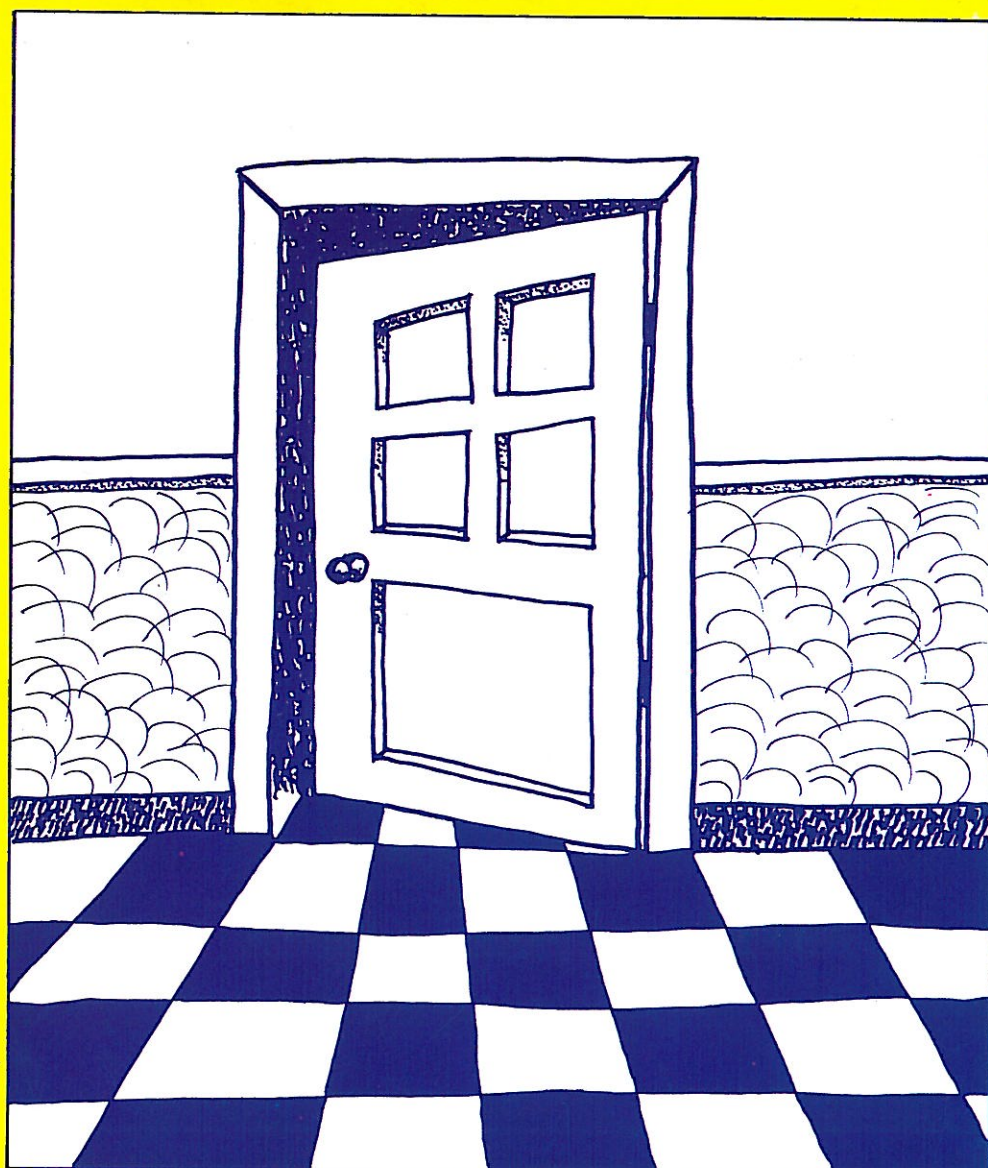


AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

ABRIL 92 - N.º 35

REFORMA UNIVERSITARIA...



...ABRIR EL FUTURO



"ATUNARI", LA NUEVA ESTRELLA DE TYCSA

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

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

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



Calidad y resistencia constantes

• **08007 BARCELONA**

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

• **28020 MADRID**

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

• **48001 BILBAO**

Gran Vía, 17, Planta 6.ª - 1
Tel. 416 68 88
Telex 32339

• **33206 GIJÓN**

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

• **41005 SEVILLA**

Avda. San Fco. Javier, 24
Edif. Sevilla, 1, Plta. 8.ª
Tel. 63 86 62
Telex 72228

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS

NORTE

LOS NUEVOS INGENIEROS: GALONES DE BUZON

Siempre se ha dicho que somos un país pobre. Que constituimos una colectividad no demasiado avanzada en el concierto de los pueblos de nuestro entorno. Lejos de desmentirlo, existe una categoría de personajes, un grupo de personas de las que viven entre nosotros, que lo confirman.

