

AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

NOVIEMBRE 91- Nº 34

S. M. Don Juan Carlos I:

En el acto de entrega del Título de CAPITAN DE PESCA por AETINAPE



-Preocupado por la Seguridad Marítima

-Hay que humanizar la Flota

-Debe elevarse el nivel social de los pescadores



"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 Argüelles, 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

CONTRA LA RECOLECCION DE CADAVERES

Aquí están las duras cifras. Aquí están los trágicos vacíos que el mar ha regalado a numerosas familias de Galicia. No habría más que decir sobre el estado actual de la seguridad marítima en España si no aspirásemos a acabar con este estado de cosas, con esta sucesión de muertes que, al paracer, no afectan a la sensibilidad de nuestros mejor situados funcionarios de designación política.

El inicio del largo curso invernal del mundo pesquero no pudo ser más contundente: treinta muertos en un mes, en varios y considerables accidentes marítimos cerca de Galicia. A casi nadie va a interesarle establecer las causas de los accidentes, porque ni a las familias se les va a restituir semejante falta, ni a los armadores debe convenirles escuchar en voz alta el estado de sus embarcaciones, ni siquiera las compañías de seguros se molestan cuando se trata de pequeños buques.

A quien sí le interesa conocer las causas de las tragedias, y en definitiva las causas de tanta inseguridad marítima, es a los profesionales del mar, a nuestras familias y a nuestros amigos. Aun a costa de que se nos acuse de jugar a ser nuestros propios fiscales, debemos procesar, una vez más, a los poderes públicos bajo una acusación clarísima: realizar una grave dejación de funciones.

Nuestros responsables políticos, a los que en definitiva pagamos para que apliquen sus conocimientos a la ordenación y modelación de nuestras actividades sociales, no son capaces de elaborar un Plan de Seguridad Marítima que resulte medianamente eficaz. Porque no se puede llamar Plan de Seguridad a un simple organigrama en el que los muchos correveidiles que dirigen al más alto nivel desde la meseta los grandes ingenios, como «remolcadores de salvamento» o «helicópteros varios», tienen su lugar esperando a que se produzca el aviso de un accidente cualquiera para salir a rastrear la zona en busca de cadáveres y de restos de naves, actividad que imaginamos similar a cuando debido a los ataques de cualquier normando o cualquier pirata, se organizaba una batalla marítima, no obstante, aprovechamos para manifestar nuestra admiración y respeto por la labor que están realizando los trabajadores de los servicios de salvamento.

Un Plan de Seguridad Marítima que ha de incluir, además de los superingredientes materiales de rigor, todo un planteamiento preventivo en el que se contemple desde la inspección milimétrica de los buques, hasta el examen exhaustivo de todos los mecanismos de salvamento y localización que deben llevar los buques. Ni que decir tiene el desarrollo de la formación de los tripulantes y el continuo reciclaje, la renovación de la flota, la racionalización de las guardias de mar, la regulación de la actividad laboral al ser la fatiga un grave riesgo para la seguridad, el riguroso control en los despachos de buques o el control del tráfico marítimo en zonas conflictivas, al objeto de que la anarquía no se convierta en el único dispositivo de organización de nuestro tráfico.

Todas las desgracias que recordamos hoy pueden reducirse a una: no nos equivocábamos cuando manifestábamos nuestra suspicacia por la falta de concreción de la política de seguridad y salvamento que apadrina la Dirección General de la Marina Mercante.

Y no sólo no nos hemos equivocado, sino que la realidad ha desbordado nuestras previsiones críticas. Cuando parecía que habíamos conseguido que el Estado había dispuesto un dinero considerable para invertir en formación en materia de seguridad, el desarrollo de los acontecimientos nos ha demostrado que no hay arreglo: que mientras la D.G.M.M. continúe «intervenida» por un grupo de presión, no será posible la existencia de una dirección claramente enfocada a objetivos constructivos.

El vergonzoso planteamiento de los cursos de formación en materia de seguridad no se reduce a una escandalosa falta de información y orientación al profesional sobre los mismos, sino que la seguridad de nuestros hombres está siendo utilizada por gran cantidad de «espabilados» para realizar pingües negocios con el consentimiento y hasta diríamos que el ánimo de la D.G.M.M., que reparte dineros sin control y sin criterios profesionales y científicos. A veces por activa y otras veces por pasiva, esos malgastados fondos públicos que no van a servir siquiera para reorientar ese maltrecho panorama estructural que es la falta de seguridad en los puestos de trabajo de los marinos.

NORTE - Contra la recolección de cadáveres	1
INFORME - El mejor Capitán, el Rey	3
" Estrategia y programas de acción para el sector pesquero	7
" ISM, DGMM y SGP: un curioso «menage a trois»	12
" Seguridad Marítima, S. A.	19
" La coordinación peor que nunca	21
" La modificación del Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo de Finisterre	23
" Ni rastro del prometido «Nuevo Modelo Profesional»	25
" Titulados Náutico-Pesqueros en buques de pasaje turístico	26
" Tricornios mojados	29
COLABORACIONES - Europa y Galicia	30
" El sector pesquero en Cataluña	32
" Reflexiones sobre el control y gestión de los recursos pesqueros	34
" La Marina Mercante española ante el reto del Mercado Único	36
" Reformas y asunción de competencias	38
" Las navieras públicas, patrimonio de la sociedad	40
" El sector pesquero español desde el punto de vista noruego	41
" La seguridad marítima en la formación náutico-pesquera	43
" La seguridad de los pescadores	45
" El cabotaje canario	51
" Administración Marítima del Estado	53
" El acceso de los Náutico-Pesqueros a las titulaciones universitarias	56
" La radio, canal sin esclusas	57
" Acuerdos de segunda generación arriesgada fórmula para acceder a las aguas del hemisferio sur	59
" La crisis en el sector pesquero	61
" Pasado y presente de la Marina Mercante	63
" Buen pueblo de pesca, si tuviera río	64
" ¿Seguri... qué?	67
" Reforma de enseñanzas y cursillos, ya	69
" Situación actual del buceo profesional civil en España, desde el punto de vista laboral	70
" Localización y supervivencia en la mar	72
" La seguridad no funciona en los buques pesqueros	75
" El frío, enemigo para el náufrago	77
" El reto de la industria del frío ante el deterioro de la capa de ozono	77
" Los faros y su personal	80
" Higiene del agua y de los alimentos a bordo	87
" Colectivo de Marineros de Cerco	91
" Marineros en la Historia	93
" Reliquia y representación del genio humano	95
" Namibia	94
" Capitán Rosales en libertad	96
OPINIONES -	98
NOTICIAS -	101
LEGISLACION -	105
PUBLICACIONES -	112

AETINAPE

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

N.º 34 - NOVIEMBRE 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.

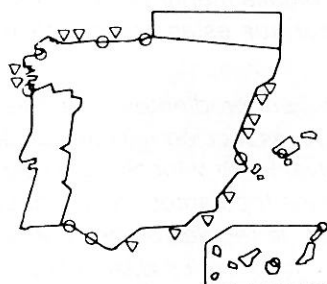
Imprime:

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

PALMA DE MALLORCA:

Robert Graves, 94-2.º B.

PAIS VASCO (Pasajes de San Pedro):

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

HUELVA:

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

ARRECIFE DE LANZAROTE:

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

VIGO:

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Espigón del Castillo, Local 5
Entrada al Muelle Pesquero (Edificio Báscula)
Telf. (928) 46 22 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 Herme

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. Herme Barreiro

Celso Cabaleiro Prado

Ramón Dacosta Alonso

TARRAGONA:

Carlos Fernández Peinado

ALGECIRAS:

José García Pazos

ALMERIA:

Juan López Soto

PUERTO DE SANTA MARIA:

José A. Maseda González

AVILES:

Antonio Asteiza Fernández

CASTELLON:

Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:

Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez

José Issac Pérez

MALAGA:

Fernando Cruzado Romero

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE: Enrique C. López Veiga, Joan Vallvé I Ribera, José Ignacio Espel, Manuel Panadero, José Loira Rúa, Antonio Gutiérrez, Björn Hersaug, Pilar Aguirre, José Antonio Lagares, Rómulo Sosa, Pescador, Fernando Pastor, Ismael González Pellicer, Alberto Echaluze, Manuel Pazos, José Antón de Lera, Miguel S. Peña, Eloy Montero, Nilo Campos, Juan Ivars, Vicente Yáñez, Rosario Gómez, Pedro Arrillaga, Amador Vela, José Antonio Mera Espiño, Pedro Noguerols, Cristina de Castro, Pastor Sánchez, José Ouviaña, Eugenio Cidras, Mayte Suárez, Luis Alberto, C.R.A., F. G. Curra, P.V.S., P. Sánchez,

El Rey de España se considera «un pescador más» y «un luchador por conseguir elevar el nivel social de los pescadores», según comentó en tono distendido durante una audiencia concedida el pasado día 19 de septiembre a una delegación de AETINAPE, en el Palacio de la Zarzuela.

Entre los presentes se encontraba el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Pedro Solbes que se mostró en todo momento partidario de elevar al más alto nivel la nominación propuesta por AETINAPE para el Rey como Capitán de Pesca honorífico de nuestra flota, según se aprobó en el VI Pleno de la Asociación celebrado en Vigo. Solbes se encontraba acompañado del Secretario General de Pesca Marítima, José Loira, y del responsable de enseñanzas marítimo-pesqueras, Rafael Jaén. La delegación de AETINAPE se componía de nueve miembros, encabezados por el Presidente, José Manuel Muñiz.

El Rey recibió el título de manos del Ministro y en nombre de AETINAPE, y el Presidente de la Asociación le entregó una metopa en bronce de la organización.

El Rey fue absolutamente abierto con la delegación y mantuvo fuera de protocolo una animada y entrañable reunión, llena de anécdotas. Una audiencia calificada por nuestra Delegación como de una enorme carga humana. Después de repasar diferentes asuntos de la actualidad marítima, Don Juan Carlos reiteró en varias ocasiones su agradecimiento a la Asociación por este nombramiento e invitó a AETINAPE a seguir en ese camino de defensa de la dignidad humana y profesional de los Titulados y los hombres del mar en general.

La cordialidad ha sido la palabra que definió el encuentro, que se prolongó por espacio de casi una hora. El tono distendido de un acto como éste, sorprendió a más de uno, sobre todo cuando Don Juan Carlos al recibir todas las revistas de AETINAPE,

El mejor Capitán, el Rey

- Don Juan Carlos recibe el título de «Capitán de Pesca Honorífico», que le fue otorgado por el VI Pleno Nacional de AETINAPE.
- El Rey volvió a defender una mayor humanización de nuestra flota.
- Su Majestad preocupado por la situación de la seguridad marítima.

dijo conocer nuestra revista, pues «la recibo en Palacio», según sus propias palabras.

La sensibilidad mostrada por el Monarca hacia los temas marítimos y los problemas de los profesionales del mar fue otra de las características de la recepción, si bien no era la primera vez que Don Juan Carlos mostraba ese ti-

po de preocupaciones. La condiciones de seguridad y de habitabilidad de los buques, el estado de los mismos y la necesaria renovación de la flota, fueron motivo de los comentarios del Monarca, quien manifestó su preocupación por la situación de deterioro de las condiciones de los pescadores.





También se trataron algunos temas de actualidad, como el futuro del sector ante la integración en la CE, la Reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras, la crisis del sector marítimo-pesquero y los numerosos conflictos de orden internacional que de vez en cuando se convierten en noticia debido a apresamientos, detenciones o malas interpretaciones de la legitimidad internacional. **También comentó Don Juan Carlos, en tono confidencial, que pronto —como así sucedió— habría buenas noticias en torno al desenlace de la situación judicial del Capitán Rosales, preso en un cárcel iraní, donde fue considerado responsable de un grave accidente. Otro asunto tratado con el Monarca fue el de los once Titulados (Capitanes, Oficiales y Jefes de Máquinas) de los tres últimos congeladores españoles detenidos en Namibia.**

Por su parte, el Ministro Pedro Solbes, en la presentación de la delegación de AETINAPE ante S.M. el Rey hi-

zo una valoración de la Asociación destacando su importante presencia en el ámbito marítimo-pesquero y recordaba a S.M. que además de Capitanes y Patrones de Pesca, representábamos a Patrones de Cabotaje y Mecánicos Navales, y que los Náutico-Pesqueros ejercen su actividad profesional fundamentalmente en el sector pesquero, pero también en Marina Mercante, remolcadores y otros buques pertenecientes a diferentes Administraciones marítimas.

Previamente a la Audiencia Real, la delegación de AETINAPE mantuvo una reunión con Pedro Solbes, a quien se le manifestó la preocupación por la crisis del sector y se le solicitó una mayor coordinación entre la Administración pesquera y Marina Mercante, sobre todo en el ámbito de las competencias que afectan a nuestro colectivo. Además se analizó el proceso de reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras.

DISCURSO DEL PRESIDENTE DE AETINAPE ANTE S.M. EL REY DE ESPAÑA, DON JUAN CARLOS I

Majestad:

Nunca los hombres del mar nos habíamos sentido tan altamente dignificados por la especial atención de la máxima magistratura del Estado español.

Su persona siempre ha sido para nosotros algo más que una garantía de nuestras libertades, algo más que el símbolo de una estabilidad próspera como la que deseamos amparados en el espíritu democrático de la Corona.

Los hombres del mar hemos admirado siempre la figura del Rey como el principal de los avales con que contamos los miles de ciudadanos de España que cada día tenemos ante nosotros el horizonte de un océano de abundancia y de futuro.

La atención y la solidaridad que merecen cada una de las personas que sufrimos diariamente las duras condi-





ciones en las que se desarrolla nuestro trabajo, han tenido siempre en vuestra boca, Señor, un discurso alentador, solidario y enérgico en favor de unas condiciones que todavía están por conseguir.

Es por ello que hay que agradecer al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que haya dado rango oficial a la propuesta de AETINAPE de convertir a Vuestra Majestad en el Primer Capitán de nuestra flota.

Vuestra Majestad es consciente de una dimensión de nuestro trabajo a veces desconocida para muchos ciudadanos españoles. Un barco de pesca es un organismo tan vivo como frágil, generalmente incómodo. El trabajo a bordo es duro. La distancia que nos separa de nuestras tierras, de nuestras gentes y de nuestros más queridos objetos, nos convierten en deudores del recuerdo. En nuestros contratos de trabajo consta siempre una cláusula invisible, a veces llena de furia, a veces, de nostalgia. Una obligación que con-

vierte nuestra existencia en universo de memorias, en un continuo sueño de estrellas tamizado por un constante e imperceptible vaivén.

Pero esta aparente tristeza no nos exime de otros factores relacionados con nuestra condición de marinos y que conforman la materia prima para nuestra actividad de defensa colectiva y de impaciente búsqueda de mejora, en la que como viene siendo norma de nuestra Asociación seguiremos exigiendo con energía de las Administraciones Públicas competentes todo aquello que consideremos justo y legítimo para alcanzar nuestras aspiraciones.

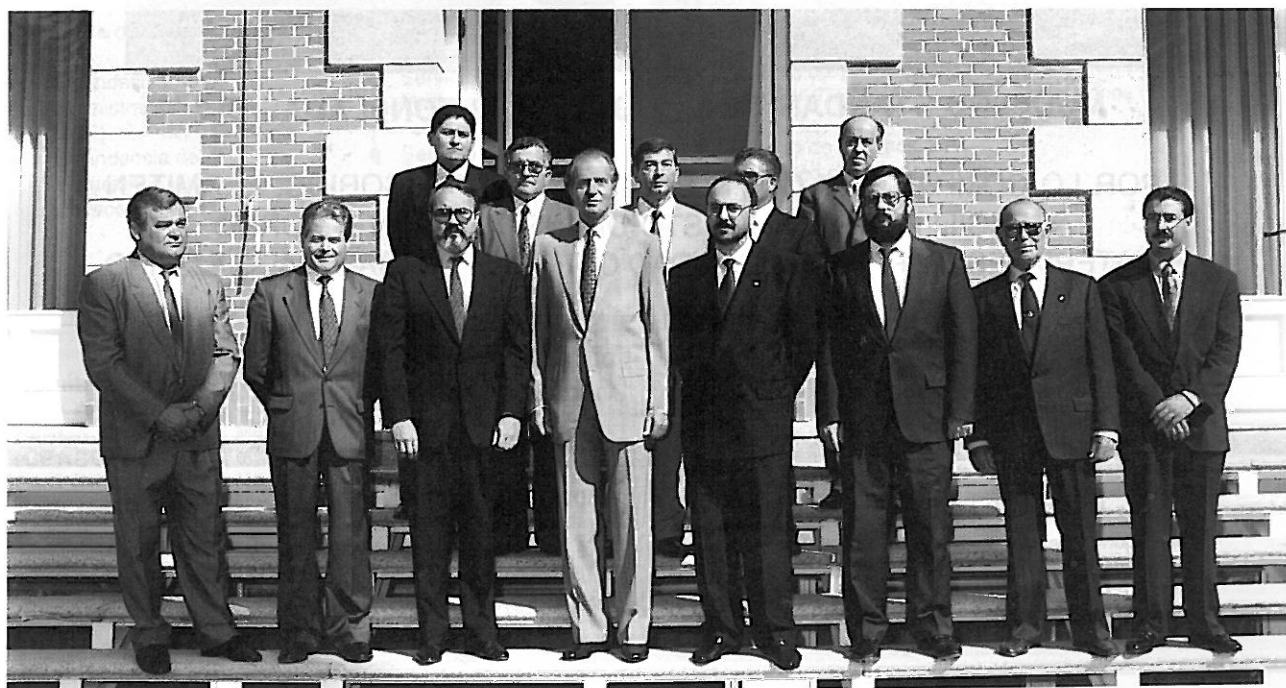
Reformas administrativas en profundidad, mejora y reordenación de las Enseñanzas Marítimas, política de prevención en materia de seguridad y salvamento, coordinación entre las diferentes Administraciones marítimas. Eficacia en la defensa del medio ambiente, en las relaciones internacionales movidas por el interés pesquero, en la atención a los retenidos en terceros paí-

ses... todos detalles sobre los que Vuestra Majestad, como Rey de España siempre ha tenido una gran sensibilidad.

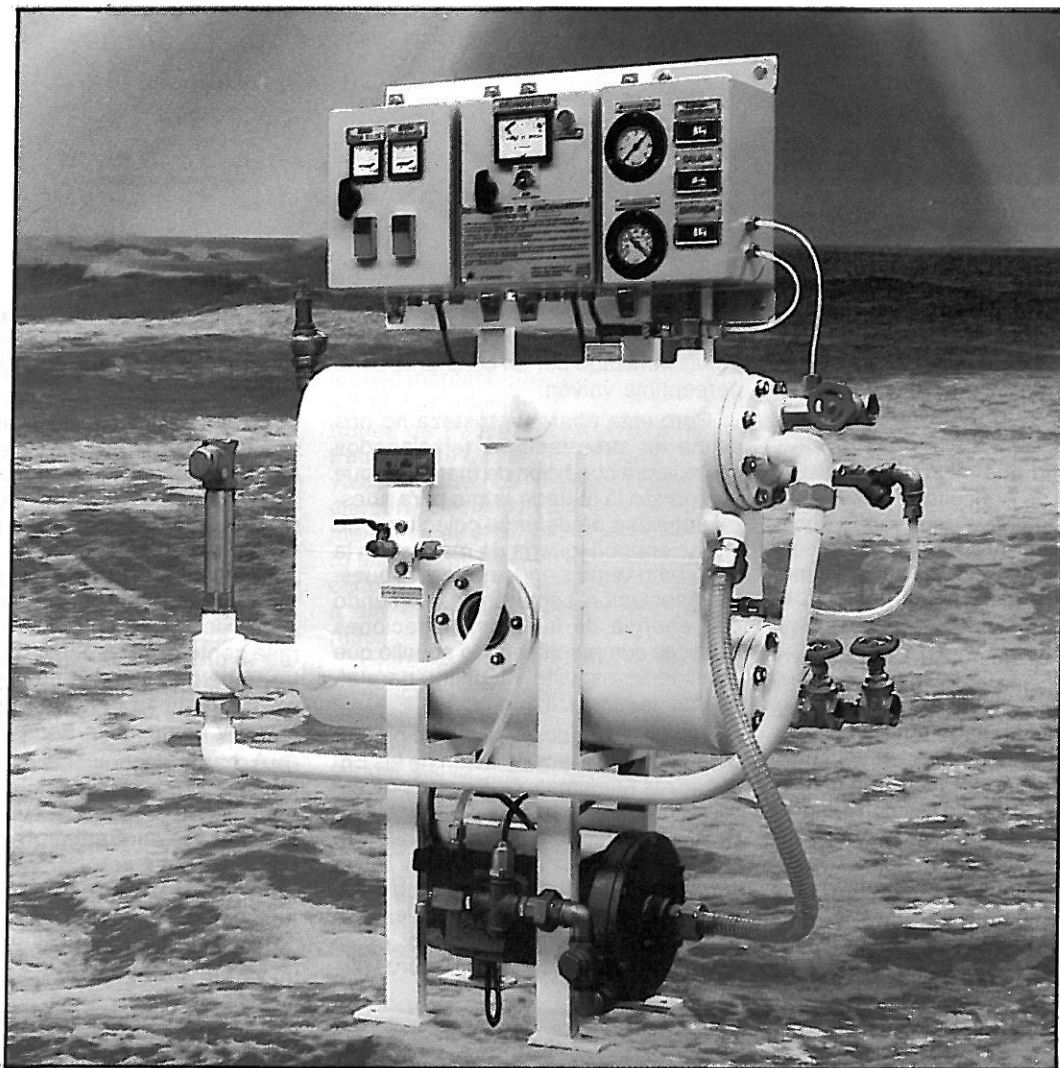
Es motivado por esa sensibilidad que los miembros del VI Pleno Nacional de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros decidieron en reconocimiento justo, proponer a Vuestra Majestad como Capitán de Pesca, agradeciéndole la energía con que hace unos años abrió una sesión de la FAO: reclamando algo tan sencillo para la gente del mar como que en nuestro trabajo se den las condiciones humanas óptimas para un desarrollo integral y digno de la persona.

A partir de hoy, las banderas de nuestra gran flota pesquera tendrán más motivo para sentirse llenas de razón. Su mayor Capitán, el Rey, está con ellas.

Gracias, Majestad.

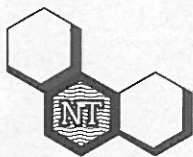


Generador de agua dulce «TCS»



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

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



N. TORREIRO, S. L.

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

DELEGACIONES:

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

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

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

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

ONDARRROA (Vizcaya): Náutica Iñigo, C/ Artabide, 39
Teléfono 613 40 30

F.A.O. Estrategia y programas de acción para el sector pesquero Organigrama del departamento de pesca

La FAO es la organización de las Naciones Unidas con sede en Roma y que se encarga de los asuntos relacionados con la Agricultura, Pesca y Alimentación.



Organos regionales de pesca de la FAO

Comité de Pesca para el Atlántico centro-oriental (CPACO)

Benin
Cabo Verde
Camerún
Congo
Corea. Rep. de
Côte d'Ivoire
Cuba
España

Indonesia
Japón
Malasia
Myanmar
Nepal
Nueva Zelandia
Pakistán
Reino Unido
Sri Lanka
Tailandia
Viet Nam

España
Estados Unidos de América
Etiopía
Francia
Grecia
India
Indonesia
Irán, Rep. Islámica del
Iraq
Israel

España
Estados Unidos de América
Francia
Granada
Guatemala
Guinea
Guyana
Haití
Honduras
Jamaica
Japón

Comité de Pesca Continental para África (CPCA)

Benin
Botswana
Burkina Faso
Burundi
Camerún
Congo
Côte d'Ivoire
Chad
Egipto

El Salvador
Guatemala
Honduras
Jamaica
México
Nicaragua
Panamá
Paraguay
Perú
República Dominicana
Suriname

INFORME

Estados Unidos de América
Francia
Gabón
Gambia
Ghana
Grecia
Guinea
Guinea-Bissau
Guinea Ecuatorial
Italia
Japón
Liberia
Marruecos
Mauritania
Nigeria
Noruega
Polonia
Rumanía
Santo Tomé y Príncipe
Senegal
Sierra Leona
Togo
Zaire

Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM)
Argelia
Bulgaria
Chipre
Egipto
España
Francia
Grecia
Israel
Italia
Libano
Libia
Malta
Marruecos
Mónaco
Rumanía
Siria
Túnez
Turquía
Yugoslavia

Japón
Jordania
Kenya
Kuwait
Madagascar
Malasia
Maldivas
Mauricio
Mozambique
Myanmar
Noruega
Omán
Países Bajos
Pakistán
Portugal
Qatar
Reino Unido
Seychelles
Somalia
Sri Lanka
Suecia
Tailandia
Tanzania
Viet Nam

México
Nicaragua
Países Bajos
Panamá
Reino Unido
Saint Kitts y Nevis
Santa Lucía
San Vicente y las Granadinas
Suriname
Trinidad y Tobago
Venezuela

Comisión Asesora Regional de Pesca para el Atlántico Sudoccidental (CARPAS)
Argentina
Brasil
Uruguay

Etiopía
Gabón
Gambia
Ghana
Guinea
Kenya
Lesotho
Madagascar
Malawi
Malí
Mauricio
Níger
Nigeria
Rep. Centroafricana
Rwanda
Senegal
Sierra Leona
Somalia
Sudán
Swazilandia
Tanzania
Togo
Uganda
Zaire
Zambia
Zimbawe

Uruguay
Venezuela

Comisión Asesora Europea de Pesca Continental (CAEPC)

Albania
Alemania, Rep. Federal
Austria
Bélgica
Bulgaria
Checoslovaquia
Chipre
Dinamarca
España
Finlandia
Francia
Grecia
Hungría
Irlanda
Israel
Italia
Noruega
Países Bajos
Polonia
Portugal
Reino Unido
Rumanía
Suecia
Suiza
Turquía
Yugoslavia

Comisión de Pesca del Indo-Pacífico (CPIP)
Australia
Bangladesh
Camboya
Corea, Rep. de
Estados Unidos de América
Filipinas
Francia
India

Comisión de Pesca para el Océano Índico (CPOI)
Arabia Saudita, Reino de
Australia
Bahrein
Bangladesh
Comoras
Corea, Rep. de
Cuba
Egipto
Emiratos Arabes Unidos

Comisión de Pesca para el Atlántico centro-occidental (COPACO)
Antigua y Barbuda
Bahamas
Barbados
Belice
Brasil
Colombia
Corea, Rep. de
Cuba
Dominica

Comisión de Pesca Continental para América Latina (COPESCAL)
Argentina
Bolivia
Colombia
Costa Rica
Cuba
Chile
Ecuador

EL PESCADO EN LA ALIMENTACION Y EL DESARROLLO

SIGLAS

ALCOM	Programa de acuicultura para el desarrollo comunitario local
ANACO	Análisis de cohortes
ASDI	Autoridad Sueca para el Desarrollo Internacional
ASEAN	Asociación de Naciones del Asia Sudoriental
ASFA	Resúmenes sobre las Ciencias Acuáticas y la Pesca

BCEPS	Oficina del Pacífico Sur para la Cooperación Económica
CAIRM	Comité Asesor en Investigaciones de los Recursos Marinos
CARICOM	Secretaría de la Comunidad del Caribe
CEDEAO	Comunidad Económica de los Estados del África Occidental
CEE	Comunidad Económica Europea
CIID	Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo
CMRADR	Conferencia Mundial sobre Reforma Agraria y Desarrollo Rural
COFI	Comité de Pesca
COI	Comisión Oceanográfica Intergubernamental
CPIP	Comisión de Pesca del Indo-Pacífico
DANIDA	Organismo Danés de Desarrollo Internacional
FIDA	Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola
FIPIS	Sistema de información sobre proyectos de inversión pesquera
GESAMP	Grupo Mixto de Expertos OMI/FAO Unesco/OMM/OMS/OIEA/Naciones Unidas/PNUMA sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación de las Aguas del Mar
GLOBEFISH	Sistema computerizado de información comercial pesquera
ICLARM	Centro Internacional para la Ordenación de los Recursos Acuáticos Vivos
INFOFISH	Organización Intergubernamental de Información y Asesoramiento Técnico para la Comercialización de Productos Pesqueros en la Región de Asia y el Pacífico
INFOPECHE	Servicio de cooperación e información sobre el comercio de pescado para la región de África
INFOPESCA	Servicio de información para la comercialización de los productos pesqueros en América Latina
INFOSAMAK	Servicios de información, promoción y asesoramiento técnico sobre el comercio de pescado para los países árabes.
LFSA	Evaluación de poblaciones de peces basada en la talla
NORAD	Organismo Noruego de Desarrollo Internacional
OHI	Organización Hidrográfica Internacional
OLDEPESCA	Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero
OMI	Organización Marítima Internacional
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONUDI	Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial
PCT	Programa de Cooperación Técnica
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente
SCORRAD	Comité Permanente de Investigaciones y Desarrollo de Recursos
SEAFDEC	Centro de Desarrollo de la Pesca en Asia Sudoriental
SIG	Sistema de Información Geográfica
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
ZEE	Zona económica exclusiva

Preparado por la Dirección de Información en colaboración con el Departamento de Pesca, de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, Roma; texto redactado por Patti Reali, gráficos de Diagram Visual Information Limited, Londres. Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

Prefacio

Desde la antigüedad, la pesca ha sido, al igual que otras formas de caza, una importante fuente de alimentos para la humanidad. Hoy día, aunque sólo representa un pequeño sector de la economía mundial, esta actividad está contribuyendo de manera creciente al suministro de alimentos, el empleo y el bienestar de las comunidades situadas a orillas de los mares, ríos y lagos de muchos países, así como a los ingresos en divisas de esas naciones. El pescado aporta actualmente una quinta parte del suministro total de proteínas animales del mundo. Además, es un alimento muy nutritivo y un complemento ideal para las dietas a base de cereales o tubérculos que se consumen en muchas partes del mundo.

Sin embargo, durante mucho tiempo el potencial del sector pesquero fue prácticamente ignorado por los responsables de las decisiones relativas al desarrollo del Tercer Mundo. Esta publicación, destinada principalmente a un público no especializado, describe los cambios trascendentales que han transformado completamente la faz de las pesquerías mundiales

y explica en líneas generales los considerables beneficios nutricionales, sociales y económicos que aún puede brindar este sector a la humanidad.

La FAO ha desempeñado siempre un papel fundamental y sin paralelo en la ayuda a los países en desarrollo destinada a aumentar su autosuficiencia para afrontar los complejos problemas de la ordenación y el desarrollo de la pesca. Estos esfuerzos cobraron mayor vigor en 1984, cuando la Organización convocó una Conferencia Mundial sobre Ordenación y Desarrollo Pesqueros para examinar las oportunidades y desafíos que emanaban de la aceptación internacional del nuevo régimen jurídico de los océanos, estipulado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Al mismo tiempo, se reconoció la importancia de fomentar las pesquerías continentales y la acuicultura, un complemento esencial de la pesca.

La publicación describe la Estrategia de Pesca adoptada por la Confe-

rencia Mundial y las medidas tomadas por la FAO, en colaboración con otros órganos internacionales y regionales, para llevar a la práctica los cinco Programas de Acción conexos. Estos Programas están encaminados a canalizar asistencia técnica y apoyo hacia los países en desarrollo, con el fin de ayudarles en sus esfuerzos para promover, de forma individual y conjunta, el desarrollo de este importante sector.

Un antiguo proverbio chino dice: "Dale un pescado a un hombre y comerá un día; enséñale a pescar, y él y su familia tendrán alimento para toda la vida". Este simple mensaje, tantas veces repetido, constituye el meollo de los esfuerzos de la FAO para reforzar la contribución de la pesca a la alimentación de un mundo que padece hambre.

EDOUARD SAOUMA

Director General

Organización de las Naciones Unidas
para la Agricultura y la Alimentación



LAS PRIORIDADES DEL DESARROLLO PESQUERO

Fortalecer la ordenación y planificación de la pesca

El desarrollo pesquero debe basarse en políticas claras, estrategias globales y una planificación eficiente que reconozca las necesidades de ordenación

Apoyar a las pesquerías en pequeña escala

Para promover la pesca artesanal se requieren enfoques integrados, que incluyan la participación de los pescadores en su planificación y ejecución

Expandir la producción acuícola

Con el apoyo técnico y el ambiente institucional adecuados, la acuicultura puede ir aumentando su contribución al suministro de alimentos y al logro de los objetivos sociales

Incrementar el comercio de pescado y productos pesqueros

Los productos con valor añadido, la mejor información de mercado y el control de la calidad están ayudando a los países en desarrollo a aumentar su participación en el comercio internacional de pescado

Elevar la contribución del pescado a la nutrición

Para aumentar la importancia del pescado en la lucha contra la malnutrición es necesario reducir las pérdidas por deterioro y transporte y fomentar el aprovechamiento de la morralla

Rehabilitar y proteger el medio acuático

Es preciso proteger el medio acuático contra la contaminación y otros peligros para la salud mediante una acción concertada a nivel nacional e internacional

Fortalecer la investigación y el desarrollo

Hay que crear mecanismos de cooperación para asegurar que los planificadores de la ordenación y el desarrollo pesqueros tengan acceso a las bases de datos científicos y de otra índole

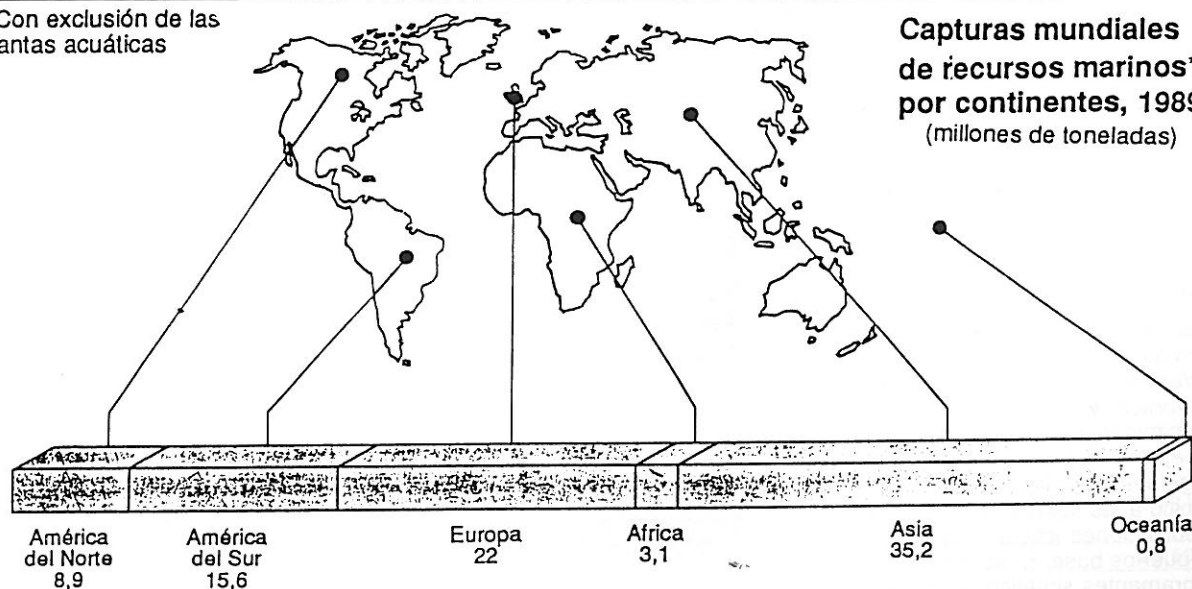
Desarrollar los recursos humanos del sector pesquero

La única manera de aumentar la autosuficiencia en todos los aspectos de la pesca es mediante actividades continuas de capacitación y transferencia de tecnología

Promover la ayuda y la inversión en el sector pesquero

Para aumentar la eficacia de las inversiones en la pesca hay que adoptar medidas urgentes para mejorar la identificación, formulación y ejecución de los proyectos y coordinar las políticas y programas de los organismos

* Con exclusión de las plantas acuáticas



EVOLUCION DE LA PESCA EN EL MUNDO

Las pesquerías de todo el mundo contribuyen de manera importante a la nutrición humana y al progreso social y económico. En los últimos 40 años, la producción se ha casi quintuplicado, pasando de unos 20 millones de toneladas a más de 98 millones en 1989. Para el año 2.000 podría superar los 100 millones de toneladas.

Durante los decenios de 1950 y 1960, el sector pesquero se expandió rápidamente. El pescado y los productos pesqueros pasaron a ocupar un lugar más destacado en el comercio mundial. El volumen del comercio internacional se quintuplicó entre 1950 y 1980. En ese mismo período, la proporción de la captura mundial correspondiente a los países en desarrollo aumentó del 27 al 46 por ciento.

Los países en desarrollo aportan ahora más de la mitad de la captura mundial. A diferencia de lo que ocurre en los países industrializados, su sector pesquero está dominado por los productores en pequeña escala o artesanales. Estas pesquerías que normalmente utilizan canoas y embarcaciones pequeñas, aportan más del 25 por ciento de la captura mundial, y son la fuente de más del 40 por ciento del pescado destinado al consumo humano.

La presión sobre los recursos

La expansión de las pesquerías mundiales fue posible gracias a las nuevas tecnologías, el progreso de la electrónica y los adelantos en los conocimientos sobre los materiales. Por ejemplo, la introducción de la congelación y elaboración a bordo permitió a las flotas pesqueras explotar poblaciones ícticas muy lejanas a sus puertos base. El advenimiento de los bramantes sintéticos y la mecanización del halado llevó al diseño de

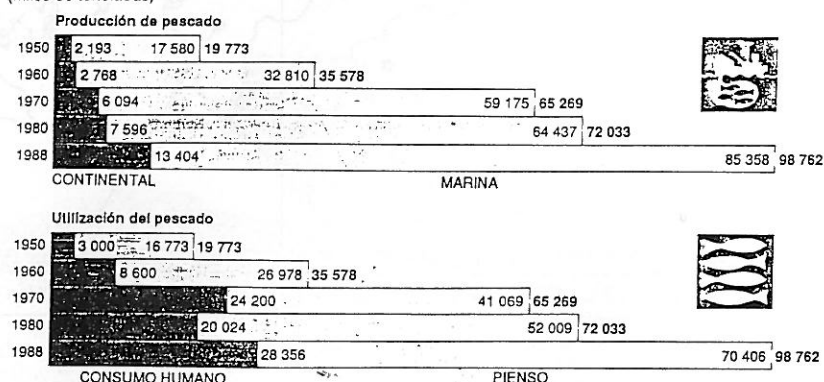
redes más grandes y duraderas. La detección electrónica de peces y el equipo auxiliar de navegación aumentaron la eficiencia del despliegue tanto de las embarcaciones como de los artes de pesca. Y gracias a las nuevas tecnologías acuícolas se han podido cultivar otras especies comercialmente valiosas, como el camarón y el salmón.

Esta expansión inducida por la tecnología fue alimentada por la demanda de pescado y por las buenas perspectivas de rendimiento de la inversión en un sector que, en gran medida, explotaba un recurso de propiedad común. Pero ese desarrollo tan rápido no era sostenible. A finales del decenio de 1960 el crecimiento de la producción empezó a disminuir de forma marcada. Para comienzos del decenio de 1970, había bajado de más del 5 a aproximadamente el 1 por ciento anual. Este estancamiento, que mantuvo la producción anual total en alrededor de 65 millones de toneladas durante buena parte del decenio 1970, se debió en gran medida a la sobrepesca y a la creciente competencia por los recursos entre las flotas pesqueras.

Pero a pesar de esa desaceleración, el apetito de pescado del mundo ha seguido creciendo. Se prevé que para el año 2000 la demanda de pescado para consumo humano habrá superado los 80 millones de toneladas. En América del Norte y Europa, el aumento de los ingresos estimulará la demanda de estos productos, especialmente de los que se consideran de lujo, como las ostras, el camarón, el salmón y el atún. En las regiones en desarrollo, el crecimiento demográfico y la necesidad de explotar toda fuente potencial de alimento y divisas serán los principales factores que impulsarán la demanda.

La satisfacción de la demanda de pescado para consumo humano no es el único elemento de presión sobre los recursos pesqueros. La harina de pescado y otros productos absorberán otros 25-30 millones de toneladas anuales, con lo cual la demanda mundial total de pescado y productos pesqueros superará los 110 millones de toneladas anuales al final de este siglo.

Producción* y utilización del pescado
(miles de toneladas)



*Incluida la producción acuícola, pero con exclusión de las plantas acuáticas
Fuente: Anuario FAO, Estadísticas de Pesca - Productos (varios volúmenes)

Los límites de la producción

La demanda de pescado y productos pesqueros para consumo humano ha generado una presión enorme sobre unos recursos que, en muchos casos, ya estaban explotados al máximo. Casi todas las especies demersales (de fondo) están ya plena o excesivamente explotadas o incluso agotadas. Los peces pelágicos (de superficie) más grandes, como el arenque y la caballa, que están sujetos a amplias fluctuaciones naturales, también necesitan con urgencia medidas de ordenación.

Las especies pelágicas más pequeñas, como las sardinas y anchoas, cuyas capturas anuales también varían considerablemente, ofrecen mejores perspectivas de aumento de la producción. Los crus-

táceos tales como el camarón, la langosta y el cangrejo están sobreexplotados, pero los cefalópodos (calamar, pulpo y sepia) aún están sólo moderadamente aprovechados en algunas partes del mundo. Los moluscos, especialmente los mejillones, las almejas y otros bivalvos, ofrecen buenas oportunidades para incrementar la producción.

Las poblaciones de especies convencionales que aún no están explotadas son muy pocas, pero otras especies, como el olivar, que no han sido objeto de las pesquerías tradicionales, podrían aumentar la base de recursos pesqueros. Sin embargo, las pesquerías basadas en estas especies no convencionales tropiezan con serios obstáculos técnicos y comerciales. El kril antártico ha planteado problemas de ese tipo.

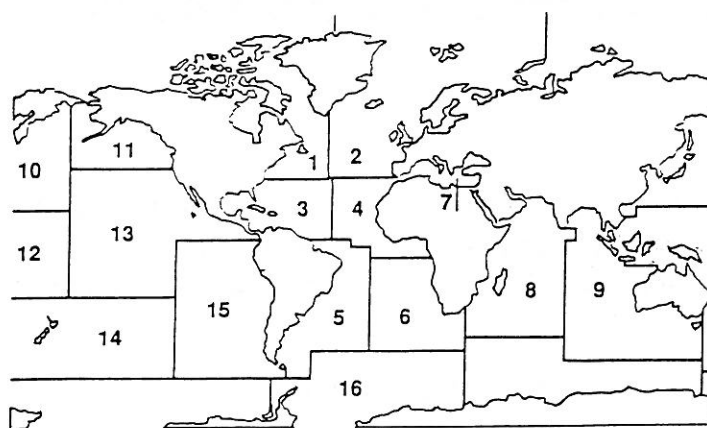
Los aumentos de la producción pesquera mundial habrán de proceder fundamentalmente de las especies pelágicas y de la acuicultura. Según las evaluaciones actuales de los recursos pesqueros mundiales, es improbable que la producción de las pesquerías convencionales pueda crecer mucho más. La acuicultura, que en 1990 aportó más del 12 por ciento de la producción mundial de pescado, podría ayudar a colmar la brecha entre la producción y la demanda mundial proyectada.

Mejor aprovechamiento de los recursos

Es también de la máxima importancia mejorar la utilización de las capturas existentes. Las posibilidades son: conservar las capturas incidentales que normalmente se descar-

Capturas nominales mundiales, por áreas principales de pesca, 1989

(miles de toneladas)



Fuente: Anuario FAO, *Estadísticas de pesca - Captura y desembarques*, Vol. English Edition Had, Vol. 78, 1989. (Incluida la acuicultura, pero con exclusión de las plantas acuáticas).

Pesca continental

África	1 871
América del Norte	529
América del Sur	322
Asia	9 536
Europa (incl. URSS)	1 496
Oceanía	23

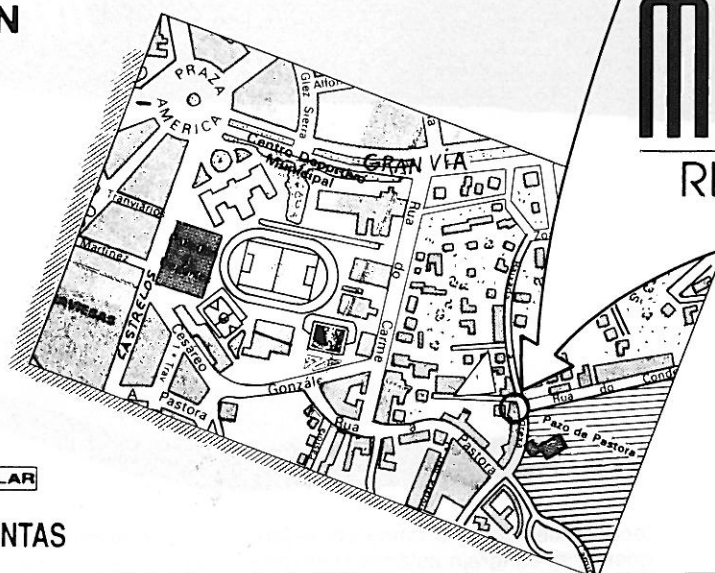
Pesca marina

1 Atlántico, noroeste	3 079
2 Atlántico, noreste	9 931
3 Atlántico, centro-occidental	1 792
4 Atlántico, centro-oriental	3 702
5 Atlántico, sudoccidental	2 255
6 Atlántico, sudoriental	2 095
7 Mediterráneo y Mar Negro	1 673
8 Océano Índico, occidental	3 291
9 Océano Índico, oriental	2 758
10 Pacífico, noroeste	26 311
11 Pacífico, noreste	3 291
12 Pacífico, centro-occidental	7 077
13 Pacífico, centro-oriental	1 705
14 Pacífico, sudoccidental	991
15 Pacífico, sudoriental	15 311
16 Antártica	496
Total	99 535

BOSCH
FULMEN
Bendix



HERRAMIENTAS



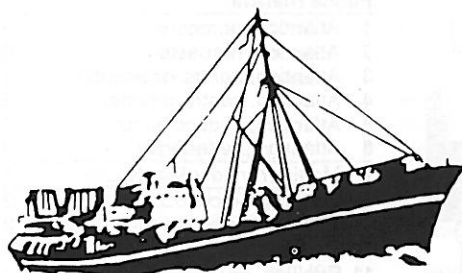
MARQUIN
RECAMBIOS

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

36210 VIGO

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

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

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

tan en el mar; reducir las pérdidas posteriores a la captura, y destinar al consumo humano una mayor parte del pescado que actualmente se transforma en harina o en pienso.

