cuáles son las líneas de trabajo con las que se pretende dar respuesta a las crecientes demandas sectoriales en la materia.

El segundo bloque competencial de la entidad está integrado por una serie de programas específicos, orientados a atender las demandas sociales que este colectivo demanda en el ejercicio de su actividad.

El primero de ellos es el de *Sanidad Marítima* que nació bajo la consideración global de que las especiales características de la actividad a bordo requiere la adopción de un conjunto de medidas preventivas y correctoras que contemplan acciones en dirección no sólo a los aspectos sanitarios, sino también a la resolución de otros conflictos sociales. Articular, pues, un modelo práctico de salud ocupacional, que de forma integral y planificada oferte y acerque los medios asistenciales y sanitarios demandados por el sector, se constituyó desde el primer momento, en el objetivo global y prioritario a conseguir con la plasmación práctica de este programa de sanidad marítima.

El contenido de un programa de salud a bordo se asienta así, sobre dos pilares básicos de actuación bien diferenciados a la par que interrelacionados: el nivel primario o *preventivo* y el nivel *asistencial*.

Garantizar la eficacia de un programa de salud, pasa necesariamente por la introducción de un completo bloque de acciones y mecanismos preventivos que aseguren, de un lado, las mejores condiciones psico-físicas del colectivo a quien se dirigen, posibilitando al mismo tiempo la detección de procesos patológicos específicos; de otro, una adecuada concienciación sobre la importancia de su salud, que conlleve un mínimo indispensable de conocimientos de formación sanitaria; y, por último, un importante aporte de datos, ordenados y clasificados por medios modernos, sobre los antecedentes clínicos de la población estudiada, de tal modo que el banco de datos así obtenido sea el punto de partida que proporcione los elementos necesarios para el conocimiento del estado de salud del trabajador, la evolución de aquél, el soporte previo a la eventualidad de un posterior proceso patológico y la información precisa para un estudio científico de campo que permita profundizar en las causas de las enfermedades de mayor incidencia en el grupo de población tratado.

Tres son las acciones básicas del programa en su nivel preventivo, concretadas en:

- 1.º Los reconocimientos médicos previos al embarque.
- 2.º La formación sanitaria, y
- 3.º La publicación y distribución de la Guía Sanitaria

VI PLENO - CONFERENCIAS

a bordo, y los botiquines reglamentarios.

Siguiendo las directrices de los convenios de la Organización Internacional de Trabajo (O.T.I.) en este punto, *los reconocimientos médicos previos al embarque*, bajo los principios de diversidad en función profesional, periodicidad, continuidad y gratuidad, deben garantizar que el trabajador no padezca enfermedad alguna que pueda agravarse con el servicio en la mar, que lo incapacite para dicho servicio o que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo. La solvencia en su práctica debe permitir el diagnóstico precoz en los procesos patológicos, la obtención de información médica genérica que posibilite la realización de estudios epidemiológicos, la específica para el acertado tratamiento de los procesos individualizados y, por fin, el reconocimiento de las situaciones de inadaptación hombre-trabajo.

Estos reconocimientos se practican en los centros de sanidad marítima que el Instituto Social de la Marina tiene instalados en los puertos nacionales de mayor censo de población marinera y de especial incidencia de flota (31 en la actualidad). Los centros, atendidos por profesionales especializados están dotados con terminales informáticas conectadas con el banco de datos ubicado en los servicios centrales, a través de las cuales se introduce la información de las historias unificadas de reconocimientos médicos para su ulterior tratamiento y explotación informática. En el año 1989 se realizaron un total aproximado de 65.000 reconocimientos.

La *formación sanitaria* se desarrolla en dos niveles. Un primer nivel dirigido a las comunidades de la gente del mar, actuando sobre el núcleo familiar y social, y un segundo nivel que potencia la formación y especialización de los profesionales que ejercen las distintas parcelas de actividad sanitaria en los buques.

Por último, se ha enfatizado en este nivel preventivo en la necesidad de que los buques estén adecuadamente dotados con los botiquines reglamentarios y a disposición de todos sus tripulantes la «Guía Sanitaria a Bordo», documento básico y fundamental para la correcta utilización de los conocimientos y medios sanitarios.

En la esencia del *nivel asistencial* está la naturaleza del trabajo marítimo-pesquero, la dispersión de la flota y el alejamiento del territorio nacional de los centros de trabajo donde la actividad se realiza, lo que exige acercar los medios sanitarios a dichos centros a través de instalaciones adecuadas. Estas instalaciones son básicamente tres:

El Centro Radio-Médico sito en los servicios centrales del organismo en Madrid, los centros asistenciales radicados en los puertos extranjeros con mayor incidencia de la flota nacional y el buque sanitario y de apoyo logístico «Esperanza del Mar» que realiza su actividad en aguas del caladero canario sahariano.



Obviamente, la eficiencia con que se hayan trabajado los niveles preventivos descritos en el apartado precedente, tiene su inmediata concreción en este punto. Las situaciones de demanda asistencial o de emergencia mientras el buque permanece en alta mar pueden ser atendidas con mayor o menor eficacia en función de los medios de que se puede disponer a bordo, del grado de formación de los profesionales en este campo y de las condiciones psicofísicas en que el trabajador haya realizado su enrolamiento.

Con la idea de superar el vacío asistencial existente entró en funcionamiento el Centro Radio-Médico el día 1 de mayo de 1979. Desde entonces su labor y especialización se han visto incrementadas notablemente, no ya sólo a causa de una demanda asistencial creciente, sino también como consecuencia de la necesidad de ampliar sus prestaciones y de constituirse como centro coordinador del Programa de Sanidad Marítima.

El Centro Radio-Médico desarrolla su función en turnos ininterrumpidos las 24 horas del día, todos los días del año. Dispone de un banco de datos en el que se han recibido y microfilmado cerca de 300.000 historias de reconocimientos médicos previos al embarque, recibidas a través de los centros provinciales y locales, de tal modo que, ante cualquier consulta efectuada desde un barco español, se dispone de inmediato de los antecedentes sanitarios del trabajador a asistir.

A lo largo de estos años y hasta el 30 de junio de 1990, el Centro Radio-Médico ha efectuado un total de consultas superior a 40.000, a través de radiotelefonía, radiotelegrafía y vía satélite. En la actualidad está dotado con dos

VI PLENO - CONFERENCIAS

terminales del banco de datos informatizado. Asimismo dispone de un registro, actualmente en fase de pruebas que posibilitan la recepción de electrocardiogramas a través de onda corta. Correlativamente se ha instalado una terminal de emisión en el buque sanitario «Esperanza del Mar». Esta labor significa un primer paso de cara a desarrollar técnicas de comunicación que permitan el uso desde otras embarcaciones de elementos de apoyo diagnóstico, muchas veces imprescindibles para llegar a determinar claramente la importancia del padecimiento atendido.

Como ustedes conocen, se dan por otra parte situaciones de abandono de tripulaciones en puertos extranjeros con problemas de toda índole. El Centro Radio-Médico actúa en estos casos y en aquellos otros derivados de la urgencia de un proceso patológico evaluándose las disponibilidades y estableciéndose los contactos precisos a fin de repatriar al tripulante necesitado en las mejores condiciones y a la mayor brevedad posible.

En la actualidad el Centro Radio-Médico se ha convertido en un elemento indispensable para la eficacia del Programa de Sanidad Marítima, no sólo por su actividad como núcleo aglutinador y coordinador de las acciones de los restantes medios, por su banco de datos sanitarios de la población protegida y por los resultados del tratamiento y explotación informática de aquéllos, sino también, y muy especialmente, por la tranquilidad y seguridad que su atención permanente reporta a las tripulaciones en alta mar.

La diversidad de rutas y caladeros exigen la presencia de mecanismos de acción propios de este programa en aquellos puertos y países donde, tanto las estadías como la presencia masiva de la flota, lo justifican.

En este sentido los centros asistenciales en el extranjero coordinan los objetivos de este programa y realizan los niveles de actuación sanitaria, de asistencia social, de apoyo y de asesoramiento. La problemática de estos centros varía en función de la movilidad de la flota española, de las condiciones socio económicas de los países donde se desarrolla su labor y de la infraestructura sanitaria de estos últimos.

Este nivel implica no sólo la correcta articulación de una estructura sanitaria de apoyo, cuyas principales acciones son las de consultas médicas, hospitalizaciones y repatriaciones de enfermos y accidentados, sino también la atención social de los trabajadores alejados de sus familias y entorno social y que precisan ayuda o información en el extranjero, así como asesoramiento para la solución de los problemas más diversos.

El Instituto Social de la Marina dispone en la actualidad de centros asistenciales en Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Luanda (Angola), Walvis Bay (Namibia), Port Victoria (Islas Seychelles), St. Pierre et Miquelon

(Francia-ultramar) y Beira (Mozambique). En el momento actual se prevé la apertura de un centro en el Golfo de Guinea (posiblemente en Abidján-Costa de Marfil).

El modelo de la acción asistencial desarrollada en el ámbito del programa de sanidad marítima se completa con la labor desempeñada por el centro que, quizás por las circunstancias que enmarcan su actividad y por las condiciones de la flota a la que asiste, se convierte en el más claro exponente en la protección de los trabajadores embarcados: el buque sanitario y de apoyo logístico «Esperanza del Mar».

La prestación de servicio en el caladero canario sahariano, donde faena una flota estimada de 1.000-1.200 buques y en el que el desplazamiento más largo puede ser realizado en menos de cuarenta y ocho horas, permite al «Esperanza del Mar» una operatividad óptima en las múltiples asistencias prestadas día a día, operatividad que se ve incrementada por la colaboración de los propios buques que trabajan en la zona, por la acción coordinada de los medios navales y aéreos de rescate de la Armada y por la proximidad del archipiélago canario.

La presencia del «Esperanza del Mar», en el caladero, hacen de él una garantía de seguridad y asistencia para los tripulantes que faenan en estas aguas. La flota presente en el banco está plenamente identificada con la labor del buque, ha interiorizado su presencia y lo consideran como algo absolutamente propio.

Los niveles de asistencia que el Instituto Social de la Marina pone a disposición de la gente de mar en este campo no se agotan con la actuación de los medios descritos hasta ahora, sino que se ven complementados e interre-



VI PLENO - CONFERENCIAS

lacionados con la actividad de los restantes centros neurálgicos que el Instituto gestiona en el litoral, hasta 150, constituidos principalmente por las Casas del Mar, dotadas de clínicas, y desde las que se ejercen las necesarias actuaciones de apoyo en los ámbitos administrativo, de asesoramiento laboral, sanitario, docente, social y cultural.

Independientemente de estas actividades sanitarias, el I.S.M. está desarrollando unos programas que van más allá del ámbito nacional y que se enmarcan dentro de la Comunidad Europea, a través del programa Mac-Net (Red de Centros de Ayuda Médica) en el que participan además los Centros Radio-Médicos de Portugal, Grecia, Italia, Francia e Inglaterra. Este programa persigue la coordinación de los sistemas de ayuda médica en la mar y el desarrollo de sistemas avanzados de consulta médica a distancia. Asimismo, el programa Mac-Net ha dado lugar al desarrollo de otras actividades de coordinación en el campo de la Formación Sanitaria de los Trabajadores del Mar (programa Formac) y en la preparación de una directiva comunitaria que trata de unificar los contenidos de los botiquines a bordo de las embarcaciones (programa Farmac).

Con ello doy por finalizado el análisis descriptivo del programa de sanidad marítima. No me resisto sin embargo a efectuar una serie de consideraciones finales. Creo, sinceramente que se trata de un programa plenamente consolidado y en desarrollo permanente, cuenta con una cobertura estructural capaz de dar respuesta a las necesidades que, en cada momento, vaya demandando la flota. Es un programa «exportable», la presencia de nuestros expertos es requerida en los foros internacionales donde se reconoce nuestro trabajo y nuestra condición de pioneros en la materia. Pese a ello intentamos día a día mejorar el programa. Tratamos de dotar al buque de la mayor operatividad posible; intensificamos la capacidad informática del Centro Radio-Médico, planteamos rigurosamente la posibilidad de crear centros asistenciales en lugares de máxima presencia de la flota, nos esforzamos porque los cursos de educación sanitaria lleguen cada vez a más gente y en las mejores condiciones de aprovechamiento, reforzamos las plantillas mediante la incorporación de nuevos facultativos y el personal de apoyo necesario. Se desarrollan de continuo actuaciones coordinadas de cara a favorecer la plena potencialidad de otros programas institucionales, etc.

Por otra parte soy consciente de la amplitud con que he pretendido abordar ese programa, desde el convencimiento de que para un sistema de protección social moderno, progresista, eficaz y ajustado a las demandas sociales, la protección de la salud se erige en elemento clave, hasta el punto de que el éxito o fracaso de una política

protectora depende en gran medida del correcto tratamiento de los aspectos sanitarios.

En cuanto al programa de *empleo y acción formativa respecta*, hemos de señalar que el objetivo se centra en el impulso y desarrollo de las actuaciones necesarias para el perfeccionamiento de la acción protectora en esta materia.

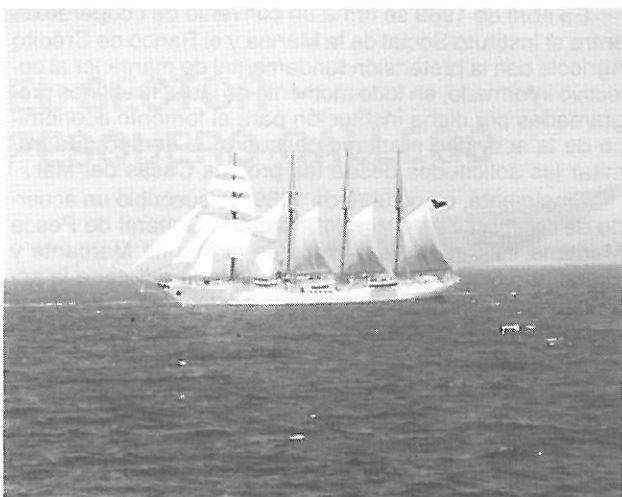
En el área formativa en concreto, hay que referirse necesariamente al Plan de Formación Ocupacional Marítima que el I.S.M. lleva a cabo en virtud de las atribuciones que, a tal efecto, le reservan sus normas competenciales. Plan que, obviamente se enmarca en la política general diseñada por el Gobierno a través del Plan de Formación e Inserción Profesional y que se orienta a favorecer el acceso y permanencia de profesionales especializados mediante la formación de colectivos desempleados y el reciclaje de tripulantes. En base a ello se firmó en octubre de 1987 un convenio de colaboración con el INEM a fin de optimizar los recursos humanos y materiales de ambos organismos. Superada la etapa inicial de vigencia del acuerdo de colaboración, orientada a consolidar las estructuras internas de programación y seguimiento, fueron programados los cursos a desarrollar, que actualmente se llevan a cabo con plena normalidad y un alto grado de participación del colectivo.

No quisiera abrumarles con la descripción minuciosa del Plan, pero sí resaltar el importante salto cualitativo que representa, en su doble nivel formativo y generador de empleo. A este respecto se planificó en su momento un centro estable de formación ocupacional en Bamio (Villagarcía de Arosa) que, una vez que finalicen las obras en curso y su dotación técnica se erigirá en centro coordinador de esta actividad; las escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesqueras y las Casas del Mar constituyen las otras instalaciones estables donde se desarrollan los cursos. Existen asimismo unidades móviles de seguridad marítima y de simulación que cumplen el objetivo de acercar los elementos formativos a aquellos lugares donde la demanda del colectivo se hace patente.

Los cursos se adecúan, en todo momento, insisto, a la demanda existente; sin embargo, hay que hacer mención a la especial atención que se está prestando a los correspondientes a formación sanitaria y seguridad marítima que encuentran, además, el correspondiente apoyo, mediante una actividad editorial de fundamental importancia para alumnos y formadores.

En cuanto al empleo marítimo el objetivo fundamental es el de consolidar una red de oficinas con una gestión moderna, ágil y eficaz. La informatización de las oficinas de empleo que gestiona el I.S.M. en su red periférica, resultará determinante a tal efecto. Un planteamiento inal-

VI PLENO - CONFERENCIAS



terado en este aspecto es el de elevar la penetración en el mercado de trabajo aumentando progresivamente el volumen de colocaciones genéricas gestionadas por la entidad; para ello es indispensable, como digo, buscar fórmulas que propicien un exacto y puntual conocimiento de las demandas laborales, resultando, al efecto, determinante, la adecuada coordinación de todas las oficinas de empleo y el continuo y permanente flujo de información entre ellas.

No puedo finalizar este apartado sin hacer la obligada referencia al programa Inspecmar, en el que la institución colabora activamente con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social con los objetivos prioritarios de velar por el cumplimiento de la normativa laboral, de Seguridad Social y Salud en el sector, elevar progresivamente los niveles de seguridad en el trabajo y mejorar las condiciones de trabajo a bordo, aumentar el grado de conocimiento de la situación socio-laboral del sector y contribuir con la presencia inspectora, a la eficacia de otros programas del Ministerio, como tampoco debo omitir la referencia del programa de cooperación entre el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la O.I.T. en el campo social marítimo. Programa fraguado en la 74.^a Reunión celebrada en Ginebra en noviembre de 1987 y que se orienta a incrementar el conocimiento y la aplicación práctica de los instrumentos de la O.I.T.

Quiero hacer referencia final a los medios humanos con los que el Instituto Social de la Marina desarrolla o, en su caso, colabora en los programas de trabajo que acabo de exponer; y es que a la decisiva actividad de los funcionarios adscritos a estas áreas se han venido incorporando en los últimos años dos colectivos de profesionales vinculados al Instituto en régimen de contratación laboral, sin

cuya participación resultaría muy complicado cumplir los objetivos pretendidos: los médicos de sanidad marítima y los asesores técnicos laborales marítimos. Se trata de verdaderos profesionales, con experiencia contrastada en el servicio al medio y cuya presencia en las tareas de coordinación, ejecución y desarrollo de los programas tanto en los servicios centrales como en la periferia, reporta un altísimo grado de eficacia.

Finalizo la descripción del programa de acción formativa con una mínima referencia a las actuaciones que el organismo desarrolla mediante el mantenimiento de colegios y guarderías.

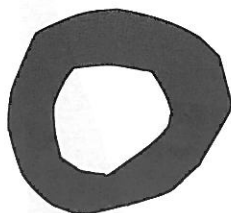
Mejorar la calidad de la enseñanza, aumentar el grado de aprovechamiento de los alumnos y mantener las instalaciones en permanente situación de operatividad y eficacia, constituyen los objetivos prioritarios que nos hemos trazado en este terreno. Debo destacar al respecto el importante esfuerzo inversor llevado a cabo durante los últimos años en los colegios del Mosteirón (Sada), El Picaño (Sanlúcar de Barrameda), Panxón (Vigo) y Estrella del Mar (Barbate), que junto a actividades puntuales en el aspecto puramente educativo, evidencian una línea de actuación inequívocamente orientada a la potenciación de este importante aspecto protector.

En el detalle pormenorizado de los programas institucionales de carácter específico me referiré ahora al de *bienestar social*, llamado a recoger el conjunto de actuaciones culturales, recreativas y de ocio con el que el sistema de seguridad social pretende cerrar el marco protector al colectivo marítimo pesquero, en el entendimiento que estas actividades resultan de capital importancia para el desarrollo integral de los profesionales y sus familias.

Tres son los principales aspectos a destacar en este programa. De una parte mantener, perfeccionar e incrementar, en su caso, el conjunto de prestaciones y ayudas de carácter social que la entidad dispensa al colectivo para aquellas situaciones previamente definidas (fallecimiento, naufragio, pérdida de equipaje, grave necesidad, internamiento psiquiátrico, etc.). En este terreno incluyo también el mantenimiento de las hospederías, que pretenden, como es sabido, el alojamiento de tripulantes en tránsito a precios sociales, en aquellos puertos de mayor importancia.

En segundo término, se hace preciso incrementar los niveles de información en el sector acerca de la oferta pública de servicios sociales que las distintas instancias administrativas tienen establecidas para el conjunto de la ciudadanía. Sabido es que las sucesivas transferencias competenciales en favor de CC.AA., Diputaciones y Ayuntamientos, así como las que puedan derivarse de otros movimientos asociativos de carácter local, ofrecen un conjunto

VI PLENO - CONFERENCIAS



de servicios sociales que el colectivo marítimo pesquero debe conocer y participar en la misma medida que los pertenecientes a cualquier otro sector de actividad. Incrementar los niveles de información, como digo, y suscribir los acuerdos que, en su caso convengan, con otras administraciones públicas con competencia en la materia, resulta de fundamental importancia en este aspecto que estamos tratando.

Finalmente y como tercer eslabón, se precisa la definición de un programa riguroso de bienestar a bordo de las embarcaciones y en puerto, conforme a las prescripciones del 163 convenio de la O.I.T. Puedo decir, a este respecto, que se viene trabajando intensamente en la definición de este programa, habiéndose constituido un grupo de trabajo multidisciplinar con presencia y participación de todos los profesionales que dentro de la institución, atienden en esta área de trabajo. La culminación de estas actuaciones y la puesta en marcha definitiva del programa es el objetivo a conseguir en el menor plazo de tiempo posible.