El nuevo rico, aunque viejo sea y pobretón, es una de las figuras más representativas de una sociedad cutre y estrecha. Se rige por las apariencias, y su fortaleza, más que real, se reduce a una banal fachada. Le encantaría poner en el buzón de su casa que le han concedido el Nobel, o un poco más abajo en la relación de vanidades, un Oscar, o aunque sea, por lo menos, un Pichichi. Lo importante es que algún título sea digno de figurar en su tarjeta, igual que las marquesas terratenientes y aburridas de nuestra época burguesa y posindustrial.

Es un poco a todo eso a lo que se reduce el peculiar conflicto terminológico que enfrentó estos días a algunos marinos con los ingenieros sobre la reforma universitaria. Una guerra abierta declarada no se sabe si para entretener con estúpidas reivindicaciones al muy respetable Consejo de Universidades del Estado, o para sembrar un poco más de estupefacción en el sector marítimo, ya de por sí tan acostumbrado a nimias disquisiciones de burócratas sin fe ni conciencia, convencidos de que un día todo lo arreglarán.

El caso es que unos pocos marinos se han planteado el poder llamarse ingenieros. Es cierto. El diccionario les da la razón. Ingeniero en un sentido lato, es todo aquel que aplica sus conocimientos técnicos al servicio de la sociedad. Pero sin duda son de los que creen que el lenguaje sólo aparece en los diccionarios. O mejor dicho: eso es precisamente lo que no creen.

Una profesión de reminiscencias militares que no se pierden precisamente en la noche de los tiempos está muy acostumbrada a algo que la milicia de élite siempre adoró con pasión: sus galones. Símbolos de autoridad, de status, de alcurnia y de poder. Afortunadamente, los uniformes militares y similares viven hoy tiempos de crisis, por lo que es necesario que los afortunados del mundo recurran a otras estrategias para prestigiar sus dorados botones oxidados. El diccionario les proporciona una nomenclatura de lujo: ser ingeniero es algo muy valorado entre futuros suegros, entre vecinas y porteras, entre funcionarios demodé, de esos que han reñido con la era tecnológica... la ingeniería —que importa a qué se dediquen actualmente los ingenieros— siempre fue una profesión resultona: en los campus atraía a mayores concentraciones de señoritas buscanovios que cualquier otra especialidad.

¿Qué mejor para un pobre marino abocado a convertirse en funcionario del Estado y con una profesión que no ofrece demasiados alicientes creativos ni económicos que llamarse ingeniero? Es una cuestión de feeling, como dicen ahora los sajones, ya que no hay barcos, denominemos a nuestros buzones con el dorado glamour de una palabra de prestigio.

Pero no sería rentable traer este tema a nuestro comentario editorial si no lo considerásemos el símbolo de un estado de cosas que afecta radicalmente al mundo pesquero. Porque, si algunos marinos se limitaron a reivindicar la denominación de ingenieros para sus curriculum académicos, son estos mismos marinos —quienes llevan años intentando realizar un más que evidente intrusismo profesional en el mundo de la pesca y tratando de estrangular la profesión marítimo-pesquera no sólo desde organizaciones más o menos privadas, sino directamente desde ciertas y concretas instituciones del Estado que todavía controlan tras sucesivas herencias familiares. Ciñéndonos a este asunto, también pretendían llamarse Diplomados en Pesca Marítima, algo que tampoco consiguieron.

El reciente encuentro entre representantes de AETINAPE y miembros del Consejo de Universidades fue suficiente para que este Organismo retirara para un posterior estudio más detallado, el proyecto de diplomatura en pesca marítima. La necesaria conexión de estos estudios universitarios con la enseñanza media de cara a conseguir una integración efectiva de toda la carrera náutico-pesquera, así como su diversificación hacia nuevas perspectivas profesionales, en las áreas de Puente y Máquinas, fueron argumento suficiente para reestudiar una propuesta un tanto frívola, en la que se conservaba el muro existente entre enseñanzas marítimo-pesqueras y la Universidad.