Cada año se descartan muchos millones de toneladas de captura incidental, es decir, de pescados no deseados que se capturan junto con la especie objetivo, generalmente el camarón. Este alto nivel de desperdicio podría reducirse mediante planes innovadores, como mejores instalaciones de conservación a bordo o sistemas informales de transbordo entre pequeñas embarcaciones pesqueras y arrastreros. Estos métodos tendrían la ventaja adicional de aumentar la disponibilidad de pescado barato.

El pescado es un producto altamente perecedero. Se estima que el 10 por ciento de todo el pescado

desembarcado se pierde o estropea antes de llegar al consumidor. Para reducir las pérdidas posteriores a la captura, especialmente en los estados ribereños tropicales, será necesario invertir en embarcaciones mejor equipadas y perfeccionar las instalaciones de desembarque, almacenamiento y distribución de la captura, capacitando al mismo tiempo a la gente para que sepa cómo utilizarlas.

El mayor potencial de incremento de la producción pesquera mundial radica en aprovechar mejor las especies pelágicas pequeñas. Para ello, sin embargo, habrá que perfeccionar la elaboración de estas especies, formular y comercializar nuevos productos, y aumentar la inversión en plantas de elaboración, capacidad de almacenamiento y otras instalaciones.

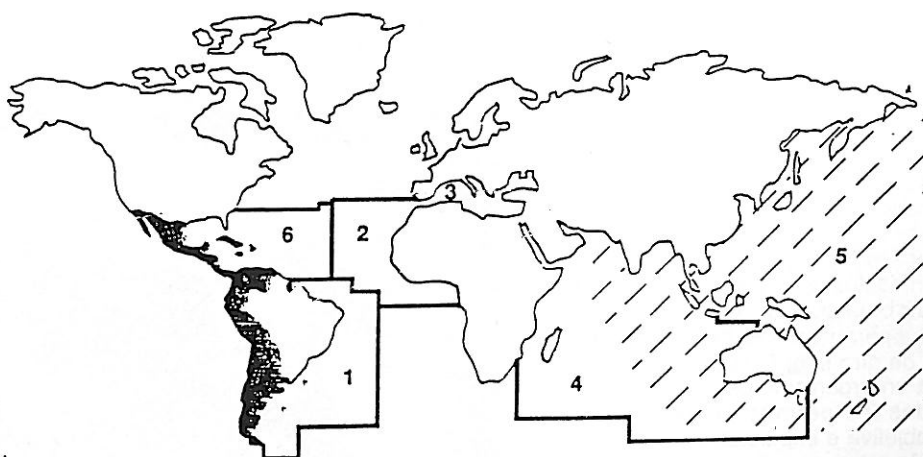
La mejora de la ordenación

La ordenación de la pesca sigue siendo un elemento clave en la campaña para alcanzar un aprovechamiento sostenible de los recursos naturales del mundo. La ordenación entraña el estudio y la aplicación de medidas para seguir de cerca y controlar la cantidad, el tipo y la estacionalidad de las operaciones pesqueras. Comprende una serie de aspectos interrelacionados de orden biológico, técnico, económico, social y, con frecuencia, también político. La FAO, a través de su Departamento de Pesca, está ayudando a mejorar la ordenación de la pesca mediante asesoramiento técnico, asistencia e información. La meta es establecer sistemas integrados que rehabiliten, aumenten y sostengan indefinidamente los recursos pesqueros.

Organos regionales de pesca de la FAO

-  CAEPC Comisión Asesora Europea sobre Pesca Continental
-  COPESCAL Comisión de Pesca Continental para América Latina
-  CPCA Comité de Pesca Continental para África

- 1 CARPAS Comisión Asesora Regional de Pesca para el Atlántico Sudoccidental
- 2 CGPM Consejo General de Pesca del Mediterráneo
- 3 CPACO Comisión de Pesca para el Atlántico centro-oriental
- 4 CPIP Comisión de Pesca del Indo-Pacífico
- 5 CPOI Comisión de Pesca para el Océano Índico
- 6 COPACO Comisión de Pesca para el Atlántico centro-occidental



Una red de órganos regionales de pesca establecidos bajo los auspicios de la FAO proporciona un importante marco para coordinar la ordenación y el desarrollo pesqueros. El primero de estos órganos regionales, la Comisión de Pesca del Indo-Pacífico (CPIP), fue creado en 1948. En total hay nueve órganos, que abarcan casi el 50 por ciento de la superficie total de los océanos y de las aguas continentales de Asia, África, América Latina y Europa. Con excepción de la Comisión Asesora Europea sobre Pesca Continental (CAEPC) y, en parte, del Consejo general de Pesca del Mediterráneo (CGPM), los órganos pesqueros de la FAO operan en regiones tropicales o subtropicales y están integrados fundamentalmente por países del mundo en desarrollo.

Aunque cada órgano regional se ocupa de una determinada zona y de los problemas que la afectan, hay funciones que son comunes a todos ellos. En particular, todos participan en el acopio, análisis y divulgación de información, conocimientos y experiencias, mediante la enseñanza, capacitación y extensión, y el fomento y la coordinación de las actividades nacionales e internacionales de investigación y desarrollo.

En muchos casos han ampliado sus mandatos para incluir actividades cooperativas encaminadas a promover la elaboración y el mercadeo del pescado, la prevención de la contaminación y la protección del medio ambiente. Mantienen contactos y cooperan con instituciones regionales y de otro tipo. El hecho de pertenecer a un organismo de las Naciones Unidas les permite actuar de manera objetiva e imparcial, examinando problemas y cuestiones que pueden ser difíciles de plantear en otros contextos o foros.

Además de los nueve órganos regionales de pesca de la FAO, agru-

paciones regionales tales como la Comunidad Económica Europea (CEE), la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) y la Secretaría de la Comunidad del Caribe (CARICOM) también han intensificado sus actividades de desarrollo pesquero. En el sistema de las Naciones Unidas hay varias organizaciones internacionales que se ocupan de cuestiones oceánicas y han elaborado programas que repercuten de diversas maneras en la pesca mundial. Entre ellas figuran la Secretaría de las Naciones Unidas y su Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la Unesco, la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI) y el

Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola (FIDA).

Al haber más organizaciones internacionales que nunca interesadas en la pesca, se impone una estrecha cooperación entre los donantes bilaterales y multilaterales y los órganos de la FAO o ajenos a ella, los organismos de ayuda y las agrupaciones de cooperación económica y de otra índole.

Varias de estas organizaciones pueden estar participando simultáneamente en actividades de desarrollo pesquero en una misma región o subregión. La coordinación es esencial para evitar la duplicación del trabajo y la disipación de unos recursos a menudo limitados, así como para concentrar el esfuerzo internacional de desarrollo pesquero en las áreas del Tercer Mundo que más lo necesitan.



Las notas de prensa y los anuncios de contratación ya se han visto superados como instrumentos de marketing para los organismos de la administración marítima. La última entrega de la deseada coordinación institucional para los asuntos del mar, ha sido una pieza administrativa que, sin ninguna duda, entrará por la puerta grande en las colecciones de la vacua literatura oficial.

El día 4 de octubre de 1989 la Secretaría General de Pesca Marítima, la Dirección General de la Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina, firmaban un acuerdo, con toda la solemnidad requerida para el acontecimiento, en el que se recogía la "estrecha colaboración" entre los tres organismos, para "aumentar la eficacia de sus actuaciones, que, por consiguiente, redundará en beneficio del sector marítimo al que sirven".

Dos años más tarde, y a la vista del idéntico panorama de descoordinación y falta de rigor y eficacia que continuamos denotando en la Administración Marítima, los resultados de aquel solemne acuerdo deben haber naufragado en algún despacho del estepario Madrid, de la misma forma que los barcos naufragaban frente a la Costa da Morte, pues nadie parece haber oído hablar del dichoso acuerdo bajo cuyo texto aparecen las firmas de José Loira, Rafael Lobeto y Jesús Muela.

El sector pesquero ha sufrido ya la evaporación de los trabajos de la COMIMAR, aquella gran comisión que había ofrecido esperanzadoras promesas de reformas administrativas hacia la integración de las competencias marítimas, cuyo espectro hoy podemos observar únicamente en esos ecos ilustrados y avanzados que contenían los resultados de sus pocos debates.

ISM, DGMM Y SGP: Un curioso "Menage a trois"

Un vacío "acuerdo de colaboración" existente sólo en el momento de su firma, o cómo hacer marketing con textos administrativos

Los dieciocho puntos de que consta el documento al que hacíamos referencia en un principio, son toda una antología de la inconcreción y la vacuidad administrativa. La única conclusión inteligente que se puede extraer de su lectura, es una viciada y enfermiza utilización de la palabra "coordinación", en un contexto general de ausencia de compromisos y fórmulas concretas de interconexión e intercomunicación entre los tres departamentos, y mucho menos, entre la Administración y el resto del sector productivo.

Tomemos un par de ejemplos: El punto séptimo, titulado "De las prácticas de embarque", recoge íntegramente: «La SGPM, la DGMM y la ISM, estudiarán conjuntamente la

regulación de un sistema de prácticas de embarque y la experiencia obtenida en las tareas de formación realizadas, procediendo a tomar las medidas pertinentes en cada caso". En otro caso, concretamente en el punto décimo, se resume también la abstracción que caracteriza todo el documento. Bajo el título "De los estudios", dice: "La SGPM, la DGMM y el ISM pondrán a disposición mutua los estudios que hayan realizado respectivamente y coordinarán las programaciones que en esta materia proyecten llevar a cabo, con objeto de evitar duplicidades y conseguir que en áreas de convergencia, los estudios recojan todos los aspectos que puedan tener interés para las partes".



¿Cómo es posible no sonrojarse ante estas "declaraciones" coordinatorias? ¿Es que los ciudadanos no tenemos que dar por supuestas, a finales de nuestro siglo, que los funcionarios de la administración pública, a los que estamos manteniendo con nuestro esfuerzo progresivo, observan ciertas consideraciones lógicas acerca de los diferentes departamentos administrativos? ¿A quién no le resulta kafkiano que tengamos que sufrir perlas cultivadas de este pelaje?

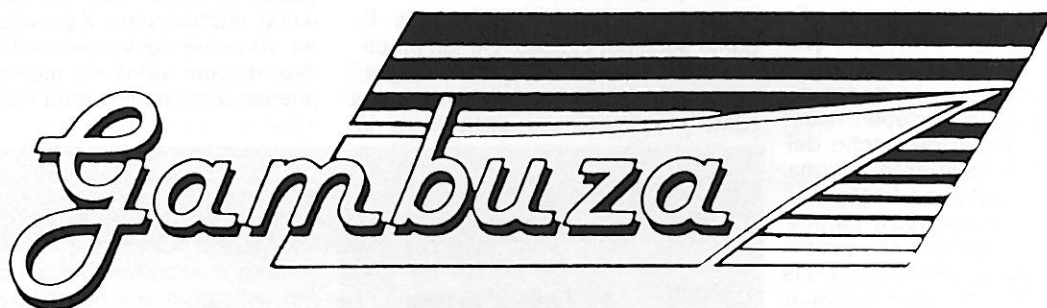
En fin, documentos como este, lo único que hacen es confirmar las desastrosas manos y las peores cabezas que rigen nuestros destinos como profesionales del mar, pues artículos como los que hemos transcrito existen, casi con idéntica redacción, referidos a las actividades en materia sociolaboral, a la formación, a la colaboración con las Comunidades

Autónomas, a la política social marítima comunitaria, a la participación en los organismos internacionales, a las tareas inspectoras, a los servicios periféricos, a los centros en el extranjero, al salvamento y la lucha contra la contaminación, y al despacho de buques.

Evidentemente, hablan también de un órgano permanente, que, según nuestras noticias, no se ha reunido en ninguna ocasión, cuya partida de nacimiento dice así: "Se establece un órgano permanente de enlace y coordinación entre la SGPM, la DGMM y el ISM, cuya composición será la siguiente: el Jefe de Gabinete técnico de la SGPM, los Secretarios generales de la DGMM y el ISM. Este órgano permanente de Enlace y Coordinación, se reunirá cuando lo estime conveniente, y, como mínimo, con carácter mensual, y tendrá como

misión efectuar un seguimiento de las acciones de colaboración en curso de realización, y proponer a los respectivos órganos rectores la adopción de las medidas que se estimen convenientes en relación con lo establecido en el presente Acuerdo General de Colaboración".

Por si les pareciera poca la literatura vacía de contenido, aún tienen tiempo para la creación de otro fantasma: "Con independencia del citado Organismo Permanente de Enlace y Coordinación, se constituirán Grupos de Trabajo en las distintas áreas concretas de actuación con la composición más adecuada a los fines que se pretendan". Lira, Lobeto y Muela nunca han vuelto, que se sepa, a hablar del tema, si bien continúan utilizando de forma abusiva la palabra "coordinación". Todo sea por quedar bien. Como se ve, a veces el marketing sustituye a la realidad.



SUMINISTROS NAVALES SHIP - CHANDLER

Serafin Avendaño, 6

Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178

Mientras se monta una red de centros privados homologados, a los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros que imparten los cursos de Supervivencia en la mar y Lucha Contra incendios no se les homologan, incumpliendo así parte de la Orden Ministerial del Ministerio de T.T. y C. de 29 de Marzo de 1.990, que regula estos cursos.

Los aproximadamente 12.000 millones de pesetas que debe destinar la Administración para un "ambicioso" programa de seguridad marítima, están siendo aprovechados por cierto número de empresas que, en algunas ocasiones, han nacido exclusivamente para impartirlos bajo la autorización y el ánimo de la Dirección General de la Marina Mercante, encargada de organizar dicha inversión. La "ambición" del programa, que en principio parecía referida al gran esfuerzo económico del Estado, está siendo interpretada de otra forma por avezados "delfines" cuyas empresas se están beneficiando de una actitud poco clara por parte de la administración.

Si bien todavía nadie ha demostrado la connivencia ni los posibles intereses comunes entre los directivos de algunos centros y responsables de la mencionada Dirección General no es este el caso del grupo de presión que en numerosas ocasiones salió explícitamente beneficiado de las inversiones del organismo público, las conjeturas que se realizan en diversos sectores relacionados con las actividades marítimo-pesqueras apuntan a otro aspecto, no menos escandaloso, de la organización de dichos cursos.

Siendo los Institutos o Escuelas Náutico-Pesqueras los centros mejor dotados y más actualizados de la estructura educativa marítima de este país, y así lo reconocen el grupo de presión de la DGMM, no acaba de

Seguridad Marítima, S.A.

comprenderse porque no se reconocen o se dotan suplementariamente algunos de estos centros en función de su situación geográfica y que puedan ofertar a la importante demanda de sus áreas de influencia la posibilidad de realizar los mencionados cursos de supervivencia y lucha contra incendios en el mar, tal y como parece indicar el principio de economía y eficacia que debe presidir las acciones de la Administración Pública en su conjunto.

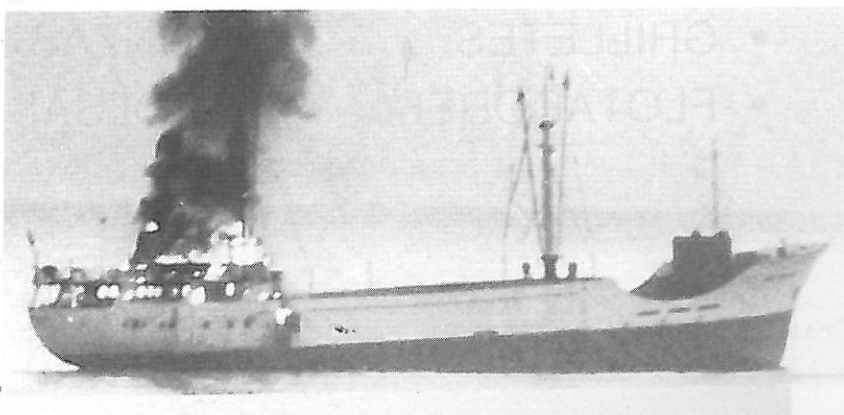
Economía, porque se aprovecharían las instalaciones ya existentes, de propiedad pública, dotándolas además, de unos complementos óptimos para su aprovechamiento por las enseñanzas habituales que imparten esos centros. Eficacia, porque se centrarían los esfuerzos en vez de disgregarlos y situarlos en manos ajenas, en muchas ocasiones, a la realidad del sector.

Por otra parte, la falta de una decidida y eficaz política informativa y promocional de estos cursos, está ocasionando un despiste generalizado acerca de su conveniencia, de sus condiciones económicas y de los lugares donde se realizan. Por cientos se cuentan las llamadas a las diferentes sedes

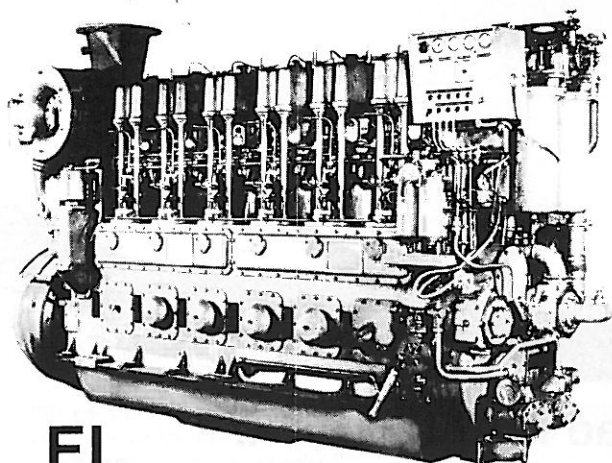
de AETINAPE, de personas que se enteran, gracias al boca a boca o a las notas de nuestra propia organización, de la realización de los cursos y no saben siquiera a dónde dirigirse. El caos llega hasta a esos extremos, o que nos indica que ni siquiera para la planificación de las acciones de marketing tienen las ideas claras en las Instituciones responsables.

Es bien sabido que este estado de cosas es posible gracias al gran caos organizativo existentes en el seno de la Administración Marítima, aunque los jefes de cada uno de los departamentos implicados tengan por costumbre regalarnos palabras y mensajes varios cuya principal característica es la utilización obsesiva de la palabra coordinación.

Una vez más, la falta de planteamientos claros, y la poca valentía y personalidad de los altos directores y secretarios generales, están abocando al fracaso lo que podía ser una gran oportunidad de llevar a cabo un completo y progresivo reciclaje de los hombres que componen nuestra flota, con la vista puesta en una más eficaz lucha preventiva contra los escandalosos índices de siniestralidad marítima.



HABLA POR SI SOLO



EL NUEVO MOTOR DIESEL TIPO DZ



Anglo Belgian Corporation



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO

OFICINA:

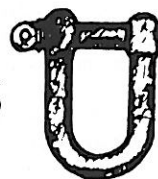
Ingeniero Marquina, 9 - bajo

Teléfono 943-398757

PASAJES SAN PEDRO



EFFECTOS NAVALES



PAZBEN

ESPECIALIDAD EN:

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

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

35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

La necesidad de crear una Secretaría de Estado para el Mar se viene imponiendo como la única solución posible a la descoordinación actual del ejecutivo en materia marítima. La descoordinación entre los distintos departamentos se impone como la tónica general, lo cual en medios marítimos se considera «normal» debido a la poca importancia que el Estado ha dedicado históricamente al sector, pero absolutamente anormal en la perspectiva de una administración progresiva y a la altura de nuestros días.

Los «parches» que en diferentes despachos se están diseñando para acometer los deseados cambios no acaban de enfocarse hacia el camino adecuado, puesto que no toman, como se dice en lenguaje castizo, «el toro por los cuernos». De hecho, el traspaso de competencias del Ministerio de Defensa a los organismos civiles de la Administración lleva camino de seguir los equivocados pasos con que cada día nos encontramos en el marco del actual estado de cosas de la Administración marítima.

Corremos el riesgo —y es ahora el momento de decirlo, como ya hicimos en otras ocasiones— de hipotecar el futuro organizativo de la Administración marítima española, ya que se está procediendo a un mero «traspaso» —y no se jactan en decirlo—, cuando lo que necesitamos es no sólo una reorganización en profundidad, sino también llevarla a cabo a partir de los debidos pasos: previsión organizativa, clarificación, intuición, sopesando y estudiando perfectamente las diferentes medidas que se vayan tomando.

En concreto, y sobre todo, debemos tener en cuenta una cuestión clave: Las diferentes naturalezas socioeconómicas que coexisten en el ámbito marítimo. No es de recibo que gracias a las incesantes presiones que sobre la Administración ejercen, entre otros, un grupo corporativo próximo al Director General de la Marina Mercante con ac-

La coordinación, peor que nunca

A la tradicional desatención mutua entre la Dirección General de la Marina Mercante, el Instituto Social de la Marina y la Secretaría General de Pesca Marítima se une ahora un nuevo frente: el traspaso de competencias marítimo-pesqueras.

titudes tradicionalistas y retrógradas, llegue a realizarse un planteamiento administrativo poco acorde con la realidad del mundo marítimo.

La Marina Mercante es una cosa, y la pesca otra. Esta aparentemente sencilla afirmación no es entendida por quienes se empeñan en ocupar plazas en la Administración a cualquier precio; todos los responsables marítimos deberían tener clara la idea que inspiró aquella alabada COMINMAR: La Administración marítima es un todo que hay que coordinar con el debido respeto a las competencias y atribuciones profesionales de cada uno de los sectores que la componen. No es de recibo que se creen en los puertos Capitanías únicas, al mando de una persona que po-

see una discutible titulación académica, polémica, y que en numerosas ocasiones fue cuestionada por su nula equivalencia con cualquier titulación superior.

Más razonable parece que a cada ramo de especialistas corresponda su competencia, de tal forma que a cada cual se atribuyan las funciones adecuadas a su preparación.

Si bien es un denominado «acuerdo de coordinación» firmado en octubre de 1989, los tres principales organismos que hoy sostienen la política marítima manifiestan su voluntad de colaboración en multitud de temas, la verdad es que la descoordinación de la que hablamos afecta, fundamentalmente, a tres de los departamentos que mayor importancia relativa tienen en la



administración de los asuntos marítimos. Se trata de la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Secretaría General de Pesca Marítima, dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Instituto Social de la Marina, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

En este sentido cabe comentar un documento elaborado por las autoridades de la Secretaría General de Pesca Marítima, en el que muestra claramente sus reticencias ante el estado actual del proceso de negociación de las transferencias administrativas de las compen-

tencias marítimo-pesqueras que actualmente detentan por delegación las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina. Este proceso se debate entre las pretensiones de la Dirección General de la Marina Mercante de crear cuerpos profesionales y administrativos dominados por el grupo de presión que «apadrina» esta institución, y los proyectos, bastante más cercanos a la realidad del sector marítimo de la Secretaría General de Pesca. La actitud del Instituto Social de la Marina como siempre el sector la desconoce, si bien suponemos que será estar al sol que más calienta.

El documento del que hablamos acaba realizando una llamada a la negociación que parece «desesperada», pero que es compartida por la absoluta mayoría de los trabajadores del mar debido a la auténtica necesidad de contar con un marco administrativo y con una ordenación legislativa y competencial acorde con nuestra realidad de país europeo con un sector productivo en plena crisis, que necesita más que nunca planteamientos eficaces, lejanos a las comodillas habituales en las que se lidian conflictos de intereses profesionales e influencias varias que tienen amordazada a la Administración.



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

El pasado mes de Mayo, un titular de prensa nos anunciaba la opinión de Rafael Lobeto acerca del Proyecto de modificación del dispositivo de separación del tráfico marítimo de Finisterre: "Es impresentable la pretensión de alejar el corredor de Fisterra". En Octubre, el Director General, otrora enojado con quien solicitaba esta separación, presentaba, en rueda de prensa celebrada en el Gobierno Civil de La Coruña, el nuevo diseño del dispositivo de separación, todavía con más modificaciones que las solicitadas por el sector marítimo, reunido en una comisión (de la que forma parte AETINAPE, las Cofradías de Pescadores de la Costa da Morte y la flota de arrastre del litoral gallego) organizada con la finalidad conseguida: liberar a los pesqueros gallegos de una de las más frecuentadas "autopistas" marítimas, y alejar el peligro de contaminación por accidente de nuestras costas.

¿Qué hizo cambiar tan radicalmente la opinión de Rafael Lobeto? En realidad, el Director General nunca tuvo especial interés por los problemas que afectan ni a los trabajadores que faenan en los caladeros tradicionales de la flota gallega, ni siquiera a la integridad de la ecología costera de Galicia. En base a esa falta de interés se deslizó hacia el simplón recurso a lo "impresentable" de la pretensión de desviar los pasillos marítimos.

Mientras el Director General realizaba estas declaraciones el equipo del nuevo Ministerio de Infraestructuras, encabezado por José Borrell, contaba con un funcionario que resultó ser el mayor impulsor de la separación del dispositivo, y se hallaba situado en inmejorable lugar para llevar a cabo la reforma. Se trata de Manuel Panadero, Secretario General de Transportes, quien no sólo asumió como propias las reivindicaciones

La modificación del dispositivo de separación del tráfico marítimo de Finisterre

mínimas de la Plataforma del sector, sino que las superó, en el sentido de proponer a la OMI una separación todavía más efectiva.

En mencionada ministerio, por supuesto sin hacer ninguna referencia a las anteriores opiniones de su Director General, apoyó una propuesta ante el Subcomité de Navegación de la OMI, quien aprobó la modificación del Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo de Fisterra, y que reproducimos íntegramente debido a su gran interés.

EL SUBCOMITE DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION DE LA OMI SE PRONUNCIA A FAVOR DE LA MODIFICACION DEL DISPOSITIVO DE SEPARACION DEL TRAFICO MARITIMO DE FINISTERRE.

Durante el transcurso de la reunión mantenida en Londres, en el período comprendido del 23 al 27 de Septiembre pasado, denominado Subcomité de Seguridad de Navegación (NAV 37), en la Sede Social de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.). España presentó un proyecto de modificación del Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo en aguas de Fisterra, separando el actualmente en vigor hacia el Oeste la distancia necesaria con objeto de librar las zonas tradicionales de pesca en las costas gallegas. El límite más próximo a tierra de este nuevo dispositivo se encuentra a 21 millas del Faro Finisterre y libra por consiguiente el pozo de pesca denominado "GANBOTEIRO", y el límite



exterior de este dispositivo se encuentra a 34 millas.

La propuesta española fue debatida ampliamente en el Subcomité y España informó al mismo que además del sistema actual de determinación de las situaciones por medio de Racones instalados en los faros de Villano, Toriñana y Finisterre, se instalarán cuatro Estaciones Radiogoniométricas las cuales irán instaladas en Monte Beo, Cabo Villano, Monte Veladoiro y Monte Tahume. Dichas estaciones se accionarán a distancia desde el Centro Regional Coordinador de Búsqueda y Salvamento de Finisterre, situado en la cuña del Monte Enxa (Porto do Son), el cual está equipado con medios adecuados de radiocomunicaciones en ondas métricas, hectométricas y

decamétricas. El Sistema de Radiogoniometría comenzará a funcionar a principios de 1992

La precisión en las marcaciones en este nuevo sistema será superior a 1.º Las radiocomunicaciones entre el Centro Regional y los buques se realizarán en ondas métricas y hectométricas. Este sistema, a diferencia del que funciona en otros países del Norte de Europa, se ofrecerá de manera gratuita a todos los buques que pidan información sobre la situación, asegurando de ese modo la información de la situación correcta de los buques que naveguen dentro del Dispositivo de Separación del Tráfico o en sus inmediaciones.

El Subcomité estimó que la propuesta presentada por España introducía un nuevo concepto en la

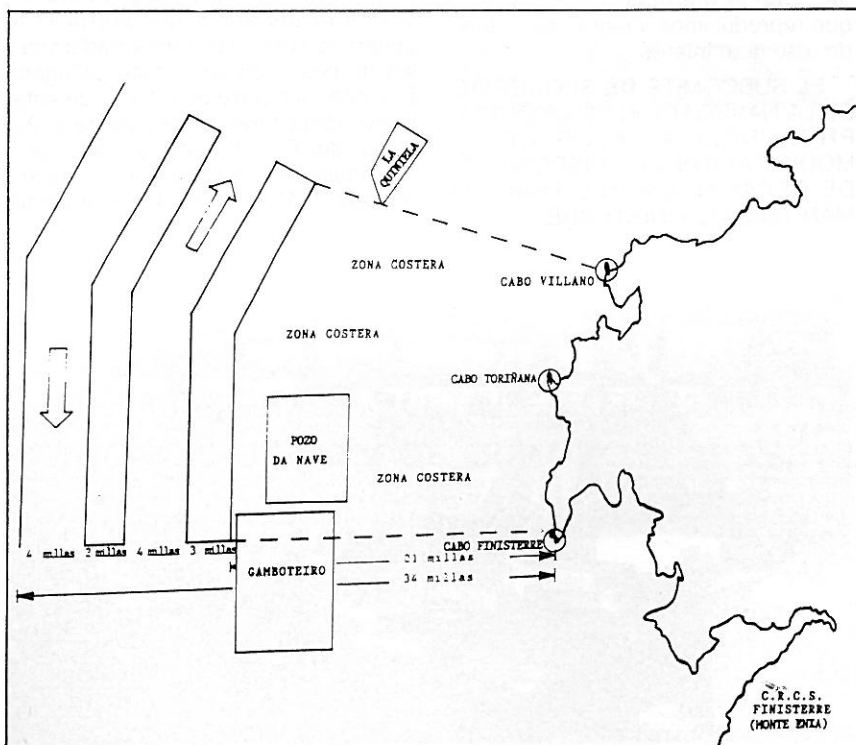
Organización del Tráfico Marítimo, que podría afectar en gran medida a las futuras modificaciones de Dispositivos de Separación del Tráfico y a los nuevos Dispositivos que se fueran a introducir.

La Delegación de España estimó que éste era el mejor sistema actual de situación, ya que dada la profundidad del mar en la zona, no era posible instalar en el Dispositivo ayudas a la navegación flotantes adecuadas.

La Delegación de España informó asimismo al Subcomité, que desde el mes de Mayo de este año mantiene en la zona a un remolcador de salvamento permanentemente, que unido a dos helicópteros y demás medios que se contemplan en el actual Plan de Salvamento en las costas españolas, mantienen toda la zona del Dispositivo debidamente controlada; como, asimismo, se envían las notificaciones de los buques infractores del actual dispositivo a los países de abanderamiento de dichos buques, comunicando dichas infracciones a la Organización Marítima Internacional (O.M.I.). Esta vigilancia de la zona se mantendrá hasta que el nuevo sistema de control funcione a plena satisfacción.

España debe elaborar un procedimiento claro para la utilización del sistema radiogoniométrico de tierra, que incluya pormenores de las llamadas, comunicaciones y frecuencias que se vayan a emplear. La información sobre dicho procedimiento deberá presentarse a tiempo para el 60º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, que tendrá lugar en Londres el próximo mes de Abril de 1992.

Para completar este sistema de seguridad en las costas gallegas, son fundamentales las instalaciones que se están completando en Monte Enxa (Porto do Son) y que serán inauguradas en un futuro próximo.



La falta de seriedad en los planteamientos realizados por sus directivos continúa siendo una de las características del comportamiento de la Administración Marítima según se desprende de la no continuación de las reuniones iniciadas para tratar de la situación de los profesionales náutico-pesqueros que prestan sus servicios en la flota de cabotaje.

El rimbombante "Nuevo modelo profesional" prometido por Marina Mercante para antes de final de año se está convirtiendo en otra versión más de la política de gestos propagandísticos de la Dirección General, al igual que la decisión de llevar a cabo grandes inversiones en los espectaculares medios de salvamento que se han adquirido, necesarios todos ellos, pero abandonando el aspecto formativo y preventivo a la suerte de la mala coordinación y la especulación más viciada y oscura.

Para esta Institución antes de fin de año, los profesionales del mar tendríamos nuestro marco jurídico mucho más acorde con la realidad del sector productivo, para lo cual sería necesario contar, ya, con los textos legales dispuestos a tal fin. Nada apunta, no obstante, a que algo vaya a suceder, pues Marina Mercante no ha realizado ni un solo contacto ni anuncio al sector de que en breve tiempo contaríamos con el ansiado decreto regulador de las atribuciones, como vienen reclamando no sólo la organización que agrupa a los profesionales náutico-pesqueros, sino también sindicatos y la patronal ANAVE, según sus continuas intervenciones en las reuniones que tuvieron lugar, la última el pasado mes de junio en la DGMM.

Lo que subyace a todo este problema es el tiempo que desea ganar Rafael Lobeto para ofrecer alternativas de empleo a los privilegiados titulados de las Escuelas de Náutica

Ni rastro del prometido "nuevo modelo profesional"

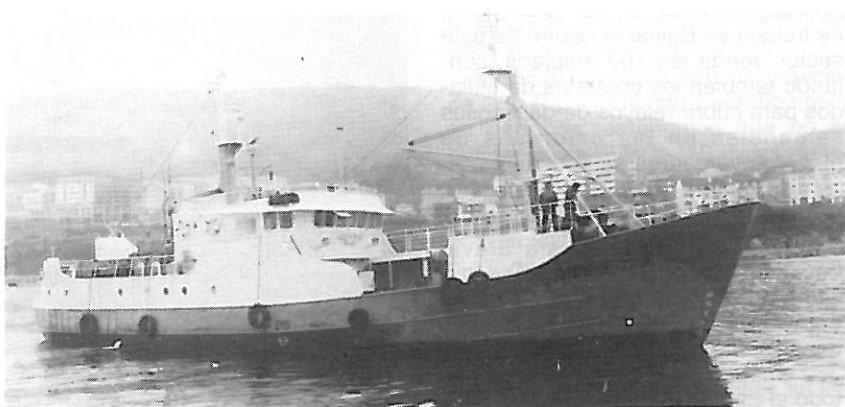
La reforma de las atribuciones a la espera de que los privilegiados encuentren empleos públicos en tierra

cuyos programas y atribuciones están siendo puestas en tela de juicio debido a la poca adecuación de estas a la realidad. Cuando la Dirección General disponga de ideas claras acerca de nuevas y privilegiadas atribuciones para los miembros del grupo de presión que se esconde tras sus sillones, el Director General y su equipo dará luz verde a algo que en definitiva no es más que adecuar la legislación marítima en materia de programas y atribuciones a las coordenadas que rigen en la Europa del mercado único en la que estamos entrando.

Así, todo indica que cuando el grueso de titulados privilegiados que todavía no están acomodados en puestos de tierra de la Administración Marítima del Estado -llámense asesores varias, llámense Capitanías Civiles de Puerto, o como se quiera-, encuentren un lugar donde situarse,

la Dirección General pondrá punto final a esa reforma de atribuciones. Si ello es así, como parece adecuado pensar, estamos ante un nuevo caso de nepotismo y de actuaciones interesadas en el seno de una administración oscura y cerrada en sí misma, dominada por una corporación sectaria, y en la que nunca nadie se ha atrevido a realizar una auditoría, pese a haber sido solicitada en numerosas ocasiones.

Hoy, continúa vigente la acusación que realizábamos hace meses: el prometido "Nuevo modelo profesional" es una acuñación de marketing, y lo seguirá siendo mientras los responsables de Marina Mercante no expongan un plan determinado, con unas fechas determinadas, y unos razonamientos determinados ante el sector. De promesas hace tiempo que estamos hartos.



MERCADO DE TRABAJO

El mercado de trabajo de los Titulados Náutico-Pesqueros dentro de los buques de pasaje turístico en nuestro país se podría calificar como distinto y muy peculiar, comparándolo con el trabajo desarrollado por los Titulados en barcos más "normales" por decirlo de alguna manera. Pero lo que es indudable es que el número de puestos de trabajo que oferta es muy importante y con ventajas muy dignas de tener en cuenta.

Tomando como referencia los datos de las Islas Baleares, zona turística por excelencia dentro del Estado español, nos encontramos con una información que merece la pena ser estudiada en detenimiento.

El número de estas embarcaciones que operan en las islas de Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera ronda las 80, su capacidad máxima es de 250 pasajeros, aunque la mayoría está entre los 40 y los 120 pasajeros. Las potencias instaladas oscilan entre los 80 y los 900 c.v. siempre en motores gemelos y máquinas desasistidas, con controles a puente o puesto de gobierno. Cada una de estas embarcaciones debe ir despachada con dos Titulados Náutico-Pesqueros, uno de puente y otro de máquinas con lo que el mercado de trabajo en Baleares dentro de este sector, ronda los 160 empleos, contando también los contratos de titulados para cubrir relevos de descansos semanales en las empresas de mayor envergadura se podrían calcular un total de unos 180 empleos.

Suponiendo que el resto de zonas turísticas españolas, Costa Brava, Levante, Costa del Sol, Canarias y Cantábrico, sumaran entre todas el equivalente a Baleares, podríamos tomar como referencia el número de 360 empleos dentro de este sector en todo el Estado Español.

Titulados Náutico-Pesqueros en buques de pasaje turístico

Mercado de trabajo y techos competenciales

Ahora bien, si para tener operativo todo el año un buque tipo motonave de menos de 700 TRB necesitamos como mínimo 7 titulados, nos encontramos con que el mercado de trabajo del pasaje turístico es equivalente a una flota de 51 motonaves del tráfico de cabotaje.

Además del pasaje turístico clásico del tipo excursión, o traslado a bordo entre dos puntos de la costa, tenemos también el mercado de trabajo de los "Charter" (Yates de alquiler con tripulación), que si se hiciera controladamente, movería un mínimo de 150 empleos durante los dos meses punta, Julio y Agosto, y apro-

ximadamente de 30 a 50 empleos fijos para el mantenimiento durante todo el año, empleos que podrían aumentar, teniendo en cuenta que este mercado de trabajo sólo tiene 10 años y que se incrementa anualmente de una forma espectacular, con el inconveniente de un fuerte intrusismo de empresas y profesionales europeos, sobre todo ingleses.

La suma de todos los puestos de trabajo anteriormente citados, supone para los Titulados un número total de 500 empleos, de los cuales 150 ó 200 son fijos y el resto estacionales dentro de las temporadas turísticas.



Se puede añadir, que este trabajo se realiza con horario diurno y con base fija, lo que significa para los trabajadores de este sector una calidad de vida muy superior a la que se tiene realizando nuestro trabajo en buques mercantes o pesqueros, ya que permite hacer una vida familiar totalmente normal.

El trabajo en este tipo de buques es objetivamente singular, va desde el minicrucero de todo el día con comida incluida, abarcando 20-25 millas de costa, hasta pequeños viajes de una o dos horas en barcos con ventanas en el fondo denominadas genéricamente "Glass Botton".

Las máquinas son en todos los casos desasistidas, el mecánico hace el mantenimiento a primera hora, y después se integra en el resto de los trabajos de a bordo, limpieza, servicio de comidas, bar, etc.

El número de tripulantes va desde cinco en los barcos de mayor tamaño y tres en los medianos y pequeños.

Esta cantidad de tripulación hace que el trabajo no pueda estar estratificado y que los Titulados una vez finalizado su trabajo específico (timón, manio-bras, máquinas) tengan que echar una mano en el resto de actividad del buque relacionadas con los servicios oferta a los pasajeros.

TECHOS COMPETENCIALES

El Decreto 2596/74 de 9 de Agosto sobre títulos profesionales de las marinas mercante y de pesca, señala las atribuciones de los mismos, vamos a resaltar aquí las siguientes. PATRON MAYOR DE CABOTAJE Y PATRON DE CABOTAJE

1.- PATRON MAYOR DE CABOTAJE

Atribuciones:

A.- Mando de buques dedicados a la navegación de cabotaje hasta 700 TRB, siempre que conduzcan menos pasajeros que tripulación y dentro de la zona comprendida entre los paralelos 60° N y 35° S incluido el Golfo de

Botnia, y los meridianos 20° W y 52° E.

B.- Mando de buques hasta 200 TRB dedicados al transporte de pasajeros, con un aforo máximo de 250, dentro de la zona señalada en las atribuciones del Patrón de Cabotaje, siempre que navegue en todo momento a menos de 3 millas de la costa y en períodos restringidos, esto es, desde el 1° de Abril al 30 de Octubre, ambos inclusive. Y desde una hora antes del orto del Sol hasta una hora después del ocaso.

2.- PATRON DE CABOTAJE

Atribuciones:

Mando de buques dedicados a la navegación de cabotaje hasta 200 TRB, cuando conduzca menos pasajeros, que dotación y dentro de los paralelos 52° N y 20° S y los meridianos 20° W y 10° E.

Por otra parte, según el "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar" a los buques mercantes nacionales en tráfico de pasajeros ubicados en el Grupo I se les clasifica de la forma siguiente:

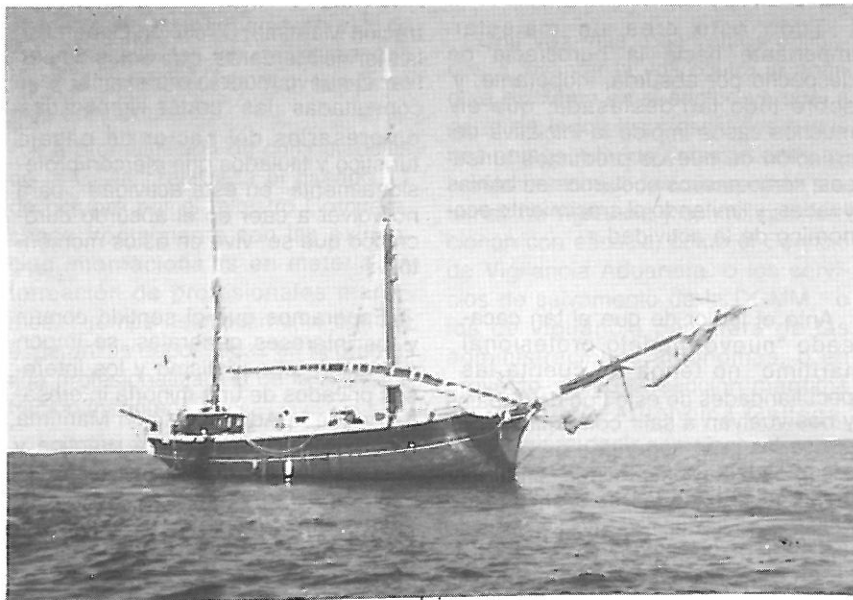
CLASE A- Viajes largos

CLASE B- Viajes cortos

CLASE C- Viajes menores de 70 millas desde el punto de salida que no se alejen más de 18 millas de la costa y que naveguen con buen tiempo y en períodos restringidos.

CLASE H- Viajes con un máximo de 250 Pasajeros con buen tiempo y en períodos restringidos que no se encuentren a más de 15 millas de un puerto de refugio, ni a más de 3 millas de la costa.

Una vez expuestas las competencias de nuestras titulaciones en buques de pasaje, observamos, que los Patrones de Cabotaje no tienen atribuciones para transportar más pasajeros que dotación y que a los Patrones Mayores de Cabotaje se les



han limitado las atribuciones, calcando fielmente las limitaciones de los buques clasificados en el Grupo I-Letra H del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.

Si también estudiamos detenidamente el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1.978, ratificado por España, no nos encontramos con ninguna limitación de competencias y atribuciones por el hecho de transportar pasajeros, y mucho menos el trasladar una clasificación en cuanto a material de seguridad para un determinado tráfico, como techo competencial de una titulación profesional.

Los criterios seguidos por este Convenio sobre Formación de personal titulado siempre se refieren a toneladas y tipo de navegación como límites de atribuciones y no al tipo de explotación a que se dedique el buque.

Si a todo lo anteriormente expuesto le sumamos el que un porcentaje muy elevado de profesionales Náutico-Pesqueros están trabajando en posesión de la titulación de Patrón de Cabotaje dentro del sector del pasaje turístico y que en períodos restringidos se despachan los buques para fuera de puntas con Pilotos de 1.ª Clase pero sin cambiar de clasificación ni aumentar los medios de seguridad, podemos llegar a la conclusión de que el sector está totalmente descontrolado y que priman los criterios subjetivos de las distintas oficinas de despacho de buques para atender y entender sobre titulaciones y despachos, al no poder aplicar un Decreto de los tiempos de la dictadura sin correr el riesgo de paralizar una actividad económica que sólo en Baleares se puede aproximar a los 2.000 millones de pesetas por temporada turística.



Todo esto crea un malestar importante hacia la burocracia de despacho por absurda, inoperante, y sobre todo tan desfasada, que en muchos casos impide la iniciativa de creación de nuevos productos turísticos, como paseos nocturnos en bahías y radas, y limitando el crecimiento económico de la actividad.

Ante el temor de que el tan cacareado "nuevo modelo profesional marítimo" no tenga en cuenta las peculiaridades de este tipo de trabajos y nos vuelvan a salir con limitaciones pensadas para seguridad de buques, recogiendo como techos competenciales para titulados sólo en nuestro país, como el aún vigente Decreto de la dictadura, la Delegación de AETINAPE en Baleares espera de la Adminis-

tración Marítima, Dirección General de la Marina Mercante, que antes de perfilar el nuevo modelo profesional sean consultadas las partes implicadas, empresarios del sector de pasaje turístico y titulados que ejercen profesionalmente en esta actividad, para no volver a caer en el absurdo burocrático que se vive en estos momentos.

Esperamos que el sentido común y los intereses generales, se impongan sobre el nepotismo y los intereses privados de una minoría interesada, y que la Administración Marítima, responda de una manera práctica y eficaz, recogiendo las necesidades de regulación de uno de los pocos sectores marítimos que se mantienen estable o incluso con un ligero crecimiento económico en cada ejercicio.

Cuando todo el sector marítimo-pesquero está esperando con ansia la desmilitarización total de la Administración Marítima con la atribución de las funciones de inspección en diferentes áreas a unos organismos civiles que todavía están por definir, el Ministerio del Interior incurre en el ámbito marítimo con la puesta en funcionamiento de la Guardia Civil del Mar, que se convierte en un nuevo punto de descoordinación y militarización de las funciones de vigilancia, inspección y control —atribuidas también a las Administraciones autonómicas—.