Y por último unas breves palabras orientadas a reforzar una convicción personal, que desde el principio de mi intervención he intentado trasladar al auditorio: la certeza de que solamente la acción coordinada puede favorecer el mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar. Desde la institución que dirijo ha sido una constante durante los últimos años la suscripción de convenios o acuerdos puntuales con organismos con competencias en el sector, en una línea de actuación, siempre abierta a encontrar nuevas fórmulas de colaboración.

En este sentido se firmó en octubre de 1987 un convenio con el Instituto Nacional de Empleo, al que antes me referí, a fin de establecer una mutua colaboración en orden a conseguir una mejor cualificación de los trabajadores del sector marítimo pesquero.

En noviembre de ese mismo año se suscribe un acuerdo entre el ministro de Defensa y el de Trabajo y Seguridad Social orientado a la activación del Servicio Aéreo de Búsqueda y Salvamento (S.A.R.), desde el Centro Radio-Médico y desde el buque hospital «Esperanza del Mar».

En abril de 1988 se firmó un acuerdo entre el Instituto Social de la Marina y la Delegación de Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas con el objetivo fundamental de estimular la coordinación de las acciones y programas en materia de drogodependencias.

En abril de 1989 se firma un convenio de cooperación entre el Instituto Social de la Marina y el Banco de Crédito Agrícola con la pretensión fundamental de mantener al colectivo informado, en todo momento de las actuaciones programadas por dicha institución para el fomento económico de la actividad marítimo-pesquera, al tiempo que tramitar las solicitudes desde las propias Casas del Mar.

Finalmente, en octubre de 1989, se suscribió un acuerdo de colaboración entre la Secretaría General de Pesca Marítima, la Dirección General de la Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina, orientado a dotar a la actuación administrativa desplegada por los tres organismos de unos componentes de coordinación absolutamente necesarios para potenciar su eficacia en favor del colectivo marítimo pesquero.

Y termino. Puedo asegurarles, desde mi experiencia personal, que raras veces un conferenciante queda totalmente satisfecho de su exposición, porque además del mensaje que desea trasladar, otros imperativos como el tiempo, la complejidad del asunto objeto de tratamiento, etc., dejan un poso agri dulce cuando llega el momento de reflexionar sobre si se ha cubierto o no el objetivo previsto de antemano. Yo espero de la generosidad de todos ustedes una respuesta afirmativa a este interrogante. Juega a mi favor el amplio conocimiento que este auditorio tiene del medio marítimo y la experiencia profesional acumulada a través de largos años de dedicación al colectivo, cualquiera que sea la actividad prestada. En este sentido, queda ampliamente compensada cualquier restricción o ausencia temática que a lo largo de la conferencia hayan podido ustedes observar.

Si por el contrario me he excedido en aspectos descriptivos del modelo de protección social o sobre algún programa en concreto, apelo nuevamente a su comprensión, en la seguridad de que no resulta sencillo el tratamiento equilibrado de un modelo que, en su misma esencia, he calificado de integral, con las connotaciones globalizadoras que este término comporta.

En definitiva, me siento en la muy agradable obligación de finalizar como empecé, reiterando mi agradecimiento y felicitación a quienes con su esfuerzo y probidad han hecho posible estas Jornadas, deseándoles toda suerte de éxitos y el cumplimiento de sus expectativas profesionales.

Muchas gracias.

EL SECTOR PESQUERO GALLEGO



Por el Excmo. Sr. D. ENRIQUE CESAR LOPEZ VEIGA
Conselleiro de Pesca, Marisqueo e Acuicultura
de la Xunta de Galicia

Estamos aquí para debatir cuál es la situación del sector pesquero gallego, que en buena parte es el sector marítimo-pesquero español, puesto que no se puede negar que Galicia es la primera región pesquera de España.

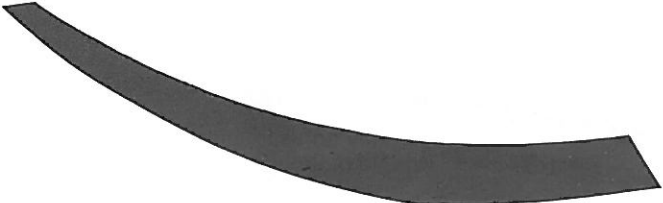
Complejos pesqueros como el de Vigo no se encuentran en ninguna parte de Europa y no sólo Vigo, sino también otros muchos puertos que tenemos a lo largo de la costa. Yo siempre digo que poseemos el primero, el segundo y el tercer puesto en volumen de descargas en la Comunidad, o casi. Puertos como La Coruña, Vigo y Ribeira, tienen un potencial de mercancías desembarcadas que pocos puertos de Europa pueden igualar; eso lo dice todo. No obstante, lo primero es que a una persona que no es titulado náutico-pesquero le produce siempre un cierto azoramiento el venir a un foro de profesionales, asusta un poco, por mucha experiencia profesional que se tenga. Yo siempre he estado ligado al mar y he tenido contacto directo con él, pero no soy titulado náutico-pesquero, no soy verdadero protagonista de aquellos que llevan a cabo día a día el trabajo en el mar y esto siempre es embarazoso, porque se puede hacer el ridículo por mucho que uno tenga el título de excelentísimo por delante.

No digo ningún secreto, ninguna cosa extraña, al decir que vivimos tiempos difíciles en la pesca. Yo viví en la pesca siempre. En los años que llevo, he conocido en el sector en estos años crisis periódicas que lo convulsionan, unas veces son de una manera y otras de otra.

¿Qué pasa? Que la pesca efectivamente es una actividad cambiante y creo que lo va a seguir siendo durante mucho tiempo, por esto quizá la manera de enfocar esto adecuadamente a la pesca es asumiendo que vivimos en un mundo que cambia todos los días y por tanto se necesitan unas respuestas flexibles y se necesita un sector ágil que sepa claramente responder a aquellos retos o problemas que se le presente. Quizás esto es el secreto de la supervivencia, pero hay una cosa que nos debe de hacer pensar que por dura que sea la situación en estos momentos no debemos caer en el desánimo.

Galicia, la pesca gallega, la pesca española, ha pasado por situaciones muy difíciles y mientras otros muchos sectores de otros países comunitarios se han venido abajo, es verdad que la pesca en Galicia se ha sabido mantener y esto es algo que nos debe de hacer meditar. «Algo tendremos nosotros, alguna virtud, porque parece que dentro del mundo pesquero existe esa capacidad para responder ante los problemas que tenemos planteados». O sea, que no hay que desesperar, sino realmente saber que tenemos la capacidad de responder. Otra cosa es que acerremos con la fórmula concreta. ¿Qué panorama se nos presenta ante nuestros ojos en estos años de final de siglo? Pues un panorama en el que se trastocan muchos parámetros que antes eran distintos porque, por una parte, aun-

VI PLENO - CONFERENCIAS



que es utópico, estamos en un ordenamiento jurídico nuevo, en una Comunidad Europea en construcción; el mar constitucional se va a mover, las normas que rigen el comercio pesquero, que rigen la normativa que dirige la comunidad pesquera se va a estar moviendo. Europa todavía no está construida, falta mucho, tenemos una Comunidad construida histórica y políticamente a través de la razón y no de la fuerza y esa es la mejor fórmula para la solidez.

La mejor receta para permanecer unidos es querer estar unidos, y éste es el mundo al que vamos. Pero ello trae unos componentes importantes en todo el comercio pesquero y afecta a todo el sector pesquero, de arriba abajo, desde la gran altura hasta la bajura. Es un mundo de libre cambio. La Comunidad Económica Europea es un ente que se procesa y nace además para estimular el comercio, sin barreras. Tenemos la primera premisa: no va a haber políticas proteccionistas, esto es algo que tiene que asumir el sector pesquero; las va a haber. La tendencia es a la apertura de fronteras, y esto lo estamos viendo, lo estamos notando, lo estamos notando hasta en un mundo en el que parecía que la Comunidad no llegaba, como es el mundo del marisqueo.

Estas disminuciones de los precios a mí, como administración, me hubiera gustado decir que es porque hemos vigilado también las rías, que hay una abundancia de recursos, y están los precios bajos. Pero no es así, desgraciadamente. Los precios en el marisqueo han bajado, precisamente porque se está produciendo esta regeneración del mercado y porque existe un aporte de productos de otros países que compiten con nuestra producción. Esto es lo primero que tenemos que asumir. Eso va a seguir, no se puede poner puertas a la exportación, no es posible legalmente hacerlo, ni va a ser posible. Cualquier esfuerzo de una política que se dirija a limitar el libre comercio está de antemano condenada al fracaso.

Por otro lado, se empieza a acabar de verdad una época en la cual existían unas alternativas, unos ciertos caladeros libres. Tenemos el golpe de Namibia. El golpe de Namibia se veía venir, pero es que ahora se ha acabado de verdad y creo que es un momento en el que tenemos que reflexionar, y tenemos que reflexionar sobre cuál puede ser la actuación que nuestra entidad política, que es la Comunidad Europea, tendrá en su acuerdo con el resto de los países. Hay que tener presente que es una política abierta, una política de dar facilidades, sobre todo a los países de África, el Caribe y el Pacífico, para que accedan con sus proyectos a la Comunidad, en condiciones casi de libertad de aranceles. Entonces, ¿qué pasa?, que realmente si se puede negociar de alguna manera una fórmula de acceso a los recursos y de acceso a los mercados. Pero desde luego va a tener como contrapartida y co-

mo contrapeso, parte de los países de Europa, el borrar un pasado colonial, ya que existe una cierta culpabilidad, en el sentido de culpa colonial que España no tiene, pero que los países europeos sí tienen, porque su pasado colonial es muy reciente, de unas obligaciones muy especiales. Y además no sólo por eso, sino porque interesa vincularlos a la órbita económica de Europa. Con respecto a otros países nos vamos a encontrar con que va a predominar el deseo de la Comunidad Europea, de ejercer en pesca acuerdos con países terceros, dándoles más bien facilidades. No se está hablando aquí de grandes empresas, pequeñas, medianas, pero sí que hay que ir pensando ya en el establecimiento de vínculos con estos terceros países para defender unos bienes de capital que tenemos, que no se encuentran en ninguna parte del mundo fácilmente. Parece, por tanto, que con estos países no cabe más alternativa que entrar en una vía de cooperación, que parece ya inevitable. Esto no quiere decir que haya que abandonar nuestras actividades en las zonas libres, que afortunadamente aún quedan, pero sí hay que ir pensando en orientar de una manera definitiva la penetración de capital gallego en estos países, donde parece que ya no van a funcionar este tipo de alternativas, al menos por un período excesivamente largo.

Esto es difícil de asumir, pero es cierto. ¿Qué cabe esperar entonces de los acuerdos para nuestra flota que faena en aguas de estos terceros países? ¿Cabe esperar muchos de los reglamentos comunitarios? Diría que no. Hay que ser realistas. Hay quien piensa que se han obtenido grandes logros porque se apruebe en un sentido o en otro un reglamento comunitario, y yo quizás sería menos optimista. Los reglamentos comunitarios no tienen una dotación económica excesiva, entonces, el marco en el que nos vamos a mover, es el marco de la iniciativa privada. Lo que hay que hacer son acciones colectivas, que no conviertan estos intentos de penetración de capital en terceros países, vía empresas conjuntas, vía asociaciones en una carrera a ver quién llega el último, puesto que, por mucho que nos parezca que ésta es la única vía, nuestros barcos no deben considerarse como que están de saldo. Este es el otro panorama y la otra cuestión que tenemos delante. Para que los barcos no estén de saldo, evidentemente, tiene que haber una política financiera adecuada, y en esto sí que tienen peso las administraciones, porque muchas veces la política crediticia es la única que realmente marca las políticas a seguir.

Cuando hablo de política crediticia, no estoy hablando de créditos blandos, sino de que las sociedades financieras no achiuchen en momentos difíciles, que empujen a nuestras empresas a hacer cosas que de otra forma no harían. En estos momentos, quizá, una política inteligente es traer al sector pesquero un poco de calma en el marco

VI PLENO - CONFERENCIAS

financiero, un poco de comprensión. Un poco de tranquilidad para que el sector pueda reorientar sus esfuerzos a tratar de penetrar en estos mercados que se nos abren.

La labor de la Administración es canalizar estos esfuerzos de los inversores privados, hacia lo que parece la solución más clara. Por otro lado, esto que he dicho vale para la pesca extracomunitaria. En la C.E. parece que la situación se ha aclarado, en el sentido de que existen varias vías de actuación. Tenemos unos derechos consolidados, las aguas comunitarias son aguas nuestras, en todos los sentidos, aunque nuestro acceso esté limitado. Por tanto, aquí el interés debe de ser genuinamente de recuperación de los recursos pesqueros. Creo que existe en estos momentos una preocupación en el propio sector porque estos recursos continúen rindiendo. En las aguas de uno hay que hacer un esfuerzo muy grande para ello.

Por otra parte, no olvidarse que estamos en un mercado libre, competitivo, y lo que decimos para las importaciones, hagámoslo bueno para otras formas de penetración. Tenemos a la industria pesquera comunitaria que puede ser objeto de inversiones por parte del sector pesquero español. Afortunadamente, los últimos acontecimientos en torno a la famosa Merchant Shipping Act se están resolviendo favorablemente hacia las tesis españolas. Esta es una vía más de consolidación de los intereses pesqueros españoles; hay que penetrar en el mercado europeo. De la misma manera que los alemanes nos venden televisores y nos instalan fábricas en España, nosotros no tenemos por qué tratar a la pesca de manera distinta; hay que dar el siguiente paso, hay que madurar, hay que alcanzar empresas o colectivos que tengan esta vocación y posibilidad. Hay que tratar de penetrar en el mercado comunitario para controlarlo, sin que ello implique el abandono de los otros derechos que tenemos, por parte de lo que concede o debe conceder el tratado de adhesión.

Finalmente, yo diría, ¿qué pasa con las aguas propias? Las aguas que tenemos aquí en las costas de Galicia, tanto de plataforma como los caladeros de las aguas interiores en la ría. Pues hay que hablar con claridad. Los recursos que tenemos enfrente de nuestra propia casa están en un estado lamentable. Pues «mea culpa» de todos, de quienes pescan y de quien ha permitido, todas las administraciones que se han desentendido de la administración de los recursos, y que no han tenido la resolución de tomar las riendas y de hacer una política que pudiera parecer impopular. Porque hay que decir que para recuperar los recursos pesqueros de Galicia, tanto en el marisqueo como en la pesca, hay que hacer una política restrictiva. Se está pescando mal, indebidamente, con exceso de barcos y hombres y no se está respetando la normativa. Esto es grave, porque hay una tradición aquí de no respeto de las cosas, de que las normas no son importantes, de que la

ley no es lo mismo en el mar. Pues esto, y lo digo desde la responsabilidad que me toca de lleno, no puede seguir así, no debe seguir así. Tenemos el deber de hacer que nuestros recursos produzcan o estén potencialmente en la capacidad de producir al máximo. Otra cosa es que nosotros, por motivos de precios, después pongamos más o menos en el mercado, pero tener ese potencial sí lo tenemos. ¿Sobra gente en el mar? Sí, sobra. Es evidente. Sobra para lo que se está haciendo ahora, pero no sobra para lo que se podría o se debería hacer, o por lo menos sobra en una medida mucho menor. Eso es lo primero. Lo segundo, ¿cómo hay que eliminar ese sobrante? Pues evidentemente poco a poco, y vuelvo a decir que todas las medidas de recuperación deben ser seguras pero no drásticas. No hay que ir, especialmente en un sector del que dependen tantas familias, tantas economías, no podemos ir a una política drástica de restricciones. Cuando recientemente la Comunidad Económica Europea dice que sobra un 40% de la flota, probablemente tenga razón. Pero no se puede decir así. Hay que decir cómo se va a reducir y en qué plazo, porque lo importante es que al final lleguemos vivos todos. Por tanto, decir que hay que mejorar la producción de los recursos es decir, por una parte, mediante restricciones sencillas, que se pueden resumir en «cúmplase la ley».

No es lo mismo producir poca materia prima que mucha materia prima. Si producimos más materia prima, evidentemente esta materia prima sirve para alimentar una industria de transformación que sí va a necesitar barcos.

El mar puede ayudar a reabsorber sus propios excedentes, por ahí tenemos que ir. Es una política muy dura y muy impopular, porque es restrictiva, pero hay que hacerlo y esto es algo que la sociedad debe entender, y sobre todo el colectivo de los náutico-pesqueros, que estoy seguro que deben entender y entienden.

Y aquí entramos en el papel de los titulados náutico-pesqueros, que es importantísimo. A lo largo de mi vida profesional, recuerdo los primeros técnicos de pesca, los que iban básicamente a Terranova, y me acuerdo de mis épocas en que me iniciaba en la investigación. Había gran diferencia entre aquellos técnicos de pesca que no tenían una formación y la mentalidad de los que iban saliendo de la escuela y entraban en el inicio de lo que debe ser el mar. Y el titulado en el mar, no es más que el gerente de una empresa que se mueve, que se desplaza, que tiene que tomar decisiones adecuadas, que tiene que saber qué producir en cada momento, y qué tipo de producto, que debe saber si hay pocos o muchos, debe ir a un tipo u otro de especie. Por eso, la Administración autonómica, y los que estamos aquí, le damos tanta importancia al mundo del mar, al mundo de los titulados náutico-pesqueros. Porque son los profesionales que tienen una ca-

VI PLENO - CONFERENCIAS



pacidad de respuesta más inmediata. Pero ¿qué hay que producir? Hay que producir más especialidades dentro del campo de la náutico-pesquera. No podemos quedarnos en que todo el mundo llegue a capitán de pesca. A lo mejor no hacen falta tantos. A lo mejor resulta que necesitamos muchos más patrones de litoral o patrones de costa, para que faenen aquí. No tanto para los grandes congeladores, porque a lo mejor una gran parte de nuestro futuro va a estar ligado a la producción que aquí tengamos. Pero no sólo eso, sino que necesitamos titulados náutico-pesqueros, porque no pueden salir en este momento de otro lado, necesitamos gente que pueda hacer rendir estos recursos inmediatamente, que sepan cómo procesar estos productos, y cómo presentarlos al público. Lamentablemente, estamos teniendo, y digo lamentablemente, pero en el fondo es una esperanza porque hay mucho que hacer. Por ejemplo, ¿por qué siguen empeñándose en meter el bonito en lata, cuando ahí ya compites? Habrá que ganar el mercado en fresco, habrá que ir a nuevas presentaciones. ¿Por qué el pez espada? Es un tringallo impresionante. No se puede poner en la pescadería así como viene. ¿Por qué no se procesa más? ¿Por qué no se le busca un mayor valor alimenticio? Esto se puede y debe hacerse a través de profesionales, que sepan en cada momento, que tengan un conjunto de experiencias, que sepan lo que hay en el mar, lo que se puede producir, de dónde viene y lo que se puede presentar en el mercado europeo. Por todo ello, necesitamos una mayor diversificación de las escuelas náutico-pesqueras y una mayor exigencia para los jóvenes que entran en la profesión. Tenemos que asegurarnos de que los jóvenes estén duchos en informática, porque hoy sin electrónica, sin informática, no hay quién mueva un barco. A mí me aterra descubrir que los aparatos que yo en su día aprendí, con mayor o menor dificultad, a manejar en los puentes de los barcos, no se parecen en nada a los que tenemos en el mercado, y no sólo eso, sino que no se parecen en nada a los que había cuatro años antes. El mundo evoluciona, la electrónica evoluciona. Necesitamos gente con la flexibilidad de asumir estos cambios. Entonces necesitamos ser más exigentes con la profesión. No puede ser la náutico-pesquera el sitio donde van los que no pueden hacer otra cosa. Sino los que tienen una vocación para ir al mundo del mar. Eso es lo primero. Desde luego, es la línea que nosotros pretendemos. Por eso, el Gobierno en el que estoy le va a dar prioridad al remozamiento de las escuelas. Esta escuela, por ejemplo, fue un orgullo hace 25 años. Hay que hacer que sea un orgullo, y creo que se va logrando, para otros 25 años. Pero también, hay que hacer a la gente consciente de que viene a estudiar a un sitio donde se le van a dar unas facilidades, y se le va a dar una formación que le va a servir. Esto por un lado, y la creación de nuevas titula-

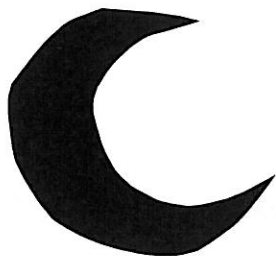
ciones. Concretamente, tiene gran importancia la escuela de procesamiento, la escuela de acuicultura y otras escuelas similares, que partiendo del tronco común de la náutico-pesquera, se van a ir creando. Es por aquí por donde realmente el futuro tiene que ir. Hoy en día, afortunadamente se nota, incluso, en las actividades que pueden parecer más humildes en el mundo de la mar, una grandísima diferencia entre los mariscadores. Ejemplo, los chavalitos jóvenes que empiezan a mariscar con una mentalidad propia del siglo XXI y otros que ya son del siglo XIX. Es la importancia de la formación, la importancia de comprender el porqué se hacen las cosas y para qué se hacen. Me decía una mariscadora que para coger berberechos no hacía falta ningún cursillo especial. Para coger berberechos no, pero sí para sacar el máximo valor a ese berberecho. Hacen falta algunos conocimientos para saber qué es lo que se debe hacer y cómo se debe ordenar el banco sobre el cual viven y el más elevado valor añadido que se le puede sacar a ese producto. Esto se logra a través de unas enseñanzas náutico-pesqueras rigurosas y bien dotadas.