Pero volvamos a la sombra de estos pretendidos ingenieros y diplomados en pesca marítima de buzón, que es ya larga en el sector marítimo, en el que hace unos años gozaban de unos privilegios no del todo ajenos a etapas políticas antidemocráticas con una mentalidad militarista. Hoy, de aquellas prebendas sólo restan las migajas. Ciertamente cada vez más alicaído. Las perspectivas de los marinos mercantes no son halagüeñas: su mirada y querida Dirección General se ha limitado, desde hace unos años, a permanecer a la defensiva ante un panorama dominado por importantes cambios estructurales en la economía mundial. Mientras, en otras flotas los marinos españoles están siendo sustituidos por profesionales de otros países; la flota española se ha ido escurriendo entre los dedos de la DGMM. No existe área de trabajo en la que haya obtenido éxitos, si hacemos excepción de una práctica bastante rentable desde el poder y con mucho dinero: las relaciones públicas.

Pero esa decadencia que se ofrece ante los ojos de la marina civil, no debería justificar una postura numantina, alejada del diálogo y con la ilusión y la generosidad perdidas. Muchos estamos convencidos de que este clima no se corresponde con lo que piensa la mayoría de los marinos. Es el panorama que ofrecen estos aspirantes por decreto a ingenieros y diplomados en pesca marítima.

NORTE:

- Los nuevos ingenieros: galones de buzón 1

INFORME:

- La localización de falsificadores de títulos, una buena noticia para la seguridad marítima 3
- La carrera marítimo-pesquera, a la Universidad 5
- Medio Ambiente y sostenibilidad en la Pesca 7
- El sector pesquero sufre las graves consecuencias del mal tratado de adhesión a la CE en este capítulo 15
- Marina Mercante vuelve a lanzar la promesa de negociación 16
- AETINAPE, reforzada tras su reciente Asamblea General 17
- Nuevo informe sobre el alcance de la revisión de 1993 de la política común pesquera 23

COLABORACIONES:

- La necesaria preservación de los recursos 25
- La gestión y conservación de los recursos pesqueros en la CE 27
- La reforma de la Formación Profesional 31
- El Servicio de Vigilancia Aduanera: Su futuro tras la creación de la Guardia Civil del mar 33
- Futuro de la pesca en Canarias 35
- El nuevo Registro EUROS 37
- Colaborando al desarrollo de la pesca mundial 39
- Compostela ordena, Madrid recurre 40
- La metodología que aplicaremos en la Reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras 43
- La Reforma, un paso adelante 45
- Cerrado por reforma 47
- El crucigrama del Servicio de Vigilancia Aduanera 49
- Construido para funcionar, construido para durar 51

COLABORACIONES:

- Marionetas de guerreros y políticos... 57
- Dos grandes crisis provocadas y sin propuestas alternativas de la Administración. 59
- La razonada queja de los empresarios pesqueros 61
- El Patrón de Pesca y la extinción de la relación jurídico laboral por decisión de la empresa 64
- Jornadas del Apostolado del Mar 66
- La industria pesquera española y el Derecho internacional 69
- La Reforma de la Enseñanzas como un paso integrador 71
- Otra vez 75
- La situación del Titulado Náutico-Pesquero en la Europa de 1992 76
- Marina Mercante: situación crítica 78
- Potabilización del agua del mar: Osmosis inversa, la alternativa moderna 80
- ¿Y de la reconversión del sector marítimo? 85
- Situación general del sector Marina Mercante 86
- ¿Se vislumbra el horizonte? 88
- El coste de la insularidad 89
- Explicaciones ante una fabada 90
- Clasificación general de los buques 91
- Chaleco para salvamento de naufragos de inflado permanente con un sistema de enganche para evacuación o rescate por helicóptero 93
- Tópicos de la Reforma de las Enseñanzas Profesionales 97
- Aportación noruega en la industria española pesquera, naval y de energía 100
- Mi, no comprende 102
- Los políticos sueñan con volver a descubrir América 104

LEGISLACION 105

OPINIONES 112

NOTICIAS 113

PASATIEMPOS 122

SERVICIOS 124

AETINAPE

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

N.º 35 - ABRIL 1992

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.