Por otra parte, todo el sector coincide en señalar la falta de preparación de los miembros del instituto armado para realizar labores de vigilancia en el ámbito marítimo. La disyuntiva entre si formar policías o marineros para vigilar el mar, ha sido resuelta por la administración por la vía más cara, conflictiva e irracional: formar policías marítimos en vez de marineros vigilantes resulta, para todos los que conocemos el mar, la opción más desafortunada.

La promulgación de competencias de la GCM, realizada el pasado 11 de octubre por el ministro Corcuera, choca frontalmente con las exigencias internacionales en materia de formación de profesionales marítimos, y rompe definitivamente con las esperanzas depositadas en la prometedora profesionalización de la administración marítima.

Lo más grave de esta decisión es la contradicción en la que incurre la administración, al promover por una parte, el traspaso de las actuales competencias de Defensa en el litoral a organismos civiles, creando, al

Tricornios mojados La atribución de competencias a la Guardia Civil del Mar: un nuevo paso hacia la neomilitarización marítima.

mismo tiempo una estructura de vigilancia militar, heredera del más puro estilo policial, con lo que esto supone de coercitivo, represivo y más atento a la irracional mano dura que a la eficacia de lo que siempre hemos reivindicado: un servicio de seguridad integrado y profesionalizado, civil y multidisciplinar, como existe en otros países de nuestro entorno.

Una vez más, nos vemos obligados a levantar la voz contra la anarquía existente en el sector, ya que, a parte de todos los sinsentidos a que nos hemos referido estamos comprobando cómo quedan sin sentido sistemas de vigilancia y control que funcionan con eficacia, como el Servicio de Vigilancia Aduanera, o los servicios de salvamento de la DGMM, o los de vigilancia pesquera de las administraciones autónomas; o en proyecto, como la sección marítima de la Policía Autónoma Gallega. ¿Qué quiere decir semejante descontrol? Simplemente, que el Estado no tiene las cosas claras sobre qué hacer con la vigilancia de las costas y de la actividad económica o mercantil que el mar genera.

No sabemos, una vez más, ante quien debemos expresar nuestra indignación por este orden -o desorden- de cosas. Los ministerios de Interior o Defensa nunca se han sentido sensibilizados por los problemas que afectan al sector pesquero o la seguridad y salvamento marítimo, por lo que la decisión de crear la GCM más parece una cuestión de apertura de mercados para las escuelas de policías o los órganos militares, que una respuesta concreta a un problema real. Por su parte, la impasividad de los dos organismos más directamente vinculados a los asuntos del mar, -la Secretaría General de Pesca Marítima y la Dirección General de la Marina Mercante- deben considerar que bastantes problemas tienen con las graves coordinadas estructurales y económicas del sector, como para dedicarse a hacer frente a un nuevo absurdo orgánico creado por una administración que continúa con sus tradicionales palos de ciego, sembrando la ineficacia y el sentido destructivo en temas tan delicados como la vigilancia de nuestras fronteras marítimas, nuestro sector económico y la seguridad de nuestros buques y nuestras costas.



Europa y Galicia

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

LA NEGOCIACIÓN

Pasados ya seis años desde el ingreso efectivo de España en la Comunidad Económica Europea, y encontrándonos ante un año crucial en la revisión de la Política Común de la Pesca, quizás sea positivo hacer un balance de la situación, aceptando aquellos hechos que no nos queda más que aceptar, como puede ser el asumir que hubo una mala negociación, con objeto de reflexionar sobre el pasado, reflexionar sobre el futuro que se nos avecina y tomar aquellas medidas que creamos pertinentes.

En la situación inmediatamente anterior a la Adhesión, el sector pesquero español partía con una serie de ventajas y una serie de inconvenientes. Entre las ventajas encontraba, un fuerte mercado interno de productos de la pesca, un fuerte mercado de productos de conservas de pescado. En lo referente a la flota de gran altura, el mercado no estaba liberalizado y había una cierta facilidad y flexibilidad para negociar acuerdos con terceros países. La competitividad estaba asegurada al

tener esta flota una tecnología avanzada.

Por contra existían algunos factores negativos que no fueron valorados adecuadamente, o a los que simplemente no se ha puesto atención. La pesca de bajura estaba dotada de una tecnología deficiente, flota por tanto poco competitiva, el sector mejillonero relativamente bien organizado pero con estructuras comerciales poco maduras, un sector marisquero muy primitivo y una flota artesanal, la compuesta por embarcaciones más pequeñas, que estaba a niveles de subsistencia.

La segunda parte a considerar es como se negocia. En realidad la negociación promovida por los diez, se hace en Centros del Sector Pesquero español. No es que hubiera una intención deliberada de causar un daño directo, pero el temor que en los círculos pesqueros de los diez inspiraba la flota pesquera, hizo que las cláusulas del tratado fueran leoninas y en muchos casos, como el sistema de licencias, muy poco razonable. En resumen no se hicieron concesiones a España.

Por el contrario no se tomó en cuenta por ninguna de las partes que negociaron, el daño que la liberalización del mercado podía causar a los sectores más débiles del sector pesquero al aparecer especies concurrentes de escaso valor en el Mercado de los Diez. Se frena la competitividad del sector de la conserva y

se liberaliza el mismo por otro lado estableciéndose un intervencionismo excesivo en la sardina mediterránea, con políticas a veces contradictorias: no es posible pretender encarecer la materia prima, las sardinas y pretender que la industria conservera sea competitiva.

SITUACION ACTUAL

La situación actual es conocida: es un hecho que la flota de gran altura se encuentra en un estado de parálisis, producto de que las negociaciones ahora son más lentas y difíciles. El mercado de pescado es un mercado abierto y la pretendida política de acceso a los mercados a los recursos no existe o no deja de ser una expresión de buenos deseos. La política de mercados no resuelve los problemas de desequilibrios de precios y la política estructural no tiene financiación suficiente.

Es paradójica la poca agresividad de la política pesquera con respecto a países como Estados Unidos y Canadá, que exigen la liberalización de los mercados para sus productos pero mantienen una opción ultraconservadora y altamente proteccionista en cuanto a la liberación de los capitales en el sector pesquero, quizá por aquello de que la comunidad es políticamente débil.

La pesca de bajura y el marisqueo han sido heridos en lo mas vivo, ya que la liberación de mercados ha supuesto una baja de precios impor-

tante que ha dañado de manera muy especial a estas economías débiles.

La crisis de estos sectores aumenta el riesgo de incrementar el grado de perifericidad de Galicia, ya que al depender más de las importaciones, incluso la industria de transformación puede verse desplazada de Galicia.

En resumen el ingreso de España en la Comunidad no nos ha cogido en un buen momento en la pesca. No se construyeron los mecanismos adecuados durante el período transitorio y el balance es ciertamente negativo.

¿Podría haber sido esto distinto? ¿Era inevitable el hacer la negociación así?, con toda honestidad, hemos de admitir que estas dos preguntas son difíciles de contestar.

CONCLUSIONES

La gran pregunta es ¿y ahora qué?. Es evidente que lo último que

puede hacer Galicia es tirar la toalla. Esta situación nos va a obligar a realizar un inmenso esfuerzo. No se puede perder nada de tiempo. Desde la Administración Autonómica da la sensación de que se han de "quemar" etapas a gran velocidad. No es posible hacer ciertos cambios gradualmente so pena de que las cosas no cambien nunca.

Somos conscientes de que el ingreso de España en la Comunidad era necesario y no se podía perder esta oportunidad histórica. Tenemos sin embargo un gran reto por delante y de afrontar este reto podemos salir hundidos o reforzados. Es nuestra responsabilidad.

La primera gran labor es la recuperación de nuestras caladeros. Se ha perdido mucho tiempo en palabrerías y en hacer caso a algunos sectores irresponsables que quieren que se adopten sólo aquellas medidas que saben que el gobierno central no pueden hacer cumplir.

Es urgentísima la reducción del esfuerzo pesquero y sobre todo en el sector de arrastre. El descenso semanal es una medida necesaria y el Gobierno Central se dedica a hacer caso a quienes nunca se distinguieron por la defensa de los recursos. Son tiempos de defender el huevo más que el furo y es necesaria una dosis de valor público.

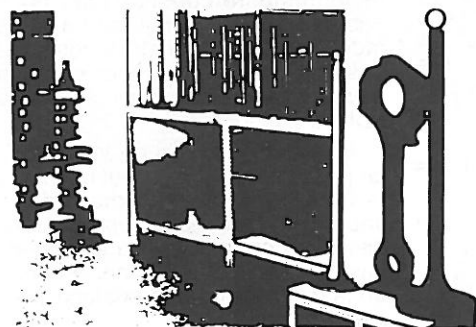
Hay que modernizar las estructuras, tanto las de producción como las de gestión y comercialización, aumentando el grado de profesionalismo y reduciendo los costes de explotación.

En definitiva hay que crear buenas infraestructuras. Estamos en el dispensario. Nosotros desde la Xunta apostamos por Galicia. Va a ser una labor difícil que no admite vacilaciones ni dilaciones, pero tenemos la convicción que de esta crisis saldremos reforzados.



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

TECOMAR, S.L.



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

C. SAN PEDRO, 12

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

PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)



El sector pesquero, en Cataluña. Medidas de regulación

Por el Excmo. Sr. D. JOAN VALLVÉ I RIBERA
Conseller d'Agricultura, Ramaderia i Pesca
Generalitat de Catalunya.

Desde que la Generalitat de Catalunya se hizo cargo de las competencias correspondientes al sector pesquero, se consideró prioritario dedicar el esfuerzo de toda su política pesquera a encontrar el punto de equilibrio entre los recursos pesqueros existentes y las actividades extractivas de los puertos catalanes, procurando al propio tiempo mejorar la calidad de vida del colectivo de pescadores y su responsabilidad en esta tarea, que a nuestro entender debe ser compartida.

No obstante, y a pesar de los conflictos competenciales con la administración pesquera de Madrid, por lo menos durante el anterior equipo ministerial del MAPA, que han dificultado el poder aplicar nuestra política pesquera en toda su dimensión, nos sentimos en parte satisfechos por cuanto en uno de los problemas que afectan actualmente al conjunto del Estado, como es el incremento de la flota, en Catalunya, concretamente en los puertos de Girona, una de las zonas con mayor densidad de flota, y merced a una acertada legislación,

se ha podido conseguir durante estos cinco últimos años un incremento cero.

No ha sido así en Barcelona y Tarragona, cuya normativa de contingencia de la flota, publicada por el "Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca" y recurrida por el Ministerio, nos ha impedido su aplicabilidad, lo cual ha fomentado que en estas dos áreas el incremento de la flota se haya desarrollado sin el debido control por parte de la administración pesquera catalana, y naturalmente con los consiguientes perjuicios ocasionados al sector pesquero de Barcelona y Tarragona, estos últimos con tendencia a una situación de sobrepesca que ha obligado a la flota de arrastre a amarrar sus barcos durante los pasados meses de mayo y junio.

Es evidente que el "Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca" ha puesto en práctica sistemas técnicos alternativos para contrarrestar un posible empobrecimiento de los recursos marinos y conseguir al propio tiempo su mayor conservación y recuperación.

Entre las medidas emprendidas hemos de señalar:

- 1) Seguimiento permanente del incremento de la flota.
- 2) Control de horarios de pesca.
- 3) Obligatoriedad de la actividad durante cinco días a la semana (de lunes a viernes)

4) Protección de la plataforma costera

5) Mejora de la capacitación náutico-pesquera

6) Promoción de los cultivos marinos

7) Modernización de los centros de subasta

8) Puesta al día de la comercialización de los productos de la pesca

9) Consolidación y modernización de las cofradías de pescadores, como máximos representantes del sector en la costa

Es imprescindible mantenernos en estado permanente de alerta contra cualquier desfase del sector en cuanto a un incremento incontrolado de su poder extractivo. A pesar de que las competencias en materia de ordenación del sector pesquero de los gobiernos autónomos han sido recientemente cuestionadas por el Tribunal Constitucional, se ha procurado, dentro de nuestras posibilidades legislativas, mantener el control más eficaz posible del incremento de la flota.

El control riguroso de los horarios de pesca establecidos y el hecho que la flota permanezca amarrada los sábados y domingos representa un descanso en las actividades extractivas que, sin duda alguna, repercute en la disminución depredatoria de los recursos de la zona.

Además del control de la pesca de

arrastre, que es la actividad que más puede perjudicar la plataforma costera, se está llevando a cabo un plan de colocación de biotopos artificiales por toda la costa, por un valor que hasta la fecha supera los 250 millones de pesetas y cuyos resultados son muy satisfactorios. A la función preservativa que supone, en cuanto impiden ciertas actividades depredatorias del área, se añade la valiosa recuperación de la flora y la fauna de zonas cuya riqueza marina había desaparecido o estaba en franca regresión.

La formación de los profesionales de la pesca es un arma eficaz para luchar contra la crisis que los cambios estructurales pueden producir. Para ello se ha llevado a cabo un programa de reciclaje de todos los profesionales mayores de 25 años y cursos de técnicas nuevas y mejor utilización de los aparatos electrónicos de radiotelefonía, intentando completar los conocimientos adquiridos con la enseñanza reglada, mediante la implantación de unos programas adaptados a las necesidades propias

de una actividad en permanente transformación y modernización.

Para paliar de alguna manera la crisis, con consecuencia de la escasez de recursos naturales y para reconducir al sector, se ha promovido, desde este departamento, la instalación y explotación de los cultivos marinos. Actualmente, las cofradías de pescadores de Roses, Arenys de Mar, l'Ametlla de Mar, l'Ampolla, Sant Carles de la Ràpita y Les Cases d'Alcanar están desarrollando proyectos de engorde de lubina, dorada, serviola, ostra, mejillón y almeja. El nuevo "Centre Nacional d'Aquicultura" que se está contruyendo en Sant Carles de la Ràpita representará para todos los cultivadores, empresas y pescadores, una gran ayuda de orientación y apoyo.

Junto a la formación de los profesionales de la pesca en las técnicas modernas y en el mejor aprovechamiento energético, se necesita la modernización del desarrollo de las subastas mediante la instalación de sistemas electrónicos que agilicen la operación. Son ya varias las cofra-

días de pescadores que han optado por ese procedimiento, así como su inquietud en iniciar procesos de comercialización directa.

Si bien en estos últimos años el total de capturas se ha mantenido equilibrado, el precio de venta se mantiene estacionario a pesar del aumento de los costes de explotación. Este es quizás el factor más negativo del sector. El estancamiento de los precios se debe básicamente al fuerte incremento de las importaciones de pescado fresco, congelado o semicongelado. Para poder contrarrestar en parte esta desventaja, el sector no tiene más solución que mejorar el sistema de comercialización del producto, mediante una comercialización más directa del pescador al consumidor y una valorización de sus productos mediante una mejor selección y una presentación más atractiva. Con esta finalidad, la administración catalana de pesca ha estimulado la institución de productos con denominación de calidad, que además de su valor intrínseco adquieren un valor añadido que los hace ser más cotizados en el mercado. Este es el caso del "Peix Blau de l'aragonesa", "Les anxoves de l'Escala" o el "Llagostí del Delta de l'Ebre" u otras denominaciones necesarias para fomentar y consolidar en el mercado un producto fresco, y de calidad indiscutible.

Las cofradías de pescadores tienen, en este proceso de transformación y reorientación del sector, un importante papel a desempeñar. La promulgación por parte de la Generalitat de Catalunya del Decreto 152/1991 de 17 de junio de regulación de las cofradías de pescadores, será el vehículo más apropiado, no sólo como consolidación política de estas instituciones, sino para acreditarlas como el instrumento más adecuado para iniciar y gestionar el proceso de transformación y modernización que el sector pesquero catalán necesita.





Reflexiones sobre el control y gestión de los recursos pesqueros

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

Hasta finales del siglo XIX el control de los recursos pesqueros venía limitado por dos factores fundamentales: De un lado la pesca se realizaba a vela, y por tanto el pescador no disponía de capacidad suficiente para realizar una explotación exhaustiva de un caladero. De otro, dado el carácter perecedero de los productos del mar, el acceso a los mercados limitaba la capacidad de pesca. De esta última consideración únicamente cabría excluir aquellas especies como el bacalao, el arenque, la sardina, etc., que se conservaban salados o ahumados. Un ejemplo claro de especie sobre explotada con anterioridad a nuestro siglo lo tenemos en la captura de ballenas, como especie sobre el planeta ha estado en trance de desaparición.

Al final del siglo pasado y principios del actual se produce una "revolución" en el mundo de la pesca: la aplicación del vapor y posteriormente el motor de explosión a los buques; la ampliación del ferrocarril que permite que el pescado llegue todavía fresco a mercados interiores; la producción

industrial de hielo que aumenta considerablemente el tiempo de conservación de las especies para su consumo. Todos estos factores y otros como la mejora en los medios de detección de pesca y posicionamiento del buque incidieron en un rápido crecimiento de las capturas acompañado lógicamente de una disminución de los stocks de las especies comerciales más codiciadas. La aplicación a partir de la década de los 60 de la congelación a bordo abre aún más el horizonte de la capacidad de captura, permitiendo a los buques el acudir a caladeros lejanos a por especies que, congeladas en el lugar donde se pescan, permiten ser comercializadas en países lejanos. Buena prueba de ello nos la da el enorme incremento de las pesquerías de gran altura de países como Japón, la URSS, Corea, España, etc.

Estos acontecimientos que se han desarrollado en menos de un siglo han propiciado que los problemas de sobrepesca que en un principio afectaron únicamente a áreas tradicionales, como el Mar del Norte, se hayan extendido como una mancha de aceite por todos los mares y océanos del mundo, constituyendo en este momento un gravísimo problema, el del control y gestión de las pesquerías. Su encauzamiento o posible solución en numerosas ocasiones no depende de la actividad de un sólo Estado, sino que éste se coordine

con otros limítrofes e incluso todos los ribereños de un océano para adoptar medidas comunes que gestionen una determinada especie: caso de NAFO con el bacalao o del ICCAT con los túnidos.

Un aspecto fundamental que debe tener en cuenta cualquier política pesquera es el de considerar que los recursos de peces son siempre limitados y que a mayor esfuerzo pesquero no siempre suceden mayores capturas, sino al contrario, la captura por unidad de esfuerzo puede disminuir hasta tal punto que haga inviable la explotación económica de un caladero. Es importante conocer el MSI o rendimiento máximo sostenido (punto en el que la captura se sitúa al máximo) y a partir de él cualquier aumento del esfuerzo de pesca produce una disminución en las capturas totales.

El MSI no coincide con el punto de máximo rendimiento económico (MEY) que será al que pretenden llegar los pescadores en su actividad. Habitualmente el MEY se obtiene antes del MSI y ello es fundamentalmente debido a que los incrementos de capturas van acompañados de una disminución de los precios de comercialización de la especie, dado lo poco elástica que es la demanda de productos pesqueros.

Cualquier ordenación de un caladero o una especie concreta ha de

perseguir dos aspectos fundamentales:

1º.- Preservar la especie o el caladero de una explotación abusiva.

2º.- La rentabilidad económica de las inversiones realizadas para la explotación pesquera así como una mejora de las condiciones sociales y de vida de los pescadores.

El primer punto se consigue con una conjunción de medidas científicas y técnicas entre las que citamos:

- Estudio sobre el stock y medidas de preservación del mismo.
- Cálculo del MSI y del MEY.
- Establecimiento de talla mínima

de capturas al objeto de preservar a los posibles reproductores antes de ser capturados.

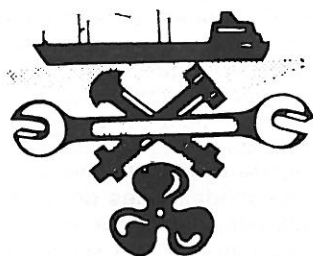
- Medidas sobre mallas mínimas.
- Limitación del número de buques y de la potencia de los mismos.
- Establecimiento de descansos biológicos para la especie.

La rentabilidad económica requiere de una red de comercialización lo suficientemente amplia para que pueda absorber los picos de capturas que se produzcan, así como medios de conservación de la pesca en tierra (cámaras frigoríficas) que permitan graduar su salida al mercado. Asimismo

se ha de evitar que la talla de los peces disminuya ya que en general a menor tamaño menor será el precio por Kg. La rentabilidad social ha de buscarse a través de medidas de apoyo administrativo a los pescadores: con ayudas para que accedan a la propiedad de sus embarcaciones (ayudas a fondo perdido, préstamos a bajo interés, etc.). Asimismo ha de efectuarse una acción importante dirigida a la formación técnica de los pescadores que permita su movilidad de uno a otro caladero cuando los informes científicos aconsejen la disminución del esfuerzo pesquero en una zona concreta.

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 marina mercante española ante el reto del Mercado Unico

Por el Ilmo. Sr. D. MANUEL PANADERO LOPEZ
Secretario General para los Servicios del Transporte
Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Es bien conocida la situación en la que se encuentra el sector naviero español ante la apertura de la competencia que supondrá el mercado único europeo, debido a su evolución histórica. El sector de la marina mercante española ha estado sometido en su explotación a una serie de condiciones en cuanto a los cuadros de dotaciones mínimas de los buques, nacionalidad de las tripulaciones, subordinación a los astilleros nacionales, etc., que han dado como resultado unos costes de explotación de operación. Como compensación a esta necesidad de soportar unos "inputs" con un coste por encima de lo comercialmente justificable, se proporcionó a los armadores españoles un marco de funcionamiento marcadamente proteccionista, a través de la reserva de bandera para una amplia lista de tráficos. Es evidente que el resultado del esquema no iba precisamente en la línea de conseguir unas empresas navieras competitivas.

Lo antes señalado, con matices diferenciales, era también aplicable en gran parte a los países de nuestro entorno europeo, especialmente los de la región sur. No es, por tanto, de extrañar el enorme impacto que sobre las flotas europeas tuvo la crisis del mercado de fletes en los años 80, unida a la fuerte competencia de las flotas asiáticas y de los países del Este. El tonelaje bajo pabellones europeos se redujo, en grandes números, a la mitad respecto al existente en los últimos años 70. Sólo a finales de la década de los 80 parece estabilizarse esta tendencia descendente. Buena parte de esta disminución de flota corresponde a abanderamiento de buques europeos en pabellones de conveniencia, mientras que en el caso español cabe hablar fundamentalmente de desaparición real de capacidad, ya que el recurso al abanderamiento en otros registros prácticamente no se produjo entonces, debido, aparte de otras consideraciones, a que no tenía sentido sacar barcos fuera cuando todavía podían disfrutar de las reservas de carga establecidas para el pabellón español.

En estas circunstancias, no precisamente favorables, se produce la primera apertura liberalizadora de la CEE, en Diciembre de 1986, con la adopción, entre otros, del Reglamen-

to 4055, que establecía un calendario progresivo que culmina el 1 de Enero de 1993, fecha en la que quedarán liberalizados todos los tráficos internacionales para las empresas navieras comunitarias. Es decir, desaparecerá para dichas empresas cualquier reserva de carga existente y, por ejemplo, en los tráficos internacionales con origen o destino en España, podrán participar todas las compañías comunitarias (entendiendo por tales las que tienen mayoría de capital comunitario) incluso las que utilicen buques con pabellones de conveniencia. De esta liberalización quedaron excluidos los tráficos de cabotaje, sobre los que han seguido manteniéndose las reservas nacionales, pero solo para ser discutidos en una segunda fase. Precisamente en estos momentos se discuten en Bruselas las modalidades de apertura del cabotaje, que se producirá sin duda, aunque con toda seguridad se introducirán algunas limitaciones en cuanto a su alcance: posibilidad de retrasar hasta una fecha lejana la apertura del tráfico con las islas, limitación a registros comunitarios, posibilidad de introducir obligaciones de servicio público, etc.

Ante esta situación, y ya desde 1986, el objetivo del Gobierno ha sido conseguir un sector marítimo saneado y competitivo que pueda afrontar

el reto del futuro. Un primer paso en este sentido fue el Plan de Flota, desarrollado solamente en parte y alguna de cuyas medidas, pensadas en un contexto anterior a la publicación de los Reglamentos comunitarios, debieron ser suprimidas, como las ayudas de explotación. En 1989, y tras el informe favorable de la Comisión de la CEE, se pusieron en marcha los Planes de Viabilidad de la Marina Mercante con el objetivo del saneamiento financiero y la modernización del sector, de concesión de ayudas en forma de subvenciones en capital a aquellas empresas que presentasen planes que justificasen su viabilidad a plazo. Una primera evaluación sobre la aplicación de los Planes de Viabilidad arroja unos resultados razonablemente satisfactorios, en líneas generales.

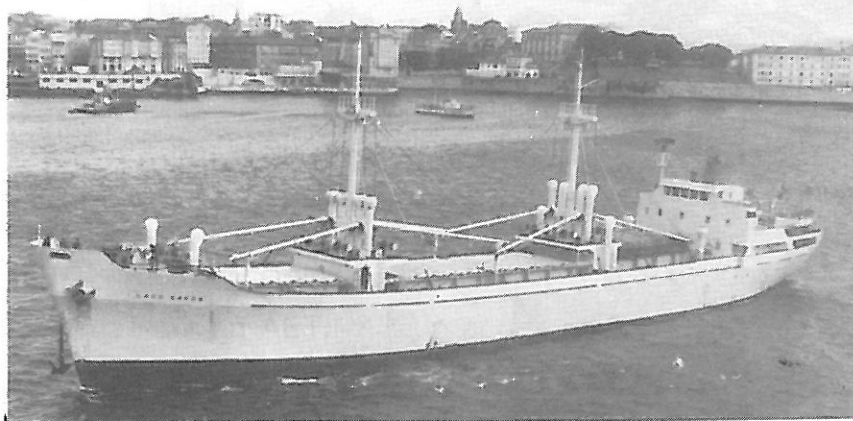
Hay que insistir, en cualquier caso, en que el futuro de nuestro sector de la marina mercante pasa necesariamente por la existencia de empresas rentables, ya que la posibilidad de nuevas ayudas o subvenciones queda excluida, no sólo por motivos de racionalidad económica sino por las reglas comunitarias al respecto, enormemente restrictivas, como se sabe, y que únicamente las autorizan

en casos muy excepcionales. Por parte de la Administración, solo cabría actuar, por tanto, en el establecimiento de un marco permanente en el sector que permita la viabilidad de las empresas. Y este marco, en consecuencia con lo que se decía al principio, deberá necesariamente contemplar una flexibilización de las condiciones de explotación impuestas, camino en el que ya se ha avanzado en lo que respecta a la reducción de tripulaciones ligada a la tecnificación de los barcos y a la eliminación de restricciones al comercio de buques. El gran paso en este mismo sentido podrá ser la creación de un segundo registro marítimo español en las islas Canarias.

En un segundo registro, además de las bonificaciones fiscales y de seguridad social, un elemento importante es la flexibilización de las condiciones de contratación de la tripulación y, en concreto, la posibilidad de contratación de un cierto porcentaje de tripulantes no comunitarios. Hay que comprender, ante las previsibles reacciones que una decisión de este tipo puede desatar, que en las condiciones actuales la única alternativa de viabilidad para nuestras empre-

sas de cara a 1993 es el abanderamiento en registros de conveniencia. Si a través de un segundo registro español que resulte competitivo y "atractivo" para los armadores, se consigue retener la mayor parte de la flota en nuestro territorio (y hay que partir de la hipótesis de que una cierta parte se irá en cualquier caso, al no conseguir condiciones rentables ni siquiera en el segundo registro) se habrá logrado contener un deterioro laboral irreversible en el sector. En definitiva, habrá que conseguir que las partes implicadas, patronal y sindicatos, lleguen a acuerdos sobre las condiciones de trabajo en el sector que garanticen la viabilidad del mismo, ya que, en caso contrario, lo que está en juego es la propia supervivencia del empleo en el sector.

Esta exposición, dura pero realista, de la situación y perspectivas de nuestra marina mercante parece presentar un panorama poco halagüeño desde el punto de vista social, especialmente a corto plazo. No obstante, la evolución en el sector nos hace ya percibir la luz al final del túnel. En efecto, el proceso de desarrollo de buques especializados y con tecnología cada vez más avanzada hará que, en la práctica, el empleo de tripulaciones poco cualificadas de países en desarrollo se vea muy limitado e, incluso, invierta claramente su tendencia, ya que será necesario un personal con un nivel de formación cada vez más elevado lo que, en definitiva, constituirá una nueva fuente de empleos españoles en el sector. Una de las preocupaciones de nuestro Departamento es precisamente la elevación de los niveles de formación profesional, conscientes de que a la larga ello redundará en la mejora de las posibilidades de empleo y de las retribuciones de nuestros marinos. En este sentido, hay en el futuro un lugar para el optimismo.





Reformas y asunción de competencias

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

El Real Decreto 654/1991, de 26 de abril, por el que se modifica la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, reorganiza la Secretaría General de Pesca Marítima con el fin de facilitar el ejercicio de las funciones que esta tiene encomendadas.

La estructura de la Secretaría General de Pesca Marítima existente hasta la aprobación del citado Real Decreto obedecía fundamentalmente a un criterio de distribución espacial de cometidos, que se traducía en asignar a la Dirección General de Ordenación Pesquera la gestión de la pesca en caladeros nacionales y confiar a la Dirección General de Relaciones Pesqueras Internacionales la de aquella que se realiza en caladeros exteriores. Este criterio de distribución espacial de competencias se complementaba con la asignación de la política de mercados a un Organismo Autónomo (FROM)

Este esquema organizativo pudo tener su razón de ser en el pasado cuando los ámbitos nacional e internacional aparecían nítidamente diferenciados y cuando la política de

mercados pesqueros era algo incipiente todavía sin la extraordinaria importancia que en la actualidad tiene.

Al producirse nuestra integración en la CEE, los ámbitos nacional e internacional se desdibujan apareciendo en su lugar un marco comunitario en el que se integran tanto los aspectos nacionales como los inter-

nacionales de la pesca, dejando de tener sentido el anterior criterio diferenciador de cometidos.

La política pesquera comunitaria abarca tres aspectos (recursos, estructuras y mercados) en torno a los cuales se organiza toda la actividad de gestión de la Comisión de la CEE. El hecho de que la distribución



de cometidos entre las dos Direcciones Generales integradas en la Secretaría General de Pesca Marítima no se ajustaba al criterio organizador de la Comisión de la CEE resultaba disfuncional al obligar a compartir a ambas Direcciones Generales las actividades relacionadas con las estructuras y los recursos pesqueros, con pautas concretas de distribución de funciones en muchos casos poco racionales. Por otra parte, la política de mercados pesqueros, que en la CEE está íntimamente imbricada con las políticas de recursos y de estructuras, se llevaba a cabo con dificultades por el FROM porque los fines que para éste estableció su ley fundacional habían sido rebasados por las exigencias actuales.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, el Real Decreto recientemente aprobado establece en la Secretaría General de Pesca Marítima tres Direcciones Generales (Recursos Pesqueros, Estructuras Pesqueras y Mercados Pesqueros) para gestionar, como su propio nombre indica, las políticas de recursos,

estructuras y mercados pesqueros, respectivamente, con lo que al reproducirse básicamente el modelo organizativo de la Dirección General de la Pesca de la Comisión de la CEE se logrará una gestión más eficaz.

A la Dirección General de Estructuras Pesqueras se le encomienda, asimismo, el ejercicio, a través de la Inspección de las Enseñanzas de Formación Profesional Náutico-Pesquera, de las funciones relacionadas con dichas enseñanzas en el ámbito competencial del Estado en el sistema educativo.

En cuanto el FROM, que permanece subsistente, su incardinación en la Dirección General de Mercados Pesqueros permitirá integrar eficazmente la política de mercados, de creciente importancia, con las de recursos y estructuras, facilitando una política pesquera globalizada del todo necesaria en la actualidad.

Se incorpora, asimismo, al organigrama una Junta Asesora de Pesca Marítima que será un órgano consultivo y para la coordinación entre la

Administración del Estado y las Comunidades Autónomas que decidan integrarse en él.

Por lo que respecta al Instituto Español de Oceanografía, Organismo Público de Investigación, el Real Decreto que comentamos refuerza su integración en la estructura modular de la Secretaría General de Pesca Marítima al conferir al titular de esta última la Presidencia del citado Organismo, poniendo así de manifiesto que no puede existir una política de ordenación pesquera que no se asiente sólidamente sobre una política de investigación.

Debe señalarse, por último, que el Real Decreto 654/1991 prevé una reestructuración de los Servicios Periféricos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, reestructuración que habrá de realizarse en el transcurso del presente año y en la que se tendrá en cuenta la próxima asunción por este Ministerio de las funciones de sus competencias actualmente delegadas en las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina.



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



Las navieras públicas, patrimonio de la sociedad

Por D. ANTONIO GUTIERREZ VEGARA
Secretario General de la C.S. de CC.OO.

1991. Es evidente que la CEE no ha acordado la liberalización de este sector, pero nos preguntamos cuál será la actuación del Gobierno si se produce esta liberalización. Desgraciadamente, la imaginación de nuestros gobernantes no parece la suficiente para que esperemos otro "diseño" del que han podido realizar para el resto de la flota pública.

El tratamiento que propone el gobierno para las navieras públicas no es más que el de deshacerse de todos los buques abanderándolos en pabellones de conveniencia. Así, pretende convertir a los marinos españoles en trabajadores extranjeros en los barcos de las empresas públicas, despedir al resto para que los buques aminoren los costes en base a tripulaciones formadas por nacionales del Tercer mundo y borrar de un plumazo los derechos que, tras años de lucha, han obtenido los marinos españoles, apostando por la desregulación en el campo fiscal, en el de la Seguridad Social y en el campo sindical.

En definitiva, la alternativa del Gobierno es acabar con la flota pública y con los marinos, con el argumento de que no hay otra salida que la explotación de los buques con tripulaciones en condiciones de moderna esclavitud. Ello implica la evasión de España de más de 60 mil millones de activos públicos, cuando el déficit comercial detectado por los expertos es de pocos millones de pesetas.

La defensa de los miles de puestos de trabajo de los marinos es nuestro principal objetivo, y esto es posible defendiendo que los buques sigan con bandera española. La contratación indefinida, la formación, la defensa de condiciones dignas de trabajo en la mar, son parte de una

conquista a la que no vamos a renunciar.

Desde CC.OO: exigimos el mantenimiento de las navieras públicas con buques abanderados en España, porque las mismas no forman parte del patrimonio del Gobierno, sino del patrimonio del Estado y de la Sociedad.

El cabotaje que en la actualidad está cubierto por la flota pública, atiende necesidades de la sociedad a las que el Estado se debe en el consecuente intento de mejora de la calidad de vida y servicio al ciudadano.

Transmediterránea y sus contratos con el Estado permiten, entre otras cuestiones, evitar que se incrementen diferencias entre los administrados por su diferente territorialidad. Repsol, Butano y Campsa juegan un papel sumamente importante en la distribución de productos directamente relacionados con las necesidades de los ciudadanos, ya que se trata de productos energéticos imprescindibles para el desarrollo de nuestra sociedad.

Los clientes de miles de toneladas de registro bruto que conforman la flota de carga seca y containera de Transatlántica y Elcano, suponen para España la garantía de un servicio eficaz de transporte marítimo de cargas directamente relacionadas con las necesidades energéticas de abastecimiento de complejos siderúrgicos públicos y de mantenimiento de la única empresa española de línea regular con el extranjero. La flota petrolera de Repsol y Elcano significa la continuidad del control político sobre el petróleo que ejerce el gobierno, manteniéndolas como parte del complejo público refinero del país.

La importancia de la participación en el conjunto de la flota de las empresas públicas, coloca a nuestra marina mercante en la disyuntiva de su desaparición si el Gobierno juega con el futuro de los buques de las navieras estatales.

Hasta la fecha, el papel histórico de la flota pública no ha sido, como algunos interesadamente pretenden, el de regulador de la política naval. Los sucesivos gobiernos han ido invirtiendo durante años miles de millones de pesetas de todos los ciudadanos para que en 1991, el patrimonio de flota y empleo sea garantía de la existencia de una flota propia en el Estado español.

Obviamente, la inversión realizada hace que, en la actualidad, el capital humano de las navieras públicas sea también una garantía de seguridad para la operatividad de los barcos, cuyos siniestros tienen irreparables consecuencias para el equilibrio de nuestro ya maltrecho ecosistema.

La política marítima diseñada por el Gobierno para la flota pública de cabotaje no contempla más que una reconversión, ya en marcha, para

Estudiantes del Colegio noruego de Ciencias y Administración Pesquera, que forma parte de la Universidad de Tromsø, realizaron en Septiembre un viaje de estudios a Galicia con el motivo de conocer mejor el sector pesquero español.

Fue la primera vez que un grupo de la universidad de Tromsø visitó Galicia. A continuación sumaré algunas de las impresiones e intentaré comparar la situación del sector pesquero español a la del sector noruego.

En ambos países el sector pesquero no tiene gran importancia para la economía nacional y aporta poco al PIB, mientras que es la base de la economía de ciertas regiones.

En España las capturas sobre todo van destinadas al mercado doméstico, mientras que el sector pesquero noruego está totalmente pendiente del mercado exterior. A pesar de que el per capita consumo de pescado es mayor en Noruega (42 kg) que en España (34 kg) nuestro mercado doméstico queda pequeño con tan solo 4 millones de habitantes.

Lo que también destaca es la diferencia en la elaboración de las capturas. En España se comercializa la mayoría de las capturas en fresco mientras que en Noruega se congela, seca o sala la mayor parte de las capturas y solo un 10% se exporta en fresco.

Además hay en Noruega una importante industria de harina y aceite de pescado que absorbe grandes cantidades de pescado azul como arenque, caballa, capelan y bacaladilla.

Vimos también la importancia que tiene el sector conservero en España y nos extrañó la escasez de plantas de congelación.

En Noruega la situación es al contrario: quedan muy pocas fábricas de

El sector pesquero español desde el punto de vista noruego

Por. D. BJÖRN HERSAUG

Catedrático de la Universidad de Tromsø, Noruega

conservas pero hay un gran número de plantas de congelación.

En cuanto al número de pescadores hay una gran diferencia entre los dos países. España tienen alrededor de 90.000 pescadores registrados y están muy concentrados en unas pocas regiones. En Noruega hay 25.000 pescadores (de los cuales unos 7.000 sólo se dedican a la pesca en temporadas) repartidos en pueblos pequeños a lo largo de toda la costa.

Después de 1945 España construyó una gran flota pesquera y aumentó el número de pescadores hasta llegar a 113.000 en el año 1976. En el mismo período Noruega redujo el número de pescadores de 113.000 en 1945 a los 25.000 actuales.

España tiene una de las mayores flotas pesqueras del mundo con 20.000 barcos (672.000 T.R.B.) y capturas anuales de aproximadamente 1 millón de toneladas.



El catedrático Björn Hersaug y el presidente de AETINAPE se intercambian obsequios con motivo de la reunión que ambos han presidido en Pontevedra, entre representantes de los Náutico-Pesqueros y los alumnos del Colegio de Ciencias y Administración Pesquera de Universidad de Tromsø.

COLABORACIONES



En el censo noruego hay alrededor de 17.000 barcos pesqueros de un tonelaje total de 226.000 T.R.B. De la flota registrada tan solo unos 4.000 barcos son activos en la pesca y las capturas anuales son de alrededor de 1.700.000 toneladas.

Estas cifras destacan claramente los problemas estructurales del sector pesquero español, con una flota sobredimensionada en relación a los recursos existentes. Desde hace muchos años la flota pesquera ha realizado una gran parte de su actividad pesquera en caladeros de otros países, mientras que la flota noruega faena sobre todo dentro de las 200 millas noruegas.

Esto no significa que la flota noruega no tenga problemas y con los cupos actuales una parte importante de la flota ha quedado amarrada por falta de licencias de pesca.

En la comercialización de las capturas destaca la diferencia entre España y Noruega. En Noruega se practica poco la subasta de las capturas. La gran mayoría de los pescadores están organizados en cooperativas que por su parte negocian precios con las organizaciones de fabricantes de productos pesqueros.

Actualmente se está estableciendo mercados de subasta en algunos puertos noruegos, pero la cantidad

que pasa por estas "lonjas" es todavía muy reducida.

La organización de los sectores pesqueros es también distinta. En España hay un conglomerado de organizaciones de pescadores, oficiales, armadores, productores, etc. pero no hay ninguna organización conjunta de todo el sector pesquero.

Cada una de las organizaciones luchan por los intereses de sus miembros, pero ninguna de ellas tiene la fuerza necesaria para poder tener influencia en Madrid o Bruselas.

En Noruega también hay un gran número de organizaciones dentro del sector pesquero, pero la ventaja está en que todas las organizaciones forman un órgano nacional que representa a todo el sector pesquero noruego. Este órgano es responsable de las negociaciones con el gobierno en cuestiones de política pesquera y subvenciones al sector.

El grupo de la Universidad de Tromsø tenía reuniones con representantes de varias organizaciones españolas. En nuestras conversaciones destacó la insatisfacción de las organizaciones con la política pesquera de la CE, al mismo tiempo que reiteraron su esperanza de que Noruega pronto entrará en la Comunidad Europea.

Entrar en la CE o mantenerse fuera, es una cuestión muy difícil para el sector pesquero noruego. La opinión general está en contra de intercambiar acceso a mercado por acceso a recursos (Nosotros no exigimos una parte de las cosechas agrarias españolas, aunque importamos mucho vino, verduras y frutas de España). Además hay bastante sobrecapacidad en el sector pesquero noruego, con una flota e industria sobredimensionada en relación a los recursos. En los últimos tres años hemos sufrido recortes importantes en los cupos de pesca. Estas medidas, necesarias para proteger los recursos, han generado una crítica situación económica en la mayoría de los pueblos pesqueros.

En este tema el sector noruego está dividido. Los pescadores están en contra de entrar en la CE mientras que los fabricantes están a favor.

Actualmente se intenta resolver el problema vía las negociaciones entre la Comunidad Europea y EFTA (donde Noruega es miembro) para establecer el Espacio Económico Europeo. El sector noruego está poco satisfecho con el acuerdo del pasado día 22 de Octubre y opina que ha tenido que dar cupos de bacalao demasiado grandes por pocas reducciones arancelarias.

Los pescadores noruegos están, como sus colegas españoles, poco satisfechos con la política pesquera comunitaria. Tanto en la protección de los recursos como en su estructura general.

A pesar de esto es muy probable que el parlamento noruego apruebe el acuerdo con la CE. El sector pesquero noruego se encuentra entonces en la misma situación que el sector español en las negociaciones antes de la entrada de España en la CE: ser "sacrificado" por otros intereses nacionales de mayor importancia.



La seguridad marítima en la formación náutico-pesquera

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

Cuando se nos brinda la oportunidad, como lo ha hecho AETINAPE en esta ocasión, de presentar un tema de tanta trascendencia para el sector como la formación en el ámbito de la seguridad a bordo, no podemos menos que empezar dándole las gracias y sentirnos honrados con tal invitación.

La constante preocupación de AETINAPE por la seguridad humana en la mar queda reflejada en las continuas ocasiones en que este tema ha sido tratado en las páginas de esta revista, y la nuestra -que es la misma- adquiere en estos momentos un matiz de mayor relevancia como consecuencia de los tristes acontecimientos que recientemente han traído el dolor a tantas familias de nuestro mundo pesquero.

No quisiera que estas líneas fueran interpretadas como oportunistas ni que fueran leídas por los profesionales de la mar sin el interés que el

tema requiere. Van escritas simplemente con la intención de informar de las acciones emprendidas desde nuestra Administración, y apoyadas por este Gobierno, en el campo formativo de la Seguridad marítima, y el firme deseo de que todos tomemos este tema con la seriedad que le corresponde.

Sabemos que la pesca es una de las actividades humana de mayor riesgo y donde la siniestralidad adquiere tintes de dramatismo por las pérdidas irreparables que conlleva. Todo esfuerzo por paliar este grave problema es siempre, sin lugar a dudas, superable, y no precisa de justificación alguna. Por eso cuando abordamos, entre otras acciones, la mejora de los Centros Náutico-Pesqueros -y sus enseñanzas- renovando todo su equipamiento material, ofreciendo al personal docente la oportunidad de una formación permanente y actualizada, y velamos por la calidad de la enseñanza, prestamos -desde el primer momento- una atención muy especial a la formación en materia de seguridad marítima.

Acciones iniciadas en la Comunidad Autónoma de Galicia

No hemos de sentir rubor al exponer que hemos sido la primera Comunidad Autónoma que abordamos con decisión, dentro del marco de nuestras competencias, acciones que, aunque criticadas en su momento,

hoy nos vienen a confirmar que no estábamos equivocados al iniciarlas. Me refiero, por ejemplo, a la creación de la disciplina de Seguridad y Supervivencia con carácter de asignatura independiente y obligatoria, tanto en las profesiones de Puente como de Máquinas, para los centros Marítimo-Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia (Resolución de 6 de febrero de 1989 D.O.G. nº 44 de 3 de marzo de 1989), según el programa aprobado en la Orden de 2 de junio de 1989 (D.O.G. nº 122 de 27 de junio de 1989), y la dotación de dos profesores específicos de dicha materia para el I.P.M.P. del Atlántico de Vigo, y uno para la Escuela Oficial Náutico-Pesquera de Ferrol.

A todos nos preocupaba, y nos sigue preocupando, los cursillos que venían impartiendo a lo largo de nuestro litoral de manera indiscriminada, y sin la calidad deseada, para la obtención del Certificado de Competencia Marinera o de las Titulaciones menores. También aquí se empezó a actuar para elevar el nivel de preparación de los aspirantes y, dejando a un lado algunas de las mejoras obtenidas y la exigencia de disponer del material adecuado para las prácticas, hemos de decir que la mayor novedad se refiere a la inclusión en todos ellos del módulo de Seguridad que, si bien ha venido a aumentar las horas de los cursillos correspondientes, cree-

mos está totalmente justificado (Orde do 25 de xaneiro de 1989. D.O.G. n.º 39 de 24 de febreiro de 1989 y Orde do 30 de xaneiro de 1989 D.O.G. n.º 35 de 20 de febreiro de 1989). En la actualidad no se concede autorización para impartir estos cursos a aquellos organismos que solicitándolos, no disponen del material mínimo exigido para hacer las prácticas correspondientes a dicho módulo de Seguridad. Para paliar la deficiencia de cursos, que de esta decisión se pudiera derivar, se han adquirido 10 equipos completos del material a que hemos hecho alusión - incluida balsa salvavidas para 6 personas-. Cada uno de estos equipos va dispuesto en un contenedor para ser desplazado a la localidad donde se imparta el curso.