Y qué decir, para terminar, del mundo de la seguridad. Evidentemente, sin una formación básica adecuada, sin que la gente se convenza de que las normas de seguridad sirven para algo, no hacemos nada. Seguiremos perdiendo vidas y seguiremos lamentando, por muchos medios que pongamos. La seguridad empieza por uno mismo, por tomar las medidas preventivas individuales, más que por las colectivas.

Tenemos un futuro movido, difícil, pero no desesperante. ¿Por qué? Porque tenemos los medios para afrontarlo y tenemos la preparación para afrontarlo. Lo único es que tenemos las energías que nuestro pueblo tiene, que son muchas, en vez de dedicar, como lamentablemente pasa en un sendero único, que es resolver los grandes problemas que tenemos enfrente, más que ir a invadir los del vecino. Entonces, la situación no es desesperante, lo único es que no podemos fallar, en el momento histórico en el que estamos, y tenemos que saber dar los pasos adecuados, dentro de este marco jurídico que he dicho. Pretender que estamos dentro de otro marco jurídico no es real, y entonces, cualquier otra solución que se tome fuera de este marco jurídico, o asumiendo que existe otro marco jurídico, no va a resolver nada.

Por otro lado, hacer un esfuerzo la Administración, para que el mundo de la mar esté mejor llevado, por mejores especialistas, incluso a bajo nivel.

Una embarcación pequeña o grande es una empresa que se mueve, debe ser llevada por gente preparada y eso espero que se pueda lograr en un futuro bastante corto.



J. M. Rosales López, 1.º Oficial del B/T «Minab-IV», petrolero iraní.

El Tribunal Supremo estudia la apelación de la condena presentada por el Gobierno español **Aires de libertad para el Capitán Rosales a los veinte meses de cautiverio en Irán**

Por MAYTE SUAREZ SANTOS
Periodista

Dentro de tres meses se cumplirán dos años del accidente ocurrido en la bahía de Bandar Abbas, en el Estrecho de Ormuz en el Golfo Pérsico a consecuencia del cual mi esposo, Jesús Manuel Rosales López, el Primer Oficial del «Minab-IV» petrolero iraní que provocó el derrame de gasolina y posterior incendio de una barcaza con el saldo de quince muertos, fue detenido y encarcelado sin derecho a defenderse en la prisión de Bandar Abbas.

La Embajada de España en Teherán se enfrentaba desde ese momento a un hecho sin precedentes no sólo de la navegación mundial sino de la diplomacia española: canalizar la defensa de un ciudadano español a quien las autoridades del país reclamaban diez millones de dólares de fianza.

Llamar a las puertas de la Administración fue toda una odisea para quienes como nosotros no alcanzábamos a comprender por qué se detenía a mi esposo mientras el Capitán del petrolero, de nacionalidad alemana abandonaba el país sin cargo alguno, incluso no era citado a declarar en la investigación previa, por cierto realizada por la Compañía Nacional de Petróleos Iraní, propietaria del buque siniestrado.

A lo largo de la historia de la navegación hay muchos casos de siniestros de petroleros incluso con un número mayor de víctimas a consecuencia de derrames de crudo, pero en el caso del Capitán Rosales un simple problema laboral se convierte en un asunto político al ser estatal la empresa armadora propietaria del petrolero «Minab-IV». Y es aquí donde radica todo el tema de fondo tan delicado como un «encaje de bolillos».

El Ministerio de Asuntos Exteriores se hizo cargo de hilar con fina diplomacia el caso contratando expertos juristas en derecho marítimo. Especialistas que no tardaron mucho tiempo en informar a la Administración de algo evidente recogido en la normativa internacional y también en la iraní. «Se le atribuye a la naviera la responsabilidad civil derivada de la explotación comercial del buque, incluyendo las faltas de la

tripulación». Parece claro por tanto, que toda reclamación que se haga al buque en este caso debe dirigirse al armador, nunca a los tripulantes.

Recordemos que la Compañía Nacional de Petróleos Iraní es aseguradora de sus propios riesgos, siendo el presidente de la compañía el señor Mohammad Sourí, a su vez director del Club de Protección. El responsable legal es el señor Zarrini.

Respecto al Capitán del «Minab-IV», todo el mundo se asombra de que no se le haya imputado nada, ya que es el máximo responsable técnico del buque hasta que se determine lo contrario. El Capitán Schmidt conocía la situación de vejez y abandono del «Minab-IV» y consentía ser el Capitán y que navegara con el riesgo que esto conlleva para toda la tripulación. El Capitán Schmidt embarcó en el buque el día 8 de diciembre de 1988; seis meses antes que el Capitán Rosales, que lo hizo el día 8 de marzo de 1989.

Tampoco existen informes de ningún tripulante ni del bombero A. K. Sarkar que no cerró la válvula de descarga, orden dada por el 1.º Oficial, ni de los Oficiales 2.º y 3.º de a bordo.

El Capitán Rosales López llevaba en el «Minab-IV» mes y medio cuando se produjo el accidente. Había reparado algunas de las válvulas en mal estado,



Momento de la intervención de doña Mayte Suárez, esposa del Capitán Rosales, en el VI Pleno Nacional de AETINAPE.

cuando su misión no era esa. Cuando se incendia el buque, permanece a bordo trabajando incansablemente hasta conseguir extinguir el incendio.

Ante esta situación quedaba patente la desprotección jurídica a la que están sometidos los marinos españoles que navegan en compañías extranjeras.

Mientras, en la cárcel de Bandar Abbas, el Capitán Rosales tras pasar quince días compartiendo una celda con presos comunes, permanece aislado en una celda y sólo se le permite comunicarse con su familia una vez al mes. En julio de 1990, un año después del accidente —26 de abril de 1989— se le somete a un juicio islámico y la corte de Bandar Abbas le condena a pagar siete millones de dólares en concepto de indemnización por los daños provocados por el petrolero «Minab-IV».

En ningún momento se menciona ni al Capitán ni al resto de los Oficiales, no delimitándose el grado de respon-

sabilidad que hubiere. La compañía armadora, inconcebiblemente, hace una elogiosa defensa profesional del marino español, al que previamente había llevado ante los tribunales. Un juicio que tuvo como testigos a representantes de la Dirección General de Asuntos Consulares, abogados españoles y técnicos de la Dirección General de la Marina Mercante y del Instituto Social de la Marina.

Aunque psicológicamente hundido, mi esposo recibió todo el apoyo moral no sólo de su familia, sino de la delegación española presidida por la propia Embajada. La sentencia dictada por un juez islámico que poco tiene que ver con la realidad de los hechos, fue apelada por el Gobierno español.

Nosotros movidos por el sentimiento de la impotencia y el dolor ante las muchas horas de soledad injustamente vividas en la cárcel, apelamos hace unos meses a la clemencia islámica que pueda conceder el líder religioso de Irán, Ali Khamenei, como acto hu-

manitario, sin abandonar la idea de que triunfe la justicia en Irán.

El ministro de Asuntos Exteriores, Francisco Fernández Ordóñez, había expresado en la entrevista que mantuvimos, en octubre, que el Gobierno español no dudaba de la inocencia del Capitán Rosales, por lo que el proceso jurídico continuaba su curso y confiaba en que la apelación de la sentencia fuese estudiada con interés por parte del Gobierno de Irán.

Esperamos que la revisión del caso se produzca en breve y sea favorable a la liberación de mi esposo. En cualquier caso, consciente de la lentitud de los procesos jurídicos, he manifestado mi intención de mantener la petición de clemencia islámica solicitada al presidente y líder religioso de Irán, Ali Khamenei, como gesto humanitario dado el largo período de encarcelamiento y soledad en una cárcel iraní.

La petición de clemencia islámica es respaldada solidariamente por numerosos colectivos de Galicia, tras la llamada efectuada en compañía de mis hijas, el pasado mes de noviembre en el Parlamento gallego.

La Universidad, Marina Civil, AETINAPE, colegios profesionales y centrales sindicales apoyan esta vía humanitaria como alternativa al proceso jurídico, para una pronta liberación del marino gallego.

Desconocemos cuál será el momento feliz de la liberación de mi esposo, pero somos conscientes de que desde la Administración se ha llevado el caso por los cauces legales y diplomáticos, tal vez no con la premura que hubiéramos deseado para un hombre privado radicalmente de libertad. Durante este tiempo hemos vivido tres procesos electorales en nuestros país, varios rumores de crisis de gobierno, la dimisión del vicepresidente Alfonso Guerra, y ahora la tensión mundial en Oriente Medio, precisamente con el conflicto bélico en el Golfo Pérsico.

En cada una de estas fases sentimos el mismo temor: que el caso de mi

esposo pueda quedar relegado a un segundo plano. La respuesta del todavía ministro de Asuntos Exteriores, Fernández Ordóñez, fue entonces y sigue siendo la misma: «El tema es prioritario».

Cuando se respiran aires de libertad aunque nos encontremos una vez más en medio de una nueva crisis internacional, una esperanza anida en mi corazón tras la entrevista con el embajador de Irán en España, a pesar del frustrado viaje para estar a su lado las pasadas fiestas navideñas. Ahora, si se confirma lo que es todavía un favorable rumor procedente del Tribunal Supremo iraní, puede significar que 1991 será, al fin, el año de su libertad.

Clemencia islámica para el Capitán Rosales

Durante los días que permanecemos en Irán visitando a mi esposo, el Capitán de la Marina Mercante Jesús Manuel Rosales López, en la prisión de Evin, en la capital persa, el intento desesperado por darle ánimos después de año y medio encarcelado, se diluía ante la dramática realidad de los hechos: siete millones de dólares a cambio de su libertad.

Y entre el dilema de evitarle una profunda crisis depresiva que dañase todavía más su vida, alterada familiar y profesionalmente, o explicarle que su Gobierno «no puede hacerse cargo del pago de las cantidades por responsabilidad civil que son impuestas a los españoles en el extranjero», optamos por la mentira piadosa. Un recurso poco ético, pero el menos cruel para un hombre cuya honestidad profesional le llevó directamente a la cárcel de Bandar Abbas, aquel aciago día 13 de mayo de 1989.

Y una se pregunta, si enseñamos a nuestros hijos a caminar sin desviarse de los valores éticos y morales, aferrándonos a la idea de que es lo mejor para triunfar, la realidad pone en evidencia una vez más que los hombres de la mar viven demasiado tiempo aleja-

dos de la vida terrena para entender que ese es un grave error por el que a veces se paga un precio muy alto.

Algún día podrá explicar, víctima de esta surrealista tragedia, cómo el hecho de que no ocultara que era uno de los responsables de la descarga del «Minab-IV», en calidad de 1.º Oficial, después del Capitán; este gesto de «ética profesional» se volvió contra él, al recoger la declaración judicial que se hacía responsable del accidente. Todo esto, en un interrogatorio realizado en la Audiencia de Bandar Abbas, sin abogado ni intérprete.

Abandonamos el país islámico con la inmensa duda sobre un pronto desenlace de este grave problema, pero con la conciencia tranquila de haber contribuido a generar un rayo de esperanza en este gran marino, cuya intachable trayectoria profesional conocen perfectamente las autoridades españolas, y que se puso de manifiesto en el juicio celebrado el pasado 3 mayo, ante un juez islámico.

Evidentemente, nuestro respeto a las leyes islámicas nos impide hacer un análisis más profundo de los hechos, aunque somos conscientes que la úni-

ca realidad que existe es la sentencia dictada por la Corte iraní que le condena a indemnizar los gastos derivados de la responsabilidad civil de un accidente fortuito provocado por un barco propiedad de una compañía estatal.

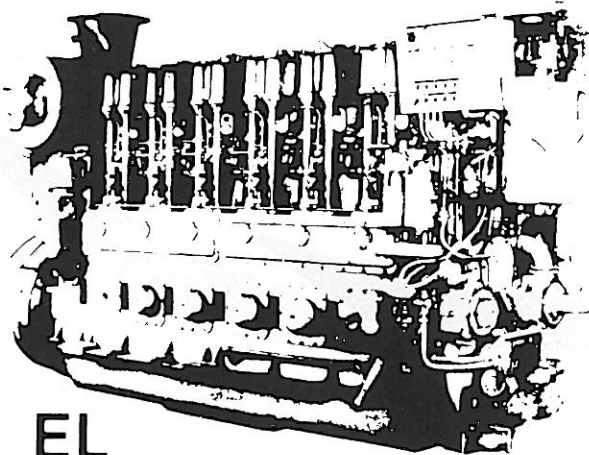
Escondiendo las lágrimas y desplegando falsa entereza confío, al igual que mi esposo, que el Gobierno español que ha seguido el caso a través de tres Ministerios, no le abandone e insista ante las autoridades diplomáticas iraníes para que se agilice la lenta burocracia judicial y se acepte la apelación de una absurda sentencia.

La palabra libertad es para nosotros una aparente utopía pero el deseo es tan grande que alienta mi ilusión por verle de nuevo en casa. Por eso pediré clemencia islámica al líder religioso de Irán, «Ayatollah» Ali Khamenei, con la esperanza de obtener un gesto de buena voluntad por parte de las autoridades iraníes.

Me aterra pensar que pueda envejecer entre rejas esperando el momento en que nosotros, simples ciudadanos de a pie, podamos reunir setecientos millones de pesetas para devolverle su libertad.



HABLA POR SI SOLO



**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO



Anglo Belgian Corporation

O F I C I N A :

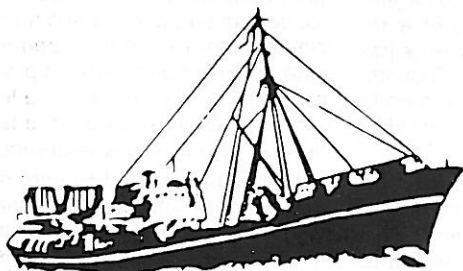
Ingeniero Marquina, 9 - bajo

Teléfono 943 - 398757

PASAJES SAN PEDRO

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)



Sobre mitos y llagas

Por D. ALVARO OTERO GONZALEZ
Periodista

Herman Melville era un chico con la piel y el carácter demasiado propensos a las llagas para un tiempo, el siglo XIX, y un oficio, el de ballenero, en los que no se conocían la mercromina de botica ni la terapia de grupo. Así que un buen día, después de haber escuchado a un compañero de litera la terrible historia del «Essex» y el gigante cachalote que lo había embestido hasta hundirlo en el abismo del Pacífico, decidió abandonar aquella errante vida de mar, ratas y tufo a grasa fundida de ballena para sentarse en su casa y escribir «Moby Dick». Melville, en la fecunda inocencia de novelista primerizo, creía haber encontrado la excusa perfecta —el mito del asesino cachalote, que recorría las tabernas portuarias de Nantucket— para describir con el desplazado realismo del antiguo navegante la miseria y esclavitud de la vida a bordo de aquellos barcos. Pero la historia y Hollywood —es decir, la historia y su versión— se encargaron de agarrar ese toro por el cuerno más romo: el libro nunca sería más que la lucha de dos falsos mitos, el del cetáceo vengativo contra el ballenero heroico.

Cuando Melville murió, hace ahora exactamente cien años, aquella fiebre por el ámbar gris y el aceite delicado

de espermaceti parecía no tener fin. Mientras miles de balleneros recorrían los océanos en busca de lomos donde clavar sus arpones, los empresarios se enriquecían sentados al calor de la chimenea, esperando los tres o cuatro años que duraban las maratónicas campañas. El mundo parecía haberse entregado en cuerpo y alma a los cetáceos. De ellos venían los aceites que iluminaban las ciudades más orgullosas del mundo, los fijadores de perfume, el lubricante delicado de los relojes, cuero, carne. Era una industria floreciente, babilónica, que tenía su reverso oscuro en las mordeduras de rata y el aire manchado de sebo que recorría, como un insorpotable cuesco, el castillo de proa donde se hacinaban los marineros para soñar con la siguiente captura que incrementara en unas cuantas monedas más su exigua paga al llegar a puerto, algún día.

Más de medio siglo después las ballenas se agotaban al mismo tiempo que el mito del marino heroico. Se fue la riqueza y, con ella, el ballenero pasó de valiente Hércules de los mares a un pobre tipo que dejaba sus días en un cascarón por un salario ligeramente superior al que podía obtener a dos pasos de casa. Hollywood, ya queda dicho, se encargó entonces de versionar aquella muerte lenta. ¿Qué pasaba? De repente, aquellas singladuras ante las que el mundo se sacaba el sombrero arrancaban ahora muecas de con-

descendencia. Todo se había basado en capturar más y más ballenas, y el único quebradero de cabeza que se había cruzado en ese objetivo había sido el de mejorar el poder asesino de los arpones. Ahora, no había donde clavarlos, y los antaño ricos empresarios recurrieron a la inercia de su lejano poder para invocar el remedio colegiado: en las postrimerías de los años 40 nace la Comisión Ballenera Internacional con el objetivo de racionalizar las capturas de cetáceos. Los empresarios aceptaron encantados, sin imaginarse que esa misma Comisión había de ser la principal artífice, décadas después, del fin de la industria ballenera.

Yo crecí con «Moby Dick» en los dibujos animados, las historietas y los libros juveniles. Quizás por eso, cuando me saltaban las lágrimas al intuir, pese a sus esfuerzos, que mi padre se marchaba una vez más a recorrer los océanos durante largo tiempo, se mezclaba en la tristeza la admiración de tener un padre marino. Volvería a casa y me contaría historias de olas gigantes y enormes peces. Pese al dolor de la distancia, me sentía feliz de tener un padre como el de las historietas de «Moby Dick». Pero los años destrozan los mitos de la infancia y hoy, un poco crecido, lo único que me queda en su ausencia es la tristeza. Desde hace algún tiempo he ido destruyendo el mito con una interpretación menos romántica y, si se quiere, más economicista

del asunto. Incluso he llegado a la conclusión de que los marineros de Melville contaban con ciertas ventajas de las que hoy en día carecen hombres de mar como mi padre. Cada vez que ellos capturaban una ballena obtenían un determinado número de barriles de aceite que apilaban y contabilizaban, y sobre los que pivotaría el montante principal de su paga. Ha tenido que sucederse una amarga lucha para que un siglo después de Melville y en un único caladero, el de Canarias, haya cuajado esa fórmula.

Las singladuras interminables continúan y los propietarios, si no siguen tranquilamente sentados, es porque



buscan desesperadamente, víctimas de su propia política industrial, una porción de mar donde dejen trabajar su inversión. Han explotado sistemáticamente —ellos, los que permanecían sentados— los mares y los hombres, y están, antes de renunciar a las Américas perdidas, acabando de cargarse el mito convirtiendo a los hombres de mar en plusmarquistas de la llaga y la limosna, y claman, como otrora los decadentes balleneros, por una suerte de comisión mágica que vuelva los panes en peces. Por lo demás, merodea todavía alguna rata en los cascarones del Gran Sol, y ya no hay Melville que valga.



TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S. A. L.

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

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

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



Nuestra presencia en el VI Pleno Nacional de AETINAPE

Por M.^a del ROSARIO GÓMEZ PÉREZ
Comisión de Mujeres de Pescadores Gallegos

Los días 13, 14, 15 y 16 de diciembre se celebró en Vigo el VI Pleno nacional de AETINAPE, y por primera vez fuimos invitadas la Comisión de Mujeres de Marineros Gallegos.

En primer lugar daremos las gracias por invitarnos; así tuvimos la oportunidad de exponer nuestros problemas e inquietudes a las autoridades invitadas y tratar de buscar algunas soluciones.

Después de haber asistido a este Pleno, es ahora el momento de hacer una reflexión crítica y también de llegar a unas conclusiones, porque las mujeres de los marineros vivimos tan a fondo los problemas de la mar, que al escuchar a nuestros políticos, que lo pintan tan bonito, lo único que nos produce es indignación.

Empezaré por la intervención del primer invitado, don José Loira, secretario general de Pesca. Comenzó con la lectura de un montón de folios que traía en su carpeta desde Madrid. ¡Creíamos que no terminaba nunca!, y tuvimos suerte porque de los 43 folios que traía «sólo» nos leyó 35, los ocho restantes son asignaturas de suspenso que los marineros le dan al ministro Romero.

Como comprenderán ustedes, nuestros políticos lo único que hacen es hablar y mientras agotan el tiempo sin decir la realidad y la verdad, y cuando nos llegó la hora de hacer preguntas sólo nos pudo contestar a dos. Nuestra pregunta al Sr. Loira fue la siguiente: «¿Por qué cuando se construyen barcos, o se alargan, se sigue consintiendo que todo sea bodega y nuestros marineros continúan teniendo 1 ó 2 cuartos de baño para 20 hombres y camarotes para 6? ¿No es vergonzoso?». Su reacción no se hizo esperar y salió al paso diciendo que no era cierto, que le enviásemos la lista de los barcos en los que esto ocurre. Creo que no es necesario, porque son la mayoría; lo que ocurre es que a ustedes no les interesa averiguarlo y, sino, díganos de quién es la culpa de la crisis que sufre el sector pesquero; quién dejó construir tantos barcos con desguaces que no existen; de dónde salió tanto tonejale Sr. Loira; ¿quién dio esos permisos? Nos haría falta toda la revista para seguir hablando, y tenemos que dejar espacio para otros. Quiero darle las gracias por dirigirse a nosotras desde el comienzo de su intervención; no están acostumbrados a ver mujeres de marinos en sus auditorios, pero se irán acostumbrando.