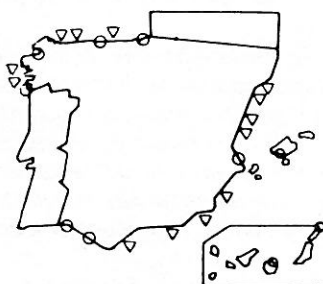
Imprime:

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 Hermo
- SAN CIPRIAN:
Dionisio Rey Pernas
- BARCELONA:
José Vidal Figueroa
- PALMA DE MALLORCA:
Luis Ponte Paleo
- LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:
Eugenio Arufe Vidal
José M. Hermo Barreiro
Celso Cabaleiro Prado
Ramón Dacosta Alonso
- TARRAGONA:
Carlos Fernández Peinado
- ALGECIRAS:
José García Pazos
- ALMERIA:
Juan López Soto
- PUERTO DE SANTA MARIA:
José A. Maseda González
- AVILES:
Antonio Asteizna Fernández
- VALENCIA:
Vicente Botella Ballester
- CARTAGENA:
Cristóbal García Pérez
José Issac Pérez
- MALAGA:
Fernando Cruzado Romero

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE: Enrique C. López Veiga, José I. Espel Fernández, Alfredo Pérez Rubalcaba, Luis Herrera Castillón, Manuel Perdomo Hernández, José L. Marban García, Gillian Rodríguez, Pescador, Juan M. López García, Francisco Ramírez Faustero, Miguel S. Peña, Francisco Pajero, Brian Miles, Flota Congeladora E. del A. S. O., Manuel Mera Sánchez, Ramiro Gorgejuela Aguilar, Francisco J. Martínez Couto, María Cristina de Castro García, Javier Anatol Lopetegui, Pedro Riveiro Domínguez, José Moreno García, Andrés Vitorro Chirino, Nicolás Redondo Urbieta, José L. Casal Devesa, Arturo Fernández Blanca, Juan Cruz López, Francisco J. García de Garayo, Rómulo Sosa Brito, Estanislao Márquez, Ricardo Hernández Molina, Severino Pazos Bouzas, Ramón Ferreiro García, Primitivo B. González, El Canario, José A. Torres Chapela.

Resulta muy satisfactorio para el sector marítimo el desenlace de las investigaciones que se han venido llevando a cabo en los últimos meses, sobre el tráfico de titulaciones marítimo-pesqueras falsas en diversos puntos del litoral. La investigación fue iniciada por la Secretaría General de Pesca Marítima a instancias de las denuncias presentadas por AETINAPE.

El hecho de que ya se hallen a disposición judicial varios implicados ofrece una situación de confianza ante tan grave atentado contra la seguridad marítima y contra toda la profesión marítimo-pesquera en general.

Ante esta situación, AETINAPE, propondrá a la Administración marítima una serie de medidas que den lugar a un mayor control de las situaciones, entre las que destaca una propuesta para que se modifiquen las tarjetas de identificación profesional marítima. El examen pormenorizado de todos los expedientes, aunque pueda parecer engorroso y difícil de llevar a cabo, es una medida imprescindible para proceder a la completa clarificación del asunto, y garantizar la limpieza del censo de profesionales del mar cuya formación no hipoteca las condiciones de navegación de los buques.

Además, AETINAPE solicitará que se continúe y se profundice la investigación, pues es igualmente necesario concretar los indicios de falsificación de tarjetas profesionales —diferentes a los títulos, que fueron los objetos de la presente investigación—. Es necesario investigar acerca de la existencia de una red de falsificación de tarjetas profesionales que pueden haber sido emitidas al margen de la ley, y haber sido utilizadas en las oficinas del despacho de buques, cuyos funcionarios no ponen excesivo celo en el control de las mismas, debido a la pasividad que estas instancias administrativas adoptan ante su trabajo.

Se propondrá también que la Administración marítima se dote de una red

La localización de falsificadores de títulos, una buena noticia para la seguridad marítima

- Las investigaciones fueron iniciadas por la Secretaría General de Pesca a instancias de AETINAPE.
- Los despachos de buques deben realizarse a partir de ahora con muchos más detenimiento y rigor.

informática para un control más riguroso de los buques con sus tripulaciones adecuadas. Esta red de ordenadores, debería contar con un banco de datos

centralizado, desde la Dirección General de la Marina Mercante y la Secretaría General de Pesca Marítima, donde no sólo constarían todos los datos y cir-



cunstancias de cada uno de los profesionales, sino también de una conexión con los datos que obran en poder del Instituto Social de la Marina, sobre las condiciones de seguridad social que afectan a cada uno de los profesionales.