Dejando aparte las campañas de divulgación, y volviendo a las instalaciones especiales que creemos son necesarias para completar la formación de los Náutico-Pesqueros, hemos de hacer una referencia obligada al Aula de Seguridad y Supervivencia ya construída en la Escuela

de Ferrol, y que tendrá que ser seguida de otras en nuestro territorio.

Esta Aula consta de instalaciones y medios necesarios para que los distintos profesionales de la pesca adquieran los conocimientos y adiestramiento adecuado a su categoría profesional y para que, conjuntamente, cumplan los objetivos básicos de la seguridad a bordo:

- Tomar cuantas medidas previas sea posible antes de que ocurra la avería o accidente.

- Localizar y reducir las averías cuando ocurran, evitando que se extiendan las inundaciones, combatiendo los incendios y estableciendo un servicio de primeros auxilios y salvamento.

- Restablecer rápidamente, al grado máximo posible, la efectividad del buque después de surgir la avería.

Las instalaciones de que consta el Aula para cubrir estos objetivos son las siguientes:

- Sección de estabilidad, flotabilidad y control de averías

- Sección de Contraincendios
- Sección de Supervivencia, Salvamento y Primeros Auxilios.

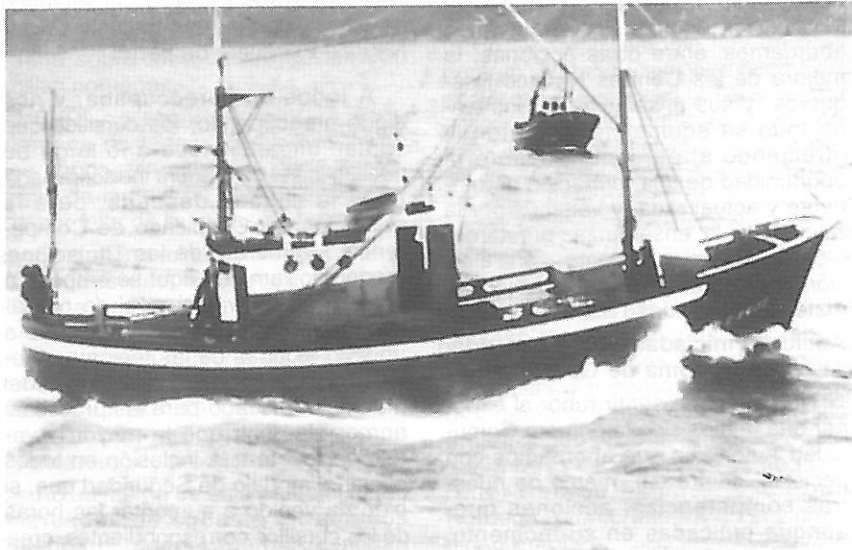
Las dos secciones primeras constituyen instalaciones especiales mediante simulación, y la tercera una piscina donde realizar las prácticas con material homologado de supervivencia y salvamento.

El proyecto de esta Aula se inició antes de la publicación de la nueva normativa (O.M. de 29 de marzo de 1990) que obliga al reciclaje de todos los profesionales. Por ello hoy adquiere una especial importancia su puesta en funcionamiento. Cuando estas líneas vean la luz ya se habrá inaugurado, y estará preparada para iniciar el programa que desarrollaremos a partir de este curso. Es decir, además de facilitar la formación adecuada a los alumnos de nuestros centros de enseñanza náutico-pesquera, ofrecer a todos los profesionales pesqueros el reciclaje en el tema que nos ocupa.

Aunque estas acciones suponen un paso cualitativo en lo que a formación se refiere nos queda todavía un largo camino que recorrer, y en ello estamos empeñados. Pero de poco sirve disponer de los medios adecuados si cada uno de los hombres, que realiza su trabajo en la mar, no se convence de que él es el principal protagonista y salvaguarda de su seguridad.

Garantizar la seguridad en la mar, disminuir los accidentes hasta los límites posibles, preparar a las tripulaciones para que sepan utilizar los elementos de salvamento, etc. es una tarea común de todos los que, de una manera u otra, estamos implicados en el complejo mundo de la pesca.

Que el esfuerzo, igualmente común, nos permita alcanzar las metas deseadas.





La seguridad de los pescadores

Por D. JOSÉ ANTONIO LAGARES FERNANDEZ
Ingeniero Naval. Inspector de Buques en excedencia

EL ANALISIS DE LA SINIESTRALIDAD. NOTAS ESTADISTICAS

1. Los accidentes de mar

En la flota industrial pesquera (tonelaje superior a 20 TRB) se pierden al año unos 31 buques, y otros 28 sufren graves averías (16) o daños menores (12).

Los tipos de accidente más frecuente son la aparición de vías de agua en el segmento de flota entre 20 y 250 TRB, y el incendio o explosión en los buques mayores de este arqueo.

Las pérdidas son mayores en la flota de altura (un 36 % más) que en la de bajura. También es más del doble la frecuencia de los accidentes marítimos graves en los buques grandes que en los menores de 100 TBR.

Sin entrar en detalles, un análisis de los accidentes de buques pesqueros que tuviera en cuenta el tamaño y la edad de los buques, como hace unos años tuve ocasión de realizar, podría resumir la situación de riesgo de nuestra flota pesquera en los siguientes "Avisos para navegantes".

«AVISOS PARA NAVEGANTES»

Aviso 1

¡Atención Armador! Si su barco está comprendido entre 50 y 100 TRB puede ser uno de los 9 que se hundirán este año: 5 por vía de agua, 1 por varada, 1 por incendio, 1 por mal tiempo y otro por causas varias.

Tenga en cuenta además que si su pesquero tiene unos 20 ó 25 años, la probabilidad de que se hunda por vía de agua es el doble que la de los barcos de 10 ó 12 años.

Por favor, revise en detalle el casco, el estado de la bocina, eje de cola, codaste y timón. Desmonte las válvulas de fondo y repase las tomas de mar. Haga catas en las tablas de su barco para comprobar el espesor. Compruebe el calafateado. Inspeccione las sentinas. Repase puertas, escotillas, ventanas y portillos: frisas de estanqueidad, trincas, goznes, etc.

Aviso 2

¡Atención Armador! Si su barco tiene un arqueo entre 100 y 250 TRB puede ser uno de los 10 que se perderán este año: 5 por vía de agua, 1 por varada, 1 por abordaje, 2 por incendio y 1 por mal tiempo u otras causas.

Piense que si la edad de su barco es superior a los 10 años la probabilidad de que esto le suceda es el doble que la de los barcos de 5 a 10 años, y el triple de la que tienen los de menos de 5 años.

Cumpla las observaciones mencionadas en el Aviso 1 y además éstas: Revise los sistemas de combustible en la Cámara de Máquinas, las pérdidas de gas oil en tuberías y los posibles goteos sobre superficies calientes, el estado de la instalación eléctrica; los sistemas de detección y

PREAMBULO

Cada vez con mayor frecuencia aparecen noticias en la prensa relacionadas con la seguridad en la mar. Accidentes espectaculares ocupan durante unos días las páginas de los diarios. Se crean asociaciones de pescadores y de sus mujeres que increpan a la Administración. Los Sindicatos levantan su dedo acusador buscando responsables. Se convocan reuniones en las que más que la razón habla la pasión.

Durante unos días, unos meses - con más frecuencia en el otoño e invierno - saltan a los medios de comunicación la inseguridad en la mar, la siniestralidad en la pesca.

El resto del año, el resto de todos los años, el goteo de víctimas continúa, unos años más, otros menos. Unos 77 pescadores mueren cada año (valor medio desde 1976 a 1989). En la Pesca el índice de incidencia de víctimas mortales es 5 veces superior al de la Industria y 11 veces superior al del sector Servicios. Solo la minería del carbón iguala y supera al subsector pesquero en esta estadística.

TABLA 1
ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA EN EL SECTOR PESQUERO
DISTRIBUCION SEGUN GRAVEDAD

AÑO	LEVES	GRAVES	MORTALES		TOTAL	TOTALES
			MARIT.	PERSON.		
1976	10023	170	11	50	61	10254
1977	9075	155	41	71	112	9342
1978	8848	196	33	78	111	9155
1979	8171	156	12	69	81	8408
1980	7066	145	11	60	71	7282
1981	6680	183	2	59	61	6924
1982	6774	195	14	58	72	7041
1983	6072	173	3	49	52	6927
1984	5985	180	27	66	93	6258
1985	5849	186	16	41	57	6092
1986	5773	154	0	78	78	6005
1987	6077	162	16	50	66	6305
1988	6086	222	0	74	74	6382
1989	5572	201	28	54	82	5855

extinción de incendios, los extintores portátiles, los equipos de bombero, etc.

Aviso 3

¡Atención Armador! Si su buque pesquero es mayor de 250 TRB el peligro más frecuente de accidente marítimo al que está sometido es el incendio y la explosión. Un 2 por mil de los barcos de esta flota se pierde por incendios y otro 6 por mil sufre grandes averías.

Si la edad de su barco es superior a 15 años se encuentra Vd. en uno de los grupos de mayor riesgo de accidente marítimo por todas las causas.

2. Los accidentes de trabajo. Aspectos cuantitativos.

El número total de accidentes de trabajo con baja durante la jornada de trabajo, en los últimos catorce años, acaecidos en el sector pesquero estatal, se muestran en la Tabla 1 distribuidos según gravedad.

Estas cifras suponen los siguientes valores medios anuales:

- unos 7.000 accidentes leves,
- 177 accidentes graves, y
- 77 víctimas mortales, de las que el 20% han sido debidas a accidentes marítimos de buques mayores o iguales a 20 TRB.

La evolución de los índices de incidencia deducidos de la Tabla anterior así como la media ponderada de ellos en esos 14 años se indican en la Tabla 2. En ella puede observarse una constancia de los accidentes graves oscilando dentro del intervalo 18.3 ± 3.3 cada año por cada 10.000 trabajadores empleados; y una mayor regularidad en los accidentes mortales personales que en los marítimos, siendo la incidencia de los primeros unas 4 veces superior a la de los últimos.

No se incluyen accidentes en "itinere" ni enfermedades profesionales.

Fuente: INSHT, DGIE y DGMM.

Nota: Los accidentes mortales se han desagregado en:

- accidentes marítimos en buques de arqueo superior o igual a las 20 TRB, es decir accidentes cuya causa directa es el siniestro marítimo de buques pertenecientes a la flota industrial, y
- el resto, es decir accidentes personales cuya causa directa es la actividad laboral pesquera y aquellos otros derivados de accidentes de mar de las embarcaciones de la flota artesanal, es decir las de arqueo inferior a las 20 TRB, de los cuales no existe estadísticas centralizadas.

TABLA 2
EVOLUCION DE LOS INDICES DE INCIDENCIA DE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO EN LA PESCA ESPAÑOLA

Año	Leves	Graves	Accidentes mortales		
			Pers.	Marit.	Tot.Mor.
1976	1089.5	18.5	5.4	1.2	6.6
1977	988.6	16.9	7.7	4.5	12.2
1978	913.1	20.2	8.0	3.4	11.5
1979	823.7	15.7	7.0	1.2	8.2
1980	729.2	15.0	6.2	1.1	7.3
1981	712.9	19.5	6.3	0.2	6.5
1982	733.1	21.1	6.3	1.5	7.8
1983	660.7	18.8	5.3	0.3	5.7
1984	652.7	19.6	7.2	2.9	10.1
1985	608.0	19.3	4.3	1.7	5.9
1986	565.4	15.1	7.6	0.0	7.6
1987	573.8	15.3	4.7	1.5	6.2
1988	592.0	21.6	7.2	0.0	7.2
1989	549.0	19.8	5.3	2.8	8.1
Media	723.6	18.3	6.3	1.6	7.9

No incluye enfermedades profesionales ni accidentes "in itinere".

Media: Media ponderada en el periodo 1976-1989

Índices de Incidencia referidos a 10.000 trabajadores de población media anual ocupada.

Fuente: INSHT, DGIE, DGMM y EPA.

La siniestralidad no presenta uniformidad al analizar los accidentes laborales en las diferentes regiones marítimas lo que sin duda es debido a:

- las diferentes modalidades y artes de pesca en cada región,
- los diferentes caladeros a los que se acude,
- el distinto medio económico-social de los tripulantes,
- la productividad o esfuerzo pesquero en cada región.

Un estudio de la distribución regional de la siniestralidad pone en evidencia algunas aspectos que conviene resaltar:

El índice de muertes por accidente en la región Noroeste es superior a la media nacional. En 1986 más del doble. En 1989 un 45% superior. Galicia, que con aproximadamente la tercera parte de la flota, tanto en número de buques y TRB, como en potencia instalada y tripulantes, pesca más de la mitad del total de la capturas (casi el 60% en 1989) y el 40% del valor de las mismas, paga un duro tributo, al soportar el mayor índice de mortalidad de toda España.

Podría decirse que el sector pesquero en Galicia se desenvuelve en un entorno de factores de riesgo que producen una mayor mortalidad laboral que en las regiones del sur y las mediterráneas.

Por el contrario, en estas últimas, es decir, la Tramontana, Balear y Levante, la incidencia de los accidentes graves parece ser mayor que en el norte y noroeste.

De la misma forma que existen diferencias entre las regiones pesqueras, cabe esperar que el tamaño de las flotas influya sobre la siniestralidad. En la Tabla siguiente se desglosan los índices de incidencia de los accidentes mortales según flotas y el tipo de accidente, es decir, el

accidente personal que engloba los propiamente laborales -caída de hombre al agua, resbalón, caídas a distinto nivel, electrocución, etc.- y los provocados por naufragio de embarcacio-

nes de bajura (menos de 20 TRB); y el accidente marítimo: hundimiento, incendio, abordaje, etc. del buque. Se incluyen también los accidentes «in itinere».

TABLA 3
INDICE DE MORTALIDAD DEL SECTOR PESQUERO ESPAÑOL
1976 - 1982

Distribución según flotas y causas de la muerte.

Flota	Causas de la muerte			
	A. Pers.	A. Mar.	In. iti	TODAS
Artisanal	2.9?	-	0.3?	3.2
Litoral	4.1	0.8	0.4	5.3
Altura/G.A.	13.2	3.8	1.1	18.1
Flota española	6.8	1.6	0.6	9.0

Notas:

- Índice de mortalidad: Número de víctimas mortales por cada 10.000 trabajadores de población media anual ocupada.
- Flota artesanal: embarcaciones de menos de 20 TRB. Flota de litoral, barcos de 20 a 100 TRB, Flota de altura y gran altura, buques mayores de 100 TRB
- Fuentes: Estadística oficial, DGIE, DGMM, EPA, MAPA, Montero Llerandi, Hoja del mar.

Una actualización al año 1989 de la Tabla anterior, nos lleva a los siguientes

índices globales para la flota pesquera española:

TABLA 4
MORTALIDAD DEL SECTOR PESQUERO ESPAÑOL
1976-1989

Causa de la muerte	Índice	%
Acc. de trabajo totales y marítimos en bajura	6.3	74%
Por siniestro marítimo en flota industrial	1.6	19%
Accidentes mortales "in itinere"	0.5	6%
Muertes por enfermedad profesional	0.1	1%
Todas las Causas	8.5	100%

3. Aspectos cualitativos y factores de riesgo.

Enumerados los aspectos cuantitativos y las características que rodean a la siniestralidad permítanse revisar los aspectos cualitativos y los factores de riesgo de la pesca, que aunque proceden de una investigación realizada por el autor sobre el sector pes-

quero gallego en los años 1987 al 1989 bien pueden servir para dar una idea para toda la flota nacional.

1. Aproximadamente un 2% de los accidentes leves son mujeres (mariscadores, bateerías, rederas, administrativos).

2. La edad de los pescadores no tiene influencia en la accidentabilidad.

3. El colectivo de trabajadores con menos de UN AÑO en el puesto de trabajo soporta un mayor índice de siniestralidad (45.5% de los acc. con baja).

Factores concurrentes:

Reclutamiento de pescadores entre gente de tierra (A/GA).

Cualificación profesional escasa -más baja en artesanales-, aprendizaje práctico.

Inestabilidad laboral -frecuentes cambios de empresa.

Este colectivo se ve también afectado por accidentes de mayor gravedad (A.M. con indemnización, incapacidades permanentes).

4. El 5% de los accidentes lo sufre personal de tierra.

Accidentes en tierra:

- "in itinere" - De tráfico - 2-3% acc. con baja.

5-7% acc. mortales.

- En muelle -Caídas al embarcar/desembarcar por resbalo-

nes en muelles, escaleras, rampas, etc.

5. Un 35-40% de los accidentes con baja suceden en LUNES o MARTES.

6. Parece existir correlación entre la hora de trabajo y el % de accidentes con baja (coef. corr. 0.90?). Periodos de actividad-descanso.

7. Zonas de siniestralidad homogénea en el sector pesquero de Galicia (años 1987-1989):

I. mortalidad (2)

Costa da Morte (de Sisargas a Finisterre) (1)	32
Flota de A/GA de Vigo y Marín	14
Flota de Coruña /(A/GA)	11
Costa de Lugo (A/Li)	9
Rías Bajas y Sur (Lo, Li)	5
Norte de Coruña	
(E. Bares-Sisargas)	2

(1) Malpica, Corme, Camariñas, Laxe y Finisterre.

(2) Víctimas por 10.000 tripulantes

8. CAUSAS de los accidentes MORTALES

ESPAÑA 86

Caídas a distinto nivel (incluido caídas al agua)	70.5
Caídas al mismo nivel	11.8
Choque contra objetos	5.9
Atrapamiento por o entre objetos	5.9
Exposición a sus. nocivas	5.9

(Distribución porcentual. No incluidos «in itinere» ni e.p.).

9. Localización de las lesiones

	<u>Graves</u>
Brazos y manos	60-80%
Piernas y pies	10-15%
Cabeza	6%
Ojos	5-7%

Mortales

Organos internos	70-80%
Lesiones múltiples	5-2%
Tórax y espalda	10-20%
Cráneo	2-6%

10. Naturaleza de las lesiones GRAVES Y MORTALES

Fracturas	33%
Amputaciones	33%
Otras heridas	18%
Contusiones/aplast.	6%
Otras	10%

De 29 víctimas mortales notificadas en Galicia en los años 1986 y 1987:

- 22 asfixias
- 4 conmociones y traumatismos
- 2 por efectos de la electricidad
- 1 por fracturas



11. Agente material (todos los accidentes con baja 1980-1983)

1º. Transportes rodantes sin especificar

2º. Artes de pesca.

3º. Superficies de tránsito o trabajo.

4º. Productos metálicos.

13. Mecanismos de producción de los accidentes (con baja):

Deficiencias en las instalaciones de maquinaria y utillaje.

Maniobras inseguras de los artes de pesca.

Movimientos del buque en la mar.

Superficies de tránsito.

UN PROGRAMA DE SEGURIDAD

Como se ha visto más arriba, casi las 3/4 partes de los accidentes mortales bien son consecuencia de accidentes laborales o de trabajo propiamente dichos, bien tienen lugar en accidentes de mar de embarcaciones de menos de 20 TRB y por lo tanto a muy poca distancia de la costa. Dentro de los accidentes personales mencionados un 70% corresponde a caídas a distinto nivel, es decir, fundamentalmente caídas al agua.

Es obvio que un plan de seguridad de la vida de los pescadores debe comenzar con la reducción de este setenta y tantos por ciento de muertes.

A mi entender se debe abordar para ello, de modo sistemático, las siguientes fases:

a) Reducir las muertes por caídas de hombre al agua

b) Evitar la zozobra de pequeñas embarcaciones y aumentar la tasa de supervivencia en caso de accidente

c) Mejorar las zonas de trabajo de los buques

d) Crear sistemas de ayudas financieras a los armadores para la introducción de las mejoras

e) Promover sistemas de cualificación profesional y formación en seguridad

f) Dotar de medios a los sistemas de inspección e imponer un régimen de sanciones

g) Mejorar los sistemas de búsqueda y rescate

Revisemos brevemente estas fases.

Fase a)

Esta fase se caracteriza por:

1. Causas de la caída:

Pequeñas embarcaciones faenando en temporal

Trabajo en zonas expuestas a la mar

Trabajo en zonas de maniobra de aparejos

Descuidos. Mareos

2. Una vez ocurrido el incidente, el alto índice de mortalidad viene determinado porque,

no ha sido vista la caída,

falta la señalización del punto de caída,

se retrasa el rescate y las bajas temperaturas producen la muerte de la persona

la víctima no sabe nadar

se pierde el conocimiento en el golpe, o

hay ataque de animales

3. Propuesta de soluciones a considerar:

- Chalecos inflables o semiinflables, obligatorios en cubierta

- Chalecos con luz, humo, radiobalizas, pintura colorante, espejo de señales, etc.

- Cintos de seguridad amarrados a cables

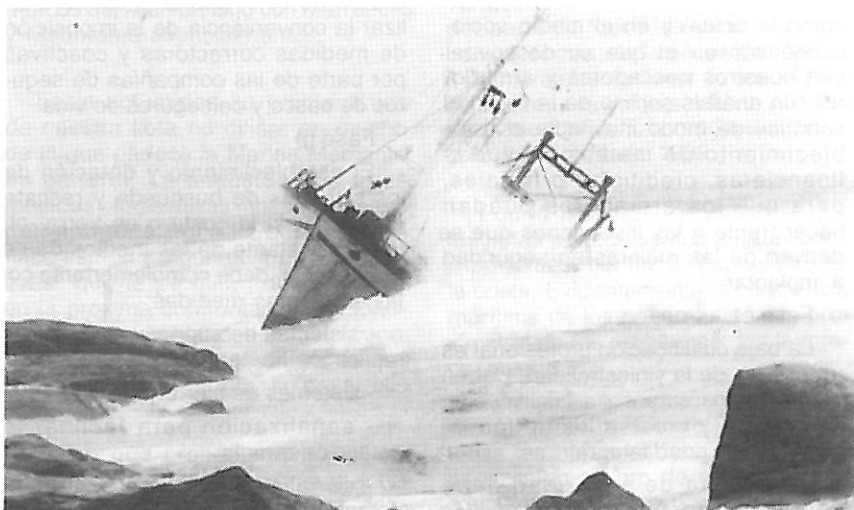
- Balsas en alerones de lanzamiento remoto e inmediato

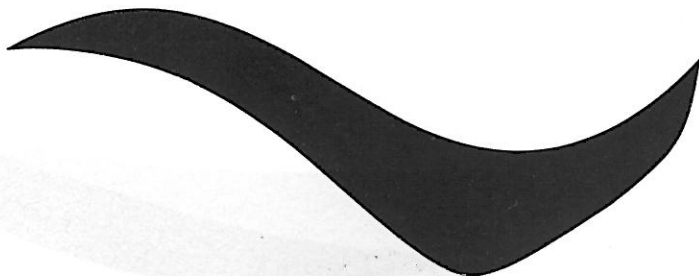
Boyas con banderas y/o reflectores radar

- Botes de rescate rápidos

Fase b)

Dentro de esta fase cabría distinguir,





- la mejora en las características de flotabilidad propia de las embarcaciones sin cubierta, haciéndolas insubmersibles.

- la mejora de los sistemas de alerta y aviso a las embarcaciones de bajura

- sectorización de las zonas homogéneas de siniestralidad (caso de Galicia)

- Obligatoriedad de vestir chalecos inflables en las épocas de mayor riesgo

Fase c)

En esta fase sería conveniente analizar e implantar las siguientes mejoras:

- superficies antideslizantes,

- medios de acceso

- protecciones de las maquinillas

- reglamento de seguridad de maquinaria y maniobra de pesca. Diseño para operación en alta mar.

- protección contra descargas eléctricas.

protección contra incendios

Fase d)

En una situación de recesión como la actual y en el medio socio-económico en el que se desenvuelven nuestros pescadores y armadores, un análisis sereno de la realidad conduce de modo inevitable al establecimiento de medios y ayudas financieras, crediticias o fiscales, para que los armadores puedan hacer frente a las inversiones que se deriven de las mejoras en seguridad a implantar.

Fase e)

La baja cualificación profesional es una causa de la siniestralidad. Deben facilitarse los cursos de cualificación profesional y crearse los de formación en seguridad integral.

La cadena de seguridad debe comenzar por las personas que



sufren los siniestros.

Fase f)

Debe revisarse el sistema actual de inspección de seguridad marítima dotándolo de medios suficientes y personal adecuado y establecerse un régimen de sanciones correctivo. Dentro de este apartado cabría analizar la conveniencia de la imposición de medidas correctoras y coactivas por parte de las compañías de seguros de casco y de seguros de vida.

Fase g)

El establecimiento y dotación de los sistemas de búsqueda y rescate con base en la costa o en tierra -objetivo constante de los medios de comunicación- debe complementarse con las siguientes medidas:

- sistemas de supervivencia de los naufragos hasta el salvamento

- sistemas de alerta y socorro

- señalización para facilitar la detección remota

- señalización para facilitar la detección próxima

RESPONSABILIDAD

Por último unas anotaciones sobre mi punto de vista de la responsabilidad.

Es responsabilidad de los profesionales del sector el buscar soluciones para remediar esta alta tasa de siniestralidad, después de todos los análisis y estudios necesarios para acercarse a la realidad social del sector y al análisis causal de los accidentes.

Es responsabilidad de los órganos competentes de la Administración central y autonómica el elaborar las leyes y disposiciones precisas, el racionalizar su funcionamiento, el crear y fomentar sistemas de socorro, búsqueda y rescate.

Los funcionarios son responsables de vigilar el cumplimiento de las reglas y disposiciones, el promover las medidas correctoras y proponer las sancionadoras.

Es responsabilidad de los armadores el introducir y aplicar las normas de seguridad en sus buques, sin escatimar medios para ello.

Son responsables los capitanes, patrones y tripulantes de cumplir las reglas, exigir su implantación y proponer las mejoras que dicte su experiencia en la mar.

También son responsables los partidos políticos, los sindicatos, las asociaciones, el colaborar de modo decidido y desinteresado en el aumento de la seguridad de los buques y de los pescadores, dejando de lado el oportunismo político, el corporativismo y el excesivo celo competencial.

Todos nosotros somos responsables ante la sociedad, que cada vez con mayor fuerza demanda una reducción real de la siniestralidad. El señalar un solo responsable desenfoca el problema e impide su solución.



El cabotaje canario

Por D. ROMULO SOSA BRITO

Secretario General de la Asociación de Navieros de Cabotaje del Archipiélago Canario (ANACA)

El denominado cabotaje canario es actualmente uno de los pocos que quedan en España con entidad netamente regional. Su existencia data desde tiempos inmemoriales y aún perviven en la mente de nuestros mayores los recuerdos de aquellos hermosos veleros, que efectuaban los tráficos interinsulares y con la vecina costa de África.

Posteriormente, con la invención del motor de combustión, aquellos veleros se transformaron en motoveleros de los que en la actualidad algunos han sobrevivido a los tiempos y están dedicados a los viajes turísticos costeros.

A pesar de no ser esta una región rica, el naviero canario siguiendo la evolución de los tiempos incorporó los barcos de casco de acero realizando además de los tráficos citados, otros con la Península.

La flota canaria de cabotaje llegó a alcanzar un cuantioso número de barcos, sobre el medio centenar. Cifra esta, que tras la entrega del Sahara Occidental cayó progresiva-

mente de modo notable creando momentos de dificultades para el Sector, con la desaparición de un buen número de empresas.

El cabotaje canario tiene una importancia capital en el desarrollo económico de la Región, al ser el medio de transporte de mercancías y abastecimientos de mercados por excelencia. Nuestra flota se encuentra equipada con buques: Ferry, Roll on-Roll off, containeros, cementeros y convencionales, que cubren los tráficos del Archipiélago con Marruecos y Mauritania esencialmente.

En la actualidad, la problemática de nuestra flota no difiere en mucho de la que padece la Marina Mercante en general. La necesidad de unas medidas legislativas institucionales, demandadas por el Sector desde hace tiempo y algunas medidas positivas que le permitan desarrollarse en la próxima confrontación competitiva. Estas necesidades son tan conocidas por las personas del ramo que creo innecesario, ahora, su desarrollo puntual.

Opino que probablemente, el origen de estos problemas arranque de que España, que prácticamente solo

limita con el mar, que la mayor parte de su población es costera, condiciones inmejorables para haber sido una potencia marítima de primer orden; paradójicamente tienen su capitalidad en el centro lejos de la costa y eso, personalmente opino, le ha restado sensibilidad marinera produciendo lentitud en la resolución de los problemas, cuando no su práctico olvido. Desde hace muchos años Marina Mercante está necesitada de apoyos e imaginación que la sitúen en vanguardia, con una conciencia clara por parte de todos los Ministerios con competencias, de la necesidad de una flota mercante nacional, lo que evitaría su continuada caída sin freno año tras año, mientras la flota mundial inició su crecimiento desde 1989.

Podría resultarnos curioso el que las flotas pertenecientes a pabellones importantes, tienen su capitalidad en la costa. Evidentemente la conciencia marítima de los gobernantes y la proximidad de los problemas les favorece mucho.

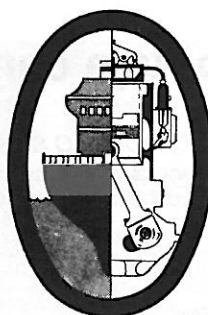
Aprovecho la ocasión para trasladar mi reconocimiento y gratitud a todas las personas que han hecho y hacen algo en pro de aumentar esa conciencia marítima.

«EL CAMINO MAS CORTO» SUMIMAR

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



conózcanos
a fondo



SUMIMAR, S. A. .
SUMINISTROS MARINOS

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



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»



TAB-TOR®

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

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

MODELOS PARA TRATAR DE
125 a 350 m³ HORA

CONSUMO ENTRE 6 y 12 Amp.
SEGUN MODELO

GENERADOR ELECTROLITICO
DE HIPOCLORITO SODICO

**EFFECTOS
NAVALES**



Distribuidor
Oficial
D. NAVAL

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

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

Al escribir este comentario sobre la reforma que se pretende hacer desde el Estado, de la Administración Marítima, para que su organización periférica esté dirigida por funcionarios civiles, creando las Capitanías de Puerto, en sustitución de las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina, que desempeñaban funciones por delegación de ministerios civiles, me viene a la memoria una crítica que hacía Castelao a la Reforma Agraria de los tiempos de la Segunda República.

En aquellos tiempos, Castelao, dibujaba un "labrego" cavando con una azada en tierras de secano, mientras que seis funcionarios, cuartilla y lápiz en mano, controlaban su trabajo. La reforma de la Administración Marítima que están preparando, dejará raquítica la cantidad de funcionarios que preveía el político humorista gallego, para controlar la reforma y producción de los grandes latifundios del sur y de los pequeños minifundios del norte, de la agricultura de aquella época.

Algunas gentes de la mar pensamos que, en los tiempos actuales, tiene que resultar incómodo para la Armada, que sus jefes y oficiales se vean inmersos en conflictos sociales que se generan por disposiciones desacertadas de autoridades civiles. Estas autoridades, desde el centralismo de Madrid, llevan en ocasiones a los pescadores a cercar las comandancias y ayudantías de Marina, como protesta, o a bloquear con sus embarcaciones algunos puertos, como ocurrió en el ya famoso bloqueo de Algeciras. Allí pudimos ver como unidades de la Armada, con tripulaciones formadas por hijos de pescadores que cumplían el servicio militar obligatorio, cargaban contra los indefensos pesqueros, la mayoría viejos barcos con cascos de madera, que defendían su derecho a poder seguir pescando.

Administración Marítima del Estado ¿Quién reformará la reforma?

Por PESCADOR

En aquellos momentos, cuando veíamos la actuación de nuestra Armada, recordábamos a D. Casto Méndez Núñez, por aquello de "...barcos sin honra". También recordaba a mi abuelo, el pescador, superviviente de la guerra de Cuba, que cantaba mientras empataba anzuelos para los palangres, una canción que decía..."Con cañones de madera, mandaron para la guerra al almirante Cervera"... Posiblemente también eran civiles los que mandaron a Cervera y Topete a Cuba, cuando lo del "Maine".

No hace mucho, mandábamos a la guerra, llamada del Golfo, fragatas y corbetas, para defender la Paz. Cuando salían para la misión encomendada, seguía recordando a Méndez Núñez, porque "...Vale más honra sin barcos"... Esa es la misión de la Armada y de sus hombres. Las gentes de la mar, nos sentimos honrados con actuaciones como las de la "Hormiga Atómica", y deshonorados con hechos como los de la bahía de Algeciras.

Sus razones debe tener el Gobierno para que la Armada deje cuanto antes las competencias que ejerce por delegación, pero lo cierto es que el horizonte que se divisa con la reforma de las estructuras marítimas periféricas, nos hace recordar el símil

humorístico de Castelao.

Cuando llegue el próximo enero, no sabemos con cuantos organismos nos vamos a encontrar a la hora de operar nuestros barcos. Si la cosa no cambia, donde Castelao pone seis controladores, en la pesca estaremos sobre los catorce o quince, si no se me queda alguno atrás.

Creemos que en esto del reparto de la tortilla de la Administración de la Marina Civil, se tendrá en cuenta lo que dice la Constitución, y los Estatutos de Autonomía de las Comunidades costeras, con su condición de Históricas, o sin ella.

De momento, si no se suprimen competencias, la posesión y manejo de un barco de pesca, -la marina de transporte tiene otros condicionantes- va a estar sometido a tal cantidad de burócratas, -técnicos o profanos- que va a ser casi imposible su normal actividad, como está ocurriendo en estas fechas, con la flota de arrastre costero, que sus armadores no saben quien manda más en sus barcos, si Madrid o Santiago.

Por todo ello, en estos tiempos modernos, si parodiásemos a Castelao, nos saldría el dibujo de una lanchara "con motor" de un pescador-"mariscador" pescando con un rastro

COLABORACIONES

diseñado con tecnología del proyecto HALIOS, al que se le conoce por el nombre popular de CAN, (rastros para capturar moluscos) pescando sobre las líneas de Base Rectas, frontera entre las competencias del Estado y de las Autonomías. Por su costado de babor, una lancha "Rodman" turbopropulsada, de la Inspección pesquera de la Xunta, y por el de estribor otra lancha de mayor porte, de la Vigilancia Pesquera del Estado, con inspectores nacionales y de la CEE a bordo, que le ordenan detener la máquina, halar las artes, porque van a subir a bordo para inspeccionar sus artes y su pesca, y también su licencia. Si tiene a bordo algo más de pesca que lo permitido o moluscos de tallas antirreglamentarias, o carece de la correspondiente licencia de pesca, para el uso de tan sofisticado instrumento en la pesca de arrastre, le abrirán el correspondiente expediente sancionador. Por su popa, otra moderna embarcación de vigilancia, con el distintivo de "GUARDIA CIVIL DEL MAR", espera órdenes, ¿de quién? para intervenir, en caso de que el pescador proteste por no dejarle trabajar en paz. Mientras, en el horizonte, el guardacostas de la Armada navega patrullando las aguas

de la Zona Económica Exclusiva de Pesca. El pescador no puede entender a los inspectores, porque en ese momento el helicóptero de la Inspección Pesquera de la Xunta, les sobrevuela en su misión de vigilancia de las aguas interiores. Lo que la Guardia civil le dice, es que tienen que sancionarle; por cometer infracción contra su seguridad personal, por estar trabajando sin el chaleco salvavidas puesto.

Para librarse de las actas de los distintos funcionarios, tendrá que empeñar la lancha, para contratar a expertos abogados que conozcan a fondo toda la normativa que están pariendo nuestros administradores, lo que no es muy fácil.

Como la reforma que se pretende hacer es sacar militares para poner funcionarios civiles, y aumentar la burocracia con organismos del Estado superpuestos a los de las Comunidades Autónomas, sin que se observe el menor atisbo de racionalización, por reducción y concentración de competencias, es por lo que muchos coincidimos con el criterio del Comité Ejecutivo de AETINAPE. Para los técnicos pesqueros, la reforma debería contemplar la con-

centración de todas las competencias esparcidas por los distintos ministerios en una Subsecretaría del Mar, que redujese la Organización Periférica del Estado, teniendo en cuenta las competencias que las comunidades Autónomas reclamarán en materia marítima y pesquera en la reforma de sus Estatutos.

Mientras tanto, con las cosas como están en la pesca, vemos como Santiago ordena, Madrid desordena, y la consellería de Pesca de Galicia vuelve a ordenar, que la flota de arrastre de litoral pare cuarenta y ocho horas los fines de semana. Que sea el Dr. López Veiga el que lo ordene, cuando ha sido él, el que como portavoz de los armadores defendió la postura de que, a la flota arrastrera de litoral se le permitiese trabajar en la forma que mejor conviniere a los armadores, veintidós días por mes, para evitar la concentración del pescado en las lonjas en días de poca demanda.

Por sus razonamientos, D. Fernando González Laxe, director general de Pesca en Madrid, en los tiempos de su Ordenación de la flota para el caladero nacional, aceptó la excep-





ción de que la flota de arrastre del litoral parase los sábados y domingos, condición que se hizo obligatoria para las demás flotas que operan en estos caladeros (artículo 12 de la Orden de 30 de Julio de 1.983)

Ahora, el Dr. López Veiga, es apoyado por las cofradías de los puertos que no tienen arrastreros, pero que están tan fuera de la Ley, o más, que los armadores que en parodia entierran al que en otros tiempos fue su defensor, como si se tratase del famoso entierro de la sardina.

El conselleiro, que hace comparaciones con las flotas del Mediterráneo, debería comprobar, como lo hacen allí las cofradías, cuál es la longitud y altura de los artes de cerco

que usan los barcos de las cofradías que le defienden. Tal vez al Dr. López Veiga no le sirvan las medidas que los propios pescadores de cerco consensuaron con D. Fernando, y que dio origen al Real Decreto de 28 de Noviembre de 1.984. Hoy tampoco deben servirles a los cerqueros gallegos las normas del Artículo 13, de dicho Real Decreto. Por eso pescan con artes de las dimensiones que más les convienen.

Por toda esta confusión que estamos viviendo los pescadores, si mi paisano "Joselín" viviese en esta época, seguro que no se atrevería a contar -porque ya no tiene gracia- aquello del pescador perseguido por el guardia municipal, que se mete

en el mar, y desde allí le dice, que aquella es la jurisdicción del Sr. Comandante de Marina, y que allí, cualquier sardina manda más que él. Ahora, el Comandante de Marina tendrá otros cometidos, y en los pescadores y en los peixes, mandarán los de Bruselas, los de Madrid, también algo los de las capitales Autonómicas.

Por todo lo que aquí comentamos, y por muchas cosas más que nos afectan a los pescadores, los supervivientes que puedan salvarse del desastre que va a suponer el tener que navegar entre tantos escollos burocráticos, tendrán que estar muy atentos, hasta que alguien haga una verdadera reforma de la Reforma.

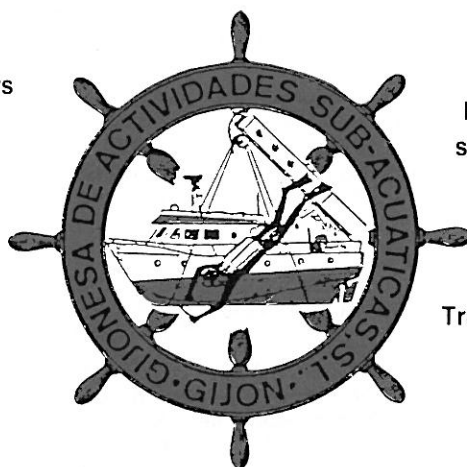
Underwater Surveys and repairs

Hull cleaning

Launch service. crew

Anti - pollution

Salvage

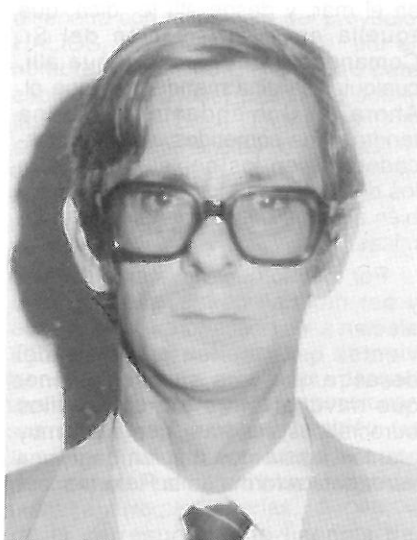


Anticontaminación
Reconocimientos y reparaciones
submarinas - Limpieza de cascos
Corte bajo agua
Soldadura eléctrica
Reportajes submarinos
Salvamentos
Transportes marítimos de persona

GIJONESA DE ACTIVIDADES SUB-ACUATICAS, S. L.

Musel (Port of Gijón)
Phone 532 32 20
G I J O N

Canteli 539 90 73
Rosillo 32 26 80



El acceso de los náutico-pesqueros a las titulaciones universitarias

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

Uno de los anhelos más justos de los titulados náutico-pesqueros ha sido y continúa siendo la consecución de una titulación universitaria para cuya obtención se le reconozcan los esfuerzos ya realizados durante la época de estudios náutico-pesqueros.

Hasta hace pocas fechas esta posibilidad sólo se contemplaba en una serie de órdenes ministeriales, iniciadas por la del Ministerio de Educación y Ciencia de 24 de Junio de 1.975, que daban acceso directo a la Formación Profesional de Segundo Grado, rama marítimo-pesquera, a diversas escuelas universitarias como las de Ingeniería Técnica Naval, Aeronáutica, Industrial, Telecomunicaciones y Escuelas Superiores de la Marina Civil. Esta última posibilidad cortada por una extraña Orden Ministerial del año 1985, que dificulta la salida natural a los titulados náutico-pesqueros.

La Ley 43/1981, de 9 de noviembre, sobre creación de Cuerpos de Personal Docente para los Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo-Pesqueros, aunque nace ya muerta

para el objetivo que se promulgó, al chocar frontalmente con los Reales Decretos de Transferencias, al pasar este personal a depender de las diferentes Comunidades Autónomas, sí contiene una declaración que va a ser fundamental para abrir un nuevo camino para la promoción de los Capitanes de Pesca: La equivalencia del Título de Capitán de Pesca al de Técnico Superior Diplomado.

Esta equivalencia, nunca reconocida por el Ministerio de Educación y Ciencia a efectos académicos, si ha permitido que por la Secretaría General de Pesca Marítima se lograra el reconocimiento por la Función Pública, con tres manifestaciones claras:

1ª.- Su inclusión como mérito equivalente a diplomado o Ingeniero Técnico.

2ª.- Su reconocimiento como título específico, junto al de diplomado de la Marina Mercante, a la oposición de la Secretaría General de Pesca Marítima a un cuerpo de la Administración de nivel B, el de Inspectores de pesca.

3ª.- Consecuentemente, la posibilidad de acceso a cualquier cuerpo de nivel B de la Administración del Estado, que no requiera título específico.

Creemos que en este momento se puede lograr bastante más y no sólo por los efectos de la Ley del 81, sino por la quiebra del "academicis-

mo" del Ministerio de Educación, quien, con un criterio mucho más realista parece tender a dar similar valor a las prácticas profesionales que a los períodos de estudio, quizás por necesidad de asumir posturas más al uso en la Comunidad Económica Europea.

Por todo ello puede ser que no esté lejos que el título de Capitán de Pesca sea académicamente reconocido en cuanto supone su obtención una duración superior a los tres años después de haber superado una enseñanza secundaria, ya que después de superar la Formación Profesional de 2º Grado se requiere un curso académico adicional y la realización de 600 días efectivos de prácticas de mar, lo que equivaldría a una duración de "días académicos" de más de cuatro años. Todo ello podría significar, por ejemplo, que fuera reconocido para cursar el segundo ciclo de carrera de Licenciado de Ciencias del Mar, y, por qué no, de la Marina Civil.

Y lo que es bueno para el título superior de la carrera también lo debe ser para los inferiores, por lo que, lógicamente, se tendrían que ensanchar las posibilidades de acceso directo a los primeros niveles universitarios, de todos los náutico-pesqueros que hubieran superado la Formación Profesional de Segundo Grado de puente y máquinas.



La radio, canal sin esclusas

Una vía directa de comunicación por la que debe circular la verdad

Por D. ISMAEL GONZALEZ PELLICER
Periodista y Director del Programa de Radio Exterior
de España "ESPAÑOLES EN LA MAR"

Cada vez que tengo la oportunidad de asomarme a esta ventana de AETINAPE, plataforma que recoge diversidad de opiniones sobre la realidad del sector marítimo-pesquero (presente y futuro), me entran dudas de por qué derrotero me inclino. Y la opción, con los tristes acontecimientos acaecidos las últimas semanas en aguas del Gran Sol y en la costa coruñesa (los dramas del "Frank-C", "Os Tonechos" y "La Xana"), sería fácil, cómoda. Pero no queremos ir por ahí. Aunque a cualquiera pone los pelos de punta la fría y negra estadística sacada a la luz al hilo de los aciagos acontecimientos que han llevado el luto y la desesperanza a la gran familia marinera y pescadora: en lo que va de año, incorporando las víctimas de los tres naufragios citados, los accidentes ocurridos en el mar han costado la vida a 67 marineros gallegos, 15 muertos y 52 desaparecidos. ¡Ahí es nada! Los barcos, 14 hundimientos, es lo de menos si los comparamos con la vida de un sólo hombre, sea marino o no. Los temporales, en muchas ocasiones, son los desencadenantes directos de tanta tragedia. Pero, ¿sólo los temporales? También es frecuente

cargar en la cuenta de quienes ya no pueden hablar el consabido "error humano". Sin embargo y me gustaría que alguien nos dijera que estamos equivocados, muchos barcos que integran las distintas flotas españolas, y no sólo la gallega, en un elevado porcentaje, tendrían que permanecer amarrados a puerto, o definitivamente destinados al desguace.