Al siguiente invitado, don Rafael Lobeto, director general de la Marina Mercante, es una maravilla oírlo hablar; si todo lo que allí expuso se llevase a cabo, tendríamos un Plan de Salvamen-

to Marítimo, no el mejor del mundo, pero sí un poco decente. No se percató de nuestra presencia hasta que le hicimos la siguiente pregunta, basada en unas declaraciones que había hecho en una revista en las que decía que teníamos que ser nosotras, las mujeres de los marineros, las que mentalizásemos a nuestros maridos para que supiesen defenderse ante un naufragio. ¿Usted no cree que las mujeres de los marineros tenemos suficiente ocupación, haciendo de padre y madre, que aún hemos de coger a nuestros maridos por la mano y llevarlos a nadar a la piscina o a la playa? El insistió que era necesario, lo que nos hizo volver a preguntarle: «Si hacemos estos cursillos gratuitos, ¿a dónde va el dinero destinado a dicho trabajo?». No nos lo dijo, pero nosotras nos lo imaginamos. El Sr. Lobeto estuvo a disposición de todos los allí presentes para contestar a las preguntas que se le hacían. ¡Por algo se ganan premios!

No podemos olvidarnos de otras intervenciones, como la del viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, don Ignacio Espel. Desde luego a usted sí debemos felicitarlo por su labor, porque nos demostró su lucha por el sector pesquero, aunque sabemos que esto conlleva muchos tropiezos, pero sin ello nunca conseguiremos nada.

También queremos felicitar al señor don Fernando Plaza Montero, director adjunto de la División de Seguridad Marítima de la OMI. Sabemos que su ex-



plicación tiene mucho valor, pero también sabemos que cuando ocurre un accidente o un naufragio, hacen falta 19 organismos con esta competencia y es vergonzoso contemplar el espectáculo que dan al no ponerse de acuerdo. Usted mismo admitió que no había suficientes inspectores honestos. Usted fue inspector y sabe que se inspeccionan varios buques con un solo equipo en condiciones, y la gente se queda tan pasiva. Nos dijo que son las tripulaciones quienes tienen que protestar, y nosotras decimos que quien cobra por el trabajo es el inspector.

Continúo con la intervención del señor don Jesús Muela, director general del Instituto Social de la Marina. Otra carpeta llena de folios —unos 50— ¡qué maravilla, nuestros marineros ya pueden ponerse enfermos que la Seguridad Social los cura al momento! Tienen cantidad de Casas del Mar, asistencia sanitaria en cualquier puerto extranjero, un régimen especial para la gente del mar... Creemos que será el de morirse mientras se ponen de acuerdo en Madrid —cuando se hace una consulta por radio— hasta ser trasladado a tierra. Y después de emplear mucho tiempo hablando —como el Sr. Loira—, al escuchar tantas maravillas sólo me queda por añadir a tan majestuoso discurso: «Sr. Muela, nuestros maridos están en el paraíso terrenal». Otra de mis preguntas fue por qué los marineros del banco canario sólo disponen de tres meses de desempleo al año a causa del paro biológico, ya que este paro, no acumulativo, ni impuesto por ellos, les perjudica gravemente debido a los acuerdos que se hacen en la CE. Usted nos dijo que no estaba enterado de esto y una vez más comprobamos que en Madrid no se enteran de nada. Entérese, Sr. Muela, que es muy grave.

Llegó el momento de la clausura que corrió a cargo del señor conselleiro de Pesca, don Enrique López Veiga. A usted no tenemos mucho que preguntarle, puesto que lo hacemos a me-

nudo cuando hay problemas, porque lo tenemos cerca. También le decimos, usted lo tiene fácil porque está en la oposición y la Xunta no tiene competencias de pesca a nivel altura y así puede despacharse a gusto contra la Administración. Nos dio la oportunidad de hacer preguntas y mantuvimos un prolongado diálogo, aunque a veces se salía del «carril», porque entendemos que no iba a tirar piedras contra su propio tejado.

Hasta aquí nuestra crítica, y ahora nuestras conclusiones como dije al principio. Nosotras no vemos las cosas de la misma manera que ustedes y por eso, permítanme darles algunos consejos que no les vendrán mal. Señor Loira, cuando sean invitados a estos Plenos no traiga tantos folios, que estamos hartas del mismo rollo; lo que tienen que hacer ustedes es sentarse y decir: aquí estamos a su disposición, hagan las preguntas que quieran. Nos puso de ejemplo que es hijo de pescador; eso en su pueblo gallego, pero en Madrid se olvida de todo excepto de cobrar. Al señor Lobeto le decimos lo mismo. Sabemos que un plan de salvamento marítimo no se consigue de la noche a la mañana, pero tenga en cuenta que nos hace mucha falta y aquí estamos nosotras para recordárselo. Al señor Muela, que hable menos e investigue más los grandes fraudes que hay en la Seguridad Social por parte de los armadores, como las indebidas regulaciones de empleo, las cotizaciones que no están en regla, las tripulaciones enroladas sin asegurar... y muchas cosas más. Como ve, Sr. Muela, nuestros marineros no están en el paraíso terrenal y usted puede hacer mucho en este aspecto. Finalmente, al señor conselleiro qué le podemos decir que no le hayamos dicho ya. Unas veces no hay so-

luciones, otras no se buscan; por eso le decimos, señor conselleiro, que si hace bien las cosas —como ha hecho con el salvamento marítimo— tendrá nuestros elogios, pero si las hace mal aquí nos tiene y saldremos a la palestra para criticarlo; nuestra misión es luchar por el marinero y sabemos que en nuestros gobernantes no hay mucha limpieza.

Terminaremos diciendo que el VI Pleno de AETINAPE, por parte de su presidente don José Manuel Muñiz Ríos y la organización, podemos calificarlo de un gran éxito; pero nosotras abandonamos el salón con gran tristeza porque vimos que en este Pleno, lo único que importaba a ciertos señores era el cabotaje y que la pesca, a nivel buque, no interesaba a nadie. Pudimos comprobar, con vergüenza y asombro, que a tantos capitanes de pesca que allí se encontraban no se les oyó pronunciarse. Vergonzoso que tengamos que intervenir nosotras, que no estamos a bordo de los barcos. Señores, quién mejor que ustedes conocen y viven los problemas de a bordo, las incomodidades que existen por falta de higiene y sanidad. ¿Es que ustedes en vez de estar en un pesquero, viajan en un crucero por el Caribe? Recordamos que, a raíz del problema de Namibia, en abril, hicieron algunas nota de prensa pidiendo responsabilidades al Gobierno desde Malvinas, y ahora que tienen a los responsables delante de sus narices, se quedan tan pasivos. Si en aquel momento calificamos esas notas de prensa como una valentía, ahora calificamos su actuación como una cobardía. Y para vosotros nuestro último consejo: cuando uno se propone conseguir algo, sabemos que no es fácil, pero se puede lograr dando la cara, y no la espalda. Vosotros, con más motivo que nuestros gobernantes, tenéis que luchar porque sois los que estáis en el charco. Los marineros se merecen más de lo que tienen y estamos hartas de que sigan considerándolos y tratándolos como esclavos.



Consideraciones sobre salud laboral marítima: enfermedad cardiovascular

Por la doctora
D.ª M.ª del CARMEN ROMERO PAREDES
Centro Radio-Médico Español
Instituto Social de la Marina

A modo de continuación de nuestro anterior artículo sobre la salud laboral de los marinos españoles vamos, en esta ocasión, a ofrecer una visión panorámica de la patología cardíaca presente en nuestro colectivo, considerando tanto los factores de riesgo involucrados en el desencadenamiento, desarrollo y secuelas, como la actualidad de alteraciones cardiovasculares en los marinos.

Para tal exposición, disponemos de la publicación que en septiembre de 1990 el Instituto Social de la Marina da a la luz con la revista «Cuadernos de Sanidad Marítima» y en la que, de forma casi monográfica, son exhaustivamente tratados estos temas.

Con el título «Estudio epidemiológico sobre factores de riesgo de la enfermedad cardiovascular en los trabajadores del mar de la región de Murcia, mayores de 40 años», el doctor Serafín Balanza Galindo nos muestra la prevalencia de colesterolemia, glucemia, hipertensión arterial, obesidad, consumo de tabaco y triglicéridos elevados en sangre entre el grupo base del estudio. Sus resultados son drásticos, al mostrarnos que el 61% de los sujetos son fumadores, más del 38% tienen cifras de colesterol elevadas y sobrepasa el 33% el número de los hipertensos.

Nos informa también de la potencia de la acción de estos factores cuando se asocian, teniendo cerca del 34% del colectivo estudiado, al menos dos de ellos. La obesidad, presente en el 41% de los encuestados, y relacionada directamente como factor de riesgo cardiovascular, tiene una asociación del 48% con hipertensión arterial y del 44% con cifras elevadas de colesterol en la sangre.

Creemos que la mayor gravedad no viene determinada en sí por las cifras anteriormente expuestas, con ser éstas preocupantes, sino por la situación de desconocimiento por parte de los afectados del cierto peligro que puede derivarse de la presencia en ellos de estos factores.

El autor nos informa en su brillante trabajo, de que el 80% de los trabajadores que en el estudio de salud realizado presentan cifras elevadas de colesterol, lo desconocían, así como el 66% de los hipertensos.

Creemos importante la seriedad y la sistematización del reconocimiento médico previo al embarque, en el que de una forma cierta, cualquier tipo de alteración o prevención para la conservación de la salud se hace evidente.

Refiriéndonos ahora, y por contra, a un factor de protección cardiovascular y dentro del contexto de la misma revista, en un estudio realizado por el Servicio de Sanidad Marítima de Málaga, en colaboración con la Universi-

dad de la misma ciudad, los autores estudian el consumo de pescado, tan generalizado afortunadamente en el medio que nos ocupa, como importante factor de protección cardiovascular, gracias a que el contenido de grasas y aceite presente en el pescado (primordialmente en el pescado azul), disminuye la incidencia de enfermedades vasculares en sus consumidores.

Nos informa sobre que estudios experimentales confirman que los cambios en la composición de los ácidos grasos en la alimentación pueden variar el desarrollo de arteroesclerosis y trombosis, disminuyendo así el sustrato patológico de la enfermedad coronaria.

En su importante exposición, demuestra de una forma taxativa, mediante el análisis de los resultados de su trabajo, que el consumo de pescado descendiendo de una forma importante la tasa de triglicéridos y de colesterol total, perjudiciales para la salud, tendiendo a un aumento del colesterol-HDL, favorecedor de la salud cardiovascular.

Expone asimismo, que estos beneficiosos cambios de lipídicos son óptimos o casi máximos a la cantidad de 450 gramos de pescado consumidos por semana.

Queremos resaltar que esta tendencia de la bibliografía médica mundial actual a valorar el consumo de pescado como factor protector de cierto tipo de enfermedades supone, especial-

mente para nuestros marineros, tan acostumbrados por gusto u obligación a un gran consumo de pescado, una buena noticia que acogemos con alegría.

Finalmente, y a partir de un exhaustivo estudio del colectivo de los médicos de Sanidad Marítima de España, «Cuadernos de Sanidad Marítima» nos muestra el estado actual de la salud cardiovascular de nuestros marineros en activo. A partir de un protocolo previamente diseñado, se estudian más de 30 variantes relacionadas con dicha patología, que se efectúan en un total de 3.144 individuos, lo que supone un 3,6% de la población total, con una fiabilidad estadística del 99%.

Se efectuó a todos los sujetos un estudio consistente en la investigación de antecedentes de enfermedad cardiovascular, presencia de factores de ries-

go, además de una completa historia clínica, exploración física, práctica de electrocardiograma, placa de tórax, así como un exhaustivo estudio analítico.

Queremos señalar que de una forma sistemática, la edad por encima de 48 años, el puesto de trabajo a bordo en pesqueros de bajura y el antecedente de algún tipo de enfermedad o anomalía relacionada con la propia patología cardíaca, incluyendo diabetes e hipertensión arterial, así como la existencia de asociación de factores de riesgo, acaparan el mayor porcentaje de la patología encontrada.

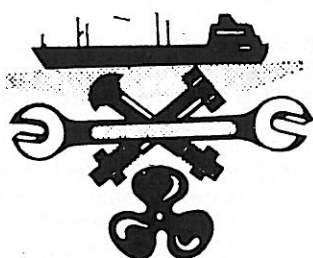
Hacemos notar que todo el colectivo, en general, presenta muy baja patología con escasísima morbilidad debido a las alteraciones que tratamos.

Nos congratulamos de la bajísima incidencia de alteraciones relacionadas con enfermedad cardiovascular, aunque quisiéramos poner de manifiesto la

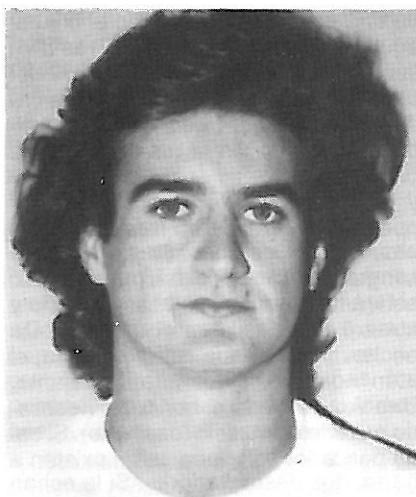
gran importancia que para nosotros tiene el poder descubrir y eliminar los factores de riesgo antes mencionados, lo que nos llevaría a un descenso global de dicha patología. Aconsejamos desde aquí y para todo el colectivo marítimo-pesquero, el descenso en el número de cigarrillos fumados diariamente, la disminución de la obesidad bajo control médico, la parquedad en el consumo alcohólico, así como la vigilancia y control de la tensión arterial y de las cifras elevadas en ciertos parámetros de la bioquímica sanguínea, entre los que incluimos de una forma muy especial los triglicéridos, el colesterol y la glucosa, así como el mantenimiento de una saludable dieta a base de pescado, con lo que podremos todos felicitarnos si logramos controlar cualquiera, todas y cada una de las manifestaciones de enfermedad cardiovascular en los trabajadores del mar.

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



La pesca de atunes en el Cantábrico

Por D. PEDRO GÜEMES CHOZAS
y D. JOSE ANTONIO LOPEZ SAEZ
Biólogos

da y demás costumbres de los boniteiros del Cantábrico.

A mediados de junio asoman la cabeza los primeros bonitos, siendo por tanto los pescadores gallegos los que inician la costera. La migración sigue dirección Este, por tanto, será a mediados de noviembre cuando cántabros y vascos den buena cuenta de los últimos bonitos del Cantábrico. Para ello, habrán utilizado básicamente dos métodos de pesca: la cacea o curricán, más utilizada por los pescadores gallegos, y el cebo vivo («a pulso») utilizado más comúnmente por cántabros y vascos.

Cacea o curricán

Mientras que en Cantabria y Euzkadi resulta ser un método de carácter «familiar», con embarcaciones pequeñas, de dos o tres tripulantes, sin alejarse apenas de la costa; en Asturias y Galicia son barcos de tamaño considerable, cercanos a los 30-40 metros de eslora, con una tripulación de 13 a 15 marineros, llegando incluso a 50° de latitud norte.

El cebo utilizado para atraer al bonito, recibe el nombre de «paya o paja». Se hace a mano y su elaboración es «todo un arte», necesitando de un minucioso trabajo. Antiguamente se elaboraba con paja natural (maíz) y actualmente se fabrica en plástico. En realidad, consta de dos anzuelos de gran tamaño (5 cm.) rodeados de tiras de plástico amarillas, rojas... siempre en colores llamativos, añadiéndosele en ocasiones un señuelo en forma de

pulpo, y portando además una plomada adecuada. El barco puede arrastrar hasta 18 payas, distribuidas sobre dos baras laterales, una a babor y otra a estribor, e igualmente otra a popa. En algunas ocasiones, una sola pita (sedal que porta el cebo) puede llevar dos payas. El movimiento de arrastre de la paya y su vivo color hacen picar al bonito. Una vez conseguido esto, el bonito trata de zafarse del anzuelo, con lo cual se hace necesario arriar un tiempo la pita para evitar su rotura o el desmalle del anzuelo. Tras vencer al bonito, se recoge la pita, ya sea con un alador (semejante a una polea) mecánico o bien manual. Si el bonito posee gran tamaño un gancho (roncla o bichero) para facilitar su subida al barco. El trabajo se hace realmente duro, pues en ocasiones, incluso, se continúa tras anochecer.

Una labor cotidiana es el desmalle de ciertas aves (gaviotas, alcatraces, pardelas y fulmares). Muchos pescadores creen, erróneamente, que estas aves suponen una competencia para la pesca del bonito, matando por ello aquellas que capturan. ¡Este hecho está muy lejos de la realidad!, pues ni es tal la competencia y ni mucho menos se marcharán el resto de ellas si se matan algunas.

Cebo vivo

Las embarcaciones utilizadas para este método de pesca suelen tener de 26 metros de eslora en adelante. La principal característica de estos barcos es que deben tener un espacio reser-

Con motivo de la participación de uno de nosotros en el «Estudio de túnidos en el Cantábrico», campaña desarrollada año tras año por el Instituto Español de Oceanografía (I.E.O) y subvencionada por el I.C.C.A.T. (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico); embarcamos durante toda la costera del bonito en el barco «Bahía de Santoña». Gracias a ello, sugerimos la idea de dar a conocer los distintos métodos de pesca tradicionales, las artes marineras, formas de vi-

vado para los viveros, en los cuales se alojará la carnada. Realmente lo más importante de este tipo de pesca, es poseer un buen cebo. Por ello, el barco se divide en dos partes: a estribor se sitúa el parrillero (lugar donde se echan las cañas y se pesca el bonito) y babor, donde está el arte y el alador para hacer cebo. Las especies más utilizadas como carnada son la anchoa o bocarte, el chicharro y la sardina; todas de pequeño tamaño (unos 7-8 cm.). Una vez localizada la «mancha» (sonar, sonda) se comienza a largar el arte rodeándola, para ser luego recogido con ayuda del alador mecánico. Antiguamente se recogía el arte a mano, trabajo que se hacía realmente agotador. Tras formarse la «bolsa» junto al barco, se recoge el pescado cuidadosamente con unas «redañas» (semejantes a cazamariposas) y con rapidez se va depositando en los viveros. De todo lo dicho, hay que hacer una significación: es muy importante determinar la dirección en que van los peces, las corrientes y el viento. Conocidas éstas, se puede largar el arte con la orientación correcta, y así evitar su rotura, aunque no resulta siempre tan fácil.

En cuanto al mantenimiento de los viveros, el responsable directo es el macizador. Se encarga de limpiarlos, alimentar la carnada (con huevos de atún) y de ir cebando la mar para atraer a los bonitos. Los viveros deben estar continuamente iluminados incluso de noche, para evitar la muerte de la carnada.

Tanto en el curricán como en el cebo vivo, la detección del bonito puede

llevarse a cabo de distintas formas. La principal y más antigua es avistar un salto. Cuando se observan muchos saltos juntos, debido al gran número de ejemplares, se dan distintas denominaciones para referirse a tal hecho dependiendo, claro está, de la región en que nos encontremos: barrial, sardara, etc. También se puede avistar un gran acúmulo de pájaros (charranes, pardelas y alcatraces fundamentalmente) con actividad manifiesta. Mas actualmente se utilizan métodos más sofisticados como el sonar y la sonda. El primero nos facilita una visión horizontal del banco mientras que el segundo nos ofrece una visión vertical.

Tras detectarse el bonito y producirse el acercamiento, el macizador comienza a echar carnada para atraerlos. En cuanto se localiza algún ejemplar comiendo dicho cebo, empieza a funcionar el «riego», con lo que se remueve el agua (los pescadores utilizan dicho método pues opinan que así el bonito no verá las cañas). El riego en sí consiste en una serie de salidas de agua situadas en la borda del barco y otra boca móvil en el «espardele».

Cada pescador tiene una posición fija para echar la caña, siempre a estribor. Si lo que se va a pescar es bonito pequeño, se echa una caña por persona. Sin embargo, si es bonito grande, hay dos pescadores por caña, uno que es el que realmente la echa, y otro que le ayuda con la mano izquierda y con su derecha porta la roncla. En cuanto consiguen acercar el bonito a la borda, el ayudante lo engancha con la roncla y lo sube. Cada «echador de caña» tie-

ne una especie de cajón, en el cual el agua fluye constantemente. Tras divisar los bonitos, el «chaval» o «cho» del barco se encarga de suministrar a cada cajón el cebo. El echador toma dicho cebo, vivo, en la mano, le gira la cabeza hasta dejar el opérculo abierto y le introduce el anzuelo, desde un opérculo al otro; de tal manera que el pez no sufre en absoluto y ni siquiera sangra. Esto se hace así, pues el cebo estará totalmente vivo al ser echado y atraerá más fácilmente al bonito. De hecho, si la carnada sufre o sangra, el atún no pica de manera semejante. Una vez pescado el bonito es necesario quitarle el anzuelo (desmalle). Si cada pescador echa una caña, existen a parte, dos desmalladores. Si la echan cada dos, mientras uno sujeta el pez con la roncla el otro lo desmalla. El tener un buen desmallador es fundamental, pues acelera al máximo todo el proceso.