De esta manera se abandonarían los procedimientos rudimentarios que se están utilizando en la actualidad para el despacho de buques. Unos procedimientos que nos alejan de nuestro entorno socioeconómico y que dotan a la Administración marítima de una grave carencia que puede tener graves consecuencias para la seguridad de los profesionales del mar.

Si bien todavía no hay datos definitivos sobre el alcance y los tentáculos de la trama de falsificadores, es necesario que las investigaciones que están siendo realizadas por la Policía Judicial lleguen a decapitar totalmente la red, cuyos implicados, según rumores que

circularon estos últimos meses, realizaron su trabajo desde hace unos años, con una finalidad puramente especulativa. No se conoce tampoco el número de títulos que pueden estar circulando incontroladamente, una vez que han sido «aprobados» en este particular mercado de aptitudes.

No obstante, los despachos de buques que se realicen a partir de ahora, deben estudiarse con más rigor del acostumbrado, ya que sería necesario establecer urgentemente un sistema de control para garantizar la seguridad a bordo de los tripulantes de los buques, cuya titulación es la única forma adecuada para preservar esa garantía.

AETINAPE ya había alertado públicamente sobre la existencia de esta trama. El pasado día 18 de enero el servicio de prensa de nuestra Organización se hacía eco de los insistentes rumores que circulaban en el sector pesquero sobre estas titulaciones falsas.

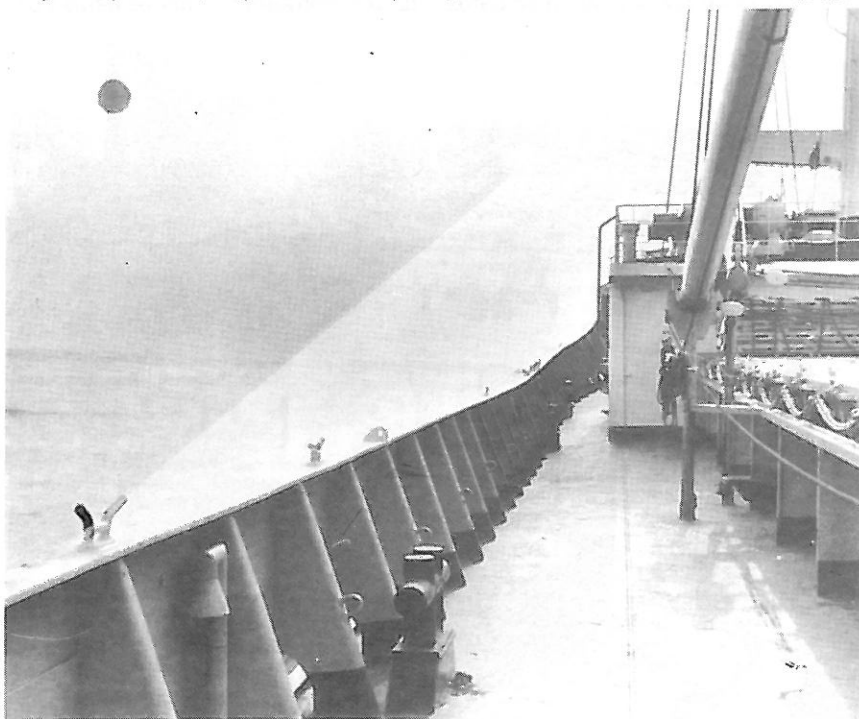
Además de ponerlo en conocimiento de la opinión pública, AETINAPE ofreció todos los datos de los que disponía a la alta Inspección de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, así como a las autoridades encargadas del despacho de buques, competencia de la Dirección General de la Marina Mercante.

Esta actitud de nuestra Organización continuará en el mismo camino, sabedores de que los datos que aporte AETINAPE por medio de sus afiliados en todo el litoral español pueden ser de mucha utilidad para llegar al fondo de la trama.

Si bien las titulaciones a las que se refiere la acción policial son de naturaleza variada, las más falsificadas parecen ser las de Patrones de Litoral, pero también existen títulos de Altura y alguna de Capitán de Pesca, además de Mecánicos Navales en sus distintas categorías.

La falta de profesionalidad que se supone a las personas que están haciendo uso de titulaciones no obtenidas por los cauces reglamentarios, inciden muy negativamente en las condiciones de seguridad de los buques, ya que se supone que los responsables de las embarcaciones, tanto de Puente como de Máquinas, no ofrecen las garantías necesarias para llevar a cabo un trabajo eficaz, seguro y profesionalizado, además de condenar al paro a muchos titulados.