Punto y aparte

¿Y qué decir de los frecuentes apresamientos de pesqueros españo-

les? Sólo se conocen los más espectaculares —Namibia, Argentina, Marruecos (y si hay ametrallamientos, más espectacularidad). Pero has más. Aquellos —caso reciente el «Monteferro»— en que los armadores, por las razones que sean, pagan y en paz. Al programa radiofónico «Españoles en la Mar» y en torno a este tema de los apresamientos, llegan otras voces y otras comunicaciones —telefónicas y escritas— que en su mayoría vienen a desmentir versiones sobre situaciones de barcos que son objeto de persecución o de apre-



samiento por ésta o aquella Marina. Podríamos tomar numerosos ejemplos. Pero nos vamos a quedar con el más reciente testimonio llegado a la redacción del citado programa de Radio Exterior de España. Por expreso deseo del comunicante, omitimos su nombre. "Por el cargo que ostento en el barco -dice- escucho tu programa todos los días. Y quisiera que los marinos de pesca fueran más sinceros y dijeran la verdad de nuestra situación. Porque, cuando en Namibia apresan los barcos, es que están donde no debe estar; y en Argentina, igual. Y si quieres -añade este comunicante- te lo puedo demostrar con documentos gráficos. Y si los apresan fuera, es que escaparon. Porque algunos capitanes son muy cojonudos (sic), y no les importa arriesgar la vida de 25 ó 30 tripulantes, con tal de

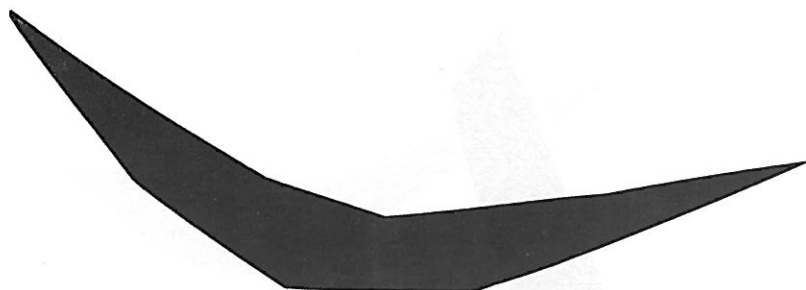
salvar los millones y después mentir y hacer que mientan todos los demás.."

Y no sólo es este comunicante, sino otros muchos quienes dicen éstas y otras cosas duras. Pero, sigamos con el testimonio: "Bueno, para decirte todo lo que pasa aquí, en este nuestro calvario, necesitaría un libro entero". Y concluye: "Mira, la Administración nos tiene tan abandonados que aquí andamos (es fácil adivinar la zona de pesca) entre 200 ó 300 barcos, más o menos, y cada uno tiene una cotización diferente a la Seguridad Social. Otros llevan aquí toda la vida, como yo que son 26 años ya, y después te quedas al Gran Sol y en casa de accidente te enteras que tu cotización es por Bajura. Y coges el retiro, igual. Así que, sólo se ocupan de nosotros cuando

dejamos de pagar a Hacienda, y muchas cosas más".

Hasta aquí, parte del relato de este marinero. Sólo un botón del amplio muestrario epistolar que con frecuencia llega a la redacción del programa "Españoles en la Mar". Y eso que, entre los pescadores, entre los marinos, hay recelo y hasta temor de llamar a las cosas por su nombre. Te cuentan cosas y situaciones que te ponen los pelos de punta. Pero hay miedo. Miedo a la posible represalia, simplemente. Sin embargo, para que no suceda lo que sucede. Para evitar lo evitable, todos debemos arrimar el hombro. Especialmente los marinos, haciendo público, denunciado, lo que nunca se debe callar. En ello os va la vida. Y para ayudaros, como siempre, está la Radio. La palabra es vuestra.





«Acuerdos de segunda generación», arriesgada fórmula para acceder a las aguas del hemisferio sur

El presupuesto de la Comunidad para la firma de acuerdos pesqueros ascendió el último año a 22.000 millones de pesetas.

Por D. ALBERTO ECHALUCE OROZCO
Director de la Revista Europa Azul.

La Comisión de la CE piensa imprimir un nuevo tipo de acuerdos denominados de segunda generación que piensan hacerse efectivos con países del hemisferio sur, como es el caso de los que se están impulsando con América Latina. Estos acuerdos tienen como principal característica el promover las ayudas a la constitución de empresas mixtas entre armadores de países terceros y socios comunitarios.

No obstante, la dificultad de encontrar armadores con la suficiente capacitación profesional, en el país tercero, y garantías de crear sociedades con empresarios comunitarios ha hecho crear un clima de escepticismo hacia esta figura. Los países del hemisferio sur cada vez más quieren desarrollar sus flotas y no están dispuestos a admitir compensaciones financieras.

La CE tampoco quiere seguir con la fórmula de los acuerdos de reciprocidad como el que se mantiene con los países del norte, por lo que se vienen promoviendo nuevas fórmulas que garanticen la producción

pesquera comunitaria, sin necesidad que la CE siga corriendo con el fuerte gasto por el acceso de su flota a países terceros. Cada vez es más constatable que se exigen nuevas formas de cooperación con los países terceros que se dan cuenta de la riqueza de los recursos, pero también se exige un apoyo al armador en la elaboración de proyectos que tengan su viabilidad, de cara a su instalación en aguas de terceros países.

Estos acuerdos no solo van a pretender conceder ayudas a los empresarios para incentivarlos a constituir sociedades mixtas con sus homónimos comunitarios sino también para «aumentar la corresponsabilidad por el aprovechamiento de los recursos de un país tercero, una vez que las autoridades nacionales están solicitando mayores derechos cautelares por dejar el acceso a flotas extranjeras», mantiene la Comisión.



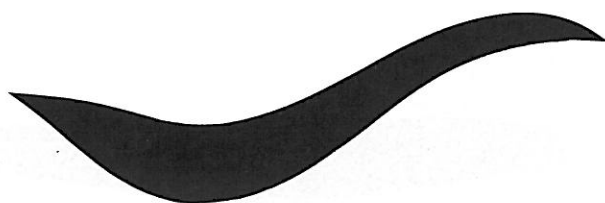
Nuevas condiciones de los países ribereños.

La Comisión aprobó el pasado 29 de Octubre de 1990 un nuevo paquete de negociaciones con Argentina, Chile, Colombia, Perú, México y Uruguay al objeto de garantizar la presencia de nuestra flota en caladeros lejanos. No obstante entre las directrices que se vienen imponiendo está la necesidad de recapitular sobre los pagos de las contrapartidas financieras y comerciales que se están ejerciendo con los países africanos. Las negociaciones con terceros países ofrecen cada vez nuevas dificultades. Las condiciones para renovar los acuerdos de pesca son cada vez más caras (en este momento la CE dispone de 172,61 millones de ecus para compensar financieramente dichos acuerdos) y cada año los cupos son menores. De ahí que por el descenso paulatino de las posibilidades de captura, lo que hace necesario ampliar y renovar acuerdos pesqueros, y, por otra parte, ante la revisión de la política pesquera comunitaria en el tramo temporal desde el 1992 al 2002 se estén introduciendo nuevas fórmulas para que la producción no siga cayendo. Las dos causas de este descenso cifrado en 10.000 toneladas de pescado en 1990 con relación a 1989 son el

excesivo esfuerzo pesquero en determinados caladeros, con un apreciable descenso de los stocks y de las cuotas que recomiendan los científicos y, en segundo lugar, por la dificultad creciente de mantener operativa una flota en la que el acceso está contando con nuevas condiciones impuestas por los países ribereños.

Los tipos de acuerdos existentes en la CE son, en primer término, de reciprocidad como los firmados con Noruega, Suecia e islas Feroe. Asimismo se dan acuerdos basados en el acceso a los recursos a cambio del acceso a los mercados como el que se firmó con Canadá. También se han firmado acuerdos basados en el acceso a los excedentes como el negociado con USA. El acuerdo más común es el establecido a base de compensaciones financieras con Angola, Cabo Verde, Comores, Costa Marfil, Dominica, Guinea Conakry, Gambia, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Mauricio, Madagascar, Mauritania, Mozambique, Seychelles, Senegal, Sierra Leona, Tanzania, Mozambique y Gabón. Por lo que respecta a los acuerdos basados en el acceso a mercado con compensaciones financieras están los de Groenlandia y Marruecos que expira en 1992.





La crisis en el sector pesquero (Un punto de vista)

Por D. MANUEL PAZOS FIGUEROA

Capitán de Pesca,

Profesor de Artes y Aparejos, y de Tecnología

Pesquera del Instituto Marítimo-Pesquero del Estrecho. Cádiz.

El sector pesquero siempre ha tenido unas épocas buenas y otras que no lo fueron tanto y en cada momento las soluciones se veían muy difíciles y hasta imposibles. Sin embargo, anteriormente las crisis se debieron a razones coyunturales. La crisis actual tiene unas razones más profundas de tipo estructural, que se superponen con otras de tipo coyuntural, es decir, en este momento se está juntando el hambre con las ganas de comer. Y esto es lo grave. En la actualidad esta crisis tiene síntomas de ser casi definitiva en los buques que dependen de caladeros ajenos por las razones siguientes:

De tipo estructural:

- 1) Cambio en la forma de acceso a los caladeros.
- 2) Liberación incontrolada del mercado.
- 3) Elevación del nivel social y económico de nuestro país.

Las razones de tipo coyuntural son de todos conocidas y similares a las que han padecido en otras épocas.

De acuerdo con las razones expuestas, la falta de caladeros y la cada vez más difícil negociación junto con los intereses económicos de la propia CEE, hacen que la flota que depende de caladeros ajenos, a corto plazo tiende a desaparecer puesto que el panorama actual entre apresamiento, suspensiones de pagos y amarre forzoso de muchos empieza a hacer que parte de esa flota esté en este momento inoperativa. A estos efectos sería muy interesante determinar qué porcentaje de nuestra flota se encuentra efectivamente en activo en este momento.

La única flota que puede tener

cierto futuro es la que depende de caladeros propios (españoles o comunitarios), siempre y cuando se regule de una forma racional, en base a consideraciones exclusivamente técnicas y nunca políticas.

¿Qué soluciones se podrían adoptar frente a los problemas expuestos?. Evidentemente, las alternativas deberían emanar de las propuestas y consideraciones de todas las partes implicadas, es decir, asociaciones profesionales, sindicatos, asociaciones de empresarios y administraciones públicas.

Entiendo que existen fórmulas para evitar la desaparición de la flota.





Siempre, por supuesto, que el gobierno de la nación tenga la voluntad política de tomar decisiones necesarias para hacerlo. En este caso, considero que habría que dar un giro a la política pesquera actual en los siguientes capítulos:

A).- ACCESO A CALADEROS

1) Negociación de convenios con terceros países en base a criterios técnicos y no políticos, con más participación de profesionales y empresas.

2) Apoyar a la iniciativa privada en la consecución de acuerdos de pesca. Es mejor subvencionar convenios y no desguaces.

B).- LIBERTAD DE MERCADOS

Libertad de mercado sí, pero defendiendo la competencia libre y honesta, al igual que en todos los demás sectores económicos de la comunidad, tales como automóvil, electrónico, etc., evitando situaciones de dumping y de competencia con países no homologables políticamente, económicamente o socialmente con los nuestros.

Si el gobierno no tiene la voluntad política o la capacidad necesaria para defender los intereses del sector, que al parecer es lo que está sucediendo,

entonces deberán arbitrarse las medidas necesarias para paliar los efectos negativos que se están causando a los trabajadores del mar.

Y estas medidas parece que se están tomando con lo que respecta a las empresas, pero en contra de los trabajadores. Basta con fijarse en todo tipo de ayudas tanto para el desguace, exportación o para la creación de empresas mixtas. Estas medidas si nos fijamos, a lo que nos lleva es a la desaparición de la flota, que es una reconversión encubierta.

A la vista de este panorama, los profesionales nos preguntamos, ¿qué es lo que va a pasar con nosotros?, porque da la impresión de que somos los que vamos a pagar los platos rotos de todo este tinglado, en la actualidad ya existen grandes bolsas de parados entre profesionales titulados y no titulados.

En otros sectores económicos de este país ha habido una reconversión (construcción naval, siderurgia, agricultura, etc.) y lo primero que se pensó fue en los trabajadores, hubo una gran conflictividad laboral, pero se hicieron planes de creación de puestos de trabajos en otras industrias, jubilaciones anticipadas, incluso incapacidades laborales que no exis-

tían, de alguna forma se palió el efecto negativo de los trabajadores.

Pero en este sector, no sólo no se ha tomado ninguna medida, sino que parece que no se va a tomar. Los sindicatos, que tanto protagonismo tuvieron en otras reconversiones, en esta ni se les ve, y las asociaciones (AETINAPE) padecen lo que yo llamo el mal del mar, es decir poca unión entre los profesionales, lo que es tremendamente negativo. Creo que estamos en un momento importante en el que nos estamos jugando nuestro futuro, y ahora es cuando más se necesita la unión y participación del profesional del mar a través de sus órganos de representación, en estos momentos que existe un proceso de reformas en el sector marítimo y en las enseñanzas es vital nuestra participación.

La reformas administrativas marítimas suponen la creación de un montón de puestos de trabajo que en justicia nos corresponden, pero en este proceso se están llevando el gato al agua los de siempre.

Por lo que respecta a la reforma de las enseñanzas, el proyecto que conocemos se está quedando anticuado por todo lo expuesto anteriormente, y hoy día una reforma debe abarcar otros campos marítimos y pesqueros; profesionales preparados para acceder a puestos de la administración marítimo-pesquera y otros campos de la industria que sí tienen gran futuro como la comercialización, distribución, transformación de productos, maquinaria auxiliar, frío industrial, etc.

Pero estos, como otros importantes asuntos de la profesión son responsabilidad de todos los Náuticos-Pesqueros, quienes nos ocupamos más de hacer juicios de valor sobre nuestros representantes, que de comprometernos en áreas de responsabilidad con nuestra profesión.

En la última década hemos sufrido una clara regresión que ha supuesto una pérdida de un 50% de los puestos de trabajo, motivada por la mala política de la Administración Marítima y la falta de verdaderos navieros dispuestos a arriesgar por el futuro, sino que su fin era lucrativo, y lo único que buscaban era los créditos oficiales que a veces eran superiores al valor del barco o una aportación simbólica.

Todo lo anterior se materializó en la falta de pagos, con lo que los barcos cayeron en manos del B.C.I. a partir de 1.985, incrementándose de tal manera que, la Administración por un lado y de acuerdo con los Agentes sociales, se decidió crear la Naviera S.G.B., (cuyo titular el B.C.I.), con la finalidad de llenar el vacío de la Administración con la exportación y venta de todas las unidades.

Estamos a tan solo dos meses y medio de la liberación de los tráficos internacionales, y todavía no tenemos un proyecto en el cual podamos tener una visión clara de cual va a ser nuestro futuro.

Para finales de Octubre se ha comprometido la Administración Marítima a entregar un proyecto que será discutido en una mesa de negociaciones compuesta por las partes sociales, empresarial y Administración.

No cabe duda que antes de su presentación, la Administración sin hacer público su contenido, se ha dedicado a anunciar a "bombo y platillo" por toda la geografía el tan esperado proyecto, recabando sensatez y apoyo a las partes sociales y patronal, lanzando guiños a unos y otros, queriendo granjearse su confianza con señuelos como: liquidar deudas pendientes de algunos, presentación del Plan de Seguridad y Salvamento Marítimo, Reforma de la Administración Marítima y Puertos, etc.

Pasado y presente de la Marina Mercante

Por D. JOSÉ ANTÓN DE LERA
Patrón Mayor de Cabotaje

La propuesta concreta de la Administración Marítima, se comienza con un planteamiento clásico en los países de nuestro entorno, se trata de que las partes sociales le pongamos algunas comas a un proyecto ya elaborado que acentúa una política de pérdida de puestos de trabajo, por no decir del desmantelamiento de la flota. Por otro lado, se persiste en la culpabilización de la marina mercante, y como única alternativa se propone un registro bis, el cual llevará consigo la reducción en IRPF (o su desaparición), reducción en las cuotas de S.S., rebaja en costes fiscales o armadores, etc.

Si estas son las ideas básicas del contorno con las que pudiéramos empezar a negociar, quisiera que quedaran claros para todos algunos criterios:

- Que se mantenga la obligatoriedad de que las tripulaciones sean españolas en su totalidad.

- Mantenimiento de los coeficientes reductores y protección de la S.S., al igual que el resto de los españoles.

- Legislación Laboral Española y mantenimiento de los derechos sindicales.

En resumen, el próximo mes veremos las cosas con más claridad, espero la comprensión de la Administración española, (que para eso somos sus administrados), de no liquidar la marina mercante y aceptar un tercermundismo gravísimo (de lo cual sería responsable), que no sería bueno ni para España ni para el resto de los países progresistas.





Buen pueblo de pesca, si tuviera río

Por D. MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero

Mi maestro utilizaba esta frase para definir lo que, pareciendo casi perfecto, carecía de algo fundamental para alcanzar esa meta. Similar por tanto a la pesca española, pues para los políticos nos encontramos en el momento óptimo, para los empresarios tenemos las mejores tripulaciones del mundo, los gastrónomos nos dicen que el pescado y el marisco español son los mejores y los más sabrosos, para Radio Maruja -léase Onda Pesquera- hemos sido los descubridores de todos los caladeros, etc.

Y sin embargo, la realidad dista mucho de ofrecer ese panorama idílico, nos estamos llevando tortas hasta en el carnet de identidad, la situación parece ser irreversible, y puede que estemos asistiendo al definitivo desmoronamiento de nuestra pretendida hegemonía pesquera europea.

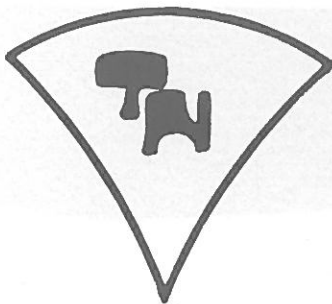
Porque no lo olvidemos, en los últimos quince años han ocurrido dos cosas que muy a nuestro pesar, nos han marcado profundamente: una la

creación de las ZEES que nos dejó sin mares libres; la segunda, nuestra entrada en la CEE con lo que ello suponía de aceptación de la política pesquera comunitaria, y esa Comunidad, después de pelear para intentar mantener el anterior Statu Quo, una vez vista perdida la partida aceptó la nueva situación y comprendió que, como el mar ya tiene dueño, resulta más barato comprar el pescado al propietario, que arrendarle la finca,

con unos alquileres cada vez más gravosos.

Nosotros no, nosotros siguiendo esa línea de querer ser más papistas que el Papa, sin tener río hemos querido seguir teniendo multitud de pescadores. A pesar de lo que diga el Sr. Ferreiro, introductor en España de los culebrones pesqueros, el haber descubierto los caladeros (muy discutible) no nos da derecho a entrar en la





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



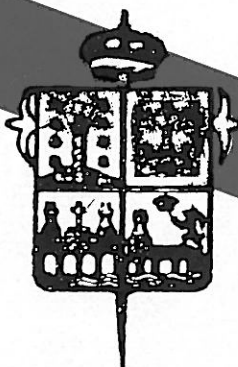
Electromecánicas

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)**



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)**

COLABORACIONES

finca ajena, y así nos estamos encontrando con una gran masa laboral que ve su continuidad en el trabajo pendiente de un hilo, y reconozcámoslo, no por culpa de terceros, sino por la de nuestros propios gobernantes, los cuales se han mostrado incapaces de ofertar empleos alternativos a todos esos pescadores sin zonas de pesca donde faenar sin sobresaltos. Sólo de esa forma -con otra posibilidad de empleo- podríamos saber si de veras se trata de pescadores de vocación -las mejores tripulaciones del mundo- o por obligación -el "más cornadas da el hambre" que dijo El Gallo.

Poco más puede decirse cuando por parte de la administración autonómica se reconoce el carácter del sector refugio a la pesca (caso del Gobierno gallego) con lo que nos ponemos al mismo nivel que Benin, el Congo o Zaire por citar algunos ejemplos. Demos a nuestros hombres de la mar las mismas oportunidades que tienen franceses, ingleses, alemanes, daneses u holandeses de encontrar otro tipo de trabajo, y veremos cual es la dimensión real de

nuestra flota de pesca, una vez que la apología de la miseria carece de sentido.

Esperemos que el buen Dios, en su próxima reestructuración del universo, si no nos cambia las innatas cualidades marineras (?) nos proporcione al menos "suficiente río" para que no tengamos que sufrir la incompreensión y la envidia de los demás. Porque esa es otra, somos los injustamente perseguidos, los indefensos sufridores de la perfidia y de los malos modos de los demás. Es curioso ver como repetimos igual que niños los argumentos para terminar creyendonos los poseedores de la verdad, ese "al barco lo apresaron fuera de aguas jurisdiccionales" hace sonreír porque ingenuamente -¿o no?- obvia referirse a donde se encontraba el barco cuando le dieron el alto y se inició la persecución, esos barcos que de vivero se convierten en pesqueros de la noche a la mañana, ese liderazgo indiscutible entre los transgresores de las normas de pesca, todo eso no es cierto, se trata solamente de puras coincidencias o de una alevosa invención.

El Catecismo del Padre Ripalda decía que una de las bases de la confesión era realizar un buen examen de conciencia, unido al dolor de corazón y del firme propósito de la enmienda. Creo que andamos muy faltos de cualquiera de esas tres cosas, que serían muy necesarias para ese análisis en frío que de la pesca española deberíamos hacer TODOS, administración, empresarios, sindicatos, organizaciones profesionales, especialistas, TODOS REPITO, a fin de conocer verdaderamente donde flaquea nuestra industria y establecer toda una serie de medidas correctoras a corto, medio y largo plazo, en una palabra, planificar armónicamente nuestro presente, y por tanto también nuestro futuro.

Pero parece ser que la planificación, en un sector como el nuestro que al igual que la caza está tan marcado por el individualismo (con ese pariente tan próximo que se llama el furtivismo), no es una de nuestras virtudes, y que estamos condenados a ser eso: "Un buen pueblo de pesca -dicen que el mejor del mundo- pero sin río".





¿Seguri... qué?

Por D. ELOY MONTERO RODRIGUEZ
Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones
de Personal Docente de los Institutos
Politécnicos Marítimo-Pesqueros.

Una vez más, nos toca traer a colación un tema que tanto ha sido llevado y traído por todos aquellos que de un modo u otro tenemos relación con el mar. Me refiero a la "Seguridad". Concepto éste, con el que, más a otros que a unos pocos, hace que se nos llene la boca, al tiempo que ponemos cara de estar mentando algo "raro".

¡Y tan raro! Tanto como que hasta hace cuatro días, era algo que ni tan siquiera sonaba a los oídos de muchísimos de los que formamos parte de la familia marítima.

Afortunadamente alguien -Dirección General de la Marina Mercante- se ha preocupado -es su obligación- de organizarlo, -lo que es de agradecer a pesar de todo-, también era obligación de los anteriores y no lo han hecho- con gran cantidad de medios económicos y materiales, además de disposiciones y normativas, por todo ello creo, repito que se merece las gracias, por tanto....¡Gracias!.

Sin embargo estos medios siguen siendo insuficientes, y lo que es más importante, sólo con ellos, la seguridad seguirá estando bajo mínimos,

en tanto en cuanto todo el sector -Administración, Armadores y Marineros- no se conciencien del problema en toda su realidad, dado que la solución no es cosa tan solo de uno, sino de todos.

¿Qué se está haciendo actualmente? Veamos.

La Administración aprueba resoluciones y normativa -fantástico- que luego no lleva a cabo por causas diversas; compra, contrata, o construye medios de seguridad, salvamento y control, fomenta cursos de seguridad, pero pone en manos de los asistentes a los mismos, equipos que luego son inexistentes a bordo....

En las escuelas, los cursos que se dan, generalmente no son homologados, aún cuando son centros legalmente autorizados para su impartición, como enseñanzas que son; sin embargo se homologa los impartidos por otros...

Los armadores cuando oyen la palabra dicen que lo suyo es que el barco salga, pesque y regrese con la mayor cantidad de producto posible. Que la jornada es larga; que se produce stress de fatiga; Que¡Para eso cobran! Aún cuando los barcos no estén como realmente debieran y cumplieran lo que no cumplen. ¿Y los marinos?. Los marinos piensan que ya se les exige bastante y que no es necesario más.

Como podemos ver, con este panorama, mucho nos queda por hacer.

Mientras la Administración -Dirección General de la Marina Mercante- a la cual hay que reconocer los mé-

tos y esfuerzos que está dedicando a este tema, no se obligue y obligue claramente, -es ella y sólo ella quien dispone del Boletín Oficial del Estado- a todo y repito **a todo** el sector a mejorar en este tema; haciendo cumplir sus disposiciones, efectuando inspecciones sin previo aviso y tomando con el que no cumple las medidas administrativas a que haya lugar; haciendo que los cursos de seguridad -debidamente enfocados-, sean no ya accesibles, sino incluso obligatorios para el personal de flota, aprovechando paradas biológicas, etc., seguiremos oyendo, cuando de este tema hablemos; ¿Seguri...qué?.

Entre tanto... Radiobalizas que al estar trincadas, no se disparan, balsas con sacos o cajas encima, cuando no trincadas con cabos, luces de cubierta encendidas a las entradas a puerto, máquinas en estado tal que nadie se explica ni como andan, repuestos inexistentes, personal con titulación inferior a la exigida por la normativa, cachondeos en los despachos, etc.

Todo ello trae consigo... muertos y más muertos. Esperamos que a corto plazo se entienda la palabra tal como la hay que entender: SEGURIDAD, con mayúsculas y no sólo en la mar y tras un accidente, sino en puerto, con los barcos parados o en casa disfrutando las merecidas vacaciones.

Si este momento llega -¡Que sea cuanto antes!- ya no sucederá lo anteriormente apuntado y por tanto la palabreja no resultará "rara" o al menos no tan rara. Amén.

O PEIXE, O MARISCO, *aínda* RIQUEZA DE GALICIA

*O*s nosos peixes e mariscos, aínda, son unha boa riqueza. Pero, si consumimo-los exemplares inmaturos, nos mesmos, estamos a impedi-la súa reprodución e colaboramos, moi directamente, na esquilma dos bancos, na alarmante diminución da produción, da calidade e, por enriba, somos cómplices do furtivismo.

Para manter esta riqueza natural de Galicia e non causa-la ruína dos nosos mares, das nosas costas; da nosa economía, temo-la obriga de respecta-la vida, os ciclos biolóxicos das nosas especies. Non podemos comete-lo erro de come-las súas crías. Ademais, os peixes e os mariscos que dan a talla, teñen mais sustancia e aproveitan mellor. Debemos consumir, soamente, exemplares que cumbran coas medidas esixidas pola natureza, o senso común e pola lei.



TOMEMO-LAS MEDIDAS A TEMPO



CONSELLERÍA DE PESCA
MARISQUEO E ACUICULTURA

TAMAÑOS MÍNIMOS ESIXIBLES

PEIXES: Merluza, Pescada, Pescadilla (27 cm.) • Rapante, Meiga, Gallos (25 cm.) • Rape, Peixe sapo, Xuliana (30 cm.) • Sardina, Xoubo • Solla (20 cm.) • Acedia e Lenguadós (24 cm.) • Lirpias (15 cm.). **MOLUSCOS:** Ameixa fina (40 mm.) • Ameixa babosa (38 mm.) • Arca (40 mm.) • Arola (50 mm.). **MOLUSCOS CEFALOPODOS:** Cabezón (750 gr.) • Polbo (750 gr.) • Choco (8 cm. de manto) • Choquiño (8 cm.). **CRUSTÁCEOS:** Cangrexo Real (10 cm.) • Centola (12 cm.) • Nécora (4,5 cm.) • Percebe (4 cm.) • Langosta (25 cm.) • Cigala (7 cm.) • Camarón (3 cm.) • Santiaguíño (9 cm.) • Boi (8 cm.) • Cangrexo (3,5 cm.) • Conguito (3,5 cm.) • Xaiba (3,5 cm.)

AETINAPE, lleva mucho tiempo trabajando para lograr la reforma de las Enseñanzas NAUTICO-PESQUERAS, así como su integración en el Ministerio de Educación y Ciencia (MEC).

Cerca se está de lograrlo, y es deber de todos los afiliados -y no afiliados- de AETINAPE, el conseguirlo concienciándose de las necesidades de esta reforma.

En la última Feria Mundial de Pesca celebrada en Vigo, se pudo comprobar la plena irrupción de la informática en la pesca (Sistemas de Navegación, Control de Maquinaria, etc., etc.).

No hace falta decir que una asignatura necesaria a introducir en esta reforma es la informática. Y que decir de la electrónica, para los alumnos de máquinas (Mecánicos Navales Mayores) ya tiene que ser una asignatura fundamental al nivel de máquinas o motores. No nos podemos olvidar que hoy en día, el inglés es el idioma oficial en todo tipo de catálogos y libros de instrucción de cualquier tipo de aparato o maquinaria, por lo tanto a los Capitanes de Pesca, Patrones de Altura y Mecánicos Navales Mayores les es fundamental el dominar dicho idioma.

Creo que estamos en la necesidad, los que ya hicimos estos cursos, de solicitar que se impartan cursillos de estas tres materias, para así no vernos descolgados de este avance tecnológico.

Sé que habrá gente que no esté de acuerdo, pero creo que es muy necesario e imprescindible la reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras, y la creación de estos cursillos. Hay que pensar que nos es necesaria esta preparación, no sólo para la mar, sino también a la hora de acce-

Reforma de enseñanzas y cursillos, ya

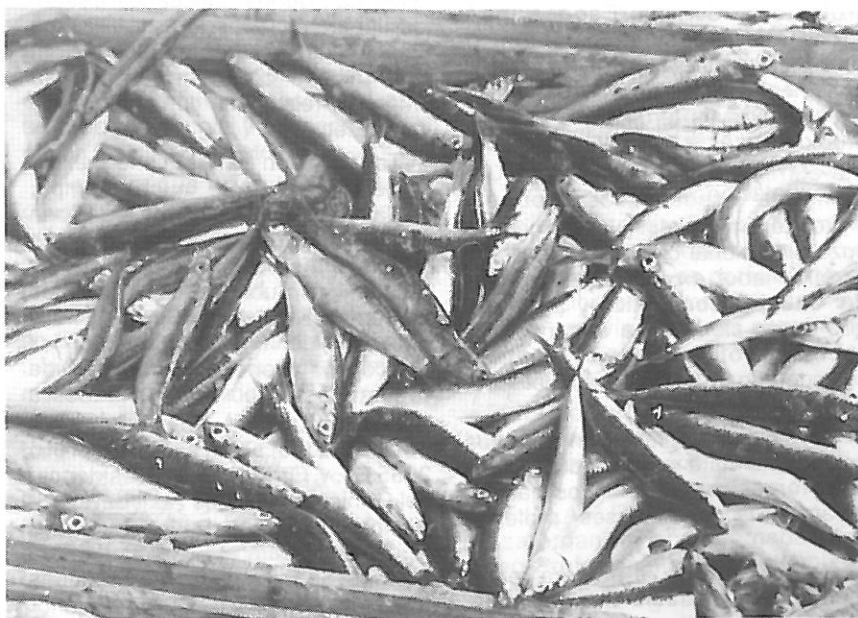
Por NILO CAMPO SANTOS
Mecánico Naval Mayor

der a un puesto de trabajo en tierra.

Es difícil, muy difícil, pero se está logrando el que la reforma de las enseñanzas sea un hecho. Los nuevos titulados vendrán con mejor preparación, pero los antiguos debemos exigir el poder llenar ese espacio que nos quedó vacío, exigiendo la implantación de estos cursillos, o incluso un curso completo como prolongación a los estudios antiguos. Pienso que se necesita más conocimiento de estas asignaturas, que mencionaba ante-

riormente aparte de mejorar los cursillos que se están efectuando de CONTRAINCENDIOS Y SEGURIDAD EN LA MAR.

Somos nosotros, el Colectivo Náutico-Pesquero los que estamos en la obligación de defender nuestros derechos profesionales y humanos. Para lograrlo necesitamos más apoyo por parte de todos hacia AETINAPE, pues si todos estamos embarcados en la misma nave más fácil nos será llevar ésta al destino deseado.





ANTECEDENTES

Los antecedentes que documentalmente se conocen sobre el Buceo profesional Civil en España, son abundantísimos; sin embargo, poco se conoce sobre su organización o reglamentación, a no ser los contratos o convenios temporales que los propios buzos hacían ya antes del siglo XIV con el Rey o con la Casa de la Contratación.

Lo cierto en definitiva es, que, el buzo profesional civil pese a su polifacética labor en todos los campos del trabajo subacuático y al riesgo que desde siempre ha entrañado su ancestral oficio, no estuvo nunca considerado en el medio y nivel laboral que se merecía.

No se contemplaba en aquellos tiempos, la clara necesidad de agrupar y organizar a los buzos para la defensa de sus intereses profesionales.

Parece ser que la primera reglamentación en plan un tanto autónomi-

Situación actual del buceo profesional civil en España desde el punto de vista laboral

Por D. JUAN IVARS PERELLÓ

Instructor de Buceo Profesional y miembro de la Asociación Española de Actividades Subacuáticas profesionales.

co para buzos civiles, se debe a Juan Mancisidor, buzo guipuzcoano que en 1921 creó la "Asociación de Buzos del Cantábrico".

Esta Asociación no tuvo la suficiente capacidad para consolidar aquella necesaria organización a nivel nacional capaz de solucionar a los buzos los importantes problemas planteados tales como: Formación, Titulación, Equiparación Profesional, necesidad de los adecuados Estatutos Laborales, cobertura de Riesgos Específicos, Accidentes, Jubilación, régimen de contratación con la empresa, relaciones con la Administración, etc.

Tal situación se mantiene inexplicablemente durante mucho tiempo, hasta finalizar la década de los 60, en que el auge experimentado en nuestro país por el Ejercicio de las Actividades Subacuáticas utilizando modernas Técnicas y Equipos, hace necesario definir concretamente los conceptos generales que han de regular este tipo de actividades a nivel Nacional. A tenor de estas necesidades se crea el Decreto 2055/69 y Orden de la Presidencia del Gobierno de 25 de Abril de 1.973, por la que se aprueba y desarrolla el Reglamento para el Ejercicio de Actividades Subacuáticas en las Aguas Marítimas e Interiores.

Con toda la Legislación mencionada, con un aceptable número de prestigiosas Empresas Nacionales dedicadas al Buceo, un número de Buceadores Profesionales superior a 4.000 y una Tecnología Avanzada que abre amplios horizontes de trabajo, todavía no se ha resuelto la problemática del Buceo Profesional.

De todo ello se desprende, la imperiosa necesidad constantemente resaltada de que se promulgue una Ordenanza Laboral que recoja lo aceptable de la Reglamentación existente, con el objetivo de estructurar unas inviolables Normas de Seguridad e Higiene, así como integrar plenamente al Colectivo del Buceo Profesional en el ámbito laboral y en el régimen especial de la Seguridad Social del Mar.

En múltiples circunstancias se ha definido con gran claridad esta precaria situación laboral del Buceo Profesional, a la que hay que agregar la no menos grave situación de falta de Cámaras de Descompresión, elemento imprescindible para salvar la vida de un buceador afectado de enfermedad descompresiva (ataque de presión).

A este respecto hay que resaltar la gran inquietud expuesta por todos los Buceadores Profesionales en poder conseguir que, Cámaras de

Descompresión y el correspondiente tratamiento médico del ataque de presión, sean cubiertos por la Seguridad Social del Mar.

En relación con este problema que afectaría a su vez a los médicos especialistas en Medicina del Buceo, conviene significar por si puede servir de referencia, el que por los años 1.973-1.976, se produjeron intentos de negociación entre la entonces Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina, en cuanto a que este último Organismo pudiera instalar el número adecuado de Cámaras en emplazamientos estratégicos del litoral español.

SITUACIÓN ACTUAL

A tenor de las necesidades expuestas y de la escasa gestión en principio para paliarlas por parte de la Administración, un reducido número de profesionales del buceo pensó en que la única forma efectiva de que se diera al Buceo Profesional Civil la verdadera entidad que se merece y por otro lado poder dar solución a los múltiples problemas planteados, sería, constituir una Asociación de Buceo Profesional, que tuviera personalidad jurídica, cuyo colectivo sería todos los buceadores profesionales que formarían su propia plataforma reivindicativa.

A tal efecto, en 1.984 se crea esta Asociación con el nombre de "ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS PROFESIONALES" (A.E.A.S.U.P.), celebrándose el mismo año en Palma de Mallorca el primer Congreso Nacional de Buceo Profesional, asociándose un centenar de buceadores aproximadamente.

Desde entonces a hoy (1.991), se han celebrado tres Congresos más: Alicante, Santander y Madrid, pero tristemente las cosas no han cam-

biado. Se continúa con la misma problemática de siempre y sin solucionar los aspectos sociolaborales, de formación, etc.

Probablemente algo ha fallado en el seno de la casi abandonada Asociación pero también es cierto que los buceadores profesionales hemos hecho muy poco por nosotros mismos. Una inmensa mayoría ante el requerimiento para asociarse nos hemos limitado a decir: ¿Y qué me va a dar a mí la Asociación?. Cuando yo vea resultados me asociaré".

Querido Compañero, si no formamos entre todos el gran grupo que se necesita para conseguir resultados, esto será siempre la pescadilla que se muerde la cola y no sacaremos nunca los pies del plato.

Pensar que si desde una bien constituida Asociación podemos conseguir (entre otros), aspectos tan importantes como el estar integrados en la Seguridad Social del Mar, tener Cámaras de Descompresión e incluso Cámaras de oxigenoterapia hiperbárica, habrá valido la pena el máximo esfuerzo realizado.

Tengamos en cuenta que nos hallamos ante una cercana perspectiva, donde la Administración, la Empresa y las Asociaciones, van a jugar un papel trascendental y donde ahora más que nunca se precisa que el colectivo de buceadores profesionales forme una estrecha ligazón

o coalición con los demás entes implicados, si queremos incrementar el nivel profesional y como consecuencia elevar nuestro nivel económico reabsorbiendo y previniendo el paro, especialmente el paro prolongado, para lo que indudablemente habrá que tomar acciones inmediatas con vistas a 1.992 y temporizar con el horizonte del año 2.000.

Aprovechemos en ese sentido la valiosísima colaboración que sin hacerse pública y desde bastante tiempo atrás, viene prestándonos la Secretaría General de Pesca Marítima, incrementada si cabe en la actualidad con la reciente creación de la Subdirección General en la Inspección General de Enseñanzas de Formación Profesional Náutico-Pesquera y de la Dirección General de Estructuras, que como elemento añadido a su programa de apoyo a las Actividades Subacuáticas, nos ha puesto en contacto con la Presidencia de A.E.T.I.N.A.P.E., Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, para de ser posible integrarnos en el seno de esta prestigiosa y consolidada Asociación, formando parte de su estructura orgánica y funcionando como una Sección vertebrada de la misma.

Decidámonos a constituirnos en Asociación sólida, seria y solvente, donde todos tengamos los mismos derechos, deberes y oportunidades y no permitamos (tal vez por una mísera aportación económica), perder el tren que todavía podemos coger con suficiente dignidad para no ser la cola de ese León Europeo.

Finalmente debemos informar (aunque creemos es un hecho), que está pendiente la confirmación definitiva de nuestra integración en A.E.T.I.N.A.P.E., y también que se piensa organizar unas Jornadas de Buceo Profesional para Septiembre de 1.992

Son muchas las circunstancias adversas que pueden darse en un accidente marítimo, pero hay dos que van habitualmente juntas y, son sinónimos de muerte segura. Me refiero a las dificultades de localización y al enfriamiento (hipotermia) de los naufragos en el mar.

Los últimos hechos acaecidos en nuestras costas así nos lo recuerdan una vez más, en estos casos las unidades de salvamento marítimo solo recogieron cadáveres o no encontraron nada después de muchas horas de búsqueda.

Los siniestros que se producen a partir de las cinco de la tarde en invierno en el Atlántico Norte frecuentemente tienen estas características.

El tiempo estimado de supervivencia de una persona, sin ropa protectora especial, en aguas de 10°C a 15°C (invierno Gran Sol) es de menos de 6 horas. Por otra parte las posibilidades de encontrar supervivientes que no lleven equipos especiales para su localización, son nulas durante la noche.

El hundimiento del paquebote de gran porte "Titanic" en el año 1.912 ya fue un ejemplo del efecto de la inmersión en aguas frías. La falta de ropa protectora y el desconocimiento de las técnicas de supervivencia, hizo que ninguna de las 1.489 personas sumergidas en aquellas aguas de 0°C estuviera con vida una hora y cincuenta minutos después del hundimiento.

Muchos años más tarde durante la Segunda Guerra Mundial las víctimas acaecidas en la mar no fueron causadas, en su gran mayoría, por la acción directa del fuego sino por el frío a que estuvieron sometidos durante horas los supervivientes de los numerosos naufragos.

Los manuales de supervivencia en la mar nos lo recuerdan constantemente "siempre que tengamos que

Localización y supervivencia en la mar

Enmienda del 83 al SOLAS 1.974

Por D. VICENTE YAÑEZ GONZALEZ

Profesor Numerario de Formación

Profesional Marítimo-Pesquera

I.E.S.P. La Coruña

abandonar el buque, hacerlo bien abrigados y con el chaleco salvavidas puesto". A pesar de todo esto el problema subsiste entre la población marítima de hoy en día.

Los Dispositivos de Salvamento que para la seguridad de los tripulantes y pasajeros deben de llevar los "buques mercantes nacionales" están determinadas en el Capítulo III del Convenio SOLAS del año 1.974. Se aplica, con las exenciones que en cada caso se fijan y según las características del tráfico del buque o de las misiones que realice, siguiendo las normas Complementarias de aplicación al Convenio publicadas en Orden del 10 de Junio de 1.983.

Se entiende por "buques mercantes nacionales" los buques y embarcaciones dedicados al tráfico marítimo, pesca marítima, recreo y servicios de puerto, tanto los que figuran en la Lista Oficial de Buques como los menores de 20 toneladas inscritos en las provincias y distritos marítimos (Solos 74, Cap. I, R1)

Enmienda del 83. - La Enmienda que en año 1.983 se hace al SOLAS 74, por acuerdo de la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, modifica totalmente el Capítulo III dedicado a los Dispositi-

vos de Salvamento. Se introducen equipos que favorecen la localización de los naufragos y su supervivencia utilizando materiales reflectantes, artefactos luminosos en los chalecos salvavidas, trajes de inmersión y ayudas térmicas.

Características técnicas de los nuevos equipos. - Todos los dispositivos de salvamento (aros salvavidas, chalecos, embarcaciones de supervivencia, botes de rescate y trajes de inmersión) llevarán "material reflectante" donde éste pueda contribuir a su detección (R. 30.7). Esto hará que durante la noche utilizando una luz de búsqueda podremos localizarlos a una distancia de 1 milla.

Los chalecos salvavidas irán provistos de un "artefacto luminoso" (R.32.3) capaz de dar una intensidad luminosa de 0.75 cd. durante 8 horas por lo menos, esto quiere decir que durante este tiempo en una noche oscura de buena visibilidad podrá ser visto, utilizando prismáticos, a una distancia de media milla.

En cuanto a los medios individuales de protección contra el frío se introducen los "trajes de inmersión" (R.33) cubre todo el cuerpo excepto la cara y están contruidos de material impermeable, diseñados de forma tal que al saltar al agua desde una

altura de 4.5 m., no se produzca una entrada excesiva de agua en el traje, además nos permita nadar y hacer las labores propias del abandono tales como subir y bajar por una escalera vertical. Para su rendimiento térmico se especifican dos tipos de trajes: los intrínsecamente aislantes que hacen que la temperatura de nuestro cuerpo no baje más de 2° después de estar sumergidos en aguas frías, de 0° a 2° C. durante 6 h.

El segundo tipo de traje, llamado no intrínsecamente aislante, hace que la temperatura del cuerpo del usuario no baje más de 2°C después de estar 1h sumergido en aguas de 5°C, estos trajes deben de ser utilizados con ropa de abrigo para que den los efectos térmicos descritos.

Por último se describen las "judas térmicas" (R.34) como sacos protectores que cubren todo el cuerpo menos la cara y que pueden ser vestidos con el chaleco salvavidas puesto, lo podremos quitar en el agua si nos estorba para nadar. Se fabrica con material impermeable de modo que cuando se haga uso de ellos para envolver a una persona, reduzca la pérdida de temperatura por convención y por evaporación. La ayuda térmica puede utilizarse para dar protección adecuada en temperaturas ambiente comprendidas entre 30°C y +20°C.

Disponibilidad operacional, mantenimiento e inspección.- Destaca en la "Enmienda" la importancia que se le da al mantenimiento e inspección del equipo de salvamento por aporte de los propios tripulantes.

Disponer de una tecnología, implica de sus usuarios conocerla y mantenerla para que en cualquier momento pueda ser utilizada eficazmente. Ello siempre formó parte de los hábitos de la más pura estirpe marinera y ahora se refleja en un documento tan importante como es el SOLAS.

En el Cuadro Orgánico se especificará cuales son los oficiales designados para hacer que los dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios se conserven permanentemente en estado operativo (R. 53.3.)

La Regla 19 en su apartado 7 prescribe una inspección mensual de todos los equipos de salvamento incluido el equipo de los botes salvavidas, si los tuviese, utilizando una lista de comprobación. En el Diario de Navegación la persona de a bordo encargada de dicha inspección, instruirá el informe correspondiente.

En la Regla 52 además de la lista de comprobación mencionada se exige un programa de operaciones periódicas de mantenimiento así como un Registro de las operaciones de mantenimiento e inspección.

Entrada en vigor y ámbito de aplicación.- La Enmienda entró en vigor para los buques de carga mayores de 500 T.R.B. que realicen viajes internacionales y que estén contruidos a partir del 1 julio de 1.986.

Estos buques tendrán sus dispositivos de salvamento marcados adecuadamente con material reflectante y los chalecos salvavidas provistos de artefacto luminoso.

Además si a juicio de la Administración el buque va a navegar por zonas de aguas frías, llevará trajes de inmersión en los siguientes casos:

a) Cuando el buque esté equipado con botes salvavidas abiertos tendrá tres trajes por cada bote como mínimo, además ayudas térmicas para el resto de las personas que pueda haber a bordo y para las cuales no se hubiese dispuesto traje de inmersión.

b) Cuando el buque lleve únicamente balsas salvavidas como embarcaciones de supervivencia y estas no sean del tipo de pescantes o utilicen un sistema mediante el cual para embarcar no sea preciso mojarse, llevarán un traje de inmersión por cada persona que pueda haber a bordo.