Hay que decir que con este método, el volumen de pesca capturada es mayor que en la cacea. Además, mientras en la cacea la entrada de pescado es más o menos continua, aunque en menor cantidad, en el cebo vivo ésta ocurre más irregularmente pero en grandes volúmenes. Aunque el volumen de pescado sea mayor por ello en el cebo vivo, éste requiere de gastos mayores, al tener mayor número de tripulantes y al ser necesario hacer carnada.

Las especies más comunes

La especie más pescada es el bonito del norte, también llamado atún blanco (*Thunnus alalunga*), que puede me-



dir desde unos 45 cm. («tomateros») hasta los 110-120. Otra especie menos pescada es el atún rojo o cimarrón (*Thunnus thynnus*) que oscila entre los 45 y los 120 cm. No obstante, debemos decir que tales medidas corresponden a ejemplares del Cantábrico, pues en el Mediterráneo el cimarrón puede llegar incluso a los 400 ó 500 kilos.

Los pescadores de Fuenterrabía (Guipúzcoa) están especializados en la pesca del atún rojo, ya que la mayoría se exportan a Francia. Mientras que los demás pescadores, ante cimarrones de gran tamaño no echan las cañas, los pescadores de Fuenterrabía sí lo hacen, ayudados de «trampolines».

Ocasionalmente aparecen el patudo o monja (*Thunnus obesus*), la melva (*Auxis rochei*) y últimamente, se han dado casos de yellow fin (*Thunnus albacares*).

La vida en los boniteros

El trabajo de estos pescadores se hace realmente duro. Por una parte, los barcos suelen estar mal equipados en cuanto a comodidades: la mayoría carecen de aseos, duchas, el agua está restringida para beber y no digamos para lavarse. Los habitáculos son normalmente pequeños e incómodos, y además, se ha de soportar el calor procedente de la sala de máquinas, situada justo por debajo de ellos.

En cuanto a la pesca en sí, el principal peligro estriba en el desmalle del anzuelo. Cuando la caña está prácticamente doblada y la pita tensa por la fuerza que opone el bonito, puede ocu-

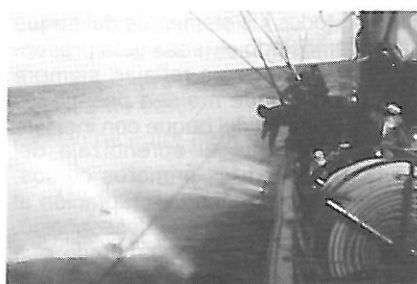
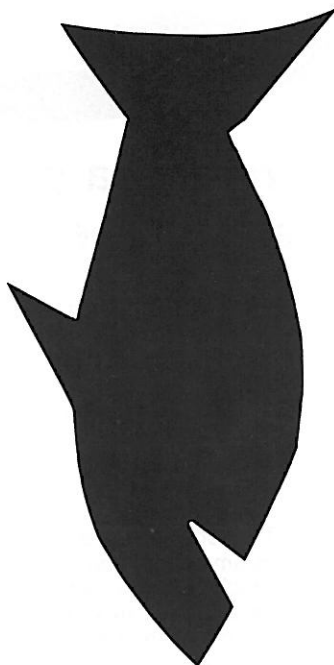
rrir que el anzuelo se le desmalle y salga disparado como una bala. No será el primer caso en que un pescador haya perdido por ello un ojo, y además, se dan muchísimos casos de cicatrices en las manos al ser atravesadas por los anzuelos. El segundo peligro estriba en la posibilidad de caerse al agua debido a que algún anzuelo se hubiese clavado en el lomo o aleta del bonito, haciéndose por tanto imposible el levantarlo y muy posiblemente acabará tirando al pescador al agua. Ambos peligros antes nombrados se multiplican si se trata de cimarrones, pues esta especie lucha hasta extenuarse, cosa que no ocurre con el bonito, que una vez llegado a la superficie, más o menos se deja llevar.

Ciertas personas tachan de «locos» a los boniteros, pues con dichas embarcaciones abiertas llegan incluso al norte de Irlanda y hacia el Este hasta longitud 20°; lugares éstos en los que las condiciones son extremas. Nadie se puede hacer una idea de lo que este hecho entraña si no se pasan temporadas en estos barcos, aguantando como las olas pasan por encima de la cubierta, soportando fuertes lluvias y vientos, así como notables marejadas.

A pesar de la dureza de su vida, el bonitero es una persona amable, deseosa de hacerte conocer sus costumbres, tradiciones y de ayudarte en cualquier momento, y a la que no le faltan momentos de humor.

Finalmente, desde estas páginas, queremos agradecer profundamente la amistad y los conocimientos ofrecidos por todos los compañeros del mar del «Bahía de Santoña»: Camilo, Pali, Fonsi, José, Uis, la, José Antonio, Chito, Pedrín, Cani, Chamaco, Víctor, Angel, Toñín y Agustín. También queremos agradecer del I.E.O. (J. L. Cort, V. Zárate y J. Zabala) la oportunidad brindada.

Esperamos que con este artículo se conozcan mejor las técnicas de pesca de los boniteros del Cantábrico, y sobre todo, se aprecie en mayor medida cuales son sus condiciones de vida. Con todo ello, deseamos que prontamente los lazos entre pescadores y biólogos se estrechen aún más, y que exista una mayor comprensión por ambas partes.





Barco para prácticas marítimo-pesqueras en Canarias

Por D. MANUEL PERDOMO HERNANDEZ
Director del Instituto Politécnico de Formación
Profesional Marítimo-Pesquero de Canarias

Los Centros de Formación Profesional Marítimo-Pesquero de Canarias podrán disponer a partir del tercer trimestre del curso 1990-91, de un barco de prácticas para sus alumnos.

El Gobierno de Canarias consciente del «vacío» que actualmente tienen nuestros Centros de Formación Profesional Náutico-Pesqueros para poder completar el ciclo de aprendizaje, con prácticas reales, de las diversas y variadas técnicas de extracción de los recursos del mar, con una elogiada visión de futuro, decidió, respaldando el acuerdo, casi, por unanimidad de todos los componentes del Parlamento de la región, construir un barco de prácticas que estuviese dotado de la más moderna tecnología instrumental en pesca y navegación, principalmente, pero instalando en el resto del buque elementos modernos y de vanguardia.

La Consejería de Agricultura y Pesca, a quien compete, a través de la Dirección General de Pesca, la Formación Profesional Marítimo-Pesquera, asumió la responsabilidad y encargó a la empresa Polyships, S. A. la construcción de un barco de prácticas, con el pleno convencimiento de que éste serviría para elevar el nivel de enseñanza,

sobre todo práctica, la cualificación y especialización de los futuros profesionales titulados del sector, y también, si se programa adecuadamente, serviría para reciclar a los actuales titulados y marineros, en las modernas técnicas de extracción y manejo del buque.

Quiero obviar la inversión que ha supuesto para el Gobierno de Canarias la construcción del barco de prácticas, ya que, personalmente, considero que cualquier inversión, por muy grande que sea, si es para enseñanza, ya de por sí, es barata.

Las características estructurales del barco en construcción son las siguientes:

—Eslora total, 30 metros; eslora entre perpendiculares, 26 metros; manga de trazado, 8 metros; puntal de trazado a la cubierta principal, 4,20 metros; puntal de cubierta superior, 6,40 metros; velocidad de pruebas máxima, 11 nudos; capacidad de combustible, 40 m³; capacidad de agua dulce, 8 m³; tripulación, 20 hombres; propulsión (motor diesel), 700 CV.

Debido a que una descripción detallada de todos los elementos del buque haría demasiado extensa esta presentación, me limitaré a reflejar, siempre lo más breve que me sea posible los compartimentos del buque con incidencia directa sobre el aprendizaje del alumno, que en los primeros cursos, podríamos denominarlo adaptación al medio, que es totalmente desconocido, en muchos casos. Aun sabiendo que cualquier lugar o objeto del buque es

materia de aprendizaje, me ceñiré, únicamente, a pesca, navegación, propulsión (con electricidad), salvamento y contraincendio.

Excepcionalmente, y por considerarlo muy necesario, comentaré el hábitat a bordo, ya que entiendo que el alumno en prácticas realizará un trabajo que desconoce y, por tanto, le costará más esfuerzo; por ello, creo que un buen descanso lo predispone para las faenas nocturnas (guardias), o para las del día siguiente.

Maniobra y equipo de pesca

El conocimiento, por el alumno, de los elementos de esta sección, y su manejo correcto es uno de los objetivos fundamentales del barco, por ello estará equipado para realizar las modalidades de pesca siguientes:

—Arrastre por popa con aparejo pelágico o semi-pelágico.

—Curricán.

—Cercos.

—Palangre.

Para poder realizar todas estas técnicas de extracción, el barco irá dotado de:

—Un halador para red de cerco.

—Dos maquinillas de amantillo hidráulico.

—Dos maquinillas auxiliares de copo, hidráulico.

—Un halador de palangre hidráulico.

—Una maquinilla combinada para

las maniobras de cerco y arrastre, con tres carretes paralelos y dos cabiotes auxiliares (accionados hidráulicamente).

Los carretes llevarán frenos de cinta y embragues de garras, ambos manuales.

Para accionar toda la maquinilla anterior el barco llevará:

—Dos bombas hidráulicas de 80 c.v., tanque de aceite de 100 litros, enfriador por agua salada y todos los accesorios de mando.

Como complemento, ya para completar el equipamiento, el barco llevará un bote de unos 4 metros, aproximadamente, con motor fuera borda de 25 c.v.

Puente de gobierno y derrota

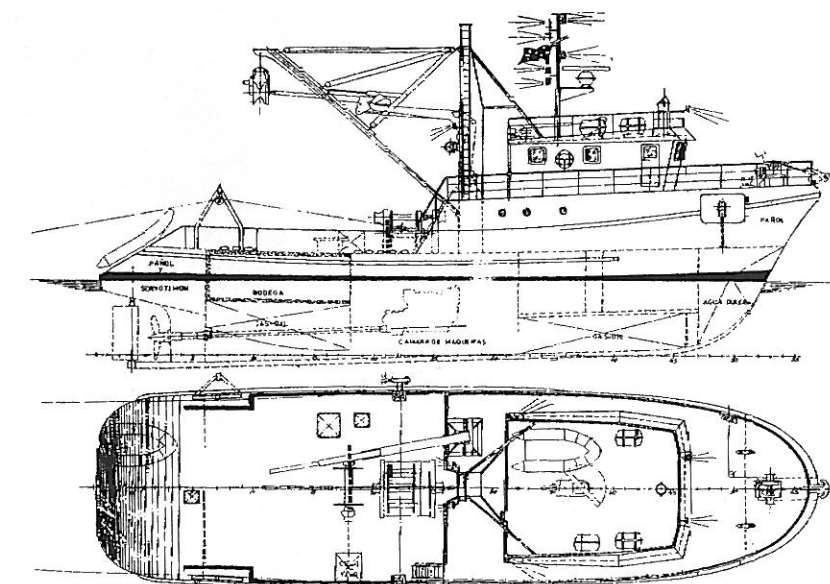
Para el correcto desenvolvimiento del alumno en el puente, podemos hacer el mismo, o parecido, razonamiento que en el apartado anterior, ya que el perfecto conocimiento del instrumental situado en él, definiría al alumno como excelente profesional en mando y control de los buques.

En el frente del puente, y en su parte central, se dispondrá de una consola en la que irán colocados los elementos de mando y control del equipo propulsor.

Se instalará, igualmente, el equipo de radar, sondas de pesca, etc. Dicha consola llevará alacena con baldas, para la estiba de los cargos de navegación, y llevará casilleros para el Código Internacional de Señales y Pabellones.

En la zona destinada a derrota llevará:

- Una mesa-armario para cartas.
- Soportes para equipo de navegación y comunicación.
- Una luz de emergencia.
- En la consola también llevará mando a distancia para parada, control de rpm e inversión del motor. Para el



gobierno del buque, se instalará a popa un servomotor electro-hidráulico con válvula automática de seguridad, para gobierno mano-hidráulico asistido, que se completará con indicador eléctrico de ángulo de timón de tipo panorámico.

El equipo de navegación y comunicaciones que llevará el barco será el siguiente:

- Un compás de gobierno con sistema óptico de reflexión.
- Un radar de navegación de 96 millas de alcance con antena de 6 pies.
- Una sonda de pesca gráfica con proyector de 1 ó 2 frecuencias de 780 brazas de alcance.
- Una sonda de pesca de color, con proyector de dos frecuencias.
- Una sonda de pesca de color, para pesca de cerco.
- Un receptor para navegación por satélite.
- Un decca.
- Un receptor direccional para localización de boyas.
- Un piloto automático.

—Una telefonía en BLU de 250 wat con 6 bandas de onda corta y media.

—Un equipo de VHF de 25 wat.

—Mandos del motor principal desde el puente.

—Botiquín reglamentario.

—Otros: reloj de bitácora cronómetro, climómetro, escandallo, megáfono, prismáticos, diurnos y nocturnos; juego de cartas, barómetro, termómetro; juego de C.I. de señales, volumen del C.I. de S., etc.

Maquinaria propulsora

Esta sección, se considera fundamental para los alumnos de «máquinas», ya que su perfecto conocimiento, especialmente manejo y conservación, alargará la vida del mismo y, sobre todo, se obtendrá de él un máximo rendimiento. No obstante lo dicho, el uso continuado ocasionará averías que, lógicamente, es necesario «reparar» para que, de nuevo, su funcionamiento sea idóneo y del máximo rendimiento.

La propulsión del buque la realiza-

rá un motor diesel de 4 tiempos simple efecto, arranque eléctrico, acoplado a un conjunto eje-hélice de paso variable y palas reversibles, a través de reductor-inversor (R 4:1) a 1.200 rpm y potencia máxima DIN 6270 de 700 c.v. equipado con todos los accesorios: circuito de agua dulce o salada, aceite y combustible, filtros de combustible y aceite, enfriadores de agua dulce y aceite, etc.

También dispondrá de panel de instrumentos con:

—Tacómetro, cuenta horas, manómetro de aceite, manómetro de combustible, termómetro de agua de refrigeración, parada del motor por exceso de velocidad.

Grupos auxiliares

Para los servicios del buque, tanto de fuerza como de alumbrado, llevará:

Dos grupos diesel de 4 tiempos, arranque eléctrico, simple efecto. Uno de 100 c.v. a 1.500 rpm que cubre el 100% del consumo eléctrico, y el otro de 30 c.v. a 3.000 rpm capaz de cubrir servicios esenciales de propulsión y seguridad del buque.

Para control y protección de todos los elementos eléctricos, en la sala de máquinas se dispondrá de un cuadro de distribución, para c.a. de 220 y 50 Hz que suministrará a los diferentes servicios del buque, y que contiene los paneles siguientes:

—Panel de control y protección de generadores.

—Panel de salida líneas de m.e. de c.a.

—Panel de toma de corriente de tierra.

Estos paneles llevarán los dispositivos de medida y maniobra siguientes:

—Amperímetro por fase raya/roja para cada alternador.

—Frecuencímetro por cada alternador.

—Lámparas de señalización, con pilotos blanco-rojo o verde.



Para facilidad de distribución de la energía se colocarán cuadros secundarios en lugares estratégicos, que irán protegidos y con rótulos de identificación.

Todo el aparellaje será del tipo marino, antivibratorio y antichoque, estando protegido contra humedad-calor y atmósfera marina.

La tensión de trabajo de los distintos servicios será:

—Motores eléctricos, 220 V. 3 fases; alumbrado y tomas de corriente, 220 V. 2 fases; resto de maquinaria, 220 V. 2 fases; luces de navegación, 24 V. c.c.; alumbrado de emergencia, 24 V. c.c.; equipos auxiliares de maniobra, 24 V. c.c.; equipos de radio-navegación y radio-comunicaciones 220 V c.a. 2 fases o 24 c.c.

Además de lo descrito, el buque dispondrá de la obligada instalación para alumbrado de socorro, alimentada por batería de 24 V. del tipo plomo-ácido.

Este servicio se cubre por grupos de baterías que cubren el arranque de motores: principal y auxiliares-alumbrado de emergencia del buque y equipo de navegación y alimentación de equipo de comunicación.

Esta instalación entrará automática-

mente en servicio al faltar la red de alumbrado.

Salvamento, contra-incendio y luces de navegación y señales

Por su enorme importancia, en el aprendizaje, incluyo como fundamental el perfecto manejo y conocimiento de los elementos de estos apartados, ya que de ello puede depender la vida de una o varias personas.

Salvamento

—Tres balsas salvavidas, tipo insuflable (2 de 10 plazas y 1 de 12 plazas).

—Cuatro aros salvavidas (2 con luces de encendido automático y 2 con rabiza de 27,5 metros).

—Veinte chalecos salvavidas homologados, más la reserva de cubierta.

—Doce señales modelo paracaídas (de luz roja brillante).

—Dos señales fumíferas flotantes.

—Una radiobaliza de localización de siniestros.

Contraincendio

Bombas de C.I.

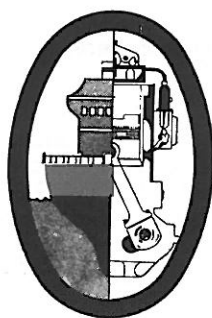
—Bocas de C.I. (todas las necesarias para llegar a cualquier parte).

«EL CAMINO MAS CORTO» SUMIMAR

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

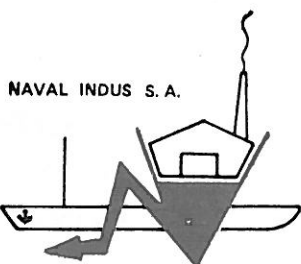


conózcanos
a fondo



SUMIMAR, S. A. .
SUMINISTROS MARINOS

Gaintxurizketa Bidea
Polígono Industrial 108 Par. 1 A-B
Teléfono (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

—Mangueras de C.I. (una por cada boca), acoplamiento y lanza doble efecto de unos 18 metros aproximadamente.

—Cinco extintores de CO₂, portátil de 5 kilos.

—Un equipo de halón en cámara de máquinas.

—Una central de detección de incendio en habilitación.

—Un plano de lucha contra incendio expuesto en lugar visible.

Luces y marcas

—Se dispondrá del equipo de luces de navegación, señales y pesca, exigidos por el Reglamento Internacional de Abordajes.

También dispondrá de una luz para señales de morse, con manipulador en

el puente de gobierno.

Habilitación

La habilitación del buque está proyectada para cumplir las normas establecidas en la O.M. de 19-8-70, para buques pesqueros, y dispondrá de:

—Dos alojamientos de dos plazas: oficiales y profesores.

—Cuatro alojamientos de cuatro plazas: para 16 alumnos en prácticas.

Estos compartimentos irán climatizados con aire acondicionado verano-invierno, llevando baterías de calor de resistencias eléctricas para el segundo caso, y equipo frigorífico de 12.500 frig/hora para el primero.

Los alojamientos dispondrán de: armarios, literas, estantes, mesa-tablero, estantes para libros, sillas, etc., por cada individuo.

El comedor dispondrá de dos mesas, con capacidad para 10 personas c/u con bancos corridos fijos.

Asimismo dispondrá de una cocina electrónica con dos placas de 3 Kw, un horno de asado y cocción de pan. Pileta de acero inoxidable de un solo seno con escurridor para agua fría y caliente, mesa de trabajo, calentador eléctrico de 100 litros y estantería para enseres.

El buque dispondrá de 4 aseos, 3 con retrete-lavabo y ducha (oficiales y profesores) y 1 con 3 retretes, 4 lavabos y 3 duchas para alumnos.

Asimismo, se dispondrá de una gambuza seca, con estantes para servicio de cocina y de una gambuza frigorífica para alimentos perecederos, pero disponiendo de la alternativa de que la gambuza seca pueda dotarse de un armario frigorífico.



METOPA DE AETINAPE

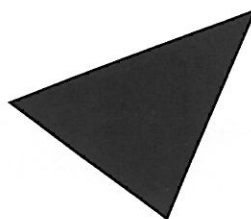
Elaborada en cerámica de Gres en color, esta metopa es una reproducción del escudo de AETINAPE.

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.



Antecedentes

Como es bien sabido, es evidente la gran cantidad de incendios marítimos que se producen anualmente en todo tipo de buques, lo cual conlleva en la mayoría de los casos a la pérdida de vidas humanas, originando estos siniestros en la mayoría de las ocasiones la pérdida parcial o total de los mismos.

Un estudio realizado a raíz de varios accidentes, presenta la forma en que pueden producirse éstos:

En un primer caso, aparecen circunstancias muy graves por parte de las tripulaciones, las cuales por la dureza del trabajo efectuado terminan haciendo caso omiso de las normas de seguridad existentes para el efecto y encendiendo fuego en zonas prohibidas del buque.

En un segundo caso, es la sala de máquinas la que representa un mayor índice de posibilidades de incendio y cuyos motivos son los siguientes:

1.º La alta aglomeración de maquinaria, tanto de carácter eléctrico como de gas-oil.

Sistema de extinción de alta seguridad por bodegas para todo tipo de buques, con bocas en casco babor o estribor para conectar mangueras del remolcador antiincendios

Por D. SEVERINO PAZOS BOUZAS

2.º La alta acumulación de temperatura al trabajar las máquinas a pleno rendimiento, lo cual genera un ambiente peligroso por falta de ventilación suficiente.

3.º La limpieza de piezas con líquidos altamente inflamables.

Un tercer caso, es el transporte de mercancías muy peligrosas y combustibles, en buques cuyas características técnicas no son las adecuadas, adoleciendo éstos de un sistema de extinción seguro y eficaz y que en su mayoría, tal sistema se instala provisionalmente.