A todo esto debe añadirse el despacho de embarcaciones apoyado en la picaresca malintencionada, donde, por otra parte, es práctica habitual el despacho con titulaciones de personas fallecidas, de baja laboral, trabajando en tierra, etc..., demostrándose así, inequívocamente que la Administración marítima tiene perdido el control en esta importante área de responsabilidad, constituyendo un flaco favor a la seguridad marítima y a un sector ya de por sí castigado por el generalizado ambiente de inseguridad laboral, golpeado por elevados niveles de desempleo en el que vive.



El proceso de creación de la Diplomatura de Pesca ha entrado en una nueva fase después de la reunión que han mantenido en Madrid el Secretario General del Consejo de Universidades, Miguel Angel Quintanilla y el Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz Ríos.

Quintanilla reconoció la poca conexión existente entre el estamento docente y la profesión marítima en general y consideró muy positivas las observaciones de los profesionales del mar acerca del mencionado proceso de creación de la Diplomatura, si bien apuntó las dificultades que supone para el proceso de reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, lo que se denominan las «dos velocidades»: la establecida a raíz de la puesta en marcha de la LRU (Ley de Reforma Universitaria, de 1983), y la de la LOGSE, cuyo proceso se ha iniciado en el año 90. Todo ello supone una diferencia de velocidad entre los dos procesos que incide negativamente en la coordinación entre la FP y la Universidad.

Desde la organización profesional se ha comunicado al Secretario General del Consejo de Universidades, la conveniencia de que los estudios marítimos de nivel universitario no se dirijan a la actividad extractiva, con la creación de un nuevo Capitán de Pesca, puesto que ya existe, debido a la franca regresión que presenta dicha actividad. Las tendencias actuales apuntan a que la profesión marítimo-pesquera, en sus dos secciones de Puente y Máquinas, ha de diversificarse hacia otras áreas, como la acuicultura, la política de productos, las tecnologías pesqueras, la comercialización, la gestión de empresas pesqueras, la Administración marítimo-pesquera, etc.

Este aspecto cobra la mayor importancia sobre todo habida cuenta de que numerosos Titulados Náutico-Pesqueros españoles se ven obligados hoy en día a recibir formación de las actuales tendencias del sector, en universidades de Gran Bretaña, Noruega o Dinamar-

La carrera marítimo-pesquera, a la Universidad

- Reunión de AETINAPE con las autoridades académicas.
- El Consejo de Universidades tratará sobre la creación de la nueva Diplomatura en Pesca Marítima.

ca, supliendo así la carencia del sistema universitario de un país eminentemente pesquero, como es España.

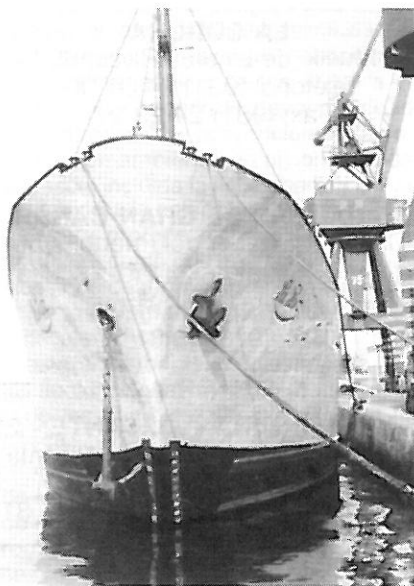
Miguel Angel Quintanilla, reconoció que fue un error que el Consejo de Universidades no haya realizado anteriormente los contactos oportunos para tener, a estas alturas un diseño más concreto de lo que debiera ser la profesión marítimo-pesquera en la universidad, ya que ésta debe estar conectada al resto de los agentes sociales.

Ante el estado actual del proceso de la diplomatura pesquera, el Secretario

del Consejo de Universidades, aportó dos posibles alternativas cara a la posibilidad de que los actuales Titulados Marítimo-Pesqueros tengan la posibilidad de conectar sus titulaciones con los futuros estudios de carácter universitario. La primera de las alternativas es la realización de una serie de enmiendas a la actual propuesta de creación de la Diplomatura, creando una serie de créditos académicos para obtener nuevas diplomaturas relacionadas con el mundo pesquero. La otra alternativa es la petición de retirada del Proyecto, a la espera de que finalice el actual proceso de reforma de las enseñanzas marítimo pesqueras, bajo las directrices de la LOGSE.