Los buques contruidos antes de la entrada en vigor de la Enmienda deberán de adaptarse a ella a mas





tardar el 1 de Julio del presente año (1.991)

Quedan exentos, mientras no se dicten las modificaciones a las Normas Complementarias al SOLAS 74 del 10 de Junio de 1.983, actualmente en vigor, los buques de carga menores de 500 T.R.B., los buques pesqueros así como los de tráfico interior y recreo. Esta flota representa más de la mitad de la población marítima nacional que quedará momentáneamente desprotegida.

Consideraciones finales.- Los obstáculos reales que tendrá que salvar la Enmienda para que sea de aplicación a los "buques mercantes nacionales" no será la simple publicación en el B.O.E. de las Normas Complementarias, (que van a sustituir a las actualmente en vigor) sino la superación de los aspectos económicos, formativos y administrativos que su aplicación conlleva.

Los costes económicos que supone su aplicación pueden ser fácilmente cuantificados: un traje de inmersión no intrínsecamente aislante del tipo que se precisa para la supervivencia en el Atlántico Norte, no

sobrepasaría comercialmente el valor de 50.000 pts., si a ello sumamos el coste de la luz del chaleco salvavidas con su batería incluida, no llegaremos a las 60.000 pts. Mucho más económicas son las ayudas térmicas con unos precios que no sobrepasan las 3.500 pts por unidad.

Actualmente en nuestro país no se puede decir que exista entre los trabajadores una cultura de la seguridad comparable a la de los países de nuestro entorno económico...

Disponer a bordo de los equipos de seguridad no implica que vayan a prestar, en el momento oportuno los efectos para los que fueron diseñados. La ignorancia es el peor enemigo de las tripulaciones, formación y adiestramiento continuo son los últimos caminos que nos harán alcanzar los estándares de seguridad deseados.

Los Certificados de Lucha contra incendios y Supervivencia en la mar establecidos por orden del Ministerio de Transportes, no puede convertirse en un mero obstáculo administrativo, sino todo lo contrario, por lo que se

tendrá que echar mano de todos los recursos de que se disponen. Debo decir en este sentido que las instituciones educativas públicas deben de ser instrumentalizadas para que estos conocimientos lleguen al mayor número de tripulantes y en condiciones pedagógicas óptimas.

El papel que juega la Administración encargada de los temas de seguridad marítima puede ser fundamental. Las inspecciones y reconocimientos periódicos a que deben ser sometidos los buques, de una forma rigurosa por parte de los "Inspectores de Seguridad Marítima", se encuentra regulada en la orden de 10 de Junio de 1983 sobre normas complementarias de aplicación al SOLAS 74, en su Cap. I, R 6, e. Vigilar el exacto cumplimiento de los dispositivos generales del Convenio y sus Normas de aplicación; que los buques cumplan con las condiciones que se prescriben en los distintos certificados de seguridad y comprobar que las tripulaciones están adiestradas y organizadas para los distintos casos de emergencia. Informar para la expedición de los Certificados de Seguridad previstos en el convenio y sus normas de aplicación a los buques y embarcaciones nacionales y para la expedición de los Certificados de Reconocimiento del Material Náutico, Inventario de los buques y Certificado de Revisión de Balsas Salvavidas, son entre otras los cometidos fundamentales que las inspecciones deben realizar.

Dada la situación que en materia de seguridad sufre actualmente nuestra flota, debemos de trabajar bien y en todos los aspectos apuntados, para darle un cambio sustancial a esta realidad.



La seguridad no funciona en los buques pesqueros

Por Dña. MARIA DEL ROSARIO GOMEZ PEREZ
Miembro de la Asociación de Mujeres de Pescadores
"Rosa dos Ventos"

Una vez más, ante la nueva oportunidad de poder expresarnos a través de esta revista, nosotras las esposas de pescadores, seguimos denunciando la ineficacia de las inspecciones a bordo de los buques, ya que no basta con rescatar cadáveres, sino la prevención para los naufragios, y que estos no ocurran.

Hemos visto con rabia e impotencia como veintinueve familias gallegas, sufrieron el dolor de haber perdido a sus seres queridos.

No llegamos a comprender como siguen ocurriendo estos accidentes, cuando llevamos más de dos años pidiendo a gritos un plan de seguridad y salvamento marítimo que funcione, pero de nada sirve, ya que la triste realidad es otra al ver que la seguridad de la mayoría de los buques pesqueros sigue fallando.

Es desesperante ver como las autoridades de marina autorizan el despacho de barcos en pésimas condiciones, y de ahí surgen estos lamentables accidentes.

Vemos con asombro y con pena como el tiempo nos da la razón, con respecto al documento sobre seguridad y salvamento marítimo, donde reflejábamos:

"Es más rentable para el armador la muerte de un tripulante, que dotar de las correspondientes medidas de seguridad".

Ha sido calificada dicha frase, como muy ofensiva y muy dura, por el señor Reinaldo Iglesias, miembro destacado de la cooperativa de armadores de Vigo, cuando le mostramos

dicho documento, pidiéndole que lo apoyara con su firma, en medio de las muchas que estábamos recogiendo para exigir un plan de seguridad y salvamento eficaz (que a pesar de no haber firmado ni el señor Reinaldo, ni ninguno de sus empleados, conseguimos reunir en poco más de una semana 15.133 firmas).

Si en aquel momento nos pareció inadecuada la actitud de este señor, por no adherirse a dicho documento, "descadadas", nos parecen hoy las declaraciones hechas por el señor



Senén Touza, Presidente de la Cooperativa de Armadores de Marín, al decir a la prensa, que aseguraba que del puerto de Marín, ningún barco sale a la mar sin ser debidamente inspeccionado y en condiciones, o sea que según él todos los barcos reúnen las condiciones de seguridad. Cuando nosotras sabemos que esas declaraciones difieren mucho de la verdad, ya que en las inspecciones realizadas en la zona, donde más deficiencias resaltaban los buques es en el puerto de Marín.

¿Por qué no funcionan los medios de seguridad?

Sabemos que las inspecciones se hacen, pero también tenemos constancia, que en cuanto el inspector se da la vuelta, los medios de seguridad son devueltos al almacén de alquiler, y se continúa saliendo a la mar con los que no reúnen condiciones.

También sabemos que los informes, que dichos inspectores entregan en las Comandancias de sus inspecciones en los buques, donde resaltan las deficiencias encontradas,

las autoridades no toman medidas, ni obligan a los armadores a subsanar dichas deficiencias, y el barco vuelve salir a la mar en las mismas condiciones, entendemos que gran parte de culpa de todo lo que está ocurriendo, la tienen las autoridades competentes por su negligencia y falta de responsabilidad.

¿De qué sirve que los sindicatos que deberían ser la voz de los trabajadores, denunciando las deficiencias existentes en los buques antes de que ocurran los accidentes, alcen ahora la voz pidiendo responsabilidades?

Pues ahora por muchas responsabilidades que se pidan ya nadie puede devolver la vida a estos trabajadores del mar.

Calificamos de bochornosa, la actitud de los políticos que se aprovechan de tan tristes y lamentables hechos para exigir responsabilidades a la Administración, sólo para adquirir popularidad para sus partidos, por que continuamente viven de espaldas al sector pesquero.

Queremos solicitar a la Ministra de Asuntos Sociales, que amplíe el presupuesto y mande una subvención especial para ampliar el colegio de huérfanos del mar de Panxón, porque con tantos huérfanos de la mar se nos está quedando pequeño.

Queremos terminar diciendo que hace unos días en una entrevista que mantuvimos con el Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Sr. López Veiga, para tratar de estos temas, y buscar soluciones, nos sentimos satisfechas por su buena disposición y valoramos positivamente el seguro de accidentes a favor de todos los pescadores residentes gallegos, que desde hace un año contrató la Xunta de Galicia.

Sabemos que el dinero no compensa el dolor de la pérdida de un ser querido, pero es una ayuda para sacar adelante la familia.

Entendemos que de esto se tenía que preocupar la Administración Central, cosa que no ha hecho hasta el momento, pues todos sabemos que cuando el cuerpo de un naufrago no es recuperado su esposa no es reconocida como viuda, hasta haber transcurrido dos años de su desaparición.

Esperamos que todo esto haga pensar a los responsables, y les quite el sueño, con toda esta problemática de la seguridad en la mar, nos quita el sueño a las mujeres pensando en tantos huérfanos y viudas, en su soledad, en como salir adelante día a día sin esperar ya la vuelta del marido.

Nos duele a las mujeres porque sabemos que si no aportamos todos algo de esfuerzo y más los que tienen lo medios para hacerlo, seguiremos sufriendo estas penalidades. Porque la seguridad es un esfuerzo de todos, pero básicamente de la Administración Marítima.





El frío, enemigo para el náufrago

Por D. PEDRO ARRILLAGA ANABITARTE
Profesor de Maniobra y Seguridad
Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes

TIEMPO ESTIMADO DE SUPERVIVENCIA EN FUNCION DE LA TEMPERATURA DEL AGUA DE MAR

Temperatura °C	Tiempo estimado de supervivencia
Menos de 2°	Menos de 3/4 de hora
2° a 4°	Menos de 1 1/2 hora
4° a 10°	Menos de 3 horas
10° a 15°	Menos de 6 horas
15° a 20°	Menos de 12 horas
Más de 20°	Indefinido (dependerá de la fatiga)

El frío produce en el organismo humano una serie de efectos en mayor o menor magnitud, dependientes de la duración de la exposición, de la intensidad y de la protección del sujeto.

Una prolongada exposición a la intemperie de la piel desnuda a temperaturas bajo cero, puede producir la congelación de los líquidos de los tejidos. La cara, las manos y los pies son particularmente susceptibles a este efecto, máxime cuando nos encontramos en presencia de viento.

La entrada accidental o durante el abandono del buque en aguas frías puede producir un "shock" en el individuo, incapacitándolo gravemente o produciéndole la muerte.

Por otro lado un enfriamiento profundo de la temperatura corporal, "hipotermia", provocaría de no invertirse a tiempo un desenlace fatal. El enfriamiento se produce con mucha mayor rapidez cuando la persona se encuentra sumergida en el agua.

En la mar, el shock debido al frío y la hipotermia son factores determinantes de la pérdida de vidas humanas que resultan de la inmersión en el agua o del abandono del buque.

Analicemos alguno de los puntos anteriores: "Shock debido al frío". La entrada en el agua fría sobre todo para los no habituados y las personas de cierta edad, produce un fuerte aumento del ritmo cardiaco, del respiratorio y de la presión sanguínea.

El llevar ropa de abrigo y a ser posible la entrada gradual en el agua, reducirán notablemente los efectos.

Un traje de Inmersión puede protegernos totalmente.
fig. numero (1).



¿Qué es la hipotermia? Cuando nos exponemos a bajas temperaturas, nuestro organismo intenta mantener constante la temperatura del nucleo central donde se hallan los órganos vitales (cerebro, torácicos y abdominales). Para ello posee un sistema de regulación térmica extraordinariamente eficaz. Lo primero que notamos es que la piel se enfría, se vuelve pálida, azulada, esto nos indica que se ha producido una vasoconstricción, con ello el organismo trata de reducir la transmisión del calor a la periferia para frenar su pérdida.

Si seguimos expuestos al frío, se producen "tiritonas" que nos impulsan a buscar protección, abrigarnos, tomar alimentos calientes, realizar ejercicios...

A la vez se produce un aumento del ritmo cardiaco, respiratorio y la liberalización de una serie de hormo-

nas que aceleran el metabolismo.

Estos mecanismos indican la defensa de nuestro organismo frente al frío, con un aumento de la producción del calor. Mientras la situación persista, intentarán mantener la temperatura de los órganos vitales.

Ahora bien, cuando se sobrepasan o se agotan, el cuerpo empezará a enfriarse y cuando la temperatura central sea inferior a 35 grados C., nos encontraremos en un estado al que llamamos de "Hipotermia".

Sus primeros síntomas son un cierto aturdimiento y escalofríos, a los que siguen mala coordinación de los movimientos, dilatación de la pupila, confusión, defectos en el habla, alucinaciones...

Cuando la temperatura del cuerpo ha bajado hasta un valor determinado, se produce la muerte.

fig. número (2).

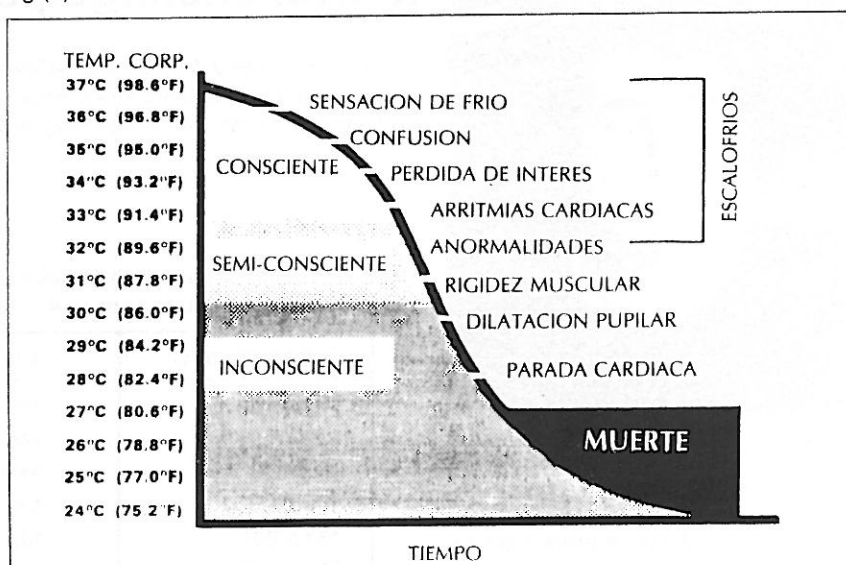
¿Cómo hacer frente a las bajas temperaturas?

Se reducirán al mínimo los periodos de exposición al frío, evitando sobre todo los vientos helados, manteniendo la piel seca y utilizando ropa de abrigo adecuada. El ejercicio físico moderado y el masaje ayudarán a impedir la aparición de lesiones.

Todo lo que reduzca la pérdida de calor en una situación de naufragio, prolongará el tiempo de supervivencia. Cuando sea necesario el transbordo a las embarcaciones, actuaremos del siguiente modo:

- Nos pondremos ropa de abrigo.
- Cubriremos cabeza, manos y pies.
- Nos colocaremos el traje de Inmersión o el chaleco salvavidas.
- Pasaremos a la embarcación de supervivencia a ser posible sin mojar-nos.
- Si debemos permanecer a flote

fig (2)



Curva de síntomas producidos por la hipotermia.

lo haremos en posición "fetal". No nadaremos más que cuando sea necesario.

- En la embarcación tomaremos pastillas contra el mareo.
- Cerraremos los accesos para protegernos del viento y rociones. Inflaremos el fondo de la balsa.
- Mantendremos la embarcación seca, utilizando achicador y esponjas.
- Escurriremos y secaremos las ropas mojadas.
- Haremos ejercicios moderados sobre todo con tobillos y pies.

fig. número (3).

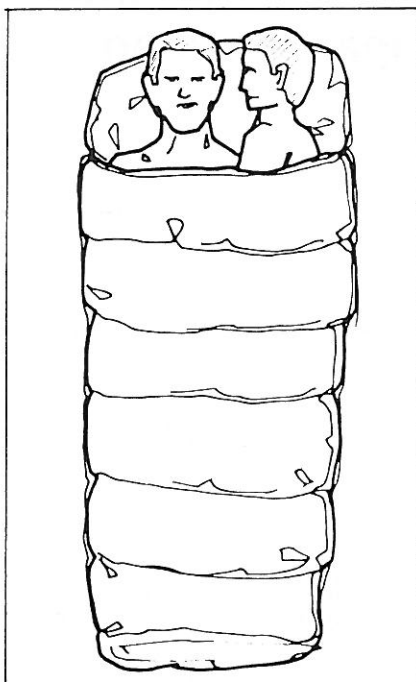
- Emplearemos las mantas y ropas de respeto que hayamos podido embarcar durante el abandono para ponerlas debajo y encima de los ocupantes.

fig.(3)



- Utilizaremos los sacos térmicos para las personas que presenten síntomas de hipotermia.

fig. número (4).



Una persona dentro del saco ayudará a restablecer la temperatura del paciente hipotérmico.

En el supuesto de encontrar naufragos que presenten síntomas de hipotermia, actuaremos de la siguiente forma:

- Solicitaremos ayuda médica en cuanto sea posible. La atención será más eficaz, si entre otros podemos dar los siguientes datos: grado de consciencia, pulso y respiración, respuesta de las pupilas a la luz, temperatura rectal.

- El naufrago puede estar consciente o inconsciente. Si está inconsciente comprobaremos si respira. Si no respira, despejaremos las vías y realizaremos el boca a boca.

- Colocaremos al superviviente en posición horizontal o de seguridad.

- No daremos masaje a las personas hipotérmicas.
- Evitaremos manipulaciones superfluas.
- Lo mantendremos en ambiente templado, envolviéndolo en mantas o introduciéndolo en un saco térmico.
- En ningún caso provocaremos un recalentamiento brusco.
- No suministraremos líquidos por boca a personas inconscientes.
- Si está consciente, le daremos bebidas dulces y templadas.
- El alcohol está totalmente desaconsejado.

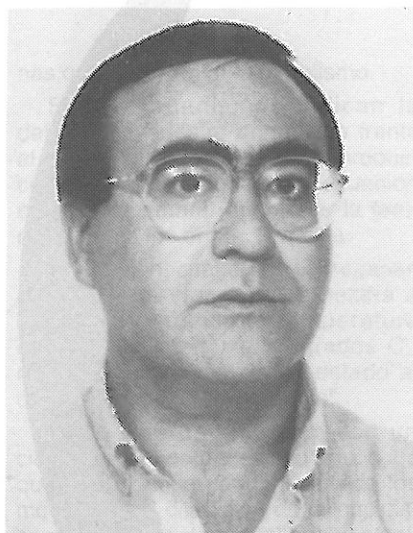
fig. número (5).

La disponibilidad a bordo de trajes de Inmersión, supondrá un gran avance en la lucha contra el frío. Las normas de homologación de los mismos garantizan la permanencia en aguas entre 0 y 2 grados C. un tiempo de seis horas, sin que la temperatura del cuerpo descienda más de 2 grados.

fig. (5)



Posición de Seguridad.



El reto de la industria del frío ante el deterioro de la capa de ozono

Por D. JUAN JOSE AMADOR VELA
Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero
del Estrecho (Cádiz)

En los años setenta, los científicos Molina y Rowland de la Universidad de California, comenzaron a detectar la disminución de la capa de ozono de la Tierra y, lo que es más meritorio aún, señalaron como principales culpables a los CFCs. Ambas aseveraciones han permanecido inalterables con el paso de los años. En esta época el pueblo norteamericano vivía aún los coletazos del escándalo Watergate y con la Administración demócrata Carter, trataba de impregnar al país de moralidad. En este ambiente la sensibilidad se extendía a todos los ámbitos, incluido el ecológico, por lo que las teorías de los científicos anteriormente citados, encontraron el lugar y el momento oportunos para su publicación.

Como consecuencia de lo expuesto, la Administración Federal, sólo permitió la utilización de CFCs en aerosoles en el caso de productos médicos, comenzando a envasarse los mismos con propano, en tanto que las espumas lo hacían con butano y pentano.

Hubo ya un senador, candidato a la reelección por el estado de Oregón, que utilizó el tema en su campaña electoral, debido a ser un estado

eminente turístico gracias a su exuberante naturaleza. Ante el enorme éxito que tuvo, no tardaron en imitarle otros políticos norteamericanos.

En 1985 los británicos anunciaron la apertura de un agujero en la capa de ozono estratosférica, que aumentaba sus dimensiones año tras año. Tres años más tarde, un nutrido equipo internacional de científicos realizó en la Antártida una serie de estudios y mediciones, cuyo resultado fue tan preocupante, que fue el principal factor para la convocatoria que dio lugar al "PROTOCOLO DE MONTREAL".

El Protocolo da una serie de plazos para la paulatina eliminación, de los CFCs, tanto en su fabricación, como en su uso. El inconveniente primero es el urgente desarrollo de productos alternativos, los cuales además de ser investigados, patentados y fabricados, deben someterse a cantidad de pruebas de seguridad, toxicidad, etc. algunas de ellas muy lentas en sus conclusiones; los gastos de investigación y desarrollo son pues enormes. Aún así los países industrializados hacen frente a esta situación.

El segundo gran problema está en los países en vías de desarrollo industrial, que estaban ahora comenzando su cadena de frío, en producción, distribución y almacenaje hasta el consumo, con los fluidos frigoríficos tradicionales.

A la vista del estudio realizado por la NASA, titulado: "OZONO TRENDS REPORT", los plazos dados por el Protocolo de Montreal son demasiado largos, pues los CFCs aparte de estar agotando la capa de ozono de la estratosfera, y de estar aumentando el agujero de ozono de la Antártida, son en parte culpables de la modificación del clima mediante el efecto invernadero; en consecuencia se deberían de acortar los plazos límites de fabricación y uso de CFCs.

De los refrigerantes actuales, el más agresivo con la capa de ozono es, con diferencia sobre el resto, el R-12. Las mezclas azeotrópicas, sólo pueden realizarse en las fábricas, debido a la dificultad de su manejo y al riesgo de inflamabilidad, lo cual dificulta su popularización como sustitutos a corto plazo, razones económicas aparte. El amoníaco tiene un buen futuro inminente, y se espera un fuerte incremento en su demanda, pues es un buen fluido frigorígeno desde el punto de vista termodinámico y tiene un precio muy competitivo, aunque reúne inconvenientes como su toxicidad y la especificidad del compresor y el sistema para este fluido. El R-22 está sustituyendo al R-12 de forma inmediata ya que es mucho menos agresivo con el ozono y no tiene los inconvenientes enumerados para el amoníaco.

Con posterioridad al Protocolo de Montreal y, vistas las enormes dificul-

tades para su aplicación global y en los plazos previstos, el INSTITUTO INTERNACIONAL DEL FRIO, hizo a las autoridades competentes, entre otras, las siguientes consideraciones:

-Se recomienda que el empleo del R-22 sea autorizado después del año 2000; y que se sigan utilizando en el Tercer Mundo los fluidos frigorígenos R-11 y R-12, hasta que no se dispongan de soluciones fiables para su reemplazo, en razón fundamentalmente a su impacto social.

-Debido a que los fluidos sustitutos son insuficientemente conocidos, habrá que esperar tres ó cuatro años para, en función de los nuevos conocimientos, tomar las medidas necesarias de forma objetiva, y teniendo en cuenta las repercusiones sociales, ambientales, económicas e industriales.

-Se sugiere a los gobiernos la conveniencia de formar al personal técnico necesario en los nuevos fluidos y la conveniencia de adoptar la legislación necesaria para sancionar las emisiones no controladas de CFCs al medio ambiente y de favorecer legal, económica y técnicamente la recuperación y reciclaje, o la destrucción de los CFCs.

-Se debería extender el uso de amoníaco en circuitos de compresión mecánica, para sustituir parcialmente a los fluidos más afectados por el Protocolo de Montreal, que son:

R-11, R-12, R-113 / R-115 y R-502. El R-22 no está afectado por el protocolo, pues se descompone antes de llegar a la estratosfera. Las principales ventajas del amoníaco son:

Buen coeficiente de rendimiento, buena transferencia de calor, químicamente neutro con los componentes del circuito, (pero ataca al cobre y a sus aleaciones), no es sensible a la humedad ni se disuelve en el aceite, se detecta fácilmente y el precio del

compresor utilizado en instalaciones con este fluido, es menor.

En cambio es inflamable, su reacción de disolución en agua es exotérmica y en dosis de más de 30000 ppm en el aire es mortal.

Es dos veces más ligero que el aire, por lo que en caso de fuga se eleva rápidamente y se descompone con facilidad, no teniendo efecto nocivo sobre la capa de ozono, ni favoreciendo el efecto invernadero. Como ataca al cobre, sólo o en aleación, no puede emplearse en las mismas instalaciones que los CFCs afectados por el Protocolo de Montreal como fluido sustitutorio, por lo que se recomienda a los gobiernos el fomento y desarrollo de nuevas máquinas de amoníaco, para su utilización en condiciones correctas de seguridad y rentabilidad.

El mercado mundial de fluidos refrigerantes, está valorado en mil cien millones de dolares aproximada-

mente, siendo los principales fabricantes mundiales: Du Pont, Signal, Penwalt, ICI, etc.

Estos fabricantes, dada la premura de tiempo, están investigando a marchas forzadas sustitutos de los CFCs 11 y 12, fabricándolos y sometiéndolos a ensayos de control y toxicidad principalmente.

La casa Signal ha desarrollado un nuevo lubricante para que los acondicionadores de aire empleados en la industria del automóvil, puedan usar los nuevos fluidos frigorígenos, menos dañinos con la capa de ozono; en tanto que Penwalt ya produce un sustituto de los clorofluorocarbonos, para su utilización en los aerosoles.

Du Pont, que controla la cuarta parte del mercado mundial de refrigerantes, ha patentado un nuevo fluido frigorígeno, que agota el ozono el noventa y siete por ciento menos que el freón doce.



Este nuevo producto es una mezcla de tres compuestos químicos: HFC-152a, HCFC-22 y HCFC-124, este último, desconocido hasta ahora. La nueva mezcla se espera que pueda ser comercializada en 1993 y, tiene la gran ventaja de poder ser utilizada con la maquinaria existente actualmente, con el ahorro de tiempo y dinero que esto conlleva.

Otros nuevos fluidos frigorígenos son el HCFC-141b y el HCF-123, ambos en fase de investigación y desarrollo.

El fluido frigorígeno que está despertando más expectativas y donde las grandes compañías de refrigerantes gastan más dinero y esfuerzos, es el HCF-134a, aunque tiene el inconveniente de no poder usarse con los equipos existentes en el mercado. ICI ha puesto en marcha una fábrica en Runcorn, UK; esperando tener el próximo año otra en marcha en San Gabriel, USA. Este fluido será

el sustituto del freón doce y se le han tenido que realizar cientos de pruebas de compatibilidad, así como buscarle un lubricante adecuado. La gran ventaja del R-134a es que al no tener cloro no destruye la capa de ozono, pues no forma en la estratosfera radicales cloro al descomponerse por la acción de los rayos ultravioleta. Tendrá asimismo una seguridad de uso incluso superior al freón doce, produciendo un calentamiento global, repercusión sobre el efecto invernadero, diez veces menor que el anterior.

Entre los inconvenientes que tiene el R-134a, respecto al R-12, están los siguientes:

- Necesidad de desarrollarle al nuevo fluido frigorígeno aceites y compresores especiales.

- Mayor dificultad del proceso de fabricación, pues este es multietapa en lugar de monoetapa, como venía siendo hasta ahora.

- Mayor carestía del fluido, pues tanto el proceso de fabricación como las materias primas de las que se obtiene, son más caras. En un principio se estima que su precio será entre ocho y diez veces mayor que el del freón doce y que posteriormente, con las mejoras introducidas en el proceso de fabricación y el aumento de la producción, el coste del nuevo fluido será cinco veces mayor que el R-12.

La compañía Du Pont, fabrica el R-134a en su factoría de Corpus Christi, Texas, USA; comercializando sus nuevos y ecológicos refrigerantes, con la denominación "SUVA". Como ejemplos más significativos podemos citar el SUVA CENTRI LP, ó HCFC-123, destinado a sustituir al R-11 y el SUVA COLD MP, ó HFC-134a, para sustituir al R-12. También están sustituyendo los CFCs en otros campos de aplicación, tales como agentes espumantes con la denominación "FORMACEL", agentes de limpieza conocidos como "AXAREL" y "VERTREL" y propulsores para aerosoles bajo la marca "DYMEL".

Actualmente existe una auténtica obsesión, tanto por parte de las autoridades, como de entidades particulares, por la organización de seminarios, conferencias, jornadas, etc., que traten sobre este tema de tan candente actualidad.

Hasta ahora hemos estado hablando de sustituir los fluidos frigorígenos, que trabajan en el interior de circuitos que siguen las fases de: Comprensión-Condensación-Expansión-Evaporación, por otros menos nocivos, tanto para la capa de ozono, como por su contribución a favorecer el efecto invernadero. Fundamentalmente en los nuevos fluidos se ha eliminado el cloro, al objeto de conseguir una mayor bondad medioambiental.



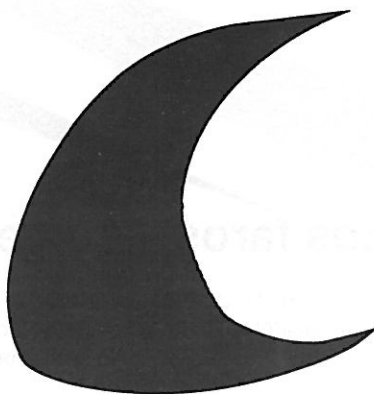
El circuito descrito anteriormente es el que se emplea de forma masiva en la industria frigorífica, pues el sistema de absorción tiene mucho menor rendimiento, aunque tiene las ventajas de su menor carestía y la de poder utilizarse en zonas aisladas sin tendido eléctrico, mediante placas solares.

Ultimamente se está desarrollando una tercera opción: la Termoeléctrica. Está basada en el "efecto electrotérmico" que consiste, en hacer pasar una corriente eléctrica por la soldadura que une dos metales distintos, calentándose la unión si la corriente circula en un sentido y enfriándose si lo hace en el contrario.

El calentamiento se produce, si los electrones aceleran su movimiento al pasar por la unión y, el enfriamiento en caso contrario. Existen ya en el mercado neveras portátiles, fuentes refrigeradoras, fuentes calentadoras, máquinas picadoras de carne, máquinas de café, etc., que utilizan este tipo de energía; pues su gran ventaja es que permite calentar ó enfriar según circulen los electrones, empléandose hasta la fecha para unidades pequeñas, pero con la indudable ventaja de no emitir ruidos ni gases al medio ambiente.

El mencionado sistema, ya se aplica como técnica de vanguardia en las carreras de Fórmula 1, a fin de proporcionar a través del casco, el aire acondicionado para la cabeza del piloto, con lo que reduce el grado de deshidratación y aumenta la concentración del mismo. El equipo de refrigeración se encuentra situado en el mismo casco de protección del piloto. En fase de investigación se encuentran los acondicionadores de aire para todo el habitáculo del automóvil, basados en el sistema termoeléctrico.

Este sistema tiene además la ventaja de poder aplicar la refrigeración, sólo en reducidísimas superficies



externas y con una gran precisión, por lo que puede afectar a volúmenes de masa muy precisos y pequeños, aspecto fundamental en los campos de investigación y desarrollo, así como en los procesos industriales empleados en la fabricación de alta tecnología.

Aunque este fenómeno físico termoeléctrico, era conocido hace más de siglo y medio, su aplicación práctica en la refrigeración, no comenzó a tenerse en cuenta hasta la detección de la disminución de la capa de ozono y su atribución principal a los fluidos frigorígenos a base de CFC, principalmente el R-11 y el R-12.

Si a dichos fluidos no se les hubiesen detectado los inconvenientes mencionados, nunca hubiese entrado en los campos industrial y comercial, el sistema termoeléctrico, pues tiene unos rendimientos termodinámicos bastante más bajos, del orden del trescientos por cien menores, y su coste hoy por hoy es también mayor, entre otras razones, porque lo fundamental en la caída de costos en un artículo, es la fabricación del mismo en grandes series.

En cambio los fluidos frigorígenos sustitutorios, tienen una eficiencia bastante menor y con estos si se espera pueda competir con éxito en el futuro, la industria termoeléctrica en la producción de frío, pues entre las principales ventajas de este sistema están las siguientes: tiene una duración mayor, es más silencioso, no contamina el medio ambiente, es de gran fiabilidad y tiene un consumo energético bajo.





Los faros y su personal

Por D. JOSE ANTONIO MERA ESPIÑO

Vicepresidente de la Asociación Nacional de Técnicos de Señales Marítimas.

El faro aparece cuando se navega como una confirmación de cálculo, señal de que todo va bien, que ni el número, ni el aparato, ni el elemento harí podido engañar al navegante: o si después de la larga y azarosa travesía la nave no está donde debe; es el faro, señal antigua; testigo impasible de una nueva decisión.

Rara vez el navegante sabe cómo funciona, quién lo sirve, y cuáles son las vicisitudes que la historia le dio a ese amigo que día y noche le confirma en su conocimiento e intuición.

Quiere el Torrero de faros ser útil en su función, y es que de antiguo el Torrero es gente especial para un sitio especial. Tuvieron los faros dentro de sus noches, mecánicos ingeniosos que dieron a la técnica impulsos, que ni la larga noche del país pudo frenar, y poetas, pintores y escultores que conjugaron vocaciones solitarias con el "mantenimiento del buen orden y funcionamiento del aparato luminoso y de las dependencias a su cargo".

Los tiempos cambian y al poeta e inventor autodidacta se sumó el inge-

niero, el electrónico, el marino en un reducido Cuerpo de Técnicos de Señales Marítimas de 320 miembros en activo. Las cadenas DECCA, los faros, radiofaros, sirenas y balizamientos dependientes del Estado son su cometido, el montaje y mantenimiento de todo ello ha sido su trabajo durante los últimos ciento treinta años. El acceso se realiza mediante oposición pública y los Torreros son funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El Anteproyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante

Hace poco menos de dos años la Administración descubrió que los puertos españoles no son competitivos, que adoleciendo de mal funcionamiento se hace necesario modificar su estructura, esta modificación empleará como instrumento una Ley que será debatida en el Parlamento próximamente y cuyo anteproyecto está siendo ultimado. Pretende la Ley que se cree un "holding" denominado "Puertos de España", en el que cada puerto funcionará como una empresa del grupo, prácticamente todos los servicios podrán ser gestionados por empresas privadas en régimen de contrata y entre ellos se incluye la Señalización Marítima, pasando a tener los faros la consideración de espacio portuario.

De todos es sabido que no se puede considerar "buen funciona-

miento" el de un puerto en el que las mercancías depositadas se volatilizan, los servicios no funcionan sin "maquía" (del gallego, derecho de molienda, coloquialmente lo emplean en los puertos para nombrar los regalos, generalmente en especies, que dan algunos Capitanes, Patrones y Armadores), la descarga de contenedores se hace con grúas convencionales trabajando a la americana, o que cada representante de la autoridad espera que caiga algo en su visita al barco. Y tiempos hubo en que era peor. Ese hipotético puerto no puede ser operativo, ni competitivo, es decir no puede ser.

De todos estos males parece que el único responsable es el Cuerpo Técnico/Mecánico de Señales Marítimas, único que se declara a extinguir en el Proyecto de Ley. Si bien se prevé la laboralización de todos los funcionarios. Es decir, si los fallos estructurales de los puertos y la corrupción en los servicios son hipotéticamente falta imputable a la gestión, los usuarios se encontrarán al mismo gestor al que consideraban incompetente como funcionario, gestionando como empleado laboral, lo mismo con el empleado de ventanilla, dejará de ser público para ser laboral, pero será el mismo.

Vistas así las cosas qué motivo se puede aducir para incluir en el mismo saco a las Señales Marítimas y a sus servidores, si son el único servicio

que la Administración presta al marino que funciona bien, no tiene conflictividad laboral y obviamente no está corrupto. Es de imaginar que una cuestión puramente presupuestaria, y una poco probable intención política de utilizar la extinción del Cuerpo Técnicos/Mecánico de Señales Marítimas para dar la imagen de que se está reformando la Administración Pública, y no sería de extrañar que se presentase en T.V. un político diciendo que los avances tecnológicos hacen recomendable la desaparición de los fareros, originando ello un considerable ahorro en el gasto público. No dirá el declarante que son 300, ni que sus funciones las realiza una contrata por diez veces el costo de los 300, y se presentará el gasto como inversiones, mientras que las labores de los fareros son "gasto corriente", que obviamente en política vende menos "GASTO" que "INVERSION".

Cabría hacer aquí algunas consideraciones que el Anteproyecto de Ley, en lo que de él sabemos, provoca:

1.- El anteproyecto da la misma consideración administrativa a las ayudas a la navegación de carácter general, que a las luces de Puerto. A ello habría que objetar que las ayudas a la navegación de carácter general son de uso internacional y público. Todas las existentes y otras que puedan introducirse, no harán otra cosa que aumentar la seguridad del tráfico marítimo, la de nuestras costas y nuestra riqueza como país, al ser parte de nuestra infraestructura. Las luces de puerto son un servicio que el Puerto y sus gestores están obligados a dar a sus usuarios, y de todos es sabido que no son precisamente los puertos los que tienen mayor atención a sus luces.

2.- El anteproyecto prima los términos COMPETITIVIDAD Y PRIVA-

TIZACION sobre cualquier otra consideración. Carezco de datos para discutir si la nueva Ley va a mejorar estos conceptos en lo que a señalización marítima se refiere, intuyo que haría improbable, pero parece que ciertas cuestiones como la seguridad no deberían ser privatizadas. Por ejemplo, no creo que se pueda privatizar la defensa, el orden público o las cárceles, aunque exista la posibilidad de que esos servicios fuesen más baratos e incluso más efectivos en sus fines.

3.- Parece que el anteproyecto refleja un estado de opinión que se puede detectar en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que considera a las Señales Marítimas como sistemas obsoletos, de uso infrecuente y que hay que obligar a los buques a que se doten de los equipos necesarios para determinar por sí mismos su posición, pudiendo

asumir tiempos de averías en la señalización. Parece correcto que se dote a los buques de todo lo que se pueda, *además de* tener un servicio de señalización impecable, *no en vez de*.

Este estado de cosas no es extraño, cuando la distancia que se establece entre el poder político y las necesidades del ciudadano aumenta. Así por ejemplo una persona que navega en un yate en verano, sin más cualificación que su propio arrojo, cree poder interpretar las necesidades de un navegante.

Alternativas

Recientemente la Directiva de la Asociación Nacional de Técnicos de Señales Marítimas, ha presentado ante los organismos implicados una propuesta que intenta ser contempla-



da en el Anteproyecto de Ley. El monolitismo presupuestario la parará seguramente, pues se sale un poco de los cálculos de los propulsores del Anteproyecto.

Pensaban, y así lo propusieron los Torreros, que la infraestructura de la mayor parte de los faros de recalada, debe ser utilizada para instalar en ellos los equipos necesarios en un moderno sistema de Radiolocalización, seguimiento y control del Tráfico marítimo. Las Señales Marítimas del Estado están a la distancia precisa, disponen de edificios, sistemas de energía de red y reserva y de personal funcionario ya formado para el mantenimiento de este tipo de equipos. La información así obtenida podría ser suministrada a un centro de información y control, que una vez procesada serviría para los diferentes ámbitos: Salvamento, Practicafe, Aduanas, Lonjas, Consignatarios, etc. Con la infraestructura existente no sería caro, al no ser necesarios más elementos que los indispensa-

bles equipos radioeléctricos y una plantilla de observadores de radio y radar.

A los Técnicos de Señales Marítimas les parece más idóneo que la Señalización que no sea exclusivamente portuaria, pase a depender de la estructura de Transportes y Marina Mercante, en lugar de hacerlo a la de los Puertos como el Anteproyecto pretende. Creen los Torreros que deben de pasar todas las instalaciones de interés general y sus servidores a las competencias de la Dirección General de Marina Mercante. Sería lo más barato para el país y lo más operativo, al responsabilizarse cada organismo de sus propias competencias y no poder pasarse la pelota cuando las cosas vayan mal. No sería de extrañar que se intentase pasar la Señalización Marítima con sus funcionarios e instalaciones al ámbito laboral de los puertos, garantizando simultáneamente el uso de sus infraestructuras a Marina Mercante, por cuyo concepto el Estado tendría

que dar una contraprestación económica al supuesto "holding" "Puertos de España".

Lamentablemente somos los españoles tendentes a no crear estructuras propias, importamos sistemas de afuera que allí funcionan y hacemos que aquí no funcionen; y cuando a fuerza de años, una organización se consolida y es operativa, la cambiamos rápidamente para importar un modelo nuevo, consiguiendo así el despropósito general: que no funcione y a ser posible que sea caro.

Esperemos que este salto al vacío que se da, no traiga como consecuencia más desastres que los que ya azotan a nuestro sector marítimo, pero sí en esto como en todo ganasen la prepotencia sobre la experiencia y la norma sobre la lógica, estoy seguro que los ponentes de la Ley y responsables del desastre, no dimitirán, pues dimitir está pasado de moda, como los faros y los Torreros.





Higiene del agua y de los alimentos a bordo

Prof. Dr. PEDRO JOSÉ NOGUEROLES ALONSO DE LA SIERRA
Ex-Secretario y ex-Profesor de "Higiene Naval y Primeros Auxilios"
del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho.

Subdirector y Profesor Titular interino de "Medicina e Higiene Naval"
de la Escuela Superior de la Marina Civil de la Universidad de Cádiz.

Vamos a referirnos al agua potable y a los alimentos (desde el punto de vista de su preparación, manipulación y conservación a bordo), por constituir cuestiones fundamentales en la higiene de la tripulación. Hay que tener presente que las enfermedades de transmisión hídrica y/o toxi-infecciones alimentarias, pueden constituir un grave problema para un buque que está en alta mar y en un momento dado se encuentra con su tripulación tremendamente mermada.

1.- El agua potable a bordo:

Desde un punto de vista muy general podemos decir que el agua potable es la considerada apta para el consumo alimentario humano.

El agua potable en cuanto a sus caracteres físicos, ha de ser incolora, inodora, insípida y fresca (entre los 4° y 15° centígrados) y estar desprovista de gérmenes patógenos (el límite máximo de gérmenes no patógenos permitido es de 100 colonias/mm³). El grado de mineralización

permitido debe estar entre los 10 y los 50 grados hidroximétricos franceses (2.-10 mEq/l) de salinidad.

En todos los buques deben existir MANGUERAS para el suministro exclusivo de agua potable, lo mismo que en todos los muelles y pantalanes; siendo estos últimos para ser utilizados por los barcos que, indebidamente, no las tuviesen. Las MANGUERAS deben ser manejadas de tal manera que se evite su contaminación por contacto de sus extremos con la tierra o la superficie de muelles o pantalanes, o por inmersión en las aguas del puerto. La MANGUERA contaminada debe ser tratada de la siguiente forma: lavado a presión con agua potable, escurrido, elevar ambos extremos y llenarla con una solución desinfectante aprobada por la Autoridad Sanitaria (p.ej. solución con 100 mg/litro de cloro libre) esperando una hora, escurrirla y hacer pasar por ella abundante cantidad de agua potable antes de conectarla a la toma de llenado. Una vez utilizadas se deben guardar en cajas especiales para este fin con un letrero que diga: "MANGUERAS PARA AGUA POTABLE SOLAMENTE", con letras que al menos tengan 2,5 cm. de altura; estas cajas deben tener un sistema de autodrenaje y estar colocadas a un nivel de 45 cm. sobre la cubierta.

El agua potable se va a almacenar en TANQUES metálicos que tendrán su tubería de llenado a la que se una la MANGUERA; dicha tubería debe de estar claramente rotulada con un letrero que diga: "LLENADO DE AGUA POTABLE", con letras de 1,25 cm. como mínimo de altura.

La capacidad de los TANQUES de agua potable debe de calcularse en virtud de una serie de factores: número de tripulantes y pasajeros, distancia entre puertos dotados de fuentes aprobadas y la posibilidad de obtener agua a bordo por destilación de agua de mar. A nivel orientativo podemos calcular el consumo de agua a bordo alrededor de los 120 litros/persona y día (Lamoureux 1.968).

Los TANQUES de agua potable estarán constituidos de tal forma que estén protegidos de cualquier contaminación desde el exterior. Serán independientes sin que ninguno de sus tabiques sea común a otro TANQUE que contenga agua no potable u otro líquido. Han de ser independientes del casco del buque; en caso contrario el fondo del TANQUE estará situado, como mínimo, 60 cm. por encima de la línea de máxima carga. No deben ser atravesados por conducciones de líquidos no potables, salvo que existan los túneles correspondientes correctamente construi-

dos. Los TANQUES suelen ser metálicos con un recubrimiento interno (p.ej. cemento y uralita) que no haga tóxica el agua. Se marcarán claramente con un letrero que diga: "AGUA POTABLE" con letras de 1,25 cm. como mínimo, de alto. Deben de estar dotados de una boca de registro que permita su limpieza, reparación y mantenimiento.

Las TUBERIAS de distribución del agua potable no deben de estar conectadas con la de ningún sistema de agua no potable o sus tanques; así mismo no deben de estar sumergidas en la sentina ni atravesar tanques que contengan otros líquidos. La red de distribución de agua potable debe estar provista de un sistema anti-reflujo mediante válvulas. La desembocadura de los conductos de agua potable en los conductos de agua no potable se realizará por el procedimiento "zanja de aire", de tal forma que desde el sistema de agua potable (con presión positiva que

puede ser la de gravedad) al sistema de agua no potable (con presión negativa) hay un espacio vacío.

Cuando el sistema de agua potable esté contaminado se procederá a la desinfección, preferentemente por cloración. Cabe la posibilidad de desinfección por rayos ultravioletas, para agua que no contenga mucha materia orgánica, ya que la turbidez interfiere este procedimiento. Se necesita una radiación de 2.537 A siendo el grosor de la capa de agua que rodea al bulbo de la lámpara ultravioleta no superior a 7,5 cm.

Independientemente de que el agua no esté contaminada debe ser purificada, recurriéndose a PROCEDIMIENTOS QUÍMICOS Y/O FÍSICOS, con una finalidad preventiva.