En un cuarto y último caso, siendo este uno de los mayores por el índice tan alto de siniestrabilidad que representa para el personal y buque, cuando al encontrarse en puerto o astillero efectuando reparaciones en las cuales se usa cantidad de maquinaria, como pueden ser para soldadura eléctrica, de oxígeno, etc., las cuales producen cantidad de chispas incandescentes que al entrar en contacto con una posible acumulación de gases producida por pinturas, disolventes, etc., y con poca ventilación, generan la ignición, lo cual determina una explosión que en ocasiones termina en un incendio y cantidad de humos tóxicos.

Objeto del modelo

El objeto del presente invento es que el buque disponga de un sistema con el cual se pueda combatir y extinguir desde el interior o exterior e independientemente por secciones, el incendio en su centro, sin que la tripulación se exponga al no participar directamente en el mismo, así como el cuerpo de bomberos y el buque antiincendios, usando para ello si fuese necesario su propios medios de extinción los cuales acoplarían al buque siniestrado.

La determinación de un inicio de fuego se realizará por dos procedimientos, uno electrónico y otro humano utilizando también dos agentes distintos para la extinción, según el lugar en que haya que sofocar las llamas.

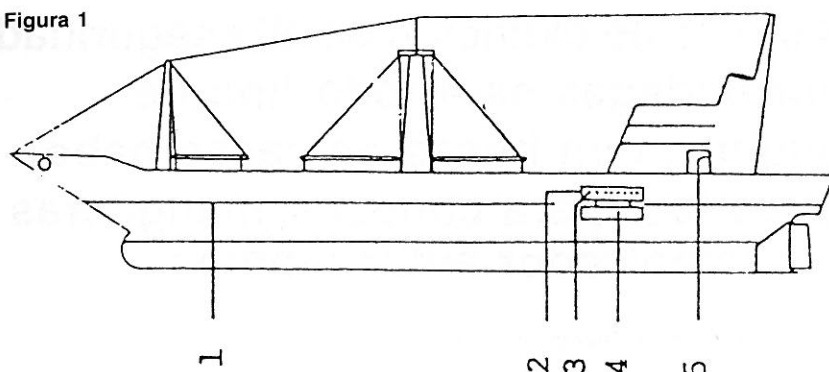
Las características y peculiaridades de la red y demás elementos en cuanto a su situación en el buque, quedarán confirmadas a través de los correspondientes dibujos adjuntos, en los que únicamente en forma esquemática se posicionan las diferentes partes y demás elementos.

En dichos dibujos:

La figura 1, muestra un ejemplo de las bocas de incendio en el compartimiento, así como la sala de extinción.



Figura 1



La figura 2, muestra un ejemplo de la red de tuberías y sala de extinción.

La figura 3, muestra un ejemplo de la red, en las bodegas, los ramales, y el compartimento de bocas de incendio en el costado del buque.

La figura 4, muestra un ejemplo en la forma en la cual el buque remolcador antiincendios ejecuta la extinción del fuego a través de sus mangueras.

Según se aprecia, en los dibujos se han señalado las partes destacables de los mismos mediante una serie de número correlativos y cuyas referencias son las siguientes:

Figura 1:

- 1: Línea mínima y máxima de flotación.
- 2: Compartimento.
- 3: Bocas de incendio.
- 4: Tapa de cierre.
- 5: Sala de extinción.

Figura 2:

- 1: Proa.
- 2, 3, 4, 5 y 6: Ramal con orificios.
- 7: Ramal con orificios en Puente de Mando y camarotes.
- 8: Ramal con orificios en sala de máquinas.
- 9: Popa.
- 10: Pieza con elementos de extinción.
- 11: Sala de extinción.
- 12: Red general de tuberías.
- 13: Mamparo.
- 14: Inundación de bodega.

Figura 3:

- 1: Compartimento.
- 2: Tubos.
- 3: Red general de tuberías.
- 4: Soportes de sujeción.
- 5 y 6: Ramales con orificios.
- 7: Bodegas.

Figura 4:

- 1: Compartimento bocas de incendio.
- 2: Mangueras.
- 3: Remolcador antiincendios.

Sistemas de detección

La detección de un inicio de fuego en el buque se realizará por medio de los instrumentos electrónicos de que disponga éste para el efecto, y si no los tuviese dicha detección del inicio del fuego se realizaría por los medios humanos.

Sistemas de extinción

Para la extinción del fuego se utilizarán dos elementos básicos, uno líquido y otro gaseoso, distribuidos desde la sala de extinción a través de la pieza central.

Red de tuberías partiendo desde la sala de extinción.

Esta red como su nombre indica está compuesta por un conjunto de tuberías independientes, una por bodega o zona que se quiera abarcar de extinción, de diferentes diámetros en las

cuales se encontrarán una serie de ramales con salidas para el agua o de un agente químico de extinción, que serán esparcidos en 360 grados y a una presión determinada.

Sistema de extinción a través del propio bombeo del buque.

Este sistema como su nombre indica estará primordialmente alimentado de agua salada.

Sistema de extinción a través del grupo auxiliar.

Este sistema estará compuesto por una bomba de impulsión, la cual enviará agua salada y su funcionamiento será independiente del buque.

Sistema de extinción a través de un gas.

Es necesario disponer de un agente químico de extinción cuyas características técnicas sean de gran rapidez y efectividad contra las llamas producidas por carburantes, etc., con el cual se podrá controlar una zona de tan alto riesgo como es la sala de máquinas, sin olvidar que en ésta se encuentra personal trabajando, por lo que se ha elegido por su alta eficacia y tolerancia en las personas, el Halón, siendo este un sistema del que se podrá disponer para la extinción de fuego en otras dependencias del buque.

Sistema de extinción a través de las bocas de incendio.

Este sistema estará primordialmente alimentado por agua dulce, la cual podrá ser enviada por el coche bomba del cuerpo de bomberos, por mediación de la bocas de incendio o bocas de riego con adaptador para mangueras de que disponga el muelle.

Sistema de extinción desde el remolcador antiincendios.

El buque siniestrado dispondrá en su costado de babor o estribor de un compartimento con bocas de incendio,

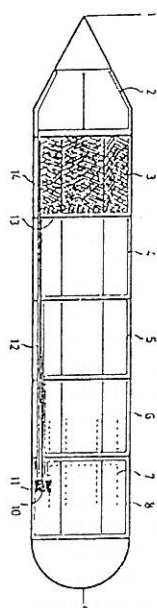


Figura 2

las cuales serán para uso exclusivo del remolcador antiincendios y estará primordialmente alimentado por agua salada.

Funcionamiento

El funcionamiento de este sistema se llevará a cabo desde la sala de extinción (figura 1, -5-) y comprende varias actuaciones según el lugar en que se produzca el incendio.

Una vez detectado el fuego, ya sea este por los medios electrónicos o humanos, el personal se personará en la sala de extinción, comprobando por los medios visuales las numeraciones de las tuberías independientes en la zona central, una vez localizado dicho número de la zona afectada se procederá si este funciona, a abrir la válvula del propio bombeo del buque, agua salada, y una vez en carga la pieza central, se procederá a abrir la correspondiente válvula de la red de la zona afectada.

Si el propio bombeo del buque estuviese inservible y siempre que este se encuentre navegando o en puerto, se procederá a poner el grupo auxiliar

en funcionamiento y se pondrá en marcha la bomba de impulsión, agua salada, se abrirá la correspondiente válvula para dar paso al agua a la pieza central y a continuación se procederá a abrir la válvula de la red de la zona afectada.

Si el incendio se iniciara en la sala de máquinas (figura 2 -8-) se procederá a abrir la válvula, cargándose la pieza central de gas Halón y a continuación se abrirá la válvula correspondiente de la red de la zona afectada; este sistema se encontrará dispuesto de tal forma que podrá ser enviado a cualquier lugar del buque que sea necesario, lo mismo que el sistema habitual de bombeo del buque, sistema auxiliar con bomba de impulsión y por mediación de las bocas de incendio que se describen a continuación.

Si el incendio se produce en el puerto o astillero cuando el buque se encuentra efectuando descarga o reparaciones y este tiene todos sus sistemas de funcionamiento desconectados, el cuerpo de bomberos podrá conectar las mangueras en el coche bomba o en los sistemas de que disponga el muelle para el efecto, y éstas a su vez conectarlas en la sala de extinción, en la pieza central, la cual dispondrá de bocas de incendio y abriendo la válvula correspondiente se pondrá en carga dicha pieza de agua dulce, una vez comprobado dicho número de la zona afectada por el incendio se procederá a abrir la correspondiente válvula de la red de la zona afectada; dicho cuerpo de bomberos podrá poner en funcionamiento en puerto el grupo auxiliar, lo mismo que el anteriormente descrito sistema de gas Halón.

Si la tripulación del buque lo abandonase porque el incendio es de unas proporciones inmensas, este podrá ser sofocado por el remolcador antiincendios; el personal procederá a abrir la tapa del compartimento, con bocas de incendio en su interior, se comprobará la numeración de la zona afectada, se desenroscará el correspondiente tapón de

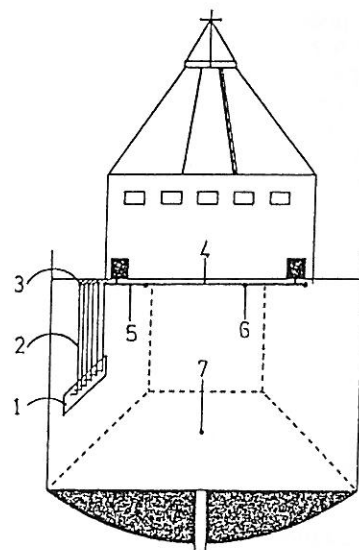


Figura 3

cierre y se conectará la manguera o mangueras si hay más zonas afectadas por el incendio, dicho compartimento estará situado en el costado del buque en babor o estribor y será visible y localizable por el remolcador antiincendios por la inscripción que llevará escrita, la cual pondrá INCENDIOS.

Comentario

Es notorio hacer mención de las dificultades que representan para los remolcadores antiincendios, los buques con un francoborda muy alto, originando ello un gran problema para la extinción del mismo con lo cual éstos tienen que dedicarse al enfriamiento de chapa, como hasta la fecha se viene realizando e inclusive inundando el buque por los ojos de buey, lo que representa una gran pérdida para los armadores y compañías de seguros.

Es este un sistema nada complejo en su instalación, el cual ofrece las más altas cotas de seguridad para las tripulaciones y personal de extinción, con la gran ventaja técnica de que cualquier tipo de incendio que se declara a bor-

do, podrá ser sofocado desde el interior o exterior y en su propio centro.

Descrita suficientemente en lo que precede la naturaleza del modelo en sí, así como la forma de llevarlo ventajosamente a la práctica y demostrado que todo ello constituye una clara evidencia y un gran avance técnico en la lucha contra incendios en los buques, es por lo que solicita registro de patente por veinte años en España y provincias del Ultramar, haciendo constar que las disposiciones anteriormente descritas son susceptibles de modificación y detalle siempre y cuando no alteren fundamentalmente lo que constituye la esencia del referido invento, lo que a continuación se especifica en las siguientes:

Reivindicaciones

1.^a Sistema de extinción de alta seguridad por bodegas para todo tipo de buques, con bocas en casco babor o estribor para conectar mangueras remolcador antiincendios, que esencialmente se caracteriza por estar constituido primordialmente por una sala de extinción, ubicada en un lugar del buque accesible a los medios de extinción, en esta se encontrarán los sistemas de extinción compatibles con la pieza central, sistema de bombeo propio del buque, bomba impulsora mantenida por un grupo auxiliar, botellas en serie de un agente químico, preferiblemente gas Halón, bocas de incendio para el cuerpo de bomberos.

2.^a Sistema de extinción de alta seguridad por bodegas para todo tipo de buques, con bocas en casco babor o estribor para conectar mangueras remolcador antiincendios, según apartado anterior, que esencialmente se caracteriza porque dicha pieza central es compatible con las tuberías, las cuales partirán independientemente, una por sección o lugar de extinción que se quiera abarcar, disponiendo éstas de una numeración escrita y concreta la cual se encontrará reflejada en la pared frontal, y disponiendo dicha central

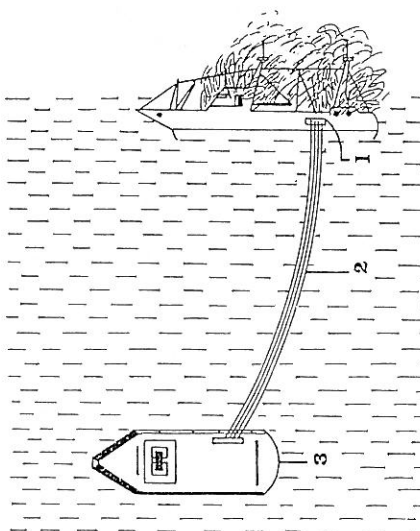


Figura 4

de las correspondientes válvulas.

3.^a Sistema de extinción de alta seguridad por bodegas para todo tipo de buques, con bocas en casco babor o estribor para conectar mangueras remolcador antiincendios, según apartado anterior, que esencialmente se caracteriza porque de dicha pieza central, partirán las tuberías suspendidas por el techo por mediación de unos soportes, disponiendo éstas de unos ramales en la zona a extinguir, con orificios y dispondrán de un cierre ciego en su final.

4.^a Sistema de extinción de alta seguridad por bodegas para todo tipo de buques, con bocas en casco babor o estribor para conectar mangueras remolcador antiincendios, según apartado anterior, que esencialmente se caracteriza porque el buque dispondrá en su costado de babor o estribor de un compartimento rectangular con tapa de cierre, de fácil apertura, dispuesto este por encima de la línea máxima de flotación, el cual dispondrá en su interior, horizontalmente y en línea, las bocas de incendio con tapón de cierre, de fácil apertura, y cada una de ellas llevará una numeración de la zona de

extinción que abarca.

5.^a Sistema de extinción de alta seguridad por bodegas para todo tipo de buques, con bocas en casco babor o estribor para conectar mangueras remolcador antiincendios, según apartado anterior, que esencialmente se caracteriza porque las bocas de incendio del compartimento serán compatibles por mediación de unos tubos cilíndricos con las tuberías independientes, las cuales partirán de la pieza central que habrá dispuesta en la sala de extinción coincidiendo la numeración anteriormente descrita con la expuesta en la pieza central de la sala de extinción.

6.^a Sistema de extinción de alta seguridad por bodegas para todo tipo de buques, con bocas en casco babor o estribor para conectar mangueras remolcador antiincendios, según apartado anterior, que esencialmente se caracteriza porque la sala de extinción dispondrá en su exterior escrita y visible para los medios de extinción, cuerpo de bomberos, así como el compartimento de babor o estribor para ser localizable por el buque remolcador antiincendios, la palabra: INCENDIOS.

La presente solicitud de registro de patente de invención, debe recaer sobre:

7.^a Sistema de extinción de alta seguridad por bodegas para todo tipo de buques, con bocas en casco babor o estribor para conectar mangueras remolcador antiincendios.

Todo ello según queda esencialmente descrito en la presente memoria y reivindicaciones, la cual consta de quince hojas escritas a máquina por una sola cara, y representado por los dibujos adjuntos para una mejor comprensión del referido invento al que se hace mención.

Y para que conste a todos los efectos legales ante el Registro de la Propiedad Industrial, esta documentación es firmada y presentada en Vigo, el 8 de agosto de 1989.

DIALOGOS CON LA MAR

Estas notas van dirigidas a los vientos que soplan sobre la mar y a sus hombres, entendámonos bien.

Considerando de antemano que nunca fuimos un país naviero, es fácil comprender el estado de nuestra flota mercante a través del tiempo.

Como principio la vida social dentro de un barco español no es muy halagüeña, por carecer de esa sensibilidad que debe existir en una convivencia cotidiana, en la cual hay que compartir el trabajo y la relación social y humana, todo ello dentro de un hábitat no muy confortable. A todo esto hay que añadir, como dato final, el trato laboral entre naviero y flota, tan distante y opresivo que con esos baremos de fondo mal puede funcionar un colectivo que pretende a corto plazo, ponerse a la altura de otros países que siempre fueron progresistas en estas cosas de la mar.

Estos puntos de referencia flotan en el ambiente pero hay que vivirlos para comprenderlos.

Como segundo dato está el económico: entre cifras y estadísticas, todo el mundo naviero no encuentra más que pérdidas en sus finanzas. Es curioso este último detalle y su profundo análisis nos lleva a la primera afirmación de que nunca fuimos un país naviero, y de ahí, a que creado ese estado de pérdidas nadie se arriesga a financiar tan desastroso negocio.

La clave para avanzar hacia una Marina Mercante rentable está en que el negocio es bueno, solo que no tenemos gestores para hacerlo funcionar honradamente, como hacen otros países. Nos lamentamos en cosas sin fundamento que nos llevan a unos derroteros de pesimismo, y así nos luce el pelo.

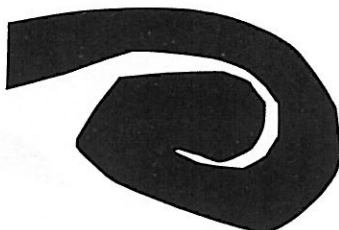
Esta Marina Mercante de corte español siempre funcionó así, y no es probable cambie ahora, tal vez siendo muy generoso y optimista, con estos nuevos vientos que soplan sobre la mar pueda evolucionar un poco, pero de eso a conseguir a corto plazo ponerse a la altura de las navieras del tipo I.S.R., por citar alguna, ¡muy duro lo vamos a tener!

Nuestra tecnología para construir los barcos del futuro necesita de un fuerte empuje para ponerse al día y de unos navieros dispuestos a emprender tan ardua labor.

Del resto, es decir, del personal para la mar, de eso sí tenemos; y sino ¡venga Dios y nos vea, con qué recursos hemos navegado durante todos estos años! Esa cuestión está superada: este país siempre fue un pueblo marino aun careciendo de recursos.

Buena guardia.

SINFORIANO L. G.
M.N.M.



UNOS ESTUDIANTES DISCRIMINADOS

Somos unos estudiantes del quinto y último curso de la Formación Profesional Marítimo-Pesquera. Somos muy pocos, pero creemos que, por justicia, solidaridad y derecho, nuestro problema debe ser conocido y atendido por la sociedad.

Nuestro programa de estudios durante cinco años consiste en estudiar una serie de asignaturas afines a la carrera de Náutica (navegación, meteorología, construcción naval...) y otras comunes a las de B.U.P. (matemáticas, física, idioma...). Se nos ha reconocido el derecho a acceder a diversas carreras técnicas de nivel medio, como son las ingenierías técnicas. Sin embargo, la continuidad lógica, natural y vocacional de nuestros estudios, que es la carrera de la Marina Civil, se nos niega. Y es ahí donde radica nuestro problema, ya que para acceder a esta carrera nos exigen el C.O.U., equiparándonos, por lo tanto, a unos estudiantes de B.U.P. que no han visto una palabra de las materias que nosotros hemos cursado durante cinco años y que son las propias de la carrera a la que creemos que tenemos derecho a acceder directamente. Derecho que, por otra parte, teníamos reconocido hasta que ciertos profesores de las Escuelas de la Marina Civil se sintieron dolidos por un error semántico de la Administración. A partir de ahí la hemos pagado los estudiantes, la cuerda más floja y vulnerable.

Por orden ministerial del M.E.C. de 25 de diciembre de 1984, los estudiantes de la rama marítimo-pesquera teníamos acceso a una serie de Escuelas Universitarias y,

entre ellas, las Escuelas de Marina Civil. Pero, al parecer, las llamadas Escuelas Universitarias son de primer ciclo y no superiores. Por ello, algunos miembros de las Escuelas de Marina Civil se sintieron menospreciados y exigieron a la Administración que se corrigiera el error. Y así, la única corrección que se le ocurre al M.E.C. es suprimir el párrafo en el que se especificaba nuestro derecho a acceder directamente, exigiéndonos sin ningún fundamento el C.O.U. Por tanto, creemos que la única corrección debió haber sido una disculpa del M.E.C. a las Escuelas de Marina Civil y no nos parece justo el haber tenido que pagar nosotros un error del M.E.C.

Consideramos que equipararnos a unos estudiantes de B.U.P. cuyo único bagaje náutico es una posible vocación, es injusto y discriminatorio. Por mucho que en las Escuelas de Marina Civil se cursen estudios superiores de diversas materias científicas y tecnológicas, lo cierto es que de casi todas ellas nosotros tenemos una preparación que en ningún caso es elemental.

Por todo ello creemos de justicia el que se nos reconozca a los estudiantes que hemos superado el quinto curso, es decir, el segundo grado de la Formación Profesional Marítimo-Pesquera, el derecho a acceder de una forma directa a las Escuelas de la Marina Civil.

MIGUEL A. GARCIA RODRIGUEZ, BRAULIO BASTOS ARENCIBIA, IVAN SUAREZ RODRIGUEZ y JUAN BETANCORT BETANCORT
Las Palmas de Gran Canaria

ALGUNAS OBSERVACIONES SOBRE EL VI PLENO NACIONAL DE AETINAPE

De la intervención de don José Loira, secretario general de Pesca Marítima, se deduce que el sector pesquero está pasando una grave crisis y que necesita una gran transformación, los grandes buques congeladores tienen un difícil futuro por falta de caladeros y esto es ya irreversible, solamente se podrá paliar esta situación pero de una forma temporal con la creación de empresas mixtas. Don José Loira consciente de este grave problema dirige todos sus esfuerzos a negociar la apertura de nuevos caladeros; en lo que concierne a la pesca en caladeros comunitarios ésta tiene menos problemas y se van solucionando los contenciosos.