AETINAPE planteará que el sector de máquinas pueda también conectarse con la Diplomatura ya existente en esta materia, o con nuevas especialidades que sean creadas al efecto.

Con estas acciones, está en manos de las futuras negociaciones, que continuarán las próximas semanas, el dar una solución definitiva a los problemas por los que ha atravesado siempre la enseñanza marítimo-pesquera. Sacar a los profesionales náutico-pesqueros de su actual encasillamiento, sin posibilidades de promoción, condenados a no poder aplicar sus conocimientos a otra actividad que no sea la extractiva, debe ser el objetivo de las actividades del Consejo de Universidades por lo que se refiere al sector marítimo pesquero.



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

En el presente documento se examinan dos cuestiones importantes del desarrollo sostenible y la conservación del medio ambiente en relación con la pesca. En primer lugar, se describen las características y situación actual de los recursos acuáticos vivos y de su entorno. Luego, se examinan los diversos problemas técnicos relacionados con el uso sostenible de los recursos pesqueros y la protección del medio ambiente acuático. Finalmente, se proponen iniciativas y se invita al Comité a que considere la posibilidad de apoyarlas.

Introducción

1. La Conferencia Mundial de Pesca de la FAO de 1984 ratificó una estrategia para la Ordenación y Desarrollo de la Pesca y aprobó cinco programas de acción asociados, que ahora sirven de marco internacional para la ordenación y el desarrollo pesqueros. La estrategia incluye una serie de principios generales y orientaciones para el uso sostenible de los recursos pesqueros y la protección de los hábitats acuáticos frente a la contaminación y otras formas de degradación ambiental, incluidas las derivadas de las actividades pesqueras, especialmente de la acuicultura. La Conferencia aprobó también una resolución especial en la que se pedía una intervención internacional para proteger los recursos pesqueros de los países en desarrollo frente a la contaminación.

2. En su 94.º período de sesiones, el Consejo, al examinar las políticas, programas, presupuesto y actividades de la FAO tendientes a contribuir al desarrollo sostenible, utilizó la siguiente definición: «El desarrollo sostenible es el manejo y conservación de la base de recursos naturales y la orientación del cambio tecnológico e institucional de tal manera que se asegure la continua satisfacción de las necesidades humanas para las generaciones presentes y futuras. Este desarrollo viable (en los sectores agrícola, forestal y pesquero) con-

Comité de Pesca (19.º período de sesiones) Medio Ambiente y sostenibilidad en la Pesca

F.A.O.

(Organización de las Naciones Unidas con sede en Roma, que se encarga de los asuntos relacionados con la Agricultura, Pesca y Alimentación)

serva la tierra, el agua y los recursos genéticos vegetales y animales, no degrada el medio ambiente y es técnicamente apropiado, económicamente viable y socialmente aceptable».

3. En su 11.º período de sesiones (abril de 1989), el Comité de Pesca examinó las perspectivas de la pesca de captura y de la acuicultura en los próximos 25 años y el papel de la FAO, manifestando su grave preocupación por los crecientes peligros que la degradación ambiental representaba para la ordenación racional y el desarrollo sostenible de la pesca. Instó a la FAO a que concediera mayor prioridad a la supervisión y prevención de la degradación ambiental en el contexto de la pesca, incluida la acuicultura, y a que promoviera la colaboración internacional para proteger el medio ambiente acuático, como uno de los factores básicos que debería integrarse plenamente en los Programas de Acción. El Comité alentó también a la FAO a que prestara mayor atención al impacto de las fluctuaciones ambientales naturales y de los cambios climáticos sobre la pesca.

4. En su 25.º período de sesiones de la Conferencia de la FAO, celebrada en noviembre de 1989, se examinaron las principales tendencias y políticas relacionadas con la agricultura y la

alimentación, y se consideró que la falta de la debida atención al impacto ambiental de determinadas prácticas agrícolas había provocado amplios daños ambientales. En su Resolución 3/89 (Actividades de la FAO relacionadas con el desarrollo sostenible) se subrayaba el papel de la FAO como centro por excelencia del sistema de las Naciones Unidas en varios subsectores relacionados con el medio ambiente y el desarrollo sostenible y se pedía a la Organización que contribuyera activamente a fomentar los acuerdos internacionales sobre la diversidad biológica/genética, la silvicultura tropical, la pesca y otras cuestiones ambientales. La Conferencia decidió que la Organización intensificara su labor interdisciplinaria para asegurar la integración de las consideraciones sobre el medio ambiente en todas las actividades pertinentes de la FAO, atribuyera mayor prioridad a la prevención de toda degradación del medio ambiente que afectara a la agricultura, la pesca y la silvicultura, reforzara su cooperación con otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas en estos ámbitos y colaborara plenamente en los preparativos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, que deberá celebrarse en 1992.