El procedimiento QUÍMICO al que más se recurre es a la CLORACIÓN, aplicándose el cloro, preferentemente en forma de solución de hipoclorito

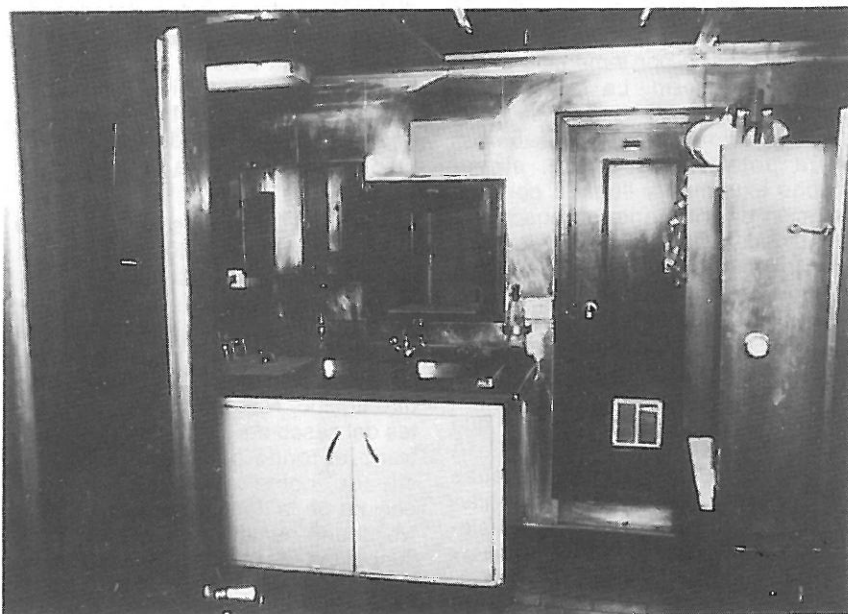
usándose un aparato de cloración comercial destinado a tal fin, HIPOCLORINADOR (Gallar, 1.983). El aparato será de control automático debiendo conseguir un cloro residual no menor de 0,2 mg/litro. El tiempo mínimo de contacto del agua con el cloro debe ser de al menos 20 minutos. En caso de que el buque no disponga de HIPOCLORINADOR, se recurrirá a la cloración manual. Otros desinfectantes químicos menos utilizados son el yodo, agua oxigenada y permanganato potásico (Gallar, 1983)

Los procedimientos FÍSICOS a los que se puede recurrir son: FILTRACIÓN (previo y complementario de la desinfección química), DESTILACIÓN, EBULLICIÓN (para pequeñas cantidades de agua) y RAYOS ULTRAVIOLETAS (ya comentado).

Es interesante detenerse algo en la DESTILACIÓN que es un procedimiento físico de desinfección y desalinización que se va a basar en calentar el agua hasta convertirla en vapor y posteriormente hacerla pasar por un sistema de tubos refrigerados para convertirla en líquida. Con este procedimiento se puede potabilizar el agua del mar.

La planta de destilación puede ser de ALTA PRESIÓN y BAJA PRESIÓN. La primera trabaja a una presión igual o superior a una atmósfera; consiguiendo una potabilización de alta calidad pero tiene el inconveniente de su alto mantenimiento y bajo rendimiento. La segunda trabaja a una presión inferior a la atmosférica; consiguiendo una potabilización de menos calidad, pero con un bajo mantenimiento y alto rendimiento, siendo necesario que esté dotada de un indicador eléctrico de salinidad.

Lo que está claro es que las plantas destiladoras le dan al barco una gran autonomía en lo que al suministro de agua potable se refiere.



2.- Higiene y Sanidad de los alimentos a bordo:

Para preparar, manipular y servir y almacenar alimentos son necesarias instalaciones adecuadas, bien construidas y bien iluminadas. Todos los alimentos deben de obtenerse de proveedores reconocidos o considerados aptos por las Autoridades Sanitarias. Además deberán estar limpios, serán sanos, no estarán deteriorados y no deberán constituir en ningún sentido peligro para el consumo humano. El Comité de Expertos en Sanidad Ambiental de la OMS le da una gran importancia a la higiene de los alimentos como medio para proteger la salud.

Las enfermedades transmisibles por alimentos pueden ser:

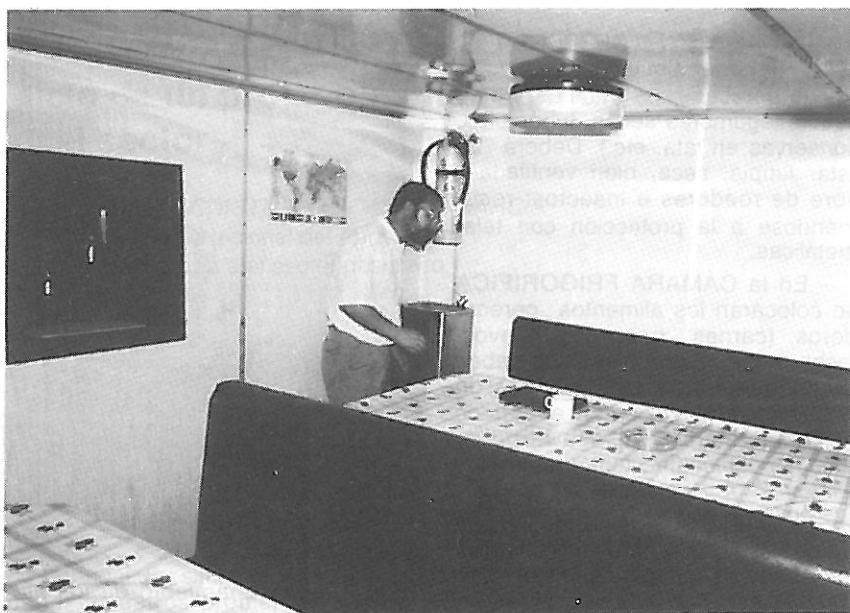
- INTOXICACIONES BACTERIANAS

- INFECCIONES BACTERIANAS

- INFECCIONES PARASITARIAS (protozoos y helmintos)

- INTOXICACIONES POR PRODUCTOS QUÍMICOS O NATURALES

En este sentido alimentos potencialmente peligrosos, en lo que a la proliferación bacteriana se refiere, son: pastelería con relleno de crema, huevos rotos (sobre todo de pato), marisco, productos lácteos, etc. Los alimentos perecederos y potencialmente peligrosos deben de ser almacenados a temperaturas bajas (7° o menos) para evitar que se estropeen. Los alimentos cocinados que quieran servirse calientes deben ser mantenidos a una temperatura no inferior a 60° C. A ninguna persona de la que se sepa o sospeche que pueda padecer una enfermedad contagiosa debe permitírsele que prepare, sirva o manipule alimentos. Esta medida debe ser extensiva tanto para portadores como para personas con síntomas claros en casos de forúncu-



los, úlceras cutáneas, heridas o exudados nasales patógenos. Las personas manipuladoras de alimentos en el buque deben mantener una estricta higiene corporal y del vestido.

En el barco hay unos ESPACIOS DE ALIMENTACIÓN, que son aquellos lugares en los que se preparan, almacenan o sirven los alimentos; concretamente la cocina, despensa o gambuza y comedor o cámara. Las características generales de estos espacios deben ser las siguientes:

- Superficies lisas y lavables, con un acabado resistente y pintados de colores claros.

Las tuberías de descarga por las que pasen aguas fecales u otros líquidos de desecho no deben hacerlo directamente por el techo, ni horizontalmente a través de los espacios de alimentación. Se pueden realizar excepciones en instalaciones preexistentes siempre que no haya pérdidas de líquidos no potables.

- Es conveniente que haya instalación de agua potable, fría y caliente. En las cocinas puede haber instalación de agua no potable para el lavado de la cubierta y la eliminación de los restos de alimentos.

- Las zonas donde se preparen alimentos, o donde se realice la limpieza del menaje, deben tener una iluminación no inferior a 20 lúmenes por pie cuadrado (aprox. 200 lux) en todos los puntos. Esta norma no se aplica al comedor. Los almacenes tienen que tener una iluminación suficiente que permite realizar fácilmente su limpieza y las operaciones sanitarias necesarias.

- Los ESPACIOS DE ALIMENTACIÓN, excepto los refrigerados, deben de estar adecuadamente ventilados para evitar olores y condensaciones. Así mismo deben de estar diseñados de tal manera que se impida la entrada de insectos y roedores.

COLABORACIONES

- La GAMBUZA O DESPENSA es utilizable como almacén de alimentos no perecederos (harinas, frutos secos, legumbres secas, tubérculos, conservas en lata, etc.). Deberá de estar limpia, seca, bien ventilada y libre de roedores e insectos: recurriéndose a la protección con telas metálicas.

- En la CÁMARA FRIGORÍFICA se colocarán los alimentos perecederos (carnes, pescados, huevos, leche, etc.). Estos alimentos deben de conservarse a temperaturas de 7°C o inferiores. Cuando el período de almacenamiento sea largo es recomendable una temperatura de 4° C.

-La CÁMARA FRIGORÍFICA será de un diseño que permita su limpieza y debe de mantenerse limpia, en buen estado y libre de malos olores y estará provista de un termómetro que se colocará en la parte más caliente del espacio refrigerado.

Las temperaturas recomendables



para el almacenamiento de los alimentos perecederos son:

-Alimentos congelados: -12°C mínimo

-Carnes y pescados: 0-3°C

-Leche y derivados: 5-7°C

-Frutas y verduras: 7-10°C

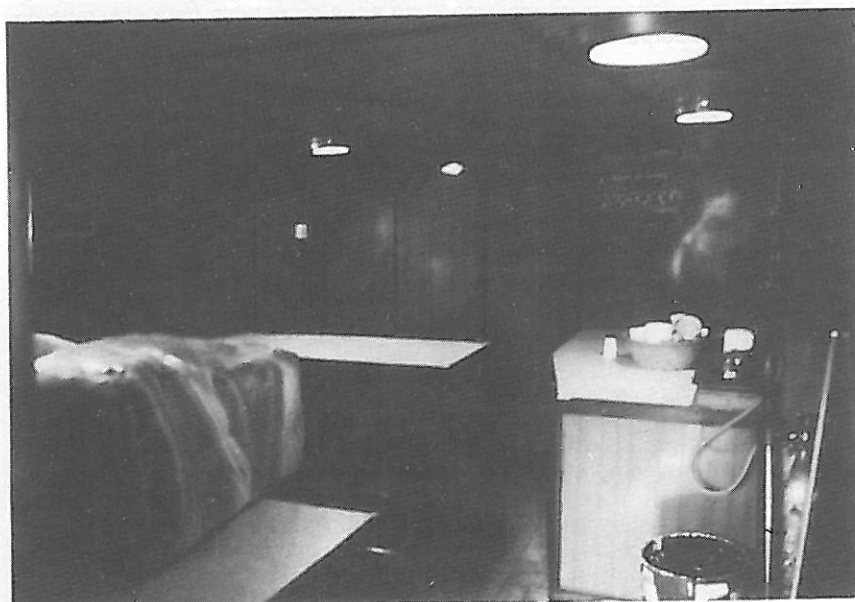
Con respecto a la RACIÓN ALIMENTICIA del hombre de mar, resumiendo al máximo, podemos considerar que las necesidades calóricas de los miembros de la tripulación que realizan un trabajo físico discreto (oficialidad) están alrededor de las 3.200 cal/d.; mientras que las necesidades calóricas del personal subalterno, que realizan un trabajo físico más intenso, oscilan entre las 3.800 cal/d y las 5.000 cal./d. (en casos extremos).

En la "GUIA SANITARIA A BORDO" se hacen las siguientes recomendaciones para combinar los alimentos en una dieta:

1ª.- "Verla en su conjunto, tratando de equilibrar todas las comidas del día.

2ª.- Combinar platos fuertes con platos más ligeros distribuyendo los alimentos ricos en proteínas.

3ª.-Evitar la reiteración de platos ricos en hidratos de carbono en una misma comida."





Colectivo de marineros de cerco Inicio de un protagonismo reivindicativo en el sector

Por Dña. MARIA CRISTINA DE CASTRO GARCIA
Delegada Nacional del Apostolado
del Mar para el sector pesquero

Los marineros de cerco de la ría de Vigo han tomado conciencia de su apremiante problemática y deciden asociarse como "Colectivo de Marineros de Cerco". El fin es hacer frente a las graves circunstancias de su situación laboral y social y orientarse hacia la negociación de un Convenio Colectivo.

Nos habían llegado rumores de este hecho y, días más tarde, fuimos convocados para una reunión en la Casa del Mar de Vigo. Acudieron la Asociación de Mujeres de Pescadores "Rosa dos Ventos" y representantes de organizaciones sindicales. Dos horas, en las que los marineros expusieron sus serias dificultades y su decisión de asociarse. Un "acalorado" diálogo prosiguió sin haberse llegado a ninguna conclusión o iniciativa que señalase un compromiso de apoyo para los marineros.

Me parece muy interesante este medio, a través de esta revista, para dar a conocer la decisión de este colectivo, que comienzan con protagonismo un proceso difícil, para el que han pedido públicamente a todos

los que acudimos a su convocatoria, ayuda y respaldo.

Este colectivo representa a 300 marineros de bajura, que salen a pescar por el litoral hasta las costas de Portugal. Su situación es muy precaria: "nuestros problemas son de todo tipo" -manifestaron-; y hablaron de la ausencia de contratos legales y de seguridad social, y del excesivo número de horas de trabajo (hasta 15 diarias), incrementadas con el tiempo dedicado a la descarga, que, según dicen, "no nos corresponde". Se que-

jan también de la falta de transparencia en las ventas del pescado, por las que ellos no perciben su justa parte, y del bajo precio a que es cotizado en beneficio de los intermediarios.

Los paros biológicos son también ocasión de perjuicio para los marineros, cuando no existen subvenciones, ya que al beneficiarse del paro de desempleo -los que están de alta en la seguridad social-, pierden el carácter acumulativo de su trabajo.

Expusieron otros problemas de su infraestructura: necesidad de duchas



COLABORACIONES



en la Lonja para asearse a su regreso de la mar, la falta de contenedores en el puerto les obliga a arrojar las basuras por la borda. "Hay que bajar a verlo para creerlo" -dicen-.

Fueron abordados otros hechos, que injustamente vienen sucediendo; "muchos de ellos como consecuencia de la ignorancia de gran parte de los hombres de mar, pero más todavía se debe, a la falta de unión que existe en las tripulaciones". Estas son palabras de Antonio Lago, secretario de este Colectivo.

Ultimamente, se han planteado obtener el certificado de competencia de Marinero y su pretensión es trasladar los cursillos a la Lonja, porque "sería la forma de que la gente se animase".

A través de todas las manifestaciones aportadas y de los comportamientos, se desprende que existe escasa identificación entre los marineros y las organizaciones sindicales. Son pocos los marineros afiliados a

los sindicatos del mar, por abandono, falta de información o porque no ven resultados. Los sindicatos, a su vez, manifiestan que no es su función defender "fantasmas". La situación es preocupante, si se tiene en cuenta la desprotección legal que se vive en el sector pesquero. No es alarmista el decir que los marineros desde siempre, y actualmente, están en un "callejón sin salida" o con muy poca salida; siempre a merced del que dirige la empresa.

A través de los medios de comunicación, se dieron a conocer estos hechos, y se solicitó la atención y el apoyo de la Administración a las justas reivindicaciones de este colectivo. Posteriormente, fueron recibidos por el Conselleiro de Trabajo, entrevista que ellos calificaron de "infructuosa".

Conocer estos hechos crea intranquilidad ante la realidad del entorno de bajura en nuestro puerto. Poner orden en tanto desorden, ser árbitro entre tantas arbitrariedades y desmontar tanta "picaresca", no es tarea

fácil para los más afectados por estas irregularidades. La inseguridad en el producto de las mareas ensombrece todavía más la situación, porque la mar no siempre compensa el esfuerzo de una noche de trabajo.

Las aspiraciones de justicia exigen un gran esfuerzo para que se tornen realidades. Apelar a la conciencia de quienes provocan esta conflictividad sería un gesto de confianza, pero cuando ya todo se ha hecho "jurisprudencia" es muy difícil "desmontarlo".

Así es, que transmitir estos comienzos de protagonismo de los marineros en cuestiones reivindicativas, no es solamente un gesto de información, sino el ser una voz más, y una acción de apoyo y de ánimo hacia ellos mismos. En definitiva, estoy tratando de sugerir la necesidad de colaboración de quienes tienen implicadas responsabilidades y competencias, para ayudar a la justicia en el trabajo y en la vida familiar y social de quienes no cuentan con estos inalienables derechos.





Damián Churruca

Marinos en la Historia: Churruca Elorza, Cosme Damián

Por D. PASTOR SANCHEZ VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor



Marino, matemático y cartógrafo, nació en Motrico (Guipúzcoa) el 27 de septiembre de 1761. Aficionado a la mar, ingresó a los 15 años en la Academia Naval de Ferrol y poco después, embarco como Alférez de Fragata en el navío «San Vicente» y más tarde pasó a la fragata «Santa Bárbara».

En el bloqueo de Gibraltar, ordenado por Carlos III en 1781-82, intervino activamente con su barco dando pruebas de su denodado arrojo en una pequeña nave en socorro de los artilleros de las célebres baterías flotantes inventadas por D'Arzón, incendiadas por las balas rojas de la plaza sitiada.

Firmada la paz con Inglaterra en 1783, Churruca se dedicó a estudios cartográficos y en 1788 formó parte de una expedición dedicada a levantar planos, estudiar corrientes y mareas en el estrecho de Magallanes. Debido a los excelentes resultados puestos de manifiesto por Churruca en su diario, el 17 de junio de 1792 se le concede el mando de una nueva expedición compuesta por los barcos «Descubridor» y «Vigilante» encargado de trazar atlas ma-

rítimos de América Central, Las Antillas, Puerto Rico e Isla de Sotavento, publicados en el Almanaque Náutico en 1804. De vuelta a España, residió algún tiempo en París perfeccionándose. Allí trabó amistad con Napoleón a la sazón Primer Cónsul.

La paz de Basilea en 1795 y el tratado de San Ildefonso en 1796, implicaban la reanudación de hostilidades con Inglaterra. Churruca regresó de París y tomó el mando del buque «San Juan Nepomuceno», y recién ascendido a Capitán de Navío, en 1797, pasó al «Conquistador», y luego al «Príncipe de Asturias», navío de tres puentes. Por entonces era ya —a pesar de su juventud— uno de los oficiales populares entre los marinos. Experto en las cosas del mar, matemático y astrónomo, dotado de un temple indómito en contraste con su aspecto delicado.

La paz de Amiens en 1802, marcó una tregua en la pugna franco-inglesa por poco tiempo. De nuevo Churruca en el «San Juan Nepomuceno», formaba parte de la escuadra fondeada en Cádiz al mando del Duque de Gravina; tenía como compañeros a Elcano, Hidalgo de Cisneros y Galiano. En 1805 la escuadra francesa y la española se enfrentaron a los ingleses a la altura de Finisterre. El encuentro no tuvo éxito por ningún bando por retirarse el Almirante francés a Cádiz.

Sitiada la escuadra hispano-francesa el 21 de octubre de 1805 por Nelson, el inepto Villeneuve decidió enfrentarse a los ingleses contra el consejo de los Capitanes. Aunque Churruca temía que la acción acabara en de-

sastre, actuó con gran decisión como lo prueban las palabras que escribió antes de la salida: «Si oís decir que mi navío ha sido apresado, dadme por muerto». Enfrentadas las escuadras enemigas en Trafalgar, pronto se advirtió la superioridad inglesa rompiendo las líneas hispano-francesas. Churruca hizo justicia a su fama, batiéndose desesperadamente y manteniendo a su «San Juan» contra seis barcos ingleses y cuando un cañón le arrebató la pierna exclamó: «Esto no es nada, siga el fuego», ordenando a sus oficiales clavar la bandera en el palo mayor a fin de evitar que se arriara en señal de rendición. Aquel mismo día en combate falleció el prototipo de los marinos españoles.

Los ingleses ante el heroísmo de Churruca, le tributaron honores formando la tropa con armas al lado de la española. El casco destrozado del «San Juan Nepomuceno», remolcado a Gibraltar, se conservó muchos años como glorioso trofeo, y en su cámara siempre cerrada una lápida con el nombre de Churruca en letras de oro, y una rigurosa entrada se hacía con la cabeza baja y compostura como si se hallase presente su Comandante que tanta gloria dio a su navío.

El Rey, en premio a su heroísmo, le ascendió a Teniente General. En Ferrol se le erigió una fuente en forma de obelisco con una urna encima frente a Capitanía, para perpetuar su recuerdo. Motrico, su ciudad natal elevó un monumento a su memoria y la Armada dio su nombre a un destructor.

Uno de los muchos motivos que me hace escribir en esta revista para explicar en pocas palabras la encerrona que tuvimos que soportar por parte de las autoridades namibias, surafricanas y españolas puesto que, como se demostró, nosotros fuimos apresados en aguas surafricanas por inspectores namibios, algo totalmente ilegal, tanto frente a las leyes internacionales como surafricanas.

Ese fue el primer punto importante que nuestros abogados movieron para que nos concedieran la libertad y la de los barcos. Aquí es donde realmente esperábamos el apoyo de nuestro Gobierno representado por el embajador, pero el señor embajador temía represalias.

El juicio siguió y se nos dio la razón de que nos encontrábamos en aguas surafricanas, por lo tanto tendríamos que ser liberados, pero eso era una utopía en aquellas condiciones, pues los gobiernos namibio y surafricano un día después de nuestra captura firmaban un tratado, a través del cual autorizaban a los inspectores de pesca de ambos países a colaborar entre sí en este tipo de situaciones, por lo que nuestro apresamiento era ¿totalmente legal?

Como dije anteriormente, esto fue una encerrona en la cual nuestro Gobierno se lavó las manos pero es «normal» pues peligrosaban las relaciones entre ambos países (Namibia y España), y yo me pregunto, ¿qué relaciones bilaterales tenemos en estos momentos?, pues no podemos olvidarnos que los pocos barcos que allí faenan con una licencia lo pasan muy mal, tanto en la mar como en tierra, pues los controles son excesivamente rigurosos.

El fallo del tribunal nos costó cuatro meses en dos cárceles namibias donde llegamos a estar incomunicados.

Yo personalmente le pedí a Muñiz la posibilidad de hablar con nuestras familias a través del programa radiofónico

Namibia

Por **EUGENIO CIDRAS**

Capitán de Pesca

1.º Oficial del B/C «Cabu I»

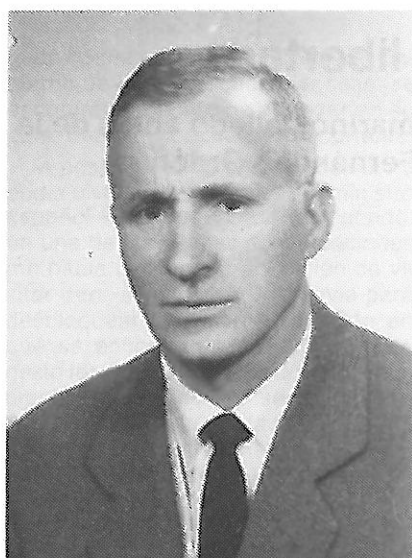
co «Españoles en la mar», programa que escuchábamos en una pequeña radio en la cárcel, con lo cual quiero agradecer este detalle de hablar con nosotros en esos momentos, pues como dije estábamos incomunicados y AETI-NAPE fue el único organismo que se puso en comunicación con nosotros en la cárcel.

Con todo esto lo que quiero decir es que estuvimos bastante abandonados en la cárcel por parte de nuestras autoridades. Es muy triste, más aún cuando los medios de comunicación y la opinión pública namibia nos apoyaba, recriminaban a su Gobierno que nos diera trato de criminales comunes

y por lo tanto era una injusticia todo lo que la Administración namibia estaba haciendo con nosotros.

Para terminar, agradecer al I.S.M. y más concretamente a sus funcionarias Carmen Mariño y Paloma, ambas trabajando en la Casa del Mar de Walvis Bay, por su apoyo moral en esos duros momentos para nosotros, y lo mismo para una amiga namibiana, Collen Dean, pues gracias a sus gestiones con las entidades financieras, los Oficiales del B/C «Cabu I» pudimos salir de la cárcel. Además hacer extensible el agradecimiento a Muñiz por su total apoyo a nuestras mujeres en todas sus gestiones; a todos, gracias.





Reliquia y representación del genio humano

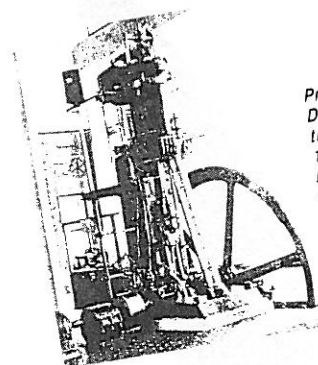
Por D. JOSE OUVIÑA SANTOS
Patrón de Pesca de Gran Altura
y Mecánico Naval Mayor

En 1893 llegó el genial innovador, a un compromiso con la Fábrica de Máquinas Ausburgo (MAN), para la construcción del primer motor de combustión interna a presión constante, según diseño del propio Diesel, ya patentado. Ese mismo año se probaron dos unidades de acuerdo con los planos y dirección del propio inventor. El resultado en la práctica fue desalentador en ambos casos. No respondían a lo esperado.

Sin desanimarse, por lo decepcionante en los primeros motores de ensayo, y bajo la misma dirección, procedió la misma factoría al montaje de un nuevo motor, previa recomposición de estudios sobre la idea original. Se mejoró el rendimiento pero aún quedaba lejos satisfacer la expectativa deseada.

Siguieron con costosos experimentos que acarrearón cuantiosos gastos. Para sufragarlos fue precisa la colaboración financiera de la casa Krupp. Después de prolongados ensayos y salvando serias dificultades, por fin el año 1897 se consiguió el primer motor Diesel que funcionaba como real y prometedor augurio de excelentes resultados. Esta máquina, según la figura adjunta, está instalada actualmente en la «Deutsches Museum» de Munchen, conservada como reliquia y representación del genio humano.

En 1898, a consecuencia de unas pruebas satisfactorias realizadas por la MAN con tan prometedora máquina de combustión interna, en la Exposición de Munich del mismo año, donde se exhibieron varios modelos, fueron cedidas numerosas licencias de fabricación, aunque posteriormente fueron devueltas al no encontrar claramente ren-



Primer motor Diesel construido en 1897 en la fábrica Ausburg de la M.A.N., actualmente en el Deutsches Museum, Munich.

table su explotación. Esos fabricantes, interesados en principio, siguieron expectantes esperando la solución para las dificultades observadas. Y así sucedió después de algunos años.

A partir de entonces este nuevo motor evolucionó rápidamente, expandiendo sus servicios por todo el mundo como máquina de reconocida economía, duradera y suficientemente práctica.

Hacia el año 1920 se descubrió un nuevo sistema de inyección de combustible. Con anterioridad se realizaba conjuntamente con un soplado de aire simultáneo denominado «inyección fluida». El nuevo procedimiento «inyección sólida», sin concurso de aire, mejoró con mucho la presión de pulverización. Esta simplificación fue decisiva para el desarrollo de modelos de altas revoluciones aplicados en mayoría al transporte por carretera y ferrocarril.

Llegó el Sr. Diesel en momentos de compleja colaboración a abandonar su concurso con la MAN, siempre convencido de que al final triunfaría su aseveración básica. Consagró el resto de sus días a un amplio programa de fomento y aplicación de su invento hacia el tráfico terrestre y también marítimo. Nació este ilustre científico el 18 de marzo de 1858 y desapareció trágicamente en alta mar durante una travesía de Alemania a Gran Bretaña, el 29 de septiembre de 1913.

En el número 31 de AETINAPE reseñaba, como recopilación de datos, unos breves apuntes sobre el proceso que condujo a la aparición del motor Diesel en el desarrollo industrial. Sobre todo en lo que se refiere a ingeniería automotora.

Expuse muy escuetamente las vicisitudes que el Dr. Ingeniero Rudolf Diesel había soportado, debidas tanto a las deficiencias técnicas que su idea original presentaba, como también a las acres opiniones que anclados inmovilistas y críticos inflexibles no regateaban en aplicarle.

Hoy pretendo continuar rindiendo mi modestísimo homenaje, representando nuestra profesión, a tan insigne inventor, añadiendo otros pormenores históricos de un proceso que a los profesionales de la mecánica en el mar nos tiene fascinado: Estudiando el Dr. Diesel la máquina alternativa de vapor, en su concepción teórica sobre la expansión de un fluido gaseoso, convirtiendo el calor en energía mecánica, se planteó la opción de construir un ingenio motorizado alimentado de combustible barato, que mejorase el rendimiento de las máquinas de vapor entonces conocidas.

Capitán Rosales en libertad

El Gobierno iraní excarcela al marino gallego antes de la llegada del ministro español Fernández Ordóñez

Por Mayte SUAREZ SANTOS
Periodista

La madrugada del día 15 de octubre de 1991 será recordada como la hora de la libertad de mi esposo, el Capitán Rosales. Después de las doce de la noche recibíamos desde Amman la llamada del ministro español de Asuntos Exteriores, Francisco Fernández Ordóñez, comunicándonos la puesta en libertad de mi esposo. Un momento en que la emoción que llenaba mi corazón se resumía en una sola palabra: «Gracias, señor ministro». La respuesta fue igual de emotiva: «Es un acto de justicia».

De este modo se cerraba el capítulo de la historia del Capitán Rosales, el fin de la «odisea islámica» del marino gallego que durante dos años, cinco meses y un día, permaneció en las cárceles de Irán, víctima de su propia honestidad profesional.

Atrás quedaban ya las múltiples gestiones ante instituciones oficiales, personalidades y organismos internacionales, en busca de apoyo solidario para obtener su libertad. Se abría, por tanto, la puerta a la esperanza de una nueva vida, de emociones y promesas, de gratitudes porque, al fin, se había logrado recuperar a mi esposo con dignidad.

Era, por tanto, el triunfo de un esfuerzo compartido con innumerables personas que conjuntamente apoyaron

el derecho a la libertad, respondiendo a la llamada solidaria hacia una causa justa y humanitaria.

Ante nosotros comenzaba un nuevo día, un día lleno de luz y confianza en el futuro. Había llegado la hora de la libertad.

Fue la noche más corta y a la vez más larga de mi vida. El deseo de ver a mi esposo pocas horas más tarde en el aeropuerto de Barajas, hacía que el tiempo me pareciese una eternidad. Sin embargo, el poder expresar a través de las numerosas emisoras de radio del país nuestra felicidad y nuestra gratitud, nos llevó a entrar en la madrugada abrazados a la esperanza de que al fin la pesadilla había terminado.

Con la llegada del alba encontramos la paz interior que habíamos perdido aquel 13 de mayo de 1989, cuando mi esposo fue introducido en la cárcel de Bandar Abbas, acusado de un delito que no había cometido. Víctima de una compañía naviera cuyo barco, el Minab-4, en el que mi esposo fue llamado a trabajar como Primer Oficial, había provocado un accidente en el cual murieron quince personas.

El recuperar a mi esposo me parecía como «la misión imposible» de lograr algún día. Su libertad era un hecho real. También se dijo que «un ges-

to de buena voluntad por parte del Gobierno de Irán». En cualquier caso, se encontraba a punto de aterrizar en su país. España, y eso era lo importante.

A pesar de la inmensa emoción, no podía olvidar las palabras del ministro español Fernández Ordóñez cuando, en una de las últimas conversaciones me había indicado su intención de visitar Irán «si su presencia servía para desbloquear la absurda situación en que se encontraba mi esposo». Ese gesto tenía para nosotros un valor inestimable. Y esa decisión sería, más tarde, recompensada con la libertad de mi esposo.

Encuentro con el hombre

El encuentro con el padre de mis hijas, con el hombre por el que había luchado, fue sencillo. Cuando dos personas se aman sobran las palabras. Los hechos eran evidentes. La pesadilla ha-

bía terminado y comenzaba una nueva vida. Testigos de nuestra felicidad fueron nuevamente los medios de comunicación que participaron en la desgracia y en la alegría. El encuentro fue, por tanto, algo auténtico, real.

Atrás quedaban los reproches por una detención injusta. Era el momento de las gratitudes. Alguien definió a mi esposo como «la gratitud personificada». Creo que no se exageró en esta observación. Quienes le vieron por primera vez sintieron esa sensación porque después de regresar de esa odisea, la LIBERTAD es una palabra que se escribe ya con mayúsculas, y por tanto, quienes ayudaron a recuperarla merecían ese reconocimiento. Personalmente, lo que más me maravilló de mi esposo fue su expresión de serenidad agradeciendo al presidente del Gobierno español y a su ministro Fernán-

dez Ordóñez el que, al fin, pueda disfrutar de su libertad.

Después, llegarían los demás. Enumeró a todos, increíblemente tranquilo y a la vez temeroso de dejar alguno en el tintero. Nosotros a su lado, estábamos para reforzar esa gratitud a todas las personas que con su firma solidaria y gestiones aparentemente anónimas, habían contribuido a denunciar la inmensa injusticia que se hacía con un hombre.

Nuevamente la familia volvería a estar unida, a recuperar ese tiempo perdido, paralizado desde hacía más de dos años. Nuestras hijas abrazarían a su padre al pie de la escalerilla del avión que a media tarde del martes, día 15 de octubre, llegaba al aeropuerto de Labacolla, en Santiago de Compostela.

Cuantos acudieron a esperarle temían romper esa maravillosa escena tan esperada y soñada. Abrazos y lágrimas rubricaban, una vez más, que la pesadilla del Capitán Rosales había terminado. La bienvenida a su tierra, Galicia, sería minutos más tarde ofrecida oficialmente por su presidente, Manuel Fraga. La emoción de recuperar a otro gallego perdido en la diáspora de un acontecimiento increíblemente absurdo, hizo del encuentro con el presidente un hecho testimonial e histórico. Así se lo hizo saber el presidente, «Bienvenido a casa, Capitán Rosales». Un apretón de manos sellaba para siempre el fin de un capítulo que ya es historia.

Quiero aprovechar esta oportunidad para agradecer a AETINAPE el apoyo solidario por una causa justa, el respaldarnos en todo momento y el no dudar del triunfo final. Con el corazón en la mano, damos las gracias por compartir con nosotros esta lucha, porque si de algo nos sentimos orgullosos es de encontrar solidaridad entre los marinos, tanto de la Pesca como de la Marina Mercante.



«INSTITUCION O FINCA PRIVADA»

El trato que hasta la fecha y pese a algunos avances de carácter circunstancial e incompletos que continuamos recibiendo los Titulados Náutico-Pesqueros por parte de los responsables de la Dirección General de la Marina Mercante, sigue siendo injusta y caciquil, después de innumerables reuniones y a pesar de haber llegado a algún compromiso firme, vemos como transcurre el tiempo y no se regula nada de una forma definitiva, continuamos con parches y sufriendo agravios comparativos. Se nos otorgan certificaciones de servicio de una forma restrictiva y sin el refrendo que tiene que tener todo título profesional expedido por el Gobierno español, por lo cual son incompletas, pese a que el artículo 7 del convenio internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardias para las gentes del mar de 1978 dice con claridad cómo tienen que ser expedidas estas certificaciones de servicio, al igual que cualquier otro título.

La Dirección General de la Marina Mercante se comprometió a elaborar un proyecto de nueva regulación de competencias que corresponden a los Titulados Náutico-Pesqueros en Marina Mercante, respecto a este proyecto soy más bien pesimista por lo menos mientras se tenga la idea de que la D.G.M.M. es una «finca privada» y se dirija como tal y con un carácter claramente corporativista, que es lo que viene ocurriendo hasta la fecha, si lo que se va a hacer respecto a este proyecto es aumentar algunas atribuciones a las competencias que existen actualmente, sin entrar a fondo en el desarrollo del convenio internacional sobre Formación, Titulación y Guardias para las gentes de mar de 1978, sería una pérdida de tiempo y esta reforma no tendría utilidad ninguna.

Una reforma de competencias de los Titulados Náutico-Pesqueros en Marina Mercante pasa por desarrollar un nuevo cuadro de competencias según viene regulado en el convenio antes mencionado y una reforma del vigente Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas, así como de los planes de estudios de los Titulados de Cabotaje, integrándolos en los nuevos planes de estudios de Formación Profesional Marítimo-Pesquera pasando las competencias al Ministerio de Educación y Ciencia.

Aunque soy pesimista, quiero pensar que la situación de interinidad, todos los desprecios y acusaciones de intrusismo que hemos sufrido durante los últimos años los Titulados Náutico-Pesqueros que desarrollamos nuestra profesión en Marina Mercante, saldremos del túnel cuando se apruebe una ley que regule un nuevo marco de competencias y una reforma de los planes de estudios para los Titulados Náutico-Pesqueros en la rama del Cabotaje.

Estos planteamientos que defiende AETINAPE chocan frontalmente con los intereses caciquiles y corporativos que hoy dominan una importante institución marítima como es la Dirección General de la Marina Mercante, que algunos confunden con una «finca privada». Me pregunto qué hacen otras fuerzas sociales o económicas del sector; sólo se acuerdan de los Náutico-Pesqueros en función de las coyunturas que les afectan.

Luis Alberto M.P.
Patrón Mayor de Cabotaje

ATACAR LAS CORRUPTELAS Y DEJARSE DE CURSILLITIS

Por mediación de esta revista, me entero de que las autoridades pertinentes de la Marina Mercante han tomado ¿conciencia? de la gran siniestralidad que se da en el sector marítimo-pesquero, y para reducir ese índice de siniestralidad se les ha ocurrido ordenar que todos los profesionales del mar tengamos que hacer unos cursillos de Contraincendios y Supervivencia en la mar. Es mi opinión que toda la preparación que recibamos para defendernos en el medio laboral en que nos desenvolvemos es beneficiosa para nosotros y para los compañeros que dependen de nuestras decisiones. Pero si esa es mi buena opinión no creo que sea menos buena el pensar que esa no deja de ser una forma más que tienen nuestras autoridades de lavar la cara de su conciencia a base de cursillitis.

De poco vale hacer cursillos si luego los barcos salen a la mar sin los titulados correspondientes o despachados con títulos desde tierra.

No es ninguna novedad para un marino, ver barcos que por su desplazamiento le corresponda al mando, por ejemplo, un Patrón de Pesca de Altura, y sin embargo va al mando un Patrón de Litoral, o donde debe ir un Primer Patrón y un Segundo Patrón nos encontremos con que el Segundo Patrón es un marinero sin título ninguno, o cuyo único título es el ser pariente o familiar del armador, o un buen atador de redes.

No digamos ya el tema de la sección de Máquinas, Segundos Mecánicos Navales al cargo de departamentos donde corresponde un Primero o un Mayor. O peor aún, un inspector depachando el barco desde tierra o algún jubilado, o difunto, vete a saber; y en alta mar un engrasador veterano al cargo del departamento de Máquinas.

Entiendo que a mayor profesionalidad, mayor experiencia, mayores conocimientos y mayor seguridad para el buque y para quien en él habita.

No puedo dejar de admitir que este personal que ocupa plazas indebidas es un personal paciente y servicial, si mean por ellos, dicen que llueve. Aunque si por justo derecho embarca el profesional que corresponde a dicho cargo, en vez de colaborar en su verdadero puesto lo que hacen es crear situaciones bastante desagradables, pues ven en su superior un rival que le ha quitado la forma de ganarse unas pesetillas extras.

En veinticinco años que llevo embarcado, todavía me falta por ver que las autoridades pertinentes hagan una inspección de personal en un buque; de momento parece que se conforman con que les lleven a los despachos de buques el rol del barco con muchas cartillas y tarjetas profesionales, ¿de dónde sacaron tantas?

Tranquilos, no hay que apurarse, en caso de siniestro ya los profesionales con el correspondiente CURSILLO dirán desde tierra a través de la telefonía cómo hay que desenvolverse.

En cierta ocasión llegó a mis manos un medio de comunicación que redactaba sobre el conflicto (hace tres años y con huelga de por medio) entre los pescadores y los armadores en Las Palmas de Gan Canaria. El señor Higinio Hernández, de profesión Magistrado, Delegado del Gobierno por aquel entonces de aquella Comunidad, quiso hacer el rol de mediador en el conflicto, cuando se vió metido en semejante potaje sólo pudo calificarlo de atípico y kafkiano. Teneis que perdonar si me equivoco, no tengo un diccionario a mano, pero creo que «atípico» quiere decir «anormal» y «kafkiano» carca, fuera de lugar, o fuera de época, caciquil, etc...

¿Por qué lo habrá definido así? ¿Será porque los marinos vivimos aislados? ¿Será porque vivimos en una isla? No sé por qué me viene a la cabeza que también Sicilia es una isla.

En fin, compañeros, al que Dios le marque el rumbo, que San Pedro se lo bendiga.

Buena proa para todos.

C.R.A.
Mecánico Naval Mayor

UNIDOS PARA AVANZAR

Queridos amigos y compañeros:

Antes de nada quiero felicitaros por ser capaces de estar ahí donde tanta falta hace para tratar de unir a esta familia nuestra de profesionales de la mar.

Como sabemos todos en esta profesión tan apartada de todo lo normal se lee mucho y uno va viendo como los colectivos todos y de todas ramas cuentan en nuestro país para mejorar el nivel de vida, tanto en su sueldo como en sus vacaciones, y lo consiguen, están unidos.

En esta profesión lo hemos conseguido pero al revés,

se gana menos cada marea y menos vacaciones, y ojalá estuviese equivocado. Nuestros padres también lo pasaron mal, pero algo consiguieron, mejoraron los barcos, camarotes, duchas, comidas y hasta una reglamentación que no fuimos capaces de mejorar, y si empeorar, pues anteriormente los barcos tocaban puerto cada 40 días y ahora eso ya está superado, se toma gas-oil en alta mar y lo demás es de risa como los víveres o el simple hecho de poder darle una patada a una piedra y hablar con los hijos cada muchos meses telefónicamente; qué le vamos a dejar a estos chicos que les gusta esta profesión, barcos que son más pequeños pero que cargan el doble, más bodega, más tanques, más días fuera de casa y menos puestos de trabajo, menos sueldo, menos vacaciones, peores alojamientos, y lo peor, sin futuro.

Esto quizás no tenga arreglo, pero tampoco lo intentamos; somos como aquellos buscadores de oro en las viejas películas del Oeste, en manos de los tahúres, mucho trabajo, muchos sacrificios, pero el oro es para los de siempre; al final la discusión siempre es en el charco.

Ahora tenemos una buena ocasión, hay crisis de trabajo, crisis de caladeros, crisis de sueldos, crisis por todos los lados, pero a nosotros eso no nos beneficia ni en las vacaciones, pues los barcos salen aun antes del tiempo reglamentario. Qué pretendo con este rollo, por qué no debemos tener vacaciones a los cuatro meses, por qué no tienen sueldos dignos los marineros, y no me digan que 100 y 150.000 pesetas en Canadá, por ejemplo, es dinero.

Si hay pocos caladeros, repartir mejor sus posibilidades pesqueras, de esta forma se traería menos cantidad pero se ganaría lo mismo y las tripulaciones descansarían más, si es que eso tiene alguna importancia para alguien.

En los próximos congresos de trabajo hay que pedir una nueva reglamentación, ahí está la solución total. Proteger también esta bonita profesión, con plazas de alumnos para los que han conseguido un título.

Si es cierto que pertenecemos a la C.E. y si nos atrevemos a comparar nuestros sueldos, nuestras vacaciones, nuestros derechos y nuestra forma de trabajar con la de países comunitarios como Inglaterra, Francia, Italia, etc., donde esta profesión está catalogada de muy dura y regulada en los altos niveles de riesgo, como debe ser, se podría decir que no hablan de nosotros, que somos distintos, que no nos interesa la formación de nuestros hijos, ni tampoco el cariño de nuestra esposa, y sin embargo no es así, y no hacemos nada para remediarlo, ¿cuándo se terminarán estas injusticias?

Si en algo no me explico bien y algún compañero cree que trato de menospreciar u ofender esta profesión, le ruego me perdone, no es mi intención, pues la respeto de todo corazón.

Un abrazo para todos y buenas singladuras.

F. G. CURRA

CAPITANES DE PESCA EN HULL. PLACEME A UN CURSO SOBRE TECNICAS DE PESCA

Los Titulados Náutico-Pesqueros don Andrés Ramón Viturro Chirino y don Juan Manuel Vázquez Álvarez, en un artículo publicado en la revista número 31 de AETINAPE, de octubre de 1990, esbozan un exhaustivo informe de las vivencias compartidas en calidad de invitados a un curso programado de técnicas de pesca promovido por la Secretaría General de Pesca Marítima a instancias de la CEE, en la Universidad de Hull, durante los días 17 de abril al 22 de junio inclusivos, a modo de diálogo coloquial y confirmación ocular de imágenes en áreas profesionales de auténtica novedad.

«La tecnología y gestión pesquera» y «Comercialización y transformación de productos pesqueros» fueron, a mi entender, prioritarios a estudio —sin desmerecer lo accesorio— por derivar de su raíz el entramado de una buena política pesquera.

A través de párrafos sintonizados nos muestran la afable condescendencia en mutua reciprocidad y el notable aprovechamiento en las ramas homogéneas al uso y técnicas incorporadas por añadidura, usando un método didáctico en el vocabulario profesor-alumno de fácil asimilación, esencial en un curso limitado.

Las jornadas versaron como es de rigor, en prácticas habituales y en lo teórico con amplia visión en materias concordantes a la modalidad extractiva, legislación, investigación, formación, redes, transformación, etc., de los temas influyentes, contado con sencillez y claridad por los autores del informe.



Pero el propósito al condensar el manifiesto escrito por los cursillistas, Capitanes de Pesca aludidos, en Gran Bretaña, permite reivindicar a la Dirección General de Pesca en analogía con el espíritu del VI Pleno de AETINAPE, el compromiso de realizar seminarios práctico-teóricos que abarquen todo el abánico de la industria pesquera que, a pesar de su subdesarrollo, se hace acreedora por su expansión, de un montante económico inconmesurable partiendo del filón extractivo cuantitativo el efecto multiplicador generando renta en el sector conservero y servicios de fresco, frío, demanda para la industria auxiliar, astilleros, pesquerías artesanales, actividad familiar y complementarios, redes, etc., ocupando miles de personas a bordo, en empresas y asimilados.

Bien merece por parte del organismo tutelar la deferencia en informar al personal embarcado, armadores, fabricantes, fresqueros y a cuantos tienen relación con el sector mediante plenos periódicos de alto nivel, del medio en que se desenvuelve la industria pesquera y las mejoras en perspectiva con plenitud de recursos; pues si bien se alternaron cursos salpicados en autonomías y países comunitarios y se anuncian otros al colectivo laboral marino, quedan algunos flecos que configuran el poder de la industria pesquera en su conjunto merecedoras del trato comparativo concernientes a la confección de redes, elaboración de conservas, salazones, ahumado, congelado, fresco, acuicultura, manipulación y otros, emulando, cuanto menos, al Reino Unido.



In Memoriam

DOMINGO QUIROGA: TESTIGO LUCIDO DE UN SECTOR QUE AYUDO A CAMBIAR El VI Pleno Nacional de AETINAPE le otorgó el diploma de Socio de Honor.