Referente a la pesca que se desarrolla en los caladeros axistentes en nuestras costas, en sus diferentes modalidades, ésta se encuentra sobreexplotada y falta de una reorganización y un estricto control, actualmente hay una gran cantidad de embarcaciones sin controlar; no hace mu-



cho tiempo saltó a la prensa el caso de embarcaciones registradas en Vivero (Lugo) que no habían sido dadas de baja y sin embargo se habían construido nuevas embarcaciones en el lugar de éstas, siendo las viejas vendidas en puertos del Mediterráneo; el que la Secretaría General de Pesca Marítima no controle directamente la Administración pesquera periférica sino que lo tenga delegado, contribuye al desorden existente en este sector de la pesca.

En la intervención de don José Loira no hemos escuchado nada referente a que la Secretaría General de Pesca Marítima esté preparando algún proyecto de ley que regule y desarrolle la futura y necesaria Administración periférica para la pesca y como dijo Loira, para planificar algo es necesario antes conocer con exactitud cuál es la situación actual de esta flota y su evolución, y a la vista de estos datos calcular cuáles pueden ser las perspectivas, todo esto coordinado con una investigación que informe del estado de estos caladeros, para poder desarrollar una política que marque una explotación racional de los recursos.

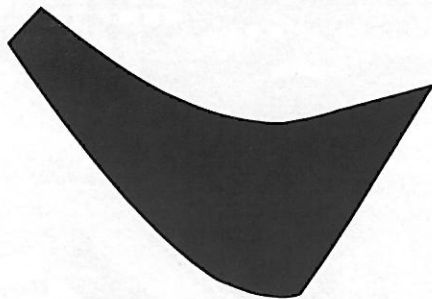
Para desarrollar este imprescindible cometido se necesita crear un órgano dependiente de la Secretaría General de Pesca que represente la autoridad en toda la periferia (puertos de interés pesquero).

Con el Anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, presentado por la Dirección General de la Marina Mercante, este organismo pretende adquirir competencias en el control sobre la pesca, que actualmente las tiene la Secretaría General de Pesca Marítima, éstas se desarrollarían a través de las futuras Capitanías de Puerto, dependiente de la DGMM. Con este Anteproyecto de Ley lo único que se consigue es continuar con el actual desorden, ya que la Secretaría General de Pesca Maríti-



astilleros
ARMON sa

CONSTRUCCION Y REPARACION DE TODO TIPO DE BUQUES DE ACERO HASTA 60 M. DE ESLORA Y 500 T.R.B.
Avenida del Pardo, s/n. NAVIA (ASTURIAS) - Telfs. 63 14 64 - 63 00 01 - 63 18 69 - 63 18 70 - Télex 87393 AANA E - Telefax 631701



ma desde Madrid marca una política y en la costa la autoridad que va a desarrollar esta política normalmente va por otros derroteros, con lo cual se llega al estado actual de descoordinación que existe y que venimos arrastrando desde hace años. O se llega a crear un organismo del rango que sea, que controle y regule todo lo relacionado con la mar, o la promulgación de nuevas leyes no servirá más que para quitar competencias unos organismos a otros, continuando con el mismo desorden que tenemos en la actualidad y que tan negativo ha sido para la pesca y sobre todo para los hombres que de ella viven, y que en definitiva es para los que se tenían que transformar y modernizar las legislaciones ya caducas y no para crear cargos burocráticos y acaparar nuevas parcelas de poder.

De la intervención de don Rafael Lobeto Lobo, director general de la Marina Mercante, se saca la conclusión de que casi todos los problemas que existen en el ámbito marítimo, tanto los relacionados con el futuro de nuestra exigua marina mercante, la contaminación, el salvamento marítimo y la reorganización, control y futuro de nuestra flota pesquera, se solucionarán con la aprobación del Anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante; del resto de los problemas que actualmente existen en el sector del transporte marítimo y que son de su competencia no los tocó o prefirió ignorarlos y de las preguntas concretas que se le hicieron o no las contestó o salió con evasivas fuera de tono y contestaciones ambiguas. Se le preguntó qué tenía proyectado hacer con los títulos de cabotaje en la futura reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, a lo que contestó que no sabía nada de tal reforma, cuando es de dominio público el que esta reforma está ya ultimada y pendiente solamente de la aprobación por parte del Ministerio de Educación y Ciencia; parece ser que a los responsables de la Dirección General de la Marina Mercante no les interesa que los estudios marítimo-pesqueros se actualicen y eleven su nivel, quizá porque esto supondría el que se acabara el monopolio que algunos señores de la Marina Mercante están montando entorno a todo lo relacionado con la mar. En el ámbito marítimo directa o indirectamente son varios los colectivos que ejercen su profesión y no se puede permitir el que se monopolice su control por un grupo de amigos agrupados entorno a un corporativismo trasnochado y anacrónico.

A la pregunta de lo desfasada que resulta la legislación que regula las competencias de los Titulados Náutico-Pesqueros en Marina Mercante y en concreto en lo referente a los barcos de pasaje, si pensaba cambiar esta normativa, don Rafael Lobeto contestó que tanto este tema como el de la otorgación de Certificaciones de Servicio se trataría en una próxima reunión con las partes afectadas, a celebrar en los meses de enero o febrero de 1991; pare-

ce ser que al señor Lobeto se le olvida que en la reunión del 17 de febrero de 1989, ya se comprometió a buscar solución a estos temas, ahora, dos años después, vuelve a decirnos lo mismo, esperemos que no sea con la misma intención con que se trató este tema dos años atrás, es decir, para no llegar a ningún acuerdo, pero dar la imagen de que se está haciendo algo. Yo le diría a don Rafael Lobeto que aplicara el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardias para gentes de mar de 1978, en todo su articulado y no de una forma parcial, dejando a los Titulados Náutico-Pesqueros que ejercen en Marina Mercante fuera de la aplicación de este Convenio, sobre todo en aquellos artículos que suponen una transformación de las competencias.

En general, la intervención fue vacía de contenido, parecía que estaba dirigida a un grupo de personas con un cierto grado de disminución, no sé si física o psíquica, a las cuales se les informaba de que debían de estar agradecidas por lo que se estaba haciendo por ellas, pues en realidad y dado las características de este colectivo, resultaba casi imposible desarrollar cualquier reforma que modifique las características profesionales de los Titulados Náutico-Pesqueros en Marina Mercante.

Esperemos que a la vista de las conclusiones presentadas en el VI Pleno Nacional de AETINAPE, en lo que respecta a Marina Mercante, don Rafael Lobeto modifique su criterio respecto al futuro de los Titulados Náutico-Pesqueros y esté dispuesto a ofrecer salidas reales a este colectivo; que se plasme en una nueva legislación sobre competencias, reforma de los planes de estudios de los títulos de cabotaje y completar y revisar lo ya firmado sobre la expedición de Certificaciones de Servicio de una forma más justa y menos restrictiva de como se ha hecho con las ya otorgadas. Todo lo demás son demagogias que no conducen más que a la total desaparición de los títulos Náutico-Pesqueros, en todo lo relacionado o dependiente de Marina Mercante.

ALBERTO J.
Patrón Mayor de Cabotaie



PRESENTE Y FUTURO DEL CABOTAJE Y DE LOS TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS QUE DESARROLLAN SU ACTIVIDAD LABORAL EN ESTE SECTOR

Actualmente cuando hablamos del cabotaje, nos tenemos que referir al tráfico marítimo entre los distintos países europeos, olvidándonos del cabotaje nacional que como tal tiende a disminuir aún más en un corto período de tiempo.

Es muy importante el tráfico marítimo existente entre los distintos países europeos y parecer se que la tendencia es la de ir incrementándose; por contra los barcos que componen la flota nacional que se dedican a este tráfico se están quedando viejos y son de baja tecnología, modelos ya obsoletos y desfasados que quizás de momento sean rentables por el poco coste de mantenimiento que tienen y por estar ya amortizados, pero que de cara al futuro dan la imagen de parecer que la flota española es más bien la de un país tercer mundista y no la de un país plenamente integrado en la CEE.

Sin embargo, estamos viendo como países de nuestro entorno, como pueden ser Alemania, Holanda, Dinamarca y en menor medida Francia, están creando una flota de barcos de cabotaje que por sus características tienen una relación TRB/TPM, muy bien aprovechada y unos automatismos que les permiten que sean tripulados por un número reducido de hombres, algunos de éstos de características polivalentes; estos barcos que tienen cierta semejanza con las gabarras que vemos en los puertos del norte de Europa, están realizando un tráfico tanto por su zona de influencia como por el Mediterráneo, acaparando cada vez un mayor número de fletes; en nuestros puertos vemos como se está incrementando la llegada de este tipo de barcos.

Si queremos que España continúe teniendo una flota de cabotaje adecuada al tráfico europeo y preparada para competir en este tráfico es necesario y urgente que se renueve y modernice la actual flota existente, para lo cual es necesario que aparezcan navieros con ganas de invertir y apostar por este sector y a su vez éstos necesitan que la Administración les apoye con créditos y ayudas. En lo que respecta al personal que van a tripular estos barcos, es donde los titulados náutico-pesqueros tenemos un papel importante a desarrollar.

Actualmente los estudios superiores de náutica están más enfocados a preparar aspirantes a futuros funciona-



rios; a los muchachos que realizan estos estudios ya se les mentaliza en las escuelas de que su principal salida es la de opositar a la función pública o realizar labores burocráticas en empresas relacionadas con el ámbito marítimo.

Actualmente son muy pocos los alumnos que salen de las escuelas con la carrera finalizada, por lo que en un futuro no muy lejano será necesario que exista un colectivo de titulados preparados para tripular la flota de cabotaje europeo y el movimiento de pasaje turístico que existe en las zonas insulares y en la península, y este colectivo por lógica tienen que ser los náutico-pesqueros, para lo cual es necesario que se comience a dar salida a éstos y reformar los actuales planes de estudios de cabotaje para adaptarlos a las futuras necesidades. Esta labor tiene que ser inminente, pues con la persecución y discriminación que hemos sufrido los titulados náutico-pesqueros por parte de los responsables de la Dirección General de la Marina Mercante, si no se hace algo urgente por parte de las actuales autoridades responsables, este colectivo desaparecerá en un corto período de tiempo, que parece ser lo que algunos señores quieren.

Dentro de estas reformas las más urgentes y que requieren del compromiso de las autoridades competentes de una inminente revisión son:

- Reforma del decreto que regula las competencias de los titulados náutico-pesqueros en Marina Mercante.

- Incluir los planes de estudios de los titulados de cabotaje en la futura reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras, desarrollando un nuevo plan de estudios que prepare profesionales capacitándolos para competir en el mercado laboral que se nos abrirá a partir del 92.

—Revisar los expedientes de los titulados náutico-pesqueros que solicitaron certificaciones de servicio con arreglo a lo dispuesto en el convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardias para la gente de mar de 1978, y a los que no se les han otorgado en base a criterios muy restrictivos con que se han dado estas certificaciones por parte de la Dirección General de la Marina Mercante.

—Los titulados náutico-pesqueros esperamos del apoyo de sindicatos y asociaciones de navieros, así como de que las autoridades de la Marina Mercante con una visión clara de futuro se decidan a revisar la actual legislación sobre competencias de los titulados náutico-pesqueros en la Marina Mercante adaptándola a las futuras necesidades que va a tener el cabotaje europeo y el tráfico de pasaje y turístico a nivel nacional y comunitario.

—Asimismo es urgente reformar los planes de estudios para preparar profesionales que puedan competir en igualdad de condiciones con el resto de profesionales que existen en los países de nuestro entorno y que son equivalentes a los titulados náutico-pesqueros, para que puedan acceder al mercado laboral que ya tenemos a la vista.

Estas necesidades que tenemos los náutico-pesqueros son tan urgentes que su retraso o el que no se tengan en cuenta, no solamente supondría la desaparición de los titulados de cabotaje y de los mecánicos navales del sector Marina Mercante, sino que también supondría un grave problema para la flota de cabotaje y turística nacional en un tiempo no muy lejano.

FAUSTO COLON DE MAGALLANES
Capitán de Pesca
y Patrón Mayor de Cabotaje

UN RUMBO BIEN ORIENTADO

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) en su andadura, alcanzó un techo meritorio en el mundo marítimo, como paladín en el campo propicio sectorial integrado del colectivo que tutela.

A diario, los que seguimos su trayectoria sin pausa, observamos el despliegue en pos, cerca de la Administración, de forma personal y por escrito, aportando sugerencias reformistas a las lagunas de una legislación marítima obsoleta, que daña el fuero de los profesionales náutico-pesqueros.

La publicación de la revista AETINAPE, portavoz del Centro, cumple la buena misión de ilustrar, informar y orientar en temas específicos congruentes con el amplio abanico formativo común a los profesionales del mar; afirmando su divulgación, la madurez de la sociedad, codeándose



se con publicaciones semejantes de especial relieve, y leída con interés en la Administración marítima, particulares, socios y simpatizantes.

No descuida por ello, AETINAPE, manifestarse en los medios de comunicación cuando surge un contratiempo de peso o coyuntural que lesione al colectivo marítimo en lo económico o empleo, acentuando la inquietud que genera el trauma y recabando soluciones de emergencia y posterior consolidación.

A pesar del amplio bagaje institucional en su haber, que no es poco, auspicia como colofón de su aureola, elevar su rango al límite realizando plenos bianuales de estudio a la mejora de sus reivindicaciones, y a la luz de este número, ya consumado el VI celebrado en Vigo en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, con la asistencia de invitados destacados regidores de la política, sector Marítimo-Pesquero, Seguridad, Instituto Social de la Marina, Marina Mercante, Legislación, Ciencia y Enseñanzas.

Los temas de estudio seleccionados, debatidos y sus conclusiones, son de todos conocidos, pero no olvidemos considerar que su contexto culmina las aspiraciones de conquista por AETINAPE.

Ahora sólo queda ponerlos en práctica sin paliativos, siguiendo un orden jerárquico de materias consensuadas en el Pleno, condicionadas al acervo común cumpliendo a satisfacción del colectivo marino en justa y equitativa reciprocidad, como partícipes de la riqueza generada en una sociedad de progreso.

P. S. V.
Mecánico Naval Mayor



cj.
425/90

EL JEFE DE LA CASA DE
S. M. EL REY

SU MAJESTAD EL REY accediendo a la petición que tan amablemente Le ha sido formulada, ha tenido a bien aceptar el nombramiento de

CAPITAN DE PESCA HONORARIO

de la ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS (AETINAPE), La Coruña.

Lo que me complace participarle para su conocimiento y efectos.

LA ZARZUELA, 28 de Noviembre de 1990

EL JEFE DE LA CASA DE S.M. EL REY,

SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA.

LA CORUÑA

PRESUPUESTO DE COPIADO (VI CONGRESO NACIONAL DE AETINAPE)

2 a 5 copias	36.000 ptas.
5 a 9 copias	26.600 ptas.
10 a 13 copias	17.400 ptas.
13 en adelante	14.400 ptas.

Se deberá tener en cuenta que cada copia consta de 6 cintas VHS de dos horas de duración cada una. I.V.A. aparte.

El VI Pleno ha sido grabado en vídeo VHS, con una duración de 12 horas que suponen un total de seis cintas de dos horas cada una. La casa de grabación nos comunica que el precio del vídeo estará en relación al número de pedidos, por ello os rogamos a todos aquellos que tengáis interés en obtener dicha grabación lo comuniquéis lo antes posible a nuestra Secretaría General.

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.

SESIONES TECNICAS DE INGENIERIA NAVAL: «LA PESCA Y SU ENTORNO»

El papel de los ingenieros navales en las diversas ramas de la actividad pesquera, desde la teoría de los sistemas complejos aplicada a la pesca hasta el ensayo en canal de accesorios de artes de pesca, pasando por los temas específicos del proyecto de buques y los más actuales enfoques de la acuicultura, ha sido puesto de manifiesto en las XXX Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval, organizadas por la Asociación de Ingenieros Navales Españoles (AINE).

Durante los días 14 al 16 de noviembre, coincidiendo con la celebración en Bilbao de «Eurofishing», Feria Internacional de la Industria Pesquera, han tenido lugar en dicha ciudad las XXX Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval, dedicadas al tema genérico «La pesca y su entorno».

En la presentación de dichas sesiones, Juan Antonio Alcaraz, presidente de AINE, destacó el importante papel que en un país con tan larga tradición en el proyecto, construcción y operación de buques de pesca han desempeñado los ingenieros navales en el desarrollo de todos los aspectos de la actividad pesquera. Este papel ha adquirido aún mayor relevancia con los nuevos retos tecnológicos que plantea la pesca de hoy y del futuro: pescar con buques más eficaces y seguros, respetando al máximo el medio ambiente marino, principal fuente de alimentos para el futuro de la humanidad.

De lo abstracto a lo concreto

Toda esa amplia variedad de temas específicos en los que el ingeniero naval especializado en pesca puede aportar conocimientos y experiencia fueron abordados en las diversas conferencias de las Sesiones Técnicas de AINE en Bilbao y en los coloquios que las siguie-

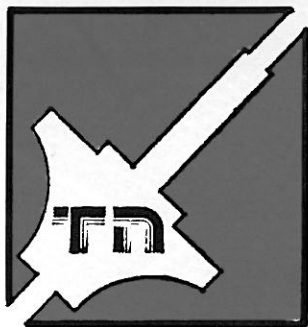
ron. Si hemos de empezar por los temas de planteamiento más general y teórico habría que citar en primer lugar el trabajo «La teoría de sistemas complejos aplicada a la pesca extractiva», del ingeniero naval Miguel Pardo y la bióloga Carmen Bautista. Los autores proponen la utilización en la pesca extractiva de esta poderosa herramienta de la matemática avanzada que ya se aplica en el estudio biológico y medio-ambiental de la pesca.

La citada científica Carmen Bautista presentó por separado un estudio comparado (tecnológico y económico) de pesca y acuicultura que, a juicio de la ponente constituyen actividades complementarias y no competitivas. La mejora en las técnicas de recolección, así como de los sistemas de depuración y control de calidad del agua y de los sistemas de transporte y almacenamiento constituyen para la autora los campos más propicios para la innovación tecnológica.

Inciendo sobre este mismo tema, destacados expertos franceses y españoles del Bureau Veritas presentaron un interesante trabajo sobre «Clasificación de granjas marinas», con especial atención a las condiciones ambientales en que trabajan dichos artefactos, al riesgo económico frente al mal funcionamiento y al transporte de este tipo de unidades desde su lugar de construcción al de operación.

¿Cómo va el Proyecto Halios?

También en su día fue un tema más bien teórico el denominado «Proyecto Halios» que, en el marco del programa Eureka debía desarrollar las características del «pesquero de los 90». Hoy, sin embargo, dicho proyecto es una realidad en marcha, superadas ya ciertas dificultades iniciales. Según explicó Francisco Angulo en el trabajo presentado en las Sesiones Técnicas de AINE («Proyecto Halios: Desarrollo de programas I + D con cooperación internacional»), este éxito se debe a la constitu-

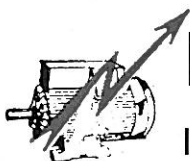


TURBOCOMPRESORES NAVALES, S. A.

SERVICIO TURBOCOMPRESORES

Equilibrados estáticos y dinámicos
Soldaduras especiales.

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



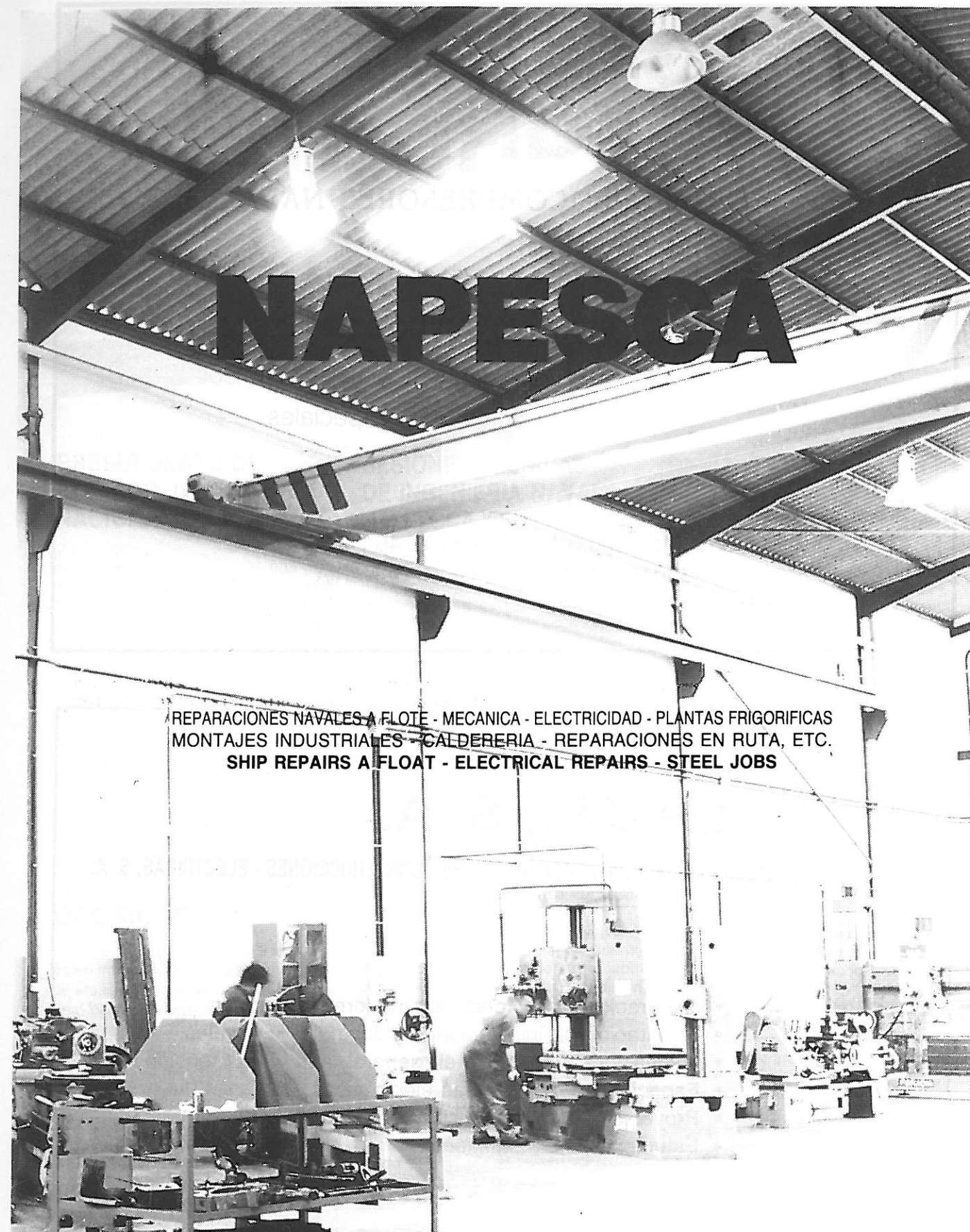
I.R.C.E., S. A.

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



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

ción de Soermar como sociedad de gestión de dicho proyecto.

La sociedad de gestión promueve las iniciativas de las empresas del sector, facilita a las pequeñas y medianas industrias su acceso a las ayudas disponibles, coordina las acciones empresariales (nacionales e internacionales) y ha conseguido la participación en el proyecto de todas las partes interesadas del sector.

Como resultado de todo ello, en la actualidad hay empresas de los tres países participantes (España, Francia e Islandia) trabajando en doce subproyectos, con un coste total previsto de 3.000 millones de pesetas. Cuatro de esos subproyectos se encuentran en fase de desarrollo, al tiempo que se analizan otros 34 subproyectos, de los que un alto porcentaje llegará a ponerse en marcha.

Canales para buques y artes de pesca.

Otro campo en el que se da una estrecha relación entre investigación e industria es el de los canales de ensayos. Este tema fue abordado también ampliamente en las sesiones técnicas de AINE, en su doble contribución al proyecto de buques y de artes de pesca.

El trabajo titulado «Relación canal de ensayos hidrodinámicos/industrial pesquera», presentado por un grupo de jóvenes ingenieros navales bajo la dirección del profesor Luis Pérez Rojas (encargado del canal existente en la Escuela de Ingenieros Navales de Madrid), se centra en aquellos aspectos que se apartan de los tradicionales ensayos de remolque y autopropulsión, como pueden ser el comportamiento en la mar, la utilización de tanques estabilizadores pasivos y el comportamiento dinámico de artefactos flotantes para acuicultura.

Por su parte, José F. Núñez en su trabajo «Los túneles de ensayo como instrumento de desarrollo de artes de pesca» (que fue leído por don Amadeo

García Gómez, por ausencia del Sr. Núñez) analizó la gran incidencia que tienen los ensayos con modelos en túneles de circulación para el proyecto y optimización de artes de pesca. El autor ha intervenido activamente en la puesta a punto del canal de ensayos de Vigo, muy próximo a entrar en servicio.

Trabajos premiados

También tiene su origen en un canal de experiencias hidrodinámicas (en este caso el de El Pardo, cerca de Madrid) el trabajo que ha conseguido el primer premio de estas XXX Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval organizadas por AINE. Se trata de un estudio de Amadeo García Gómez sobre «Predicción de potencia y optimización del bulbo de proa en buques pesqueros», en el que se presenta un nuevo procedimiento de predicción de potencia/velocidad para pesqueros de entre 25 y 60 metros de eslora basado únicamente en las dimensiones principales, aplicable tanto a buques con proa convencional como de bulbo.

Curiosamente, en el trabajo galardonado con el segundo premio de estas sesiones técnicas («Las formas de los

buques de pesca, presente y futuro»), se recomienda la utilización de modelos matemáticos para optimizar el diseño de la carena y predecir sus prestaciones, como alternativa a los «siempre costosos» ensayos en canal. Sus autores, J. L. Martínez Rubio y Eduardo Minguito (del grupo público Astilleros Españoles), poseen una gran experiencia en el proyecto de buques pesqueros y mercantes, y sugieren en su trabajo interesantes variaciones en el proyecto de pesqueros medianos y grandes incorporando filosofías de diseño que han tenido gran éxito en buques mercantes de tonelaje análogo.

Um amplio y fructífero debate

Por no dejar de citar ninguno de los interesantes trabajos presentados y debatidos en las sesiones técnicas de AINE celebradas en Bilbao, terminaremos por mencionar «Kyt System: un sistema de construcción de pesqueros», de Gerardo López García (de especial aplicación en países de buena técnica artesanal pesquera y escasa infraestructura industrial); «Consideraciones sobre el proyecto de buques arrastres», de Luis Santos (en el que se



proponen interesantes variaciones sobre la disposición general clásica en este tipo de buques) y «El sector pesquero español y su problemática actual en las comunidades europeas», de don Ramón de Vicente, que incluye entre otras cosas un detenido examen de los caladeros utilizados por la flota pesquera española.

La exposición de todos los trabajos fue seguida por un animado coloquio, moderado por el presidente de la Asociación de Ingenieros Navales Españoles (AINE), Juan Antonio Alcaraz, en el que quedó patente el alto interés suscitado por estas sesiones técnicas y su decisiva aportación al desarrollo de la actividad pesquera, tanto en España como a nivel internacional.

BAZAN MOTORES EN EUROFISHING 90

El licenciado español de los motores MAN B&W de velocidad media y MTU ha presentado en la Feria Internacional de la Industria Pesquera de Bilbao las unidades de mayor interés del momento para los clientes (nacionales y extranjeros) de los astilleros españoles.

Un motor propulsor Bazán MAN B&W Alpha 23/30, de 6 cilindros en línea y 810 kW de potencia nominal a 825 rpm, formando una unidad compacta con un reductor Alpha y una hélice de paso variable de 2.300 mm de diámetro está entre las unidades más interesantes presentadas por Bazán Motores en Eurofishing 90, recientemente celebrada en Bilbao.

El licenciado español de MAN B&W para motores de velocidad media ostenta también desde no hace mucho tiempo la licencia de MAN B&W Alpha. En tan breve período estos motores han alcanzado un extraordinario éxito en el mercado español.

El primer MAN B&W Alpha contratado en España en esta nueva etapa es un propulsor de 3.600 bhp a 750 rpm que va instalado en el «Vaka», buque

de arrastre/cerco para armador islandés que próximamente entregará Astilleros Gondán, y que está considerado como uno de los pesqueros de toneja-le medio más avanzados que se construyen actualmente en España.

Propulsión diesel-eléctrica

También se expuso en el stand de Bazán Motores de Eurofishing 90 una versión de motor propulsor del Bazán MAN B8W 20/27, de 8 cilindros en línea, con 800 kW de potencia a 1.000 rpm.

Cuatro motores de este tipo se emplean en la planta propulsora diesel-eléctrica del «Hespérides», un avanzado buque de investigación oceanográfica que se construye en la factoría de Cartagena de la Empresa Nacional Bazán, que es precisamente donde está situada la fábrica de motores de este importante grupo público.

Es ésta una aplicación especial del 20/27 que, como propulsor diesel sencillo y seguro, ha demostrado amplia-

mente su calidad en numerosos pesqueros construidos en España para armadores nacionales y extranjeros.

Licenciado de MTU

Bazán Motores fabrica también bajo licencia en España los motores alemanes MTU. Para instalación en buques de guerra que se construyen actualmente en España, esta empresa tiene en cartera 4 motores propulsores y más de 30 motores auxiliares Bazán-MTU, con más de 40.000 bhp de potencia total.

Sin embargo, como corresponde a una Feria Internacional de la Industria Pesquera, el motor de esta marca que Bazán presentó en Eurofishing fue un motor «pequeño»: un 6L 362 TL, de 380 kW a 1.600 rpm que, por su reducido peso y empacho y su marcha suave y silenciosa, encuentra aplicación apropiada en algunas embarcaciones de pesca profesional/deportiva y, sobre todo, en embarcaciones rápidas de patrulla y vigilancia pesquera.



Un stand muy visitado

Era ésta la primera vez que la Fábrica de Motores de la Empresa Nacional Bazán acudía de manera autónoma a una feria profesional, y para muchos visitantes profesionales fue la primera ocasión de ver juntos los más recientes modelos de MAN B & W y MTU fabricados por Bazán.

Ello explica el extraordinario éxito de público que tuvo el stand de esta firma en Eurofishing 90, que se basa en la alta calidad de estas unidades fabricadas en España, y que se corresponde fielmente con el éxito que Bazán Motores ha conseguido en el mercado nacional e internacional.

EMBARQUES DE TITULADOS EN PUESTOS DE CATEGORIA SUPERIOR

LA AUDIENCIA NACIONAL DESESTIMO EL RECURSO DEL C.O.M.M.E.

Como ya es sabido, en su día el C.O.M.M.E. presentó recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en solicitud de anulación de las autorizaciones de la Dirección General de la Marina Mercante permitiendo el embarque de titulados náuticos-pesqueros para ocupar puestos para los que se requiere título superior o medio (piloto o maquinista de la Marina Mercante). AETINAPE, en apoyo de la validez de las autorizaciones y por entender que la situación de los embarcados sustitutos de los titulados tiene base legal suficiente y que dicha situación debe mantenerse en el futuro respecto de las personas que han ejercido tales funciones con anterioridad, se personó en dicho proceso a medio de letrado y procurador de los Tribunales.

Pues bien, ya se dictó sentencia en dicho asunto. Efectivamente, la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia

Nacional, que conoció del recurso, dictó sentencia en fecha 15 de diciembre de 1990, «desestimando el recurso» formulado por el C.O.M.M.E.

A la hora de imprimir estas líneas aún no se tiene noticia de que el C.O.M.M.E. haya recurrido ante el Tribunal Supremo la sentencia y desconocemos igualmente cuál va a ser la medida que adopte por cuanto ahora, a la vista de los considerandos de la sentencia, se le plantean dos alternativas: una, recurrir ante el Tribunal Supremo por si este Alto Tribunal revoca la sentencia de la Audiencia Nacional y, en consecuencia, logra que se le estimen sus pretensiones de impedir los embarques, o puede optar por recurrir todas y cada una de las autorizaciones que otorgue la Dirección General de la Marina Mercante, pues del contenido de la propia sentencia parece deducirse que la causa de desestimación del recurso es precisamente por un motivo procesal y así recoge textualmente la sentencia:

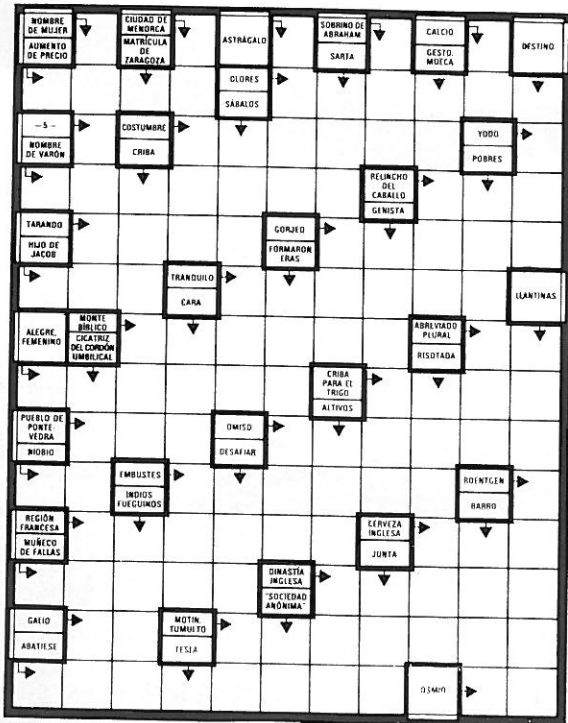
«Y lo cierto es que no se especifican cuáles son esas muchas o pocas autorizaciones que se recurren. O por decirlo de otra forma, la Sala no puede estimar la demanda por un simple motivo: no tiene nada que revocar; es más, al recurrirse en masa ignata de actos no se sabe, por ejemplo, si el recurso de alzada fue puesto dentro de plazo ni, tampoco, cuáles son los profesionales directamente afectados para su consabido emplazamiento en esta causa, ni las circunstancias concretas —quizás justificadas— de su embarque autorizado, ni si tal autorización es ya un acto firme».

Podemos pues concluir diciendo que siguen en vigor las autorizaciones de la Dirección General de la Marina Mercante que permiten el embarque de nuestros titulados en puestos de categoría superior y que continúa la posibilidad de que se sigan concediendo dichas autorizaciones. El C.O.M.M.E. tiene que esperar.



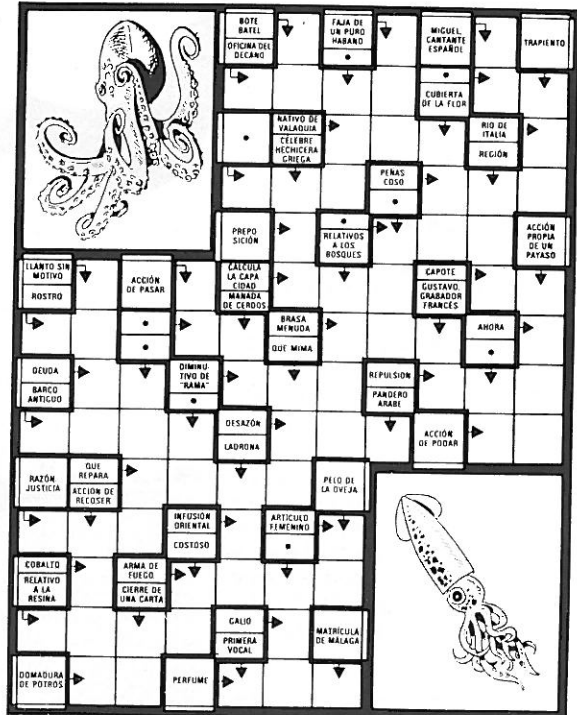
PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO!



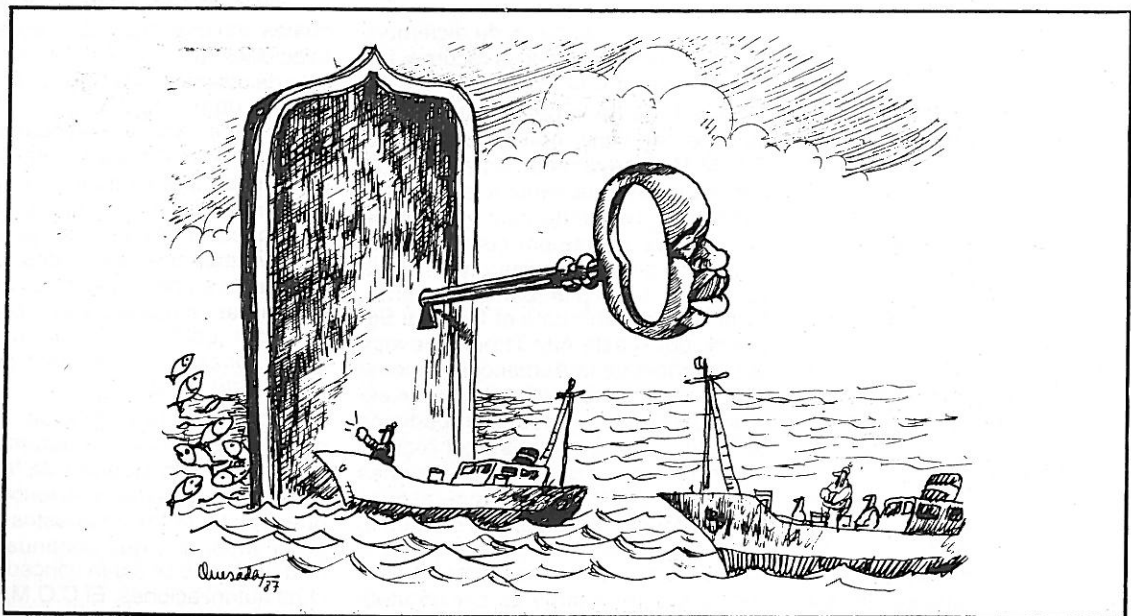
AUTOTEMATICO

(MOLUSCOS)



MODO DE RESOLVERSE.—En cada casilla va un símbolo. Los símbolos que aparecen en algunas de ellas indican que la palabra definida es del tema propuesto.

HUMOR



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

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

AFILIADO N.º

Apellidos _____

Nombre _____ E. Civil _____ Edad _____

Nacido en _____ Provincia _____ el día _____

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

Domicilio _____ n.º _____ Teléfono _____

Localidad _____ Provincia _____

Título que posee _____ N.º _____

Empresa _____ Rama _____
(Pesca - Mercante)

Cargo que ocupa en la Empresa _____

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

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

Titular D. _____

en _____ a _____ de _____ de 198 _____

Muy Sres. Míos:

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

Les saluda atentamente.

FIRMA,

INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐ANUAL ☐

Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:
AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 16-18, 2.º Dcha. - 15006 LA CORUÑA
La cuota de inscripción es de 5.000 pesetas y la cuota mensual de 800 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

TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S.A.
Oficina: C/ del Aire, 22. Talleres: C/ Toledo, 23 - La Calzada - Gijón ... (985) 324318
NAVILEKTRA, S. A.
C/ San Pedro, 8. Pasajes de San Pedro Guipúzcoa (943) 390041 - 390652

MOTORES MARINOS

GERARDO GAMECHO HERRERO
Ingeniero Marquina, 9 bajo
(Pasajes de San Pedro) ... (943) 398757
TRICASA, Urbaniz. El Cebadal. Vial 1. Parcela 30 G. Las Palmas de G. C. (928) 222852
TECNASA, Técnicos Navales, S. A.
Explanada Muelle Rivera. Edif. Shovhispan Las Palmas de G. C. (928) 268146-264969
Télex: 96421 TNLP-B

PESCADOS VARIOS

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

PLANOS

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

PROVISIONISTAS DE BUQUES

CASA CUENCA «SHELL»
Pontejos, 5. La Coruña ... (981) 223776
SUMPESCA, S. L.
Muelle de Ribera, 9
Las Palmas de G. Canaria. (928) 278436

RECAMBIOS

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

REDES

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

REMOLCADORES

REMOLCADORES FACAL, S. A.
San Pedro, 10. Pasajes ... (943) 390241
REMOLQUES GIJONESES, S. A.
Plaza R. Alvargonzález, 5, Entlo.
Gijón 342101-321295

SUMINISTROS NAVALES

TECOMAR, S. L.
C/ San Pedro, 12. Pasajes de San Pedro (Guipúzcoa) (943) 391944
GAMBUZA
Serafín Avendaño, 6
Vigo 430007-431273 - Part. 201927
SUMIMAR, S. A.
Gaintxurizketa Bidea
Polígono Industrial 108 - Parcela 1, A-B
(943) 492487 (7 líneas) - Fax 943 - 492570
20100 - LEZO (Guipúzcoa)
TRESPA, S. A.
Lezo-Bidea, 9 - Pasai Donibane (Guipúzcoa) (943) 512834 - 512470

TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L. C/ Juan Rejón, 94. Puerto de La Luz (Las Palmas) ... (928) 264030
MARTINEZ, Carretera del Puerto, s/n.
San Ciprián-Lugo... (982) 594292-594154
TALLERES DE LA GUARDIA
Luján Pérez, 101. Puerto de La Luz (Las Palmas) (928) 266486
MANUEL SILVA, S. A.
El Musel-Gijón (985) 311891 / 08

TALLERES ELECTRO-MECANICOS

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

TALLERES NAVALES

TALLERES MEDIN. Varaderos de la Dársena. La Coruña (981) 207068
EL RINCON. Carretera del Rincón, 16
Las Palmas de G. Canaria. (928) 276063
NAPESCA. Urb. El Cebadal, Vial 11, Parcela 234. Las Palmas de Gran Canaria ... (928) 277521-279531
266247-220500

TURBOCOMPRESORES NAVALES

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

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

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO



AUTOMATICO





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

C A D A D I A O M A R M E D R A

E cada día que a lua fai subi-la marea, o teu concello avanzou nos plans de desenvolvemento construindo, reformando ou ampliando algo. Cada día, os concellos melloran coa axuda da Deputación, porque a Deputación está a ser o motor que tira das comarcas menos desenvoltas para equilibrarse coas máis avanzadas. Porque cada vez que a lua fai medra-lo mar, a Deputación está mellorando a tua vida.