No acabamos de acostumbrarnos a que la realidad pesquera gallega y su entorno internacional —español, comunitario y mundial— tenga que prescindir de una de las voces más acreditadas para su análisis. Domingo Quiroga fue, ante todo, el soporte de muchas grandes y hermosas observaciones que, desde su tribuna en «La Voz de Galicia», más contribuyeron a forjar el cambio necesario en una actividad que no ha logrado, por el momento, resituarse convenientemente en las coordenadas económicas de finales de siglo.

Hoy, cuando lloramos su muerte, acaecida el pasado día 4 de octubre, no podemos olvidarnos no ya de su estatura humana, o de su intachable trayectoria moral a lo largo de una vida marcada por tan difíciles momentos políticos como los que entristecieron nuestra realidad durante más de cuarenta años.

Lo que sobre todo quedará en el recuerdo de todos los profesionales marítimo-pesqueros es que si hay que buscar un animador y diríamos que hasta un responsable de los positivos cambios que se han venido observando en la realidad social y económica de la actividad pesquera gallega, éste fue Domingo Quiroga, desgraciadamente no siempre escuchado y respaldado con los ejemplos de los encargados de la ordenación y la dirección de la actividad. Pero es que tan altas personalidades no abundan, y ahí reside nuestro problema colectivo. Por su prestigio, el VI Pleno Nacional de AETINAPE le nombró Socio de Honor de la Organización. Sabemos que son tópicos las alabanzas en los tristes momentos del recuerdo.

Pero también sabemos todos que esta rosa que los profesionales del mar depositamos en la tumba de este gran hombre es la rosa más merecida de cuantas podamos ofrecer con nuestro modesto homenaje.

Se ruega a todos los afiliados que hayan cambiado de titulación, domicilio, teléfono, etc., se pongan en contacto con la Secretaría General de AETINAPE para actualizar sus datos.

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.

PROYECTO DE ORGANIZACION DE LA ARMADA EN EL LITORAL

Ante la necesidad de llevar a cabo una nueva organización de la Armada en el litoral, el Ministro de Defensa ha mostrado su conformidad con la realización de los estudios conducentes al desarrollo del proyecto del asunto.

En relación con citado proyecto, tengo el honor de informar a V.E. lo siguiente:

1. Las disposiciones vigentes relativas al ámbito marítimo, hacen necesario adecuar la organización de la Armada en el litoral a las misiones que tiene actualmente conferidas, prescindiendo, como criterios básicos de dicha organización, del ejercicio de aquellas funciones que actualmente se desarrollan en tierra en beneficio de organismos de la Administración civil.

2. Las funciones de auxilio a la Administración civil que actualmente desempeñan los Comandantes y Ayudantes Militares de Marina como delegados de los Ministerios de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y Agricultura, Pesca y Alimentación, en materia de Marina Mercante y pesca marítima, tienen carácter eventual y transitorio, prolongando una situación que no es aconsejable ni para el ejercicio de las funciones en beneficio de los Ministerios citados ni para la Armada, que no posee atribuciones ni recursos para la prestación de unos servicios públicos cuyos requisitos exigen su mejora y adecuación a medida que evoluciona la demanda.

3. Por otra parte, las misiones de la Armada no justifican una organización del litoral que responda a la actual distribución de Comandancias y Ayudantías Militares de Marina establecida por el Decreto 3209/1973, de 14 de diciembre, ya que las competencias y funciones que desarrollará la Armada en el litoral fuera del ámbito específico de la defensa, se limitarán a:

—Vigilancia orientada a la protección de nuestros recursos en los espacios marítimos de soberanía.

Dicha distribución supone una notable reducción con respecto al número actual de Comandancias y Ayudantías Militares de Marina, que se resume en las siguientes cifras:

—Ayudantías Militares de Marina: número actual, 85; número previsto, 28.

—Acuerdo de la Armada con el Director General de la Marina Mercante, en su calidad de «National Shipping Authority», sobre organización del control del tráfico marítimo en tiempo de crisis y guerra.

—Acuerdos, fundamentalmente, con los Ministerios de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y Agricultura, Pesca y Alimentación, para el establecimiento de un plan adecuado de transferencias a su propia organización periférica de las funciones que actualmente desempeñan los Comandantes

6. De merecer la conformidad de V.E., le sugiero la designación de representantes de ambos organismos para iniciar de común acuerdo con V.E. la elaboración de los proyectos de acuerdos.

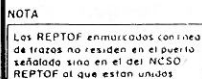
Excmo. Sr. Secretario General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Excmo. Sr. Director General de la
Marina Mercante (Ministerio de Obras
Públicas y Transportes).

A efectos del Control del Tráfico Marítimo.

Se establecerán en los puertos de interés general relacionados a continuación con competencia sobre los puertos de las demarcaciones que para cada uno de ellos se indica:

Puerto:	Demarcación:
Bilbao	Guipúzcoa
	Vizcaya
Santander	Cantabria
	Asturias
Vigo	Galicia
Cádiz	Huelva
	Cádiz
	Sevilla
	Ceuta
Málaga	Málaga
	Granada
	Almería
	Melilla
Valencia	Valencia
	Alicante
	Castellón de la
	Plana
	Murcia



Barcelona Cataluña
 Palma de Mallorca .. Baleares
 Las Palmas de
 Gran Canaria Canarias

b) REPTOF (Oficiales de Información).

Se establecerán en los siguientes puertos de interés general:

- Pasajes
- Gijón
- La Coruña
- Ferrol
- Villagarcía
- Huelva
- Sevilla
- Algeciras
- Ceuta
- Almería
- Melilla
- Cartagena
- Alicante
- Castellón de la Plana
- Tarragona
- Mahón
- Ibiza
- Santa Cruz de Tenerife.

c) En los puertos de interés general que se relacionan a continuación, se asigna el cometido de información a los NCSO o REPTOF que se indica:

- Avilés, REPTOF de Gijón.
- Ensenada de San Ciprián, REPTOF de La Coruña.
- Marín, NCSO de Vigo.
- Motril, NCSO de Málaga.
- Bahía de Cádiz, NCSO de Cádiz.
- Carboneras, REPTOF de Almería.
- Torrevieja, REPTOF de Alicante.
- Gandía, NCSO de Valencia.
- Sagunto, NCSO de Valencia.
- Vinaroz, REPTOF de Castellón de la Plana.
- Badalona, NCSO de Barcelona.
- Alcudia, NCSO de Palma de Mallorca.
- Los Cristianos, REPTOF de Santa Cruz de Tenerife.

A efectos del desarrollo de competencias derivadas de la vigilancia marítima, se establecerán representacio-

nes navales en:

a) En los puertos en que se han establecido NCSO,s y REPTOF,s, quienes asumirán estas funciones.

b) En los puertos que se indican a continuación, en razón de su carácter fronterizo:

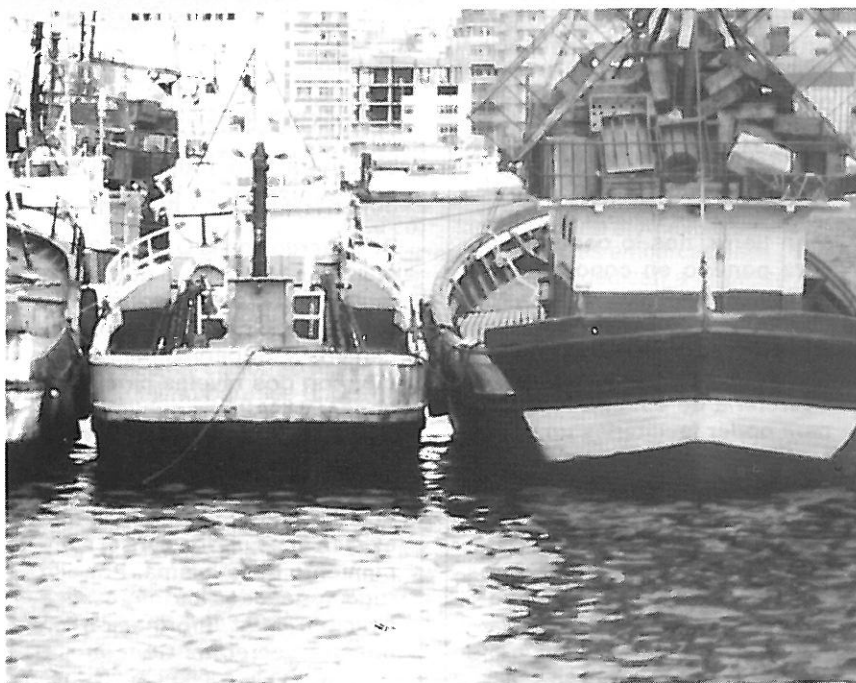
- Pasajes (ejercida por el REPTOF correspondiente).
- Tuy.
- Ayamonte (que ejercerá, además, funciones de REPTOF por ser puerto de interés general).
- La Línea (que ejercerá, además, funciones de REPTOF por ser puerto de interés general).
- Rosas.
- Ceuta (ejercida por el REPTOF correspondiente).
- Melilla (ejercida por el REPTOF correspondiente).

Por su carácter de insularidad, se establecerán representaciones navales en las siguientes islas:

- Formentera
- La Palma (Santa Cruz)
- Gomera (San Sebastián)
- Hierro (Estaca)
- Lanzarote (Arrecife)
- Fuerteventura (Puerto del Rosario).

Los representantes correspondientes ejercerán, además, la función de REPTOF, por ser todos ellos puertos de interés general.

Las funciones derivadas del carácter insular de los puertos de las islas de Ibiza, Menorca, Mallorca, Tenerife y Gran Canaria serán ejercidas por los REPTOF de Ibiza, REPTOF de Mahón, NCSO de Palma de Mallorca, REPTOF de Santa Cruz de Tenerife y NCSO de Las Palmas de Gran Canaria, salvo en aquellos puertos que ya tengan asignado un REPTOF.



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.

BOLSA DE EMBARQUE

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

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

También queremos resaltar que si algún compañero que está inscrito en esta Secretaría encuentra trabajo, no lo comunique, para de esta forma facilitar-nos nuestra labor.



CERTIFICADOS DE ESPECIALIDAD EN LUCHA CONTRA INCENDIOS Y SUPERVIVENCIA EN EL MAR

De acuerdo con la O.M. de 29 de marzo de 1990, por la que se establecen los certificados de la especialidad de Lucha Contra Incendios y Supervivencia en la mar con dos niveles para cada uno. AETINAPE ha publicado íntegramente en nuestra revista n.º 30 dicha O.M. y por tal motivo recuerda a todos los Titulados de Puente y Máquinas que existen unos plazos para el cumplimiento de la misma. Por ello rogamos a todos los interesados soliciten más información en nuestra Secretaría General.

RADIOTELEFONISTA NAVAL

Los Capitanes de Pesca, Patrones de Altura, Patrones Mayores de Cabotaje, así como otros titulados que tengan el título de Radiotelefonista Naval Restringido y deseen obtener el título de Radiotelefonista Naval, rogamos se dirijan a la Secretaría General de AETINAPE, donde le informarán de la documentación necesaria para solicitar dicha titulación.

Nuevo teléfono de la Delegación de AETINAPE en Las Palmas de Gran Canaria: (928) 46 22 14.

CUESTIONES RELACIONADAS CON BUQUES PESQUEROS

Marcado de los artes de pesca

**Informe presentado a la OMI acerca
de la reunión consultiva de expertos
en el marcado de los artes de pesca.**

Nota presentada por la FAO

En el 36.º período de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación, se examinó la información facilitada por la FAO sobre el marcado de equipos de pesca y la necesidad de revisar el reglamento internacional para prevenir los abordajes (CSM 58/22/2 y CSM 58/22/4) y se invitó a los miembros a que formularan observaciones y propuestas para el 37 período de sesiones sobre la necesidad de enmendar el artículo 26 del reglamento internacional para prevenir los abordajes.

En el intervalo, la FAO convocó una Consulta de Expertos sobre marcado de equipos de pesca, que se celebró en Sidney, Columbia Británica, del 14 al 19 de julio de 1991, patrocinada por el Gobierno de Canadá.

La Consulta se ocupó del marcado de los equipos de pesca con objeto de establecer la propiedad de éstos, el marcado con luces y boyas para determinar la posición de los equipos de pesca en el mar y la necesidad de enmendar el artículo 26 del Reglamento Internacional para Evitar los Abordajes, de 1972.

Los expertos estimaron que cualquier sistema que se elaborara debería proporcionar a los gobiernos un instrumento para la ordenación y el desarrollo sostenible de la pesca y ayudarlos a hacer frente a sus obligaciones en el marco de los convenios internacionales pertinentes. En particular, los expertos examinaron las directrices para la aplicación del Anexo 5 de MARPOL de 1973 y Reglamento Internacional para Evitar los Abordajes de 1972 y sus anexos.

La Consulta de Expertos preparó directrices para la aplicación de un sistema normalizado de marcado de equipos de pesca y recomendó que la FAO informara a la OMI en consecuencia. El informe de la Consulta de Expertos figura como NAV 37/INF..., y las directrices como NAV/37 INF...

Se señalan a la atención del Subcomité los siguientes puntos:

Marcado de equipos de pesca para determinar su propiedad.

La Consulta elaboró directrices para la aplicación de un sistema para la aplicación de un sistema normalizado de marcado de equipos de pesca, basado en los siguientes requisitos:

I. Que sea un sistema sencillo y barato, mediante el cual se puedan aplicar fácilmente a los equipos de pesca marcas que no obstaculicen la utilización del equipo y permitan determinar fácilmente la propiedad de éste y su posición en las aguas.

II. Que el sistema no vulnere convenios internacionales o prácticas nacionales y bilaterales.

III. Que su aplicación se realice con un costo mínimo para los gobiernos.

IV. Que el sistema beneficie a los pescadores, incluidas consideraciones relativas a la seguridad en el mar, y contribuya también a una pesca responsable en lo que respecta a la protección del medio ambiente.

Marcado de equipos de pesca para determinar su posición.

La Consulta convino en que era necesario un marcado superficial especí-

fico del equipo utilizado y que las comunidades marítimas en su conjunto debían conocer las normas relativas a tales marcas. También convino en que no se debería incluir en COLREGS el sistema normalizado de marcado.

La Consulta señaló a la atención la práctica de utilizar luces blancas para el marcado superficial de los equipos de pesca y convino en que esto podría confundir a otros navegantes, dado que se prescribe una sola luz blanca para las embarcaciones de menos de 7 metros. Se indicó que deberían utilizarse luces de color amarillo, si bien se señaló que en algunos casos cualquier cambio al amarillo debería pasar por un período de aplicación gradual.

Luces y señales.

En lo que respecta al Reglamento Internacional para Evitar los Abordajes, la Consulta de Expertos llegó a las siguientes conclusiones:

a) Que se debería poner fin a la posibilidad de que las embarcaciones de menos de 20 metros exhiban una cesta (de pescado) en lugar de dos vértices de cono juntos (artículo 26 (b) (I) y art. 26 (c) (I) y exigir que todas las embarcaciones de este tipo exhiban los dos conos.

b) Que las luces estipuladas, a título facultativo, en el Anexo II para su utilización por las embarcaciones pesqueras que se dedican a la pesca en las proximidades de otras embarcaciones dedicadas a la pesca:

I. Sean obligatorias para las embarcaciones pesqueras de más de 20 metros de longitud.

II. Se exijan cuando se pesque a la vista de cualquier otra embarcación (y no sólo de otras embarcaciones dedicadas a la pesca).

c) Que las luces cuya exhibición por parte de los pescadores con redes de cerco se estipula en el Anexo II se prescriban también para su utilización por otras embarcaciones dedicadas a operaciones de pesca cuando éstas exijan

una modificación apreciable del rumbo o la velocidad, o de ambos, y cuando el equipo constituya un obstáculo para el barco.

La Consulta de Expertos señaló que, en caso de que hubiera que realizar las modificaciones antes indicadas en COLREGS (artículo 26 (d)) y en el Anexo II, habría que cambiar también el título de este último.

Asimismo, se informa al Subcomité de que, durante los debates, muchos de los participantes se refirieron a que en COLREGS no se tenían en cuenta los curricaneros, dado que no se consideraban «embarcaciones dedicadas a la pesca» de acuerdo con lo estipulado en el artículo 3 del Reglamento para Evitar los Abordajes. A este respecto, se señaló también que en muchos casos la utilización de métodos de pesca más eficientes (como flotadores para dragar minas y estabilizadores) hacía que estas embarcaciones se viesen de hecho dificultadas por su equipo y que en la mayoría de las operaciones realizadas por una sola persona (en embarcaciones grandes), con frecuencia se redujera considerablemente la visibilidad de navegación desde la posición en que se realizan las operaciones de pesca.

Puede que el Subcomité de Seguridad de la Navegación desee también examinar la posibilidad de exigir a los curricaneros luces y señales.

MINISTERIO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARIA DEL GOBIERNO

8355 *REAL DECRETO 421/1991, de 5 de abril por el que se dictan normas reguladoras de los procesos electorales.*

Art. 10. *Voto por correo del personal embarcado.*—El personal de los buques de la Armada, Marina Mercante o flota pesquera de altura, abanderados en España, que haya de permanecer embarcado desde la convocatoria de las elecciones hasta su celebración y que durante dicho periodo toque puertos, previamente conocidos, en el territorio nacional, podrá ejercitar su derecho al sufragio electoral en la forma establecida en este precepto.

2. La solicitud del certificado de inscripción en el Censo, a que se refiere el artículo 72 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen electoral General, podrá obtenerse de la Delegación Provincial de la Oficina del Censo Electoral donde el interesado esté inscrito, cursando dicha solicitud por radiotelegrafía.

En el mensaje se hará constar los datos siguientes:

Nombre y dos apellidos del solicitante.

Número del documento nacional de identidad.

Fecha de nacimiento.

Provincia y municipio de nacimiento.

Municipio de residencia en el que está incluido en el Censo Electoral.

Calle y número de su domicilio.

Nombre del buque en que se encuentra embarcado.

Puerto o puertos en que tenga prevista su arribada el buque, con indicación de las fechas concretas en que ésta se haya de producir.

En el caso de que pueda recibir la documentación electoral por medio de otro buque, se indicará en el radiomensaje el armador, consignatario o buque donde debe ser enviada.

A los efectos previstos en los párrafos a) y b) del artículo 72 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, los servicios de radiotelegrafía de los buques tendrán la consideración de dependencias delegadas del servicio de correos y los Comandantes y Capitanes o el Oficial en el que expresamente deleguen la de funcionarios encargados de la recepción de la solicitud.

3. La Delegación Provincial de la Oficina del Censo Electoral correspondiente, una vez comprobada la inscripción del interesado, considerará a todos los efectos como recibida la solicitud y procederá a remitir la documentación a que se refiere el artículo 73.2 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, al puerto o, en su caso, armador, consignatario o buque que el elector hubiese designado y a su nombre.

4. Recibida por el elector la documentación a que hace referencia el artículo anterior, procederá a remitir por correo certificado y urgente, desde cualquiera de los puertos en el que el buque atraque, la documentación electoral prevista en el artículo 73.3 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, a la Mesa Electoral en que le corresponde votar.

Art. 11. *Gratuidad de determinados servicios telefónicos.*—Se autoriza, con carácter excepcional, la no aplicación de las tasas costeras a las transmisiones establecidas por costeras españolas con tripulantes españoles de buques abanderados en España, para el voto por correo del personal embarcado.

DISPOSICION TRANSITORIA

Hasta tanto se cumplan las previsiones establecidas en el punto 4 del artículo 99 de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, se aplicará el régimen de franquicia postal y telegráfica, previsto en los artículos 70 y 71 de la Ordenanza Postal, según la redacción dada por el Real Decreto 1258/1980, de 6 de junio, a los radiotelegramas barco-tierra cursados por los navegantes para solicitar el certificado de inscripción en el Censo.

La misma franquicia se aplicará a la transmisión, en todas las frecuencias del trabajo, tanto en buques mercantes como de pesca en la mar, de los radiotelegramas en que se contengan las instrucciones para el voto por correo del personal embarcado.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

23401 *ORDEN de 3 de septiembre de 1991 por la que se establecen los medios materiales mínimos exigibles para la obtención de las titulaciones de Patrón de primera clase de Pesca de Litoral y de Mecánico Naval de segunda clase.*

Ilmos. Sres.: El Decreto 2596/1974, de 9 de agosto, y el Real Decreto 1611/1978, de 23 de diciembre, regulan las atribuciones y condiciones para la obtención de los títulos profesionales de Patrón de primera clase de Pesca de Litoral y de Mecánico Naval de segunda clase en buques pesqueros, respectivamente.

Dado el tiempo transcurrido desde la promulgación del primero de dichos Decretos y el aumento de las atribuciones de los titulados establecido en el segundo, así como la renovación constante de la tecnología punta aplicada a la pesca, se hace necesario el desarrollo de una normativa que facilite a los interesados la obtención de un mayor grado de capacitación para el mejor desempeño de sus respectivas profesiones.

Teniendo en cuenta el artículo 149, epígrafe 30 de la Constitución, en el cual se establece la competencia exclusiva del Estado en materia de regulación de las condiciones de obtención, expedición y homologación de los títulos académicos y profesionales y de acuerdo, además, con el artículo décimo del Decreto 2596/1974 y la Disposición final primera del Real Decreto 1611/1978, antes mencionados, que facultan a este Ministerio para dictar cuantas disposiciones complementarias sean precisas, vengo a disponer lo siguiente:

Artículo 1.º El material mínimo exigible para la obtención de las titulaciones profesionales marítimo-pesqueras de Patrón de primera clase de Pesca de Litoral y de Mecánico Naval de segunda clase será el que se recoge en los anexos I y II de esta Orden.

Artículo 2.º Los Centros de Formación Profesional Náutico-Pesqueros reconocidos deberán disponer de los medios mínimos señalados en los anexos I y II de esta disposición a partir de un año desde la entrada en vigor de la presente Orden.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Se autoriza al Director General de Estructuras Pesqueras para adoptar las medidas precisas para el desarrollo y cumplimiento de la presente disposición.

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

Madrid, 3 de septiembre de 1991.
SOLBES MIRA

Ilmos. Sres. Secretario General de Pesca Marítima y Director General de Estructuras Pesqueras.

ANEXO I

Medios materiales mínimos que deben reunir los Centros para impartir las enseñanzas correspondientes a la titulación profesional marítimo-pesquera de Mecánico Naval de segunda clase

PARA UN MODULO DE 10 A 12 PERSONAS

1. De uso general e interdisciplinar

Proyectores de transparencias, diapositivas, cuerpos opacos; videoteca técnica básica; bibliografía técnica, actualizada y suficiente; bibliografía legislativa; ordenador.

2. Material específico para cada área

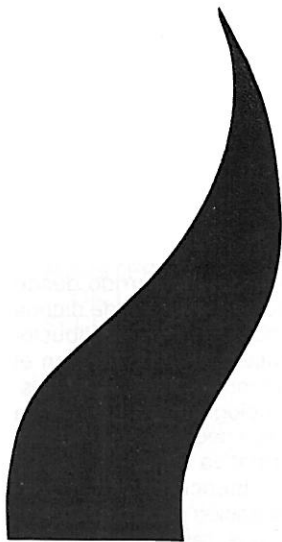
2.1. *Area de Comunicación.*—Material individual apropiado de dibujo técnico; mesas de dibujo; magnetófonos; planos; carteles; material para medios audiovisuales.

2.2. *Area de Motores de Combustión Interna e Instalaciones Propulsoras.*—Un motor diesel en funcionamiento (aconsejable sobrealimentado con intercambiador, enfriador de aire y freno hidráulico, medida de temperatura en escape, enfriador de aire y freno hidráulico, medida de temperatura en escape, enfriador e intercambiador y admisión, indicador de presión en los sistemas de refrigeración, lubricación y sobrealimentación, bureta calibrada para consumos de combustible y tacómetro); cuatro motores diesel mono o bicilíndricos, no operativos (de desgua-

ce) completos; dos equipos completos para timbrar inyector y útiles de limpieza de los mismos; una bomba inyección tipo «Bosch» y otra rotativa; banco de pruebas bombas inyección; aparatos de medida; un flexímetro, dos micrómetros (interiores y exteriores), cuatro calibres, cuatro comparadores con base, cuatro juegos de galgas, dos compresímetros; herramientas; cuatro juegos de llaves planas, tubo raso, martillos, destornilladores, etc.; útiles específicos de mantenimiento de motores: alicates para aros de presión, útil de segmentos, llaves dinamométricas, útiles para esmerilado de válvulas; pequeñas bombas eléctricas para circulación de gas-oil en puesta a punto del avance a la inyección, extractores de garras y golpe, etc.; dos equipos para análisis de agua; equipo audiosual; proyector transparencias y diapositivas; vídeo; bibliografía y equipos de apoyo; carteles, seccionados.

2.3. Área de instalaciones y equipos auxiliares.—No operativos: bombas: dos centrífugas, dos alternativas, dos engranes, dos lóbulos, dos engranes interiores (media luna); compresores: dos alternativos, dos paletas; una depuradora; una clasificadora; un evaporador, quemadores; niveles; válvulas: de compuerta, asiento, mariposa, bola, machos dos y tres vías de seguridad; dos intercambiadores; dos enfriadores; manómetros; pirómetros completos; termómetros, empaquetadura (varios tipos); densímetros; cojinetes y rodamientos; herramientas (sirven las de motores).

Frio: Un panel didáctico frigorífico, tipo «Didafring»; bomba de vacío; botellas de gas; detector de fugas de lámparas y electrónico; válvulas de carga varios diámetros; válvulas termostáticas de cierre, de retención, de agua; dosificadores; colector aire; compresores herméticos; unidad condensadora por aire; unidad condensadora por agua; compresor abierto; ventiladores; evaporador circuito impreso; evapora-



dor estático; intercambiador, solenoides; presostatos; filtros secadores; visores de líquido; separadores de aceite; armaflex en plancha, tubo y rollo; tubería cobre diversos diámetros; manguitos, codos, tes, varillas soldadura, pegamento; bancos de trabajo; cortador tubo capilar; galgas capilar, cortatubos; doblatubos; escariador, abocardador; espandidor; alicate cortacapilares; enderezador de aletas; llave portaobuses; bomba trasiego; bomba carga de aceite; cortador armaflex; herramientas de mano.

Hidráulica: Cuatro selectores de circuito; cuatro válvulas de seguridad; dos divisores de caudal compensados de presión; dos reductores de presión; dos reductores de presión en P, A y B, montaje modular; dos válvulas de secuencia montaje modular; dos válvulas de secuencia normal pilotaje interno; dos válvulas de secuencia normal pilotaje externo; dos EV hidráulica 4/3 P/AB; seis EV hidráulica 4/2; dos EV hidráulica 4/3 ABT/P; cuatro EV hidráulica 4/3 PTAB; dos EV hidráulica 4/3 centros cerrados; cuatro distribuidores manuales 4/3 PT/AB; dos distribuidores proporcionales; dos válvulas dobles de sobre-presión AB; cuatro antirretornos pilotados; dos reguladores de caudal con antirretorno montaje modular 6 con antirretorno normales; cuatro reguladores de caudal en líneas normales; dos reguladores de presión proporcional; dos motores hidráulicos; dos acumuladores; dos reguladores de presión pilotados; cuatro manómetros; dos grifos; dos válvulas de frenado; dos antirretor-

no con muelle; dos cilindros doble efecto con peso; dos cilindros con muelles; cuatro cilindros de 4 efectos; doce finales de carrera; ocho cartuchos lógicos; cuatro presostatos; cuatro temporizadores; dos filtros para válvulas proporcionales; dos fuentes de alimentación C/C; tres relés; cuatro pulsadores NA + NC; dos potenciómetros; dos tarjetas electrónicas para mando proporcional; un grupo hidráulico con mando eléctrico; depósito, válvula de seguridad y manómetro; tubos flexibles; cables eléctricos, tapones y pequeña herramienta de mano; un pupitre móvil con panel (simple o doble) para montaje de circuitos.

Elementos no operativos (de desguace): Dos bombas axiales de carrera variables; dos bombas de paletas; dos bombas de pistones; un halador; una maquinilla.

Neumática: Cuatro cilindros simple efecto; dieciséis cilindros doble efecto amortiguados previstos para detectores magnéticos; ocho distribuidores multifuncionales 5/2 neumáticos; ocho distribuidores multifuncionales 5/3 W-2; cuatro distribuidores multifuncionales 5/3 W-1; cuatro distribuidores multifuncionales 5/3 W-3; 32 electroválvulas piloto (para convertir los multifuncionales); 16 microválvulas 3/2 con roldana escamoteable; 32 microválvulas 3/2 con roldana; 16 distribuidores 5/2 mando y retorno neumático; ocho temporizadores 0-30 sg.; 16 antirretornos; 12 selectores circuito; 32 detectores magnéticos; 24 células Y; ocho células NO; 16 reguladores de caudal; 16 microválvulas 3/2 NA c/pulsador; ocho selectores de maneta; cuatro convertidores neumática/elect.; 16 final de carrera eléctricos por rodillo; 12 relés; 16 pulsadores eléctricos; cuatro detectores ópticos; cuatro detectores inductivos; ocho escapes rápidos; racoraje y tubería flexible; compresor y unidad de mantenimiento; fuente C/C.

2.4. Area de sistemas eléctricos y electrónicos.—Equipo alumbrado, seis paneles conteniendo cada uno: un interruptor bifásico con fusibles, un interruptor bipolar, dos interruptores cruzamiento, dos conmutadores, cuatro portatubos, dos reactancias 20 Ω , una reactancia 40 W, tres portacebadores, tres portafusibles; equipo maniobra de motores; seis pequeños paneles con perfil para sujeción de contactores, térmicos, pulsadores, lámpara de señalización y canalización para cableado; 24 portafusibles; 18 contactores; seis relés de protección térmica; seis bloques de contactos auxiliares; seis bloques de contactos temporizados; 12 pulsadores NA + NC; 12 pulsadores de emergencia; seis pilotos señalización rojo; seis pilotos señalización verdes; seis alicates para engastar; destornillador normal y buscapolos; tijeras; material fungible; baterías; densímetros; cargador baterías; cuatro medidores de aislamiento; un relé electrónico de protección; un secuenciómetro; Shunts medida; un osciloscopio; un generador de funciones; seis fuentes de alimentación c.c.; un freno con par regulable e independiente de la velocidad; detección de revoluciones y momento torsor; dos motores monofásicos con condensador; dos motores asíncronos trifásicos varias velocidades; un motor anillos rozantes; dos máquinas síncronas; dos máquinas c.c. excitación; serie, shunt y compound; dos tacodinamos; amperímetros; fasímetros; frecuencímetros; watímetros; voltímetros; indicador de orden de fases; sincronoscopio y elementos necesarios para la maniobra de fuerza y mando de las máquinas eléctricas; reostatos de carga, excitación.

2.5. Area de tecnología mecánica y taller.—Máquinas y herramientas: Tres tornos; una cepilladora; dos taladros de columna; dos esmeriladores con gafas de seguridad; cuatro equipos soldadura eléctrica; un equipo soldadura eléctrica MIG; tres equipos soldadura autógena; tres rotaflex; dos taladros de mano; dos sierras mecánicas; una dobla-

dora de tubos; una máquina de curvar chapa.

Utillaje: Bancos de trabajo con 12 tornillos de ajuste; dos mesas de trazado con sus útiles; aparatos de medida; tres comparadores con base magnética; herramientas para las prácticas de ajuste; dos juegos de brocas; un juego escariadores; un juego machos; un juego de terrajas; dos juegos de peines; dos juegos sacabocados; un juego granetes; un juego botadores; una remachadora; tres soldadores de gas; martillos de diversos tipos; tres tijeras de chapa.

2.6. Area de seguridad, primeros auxilios e higiene naval.—Botiquín reglamentario; ejemplares de la guía sanitaria a bordo; maniquí de resucitación cardiopulmonar; vendas; medios y ayudas audiovisuales; embarcación dotada de elementos de seguridad para prácticas; balsas; bengalas; izador de naufragos; lanzacabos; andarivel; elementos para taponamiento de vías de agua y reparación pinchazos balsas salvavidas; trajes de neopreno; embarcación auxiliar; distintos modelos de chalecos; trajes de supervivencia; distintos modelos de mangueras; extintores; taberas; cohetes; botes de humo; instalaciones con bandeja para prácticas de fuego; sistema de comunicación para prácticas de llamada de emergencia; estación de botes «epirb».

ANEXO II

Medios materiales mínimos que deben reunir los Centros para impartir las enseñanzas correspondientes a la titulación profesional marítimo-pesquera de Patrón de Primera clase de Pesca Litoral

PARA UN MODULO
DE 10 A 12 PERSONAS

1. De uso general e interdisciplinar

Biblioteca técnica básica; videoteca básica; ordenador PC portátil con adaptador de transparencias; proyector de transparencias; proyector de diapositivas; proyector de opacos; reproductor de videgrabaciones; grabador reproductor de audio (magnetófono); barco de prácticas multipropósito).

2. Material específico para cada área

2.1. Area de pesca marítima.—Pizarra, modelos a escala real o reducida de artes de pesca de arrastre, cerco, enmalle y palangre; muestrarios de hilos, mallas y cabos de distintos tamaños y materiales y materiales; cabos, alambres, paños, flotadores, plomos, anzuelos, pasadores, agujas y otros elementos necesarios para la confección y reparación de artes de pesca; taller de redes; ecosonda en color con simulador de frecuencia, longitud de impulso, ancho del haz, fondo y cardúmenes; ecosonda de registro gráfico con simulador de frecuencia, longitud de impulso, ancho de haz, fondo y cardumen.

2.2. Area de legislación marítima.—Pizarra; bibliografía actualizada que incluya los libros y documentos de a bordo.

2.3. Area de navegación, meteorología y comunicaciones.—Pizarra; bibliografía que incluya las publicaciones oficiales, cuaderno de bitácora y diario de navegación; cartas para la navegación y pesca; bitácora con marteo y alidada; material de derrota; radar; recep-

tor de navegación DECCA; receptor de navegación LORAN C; receptor de navegación direccional; receptor de navegación por satélite; receptor NAVTEX; receptor de cartas e información meteorológica; estación meteorológica básica; barógrafo; termógrafo; higrógrafo; psicrómetro; dos transmisores-receptores de VHF; transmisor-receptor de MF; cintas de audio (cassettes) con comunicaciones simuladas que empleen el vocabulario marítimo standard.

2.4. *Area de conocimientos del buque, su estabilidad y maniobra.*—Pizarra; pizarra magnética con modelos de simulación de luces, boyas y maniobra; bibliografía que incluya convenios, códigos, reglamentos y normativa vigente; tanque y maqueta de simulación de estabilidad.

2.5. *Area de seguridad primeros auxilios e higiene naval.*—Pizarra; balsa salvavidas en contenedor y en disposición permanente de uso, con su sistema de disparo; embarcación auxiliar; dos trajes de supervivencia; un traje de exposición por alumno; un chaleco salvavidas homologado para cada alumno; tres equipos de respiración autónomos; un equipo de bombero; un extintor homologado por alumno; un aparato lanzacabos; un andarivel; una radiobaliza de siniestros; una estación de botes; material pirotécnico en número suficiente para la práctica individual; botiquín reglamentario; maniquí de reanimación; un ejemplar por alumno de la «Guía sanitaria a bordo»; elementos varios para taponamiento de vías de agua.

Para el desarrollo completo de las prácticas de esta área, el Centro dispondrá de: piscina, campo de fuegos y ejercicios de taponamiento de vías de agua. En su defecto, será imprescindible su sustitución por acuerdos-conciertos de cooperación con Entidades.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

24757 *ORDEN de 4 octubre de 1991 que modifica la de 31 de enero de 1990 por la que se regulan los títulos para el gobierno de Embarcaciones de Recreo.*

Ilustrísimos señores:

La Orden del antiguo Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 31 de enero de 1990 («Boletín Oficial del Estado» de 19 de febrero), regula en su capítulo primero, apartado cuarto, las atribuciones que confiere el título de Patrón de Embarcaciones de Recreo, señalando que podrá efectuar navegaciones en la zona comprendida entre el puerto base de la embarcación, 30 millas contadas paralelamente a la costa y 5 millas contadas perpendicularmente a la costa.

Desde la publicación de la citada Orden, diversas Asociaciones e Instituciones de los Archipiélagos Balear y Canario han venido solicitando su modificación, en el sentido de ampliar las atribuciones de aquel título a la navegación entre islas dentro del mismo archipiélago.

En su virtud, dispongo:

Artículo único.—Se modifican las atribuciones del título de Patrón de Embarcaciones de Recreo, regulado en el apartado cuarto de la Orden del antiguo Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 31 de enero de 1990, que quedará redactado de la siguiente forma:

«Patrón de Embarcaciones de Recreo.

a) Atribuciones: Gobierno de embarcaciones de recreo de hasta nueve metros de eslora, propulsadas a vela o a motor, en este último caso con una potencia efectiva del equipo propulsor que no rebase los 300 CV, en un eje o 600 CV, en dos ejes.

Podrá efectuar navegaciones en la zona comprendida entre el puerto base de la embarcación, 30 millas contadas paralelamente a la costa, 5 millas contadas perpendicularmente a la costa y navegaciones entre islas adyacentes dentro del mismo archipiélago canario y balear».

Lo que comunico a VV.II. para su conocimiento y efectos oportunos.

Madrid, 4 de octubre de 1991.

BORRELL FONTELLES

Ilmos. Sres. Secretario General para los Servicios de Transportes y Director General de la Marina Mercante.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

25739 *RESOLUCION de 30 de septiembre de 1991, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se regula el curso de actualización y perfeccionamiento para Patrones y Mecánicos de embarcaciones de tráfico turístico.*

El desarrollo experimentado por el sector turístico ha producido la proliferación de embarcaciones dedicadas al transporte de pasajeros en recorridos turísticos, en aguas próximas a la costa.

La ausencia de una regulación específica para el manejo de estas embarcaciones se fue resolviendo mediante el otorgamiento de tarjetas de carácter restringido o autorizaciones provisionales, que como consecuencia de diversos acuerdos entre Administración Marítima y los interlocutores sociales, se han venido prorrogando anualmente, condicionadas siempre a la realización de cursos de actualización y perfeccionamiento.



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

Con la finalidad de regular definitivamente dichas situaciones provisionales y proporcionar una mayor seguridad a los usuarios de dichas embarcaciones dedicadas al transporte turístico de pasajeros, reforzando los aspectos de seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio marino.

Esta Dirección General ha resuelto:

Primero.—Establecer el curso específico de actualización y perfeccionamiento para Patrones y Mecánicos en posesión de tarjetas restringidas o autorizaciones provisionales para el manejo de embarcaciones dedicadas al transporte turístico de pasajeros en aguas próximas a la costa.

Segundo.—El curso que se establece tendrá una duración total de noventa y una horas lectivas y comprenderá las áreas de lucha contra incendios, supervivencia en la mar, seguridad e higiene, navegación, maniobra, formación sanitaria y transporte de pasajeros. Su desarrollo se ajustará al programa aprobado por esta Dirección General.

Tercero.—El citado curso tendrá carácter obligatorio para todos los Patrones y Mecánicos en posesión de tarjetas restringidas o autorizaciones provisionales.

Cuarto.—A los que superen el curso, la Dirección General de la Marina Mercante les expedirá un certificado de aptitud para el manejo de dichas embarcaciones. Los que no realicen el curso o no lo superen no les será renovada la autorización provisional.

Quinto.—Los cursos a los que se refiere esta Resolución se realizarán en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Palma de Mallorca, en las fechas que se determinen por esta Dirección General.

Sexto.—A partir del 31 de marzo de 1992 no se despachará ninguna embarcación de este tipo, cuyo personal no se halle en posesión del certificado de aptitud expedido por esta Dirección

General, salvo que sean tripuladas por personal en posesión de la titulación exigida por las normas vigentes.

Madrid, 30 de septiembre de 1991.
El Director General, Rafael Lobeto Lobo.

Ilmo. Sr. Inspector General de Enseñanzas Superiores Náuticas.



PESCA INDUSTRIAL

4256. Instalaciones frigoríficas para buques pesqueros. Vargas Zúñiga, Angel. Guayaquil, 1979. 223 p. il., 28 cm. Rústica. Contiene bibliografía. 4.350.

4263. Fishing with electricity. Its application to biology and management. Vibert, R. Farnham, 1967. 304 p. 93 il. 22 cm. Tela. 2.715.

3545 Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1977. Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977. I.M.O. Londres, 1977. 197 p. 24 cm. Rústica. Trata esta publicación de los principios y

reglas uniformes relativos a la construcción, el equipo, la estabilidad, las radio-comunicaciones y demás aspectos relacionados con la seguridad de los buques pesqueros. 1.860.

3524. Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros. Parte A. Directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones y tripulaciones. Suplemento: Enmiendas aprobadas en 1981. I.M.O. Londres, s.a. 110 p. 21 cm. Rústica. Se exponen principios de seguridad destinados a reducir el riesgo de accidentes entre los pescadores, los daños a los buques y las averías del equipo. Comprende también disposiciones relativas a la navegación, la pesca, los dispositivos de salvamento y otros aspectos relacionados con la seguridad. 930.

3525. Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros. Parte B. Prescripciones de seguridad e higiene para la construcción y el equipo de buques pesqueros. Obra publicada en nombre de F.A.O., O.I.T., O.C.M.I., I.M.O. Londres, s.a. 162 p. 21 cm. Rústica. Contiene disposiciones relativas al casco y equipo, la estabilidad, los aparatos relacionados con el proyecto, la construcción y el equipo de los buques pesqueros. 930.

3570. Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación de pescadores. Guía internacional de formación marítima. Publicado en nombre de la F.A.O., O.I.T., O.M.I., I.M.O. Londres, 1988. 170 p. 24 cm. Rústica. Esta guía proporciona orientación para establecer planes y cursos nacionales de formación para la capacitación profesional de cualquier categoría de pescadores. 3.101.

Para pedidos dirigirse a:

**LIBRERIA NAUTICO-TECNICA
ROBINSON**

Fernando el Católico, 63
Telf. (91) 244 35 18 - Fax 243 51 41
28015 MADRID

RS
CUANDO REDES SALINAS VA EN CABEZA LA CONFIANZA LE SIGUE
FABRICACION DE REDES SINTETICAS PARA LA PESCA DE ARRASTRE



REDES SALINAS, S.A.

FABRICACION ESPECIAL DE REDES ATUNERAS
FABRICA MECANICA DE CORDELERIA TRENZADA Y COLCHADA
NYLON NEGRO NATURAL DE ALTA RESISTENCIA

DELEGACIONES:

VIGO

Avenida Orillamar, 175, interior
Teléfono: (986) 29 94 50
Télex: 83668 RSSL-E
Fax: (986) 29 93 11

LA CORUÑA

Muelle de Linares Rivas, 65
Teléfono: (981) 24 01 00
Fax: (981) 24 23 27

ONDARROA

Puerto Pesquero
Teléfonos: (94) 683 17 71
(94) 613 40 03

PASAJES DE SAN PEDRO

Parque de Bidebieta, 1
Teléfono: (943) 39 49 85

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Dársena Exterior del Puerto, s/n.
Teléfonos: (928) 46 24 74 - 46 22 16
Télex: 95622 RSSL-E
Fax: (928) 46 61 31

HUELVA

Avenida México, 24
Teléfono: (955) 25 58 60 -
Fax: (955) 25 58 60

CENTRAL:

CALLOSA DE SEGURA - ALICANTE - ESPAÑA

Lo Cerca. Carretera Catral-Alicante
P. O. Box: 45
Teléfonos: (965) 31 04 08 - 31 03 54 - 31 22 07
Télex: 71926 RSSL-E
Fax: (965) 31 21 66

PASATIEMPOS

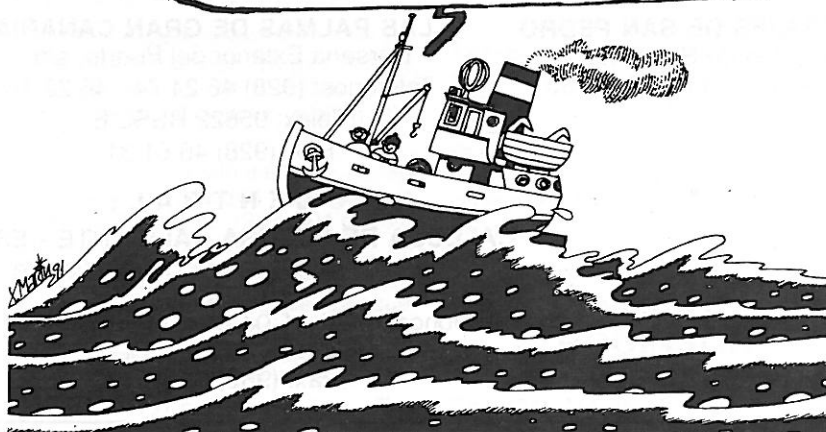
[illegible]

leerse un retran

[illegible]

HUMOR

COMPADEZCO A LOS QUE VIVEN DE LA POLITICA,
TIENEN QUE AGUANTAR MUCHOS VAIVENES.



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 NAUTICO
PESQUERA, hasta nuevo aviso por mi parte.

Les saluda atentamente.

FIRMA,

INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐ANUAL ☐

Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:
AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 16-18, 2.º Dcha. - 15006 LA CORUÑA
La cuota de inscripción es de 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)





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



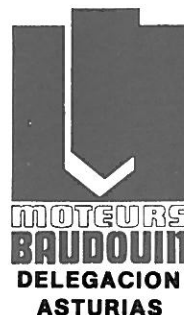
Distribuidor:

- 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



Este grafismo es el utilizado en las importantes campañas contra la captura, comercialización y consumo de pescado inmaduro que se vienen realizando en los últimos años.

Es, ante todo, una campaña de protección de los caladeros y recursos, cuyo éxito depende de que todos, incluyendo el Sector del Comercio y la Distribución, colaboren. La venta de inmaduros reduce las disponibilidades de pescado, encarece innecesariamente los precios y limita por ello el nivel futuro de la demanda de productos de la pesca.

LOS PEZQUEÑINES DE HOY SON LOS PECES DE MAÑANA.

NO LOS PIDAS, NO LOS
COMERCIALICES,
PROTEGELOS.



**MINISTERIO DE
AGRICULTURA
PESCA Y
ALIMENTACION**

FROM