5. La FAO está participando activamente en la preparación del informe de la Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, con destino a la comisión preparatoria de la misma, y ha tomado la iniciativa en la preparación de informes sobre el desarrollo de las zonas costeras y mares cerrados, así como sobre los recursos marinos vivos. En el presente documento se incluyen los principales temas contenidos en esos informes, para someterlos a la consideración del Comité.

El medio ambiente de los recursos pesqueros

6. La abundancia y disponibilidad de los recursos pesqueros depende de una variedad de factores ambientales, entre los que se incluyen la temperatura, la salinidad, los niveles de nutrientes, las condiciones meteorológicas, la velocidad de la corriente y movimientos del agua y sus variaciones naturales a corto y largo plazo. Los niveles de nutrientes son por lo general limitados en el ambiente oceánico, si se exceptúan las zonas de afloramiento, y los nitratos y fosfatos se suministran fundamentalmente a través de las turbulencias sobre la plataforma continental, de las descargas fluviales y de la atmósfera. Los cambios a largo plazo de poca magnitud podrían dar lugar a la adaptación de las especies; los cambios a corto plazo provocan en cambio su desaparición o expansión.

7. Las actuales prácticas de supervisión del medio ambiente acuático no permiten distinguir entre los efectos de la degradación ambiental debida a oscilaciones naturales y la debida al cambio climático. En cualquier caso, en las siguientes secciones se describe la situación actual del medio ambiente acuático y los efectos de los cambios climáticos, de la degradación ambiental inducida por el hombre y de las actividades pesqueras.

Situación del medio ambiente acuático

8. Más del 85 % del crecimiento de la población mundial desde 1950 ha tenido lugar en países en desarrollo. Este crecimiento ha coincidido con los esfuerzos realizados para elevar los niveles de vida y ha sometido a fuerte presión los recursos financieros, físicos y humanos de dichos países. En muchos casos ha exacerbado la pobreza y estimulado la migración a zonas litorales. Ello ha provocado situaciones de sobrepesca y, en parte debido a la introducción de tecnologías inadecuadas, favorecido la degradación del medio ambiente.

9. Los lagos y ríos han sufrido alteraciones como consecuencia de las actividades humanas, casi siempre con efectos negativos para la pesca. La calidad del agua es ahora una de las grandes preocupaciones de la acuicultura. La pesca de agua dulce acusa los efectos del descenso de los niveles de los lagos, el drenaje de las tierras encharcadas, la extracción del agua, la colmatación, la construcción de presas y la regulación de los ríos para la navegación y la prevención de inundaciones. Se requieren con urgencia medidas para proteger los grandes lagos y ríos.

10. En lo que respecta a la degradación del medio ambiente acuático

continental, la mayor parte de los ríos del mundo han quedado modificados y aislados de sus llanuras de aluvión y zonas pantanosas asociadas, y la mayor parte de los lagos sufren los efectos de la eutroficación de la contaminación. Como las actividades pesqueras son en apariencia un componente insignificante de los múltiples usos dados a los recursos de tierras y aguas, muchas veces las prioridades de desarrollo se han reservado a otros sectores, por lo que los responsables de la administración pesquera casi nunca tienen el pleno control de los recursos que deben ordenar. Demasiadas veces, la ordenación en este nivel se orienta a mitigar los efectos causados por otros usuarios del sistema acuático.

11. Especialmente sensibles a las actividades humanas han sido el mar Caspio, el mar de Aral, los grandes lagos de América del Norte y los grandes lagos de África. Los cambios climáticos han causado en el Sahel sequías que han repercutido en el lago Chad.

12. Los mares semicerrados son medios muy favorables para el desarrollo humano y tienen especialmente importancia desde el punto de vista de la pesca. Su sensibilidad a los efectos nocivos del desarrollo y su capacidad de paliar estos efectos dependen sobre todo de si son más o menos «cerrados», y del intercambio de masas de agua con los océanos circundantes.





13. Los ecosistemas costeros, por ejemplo estuarios, marismas, bahías bajas y zonas pantanosas, manglares, arrecifes de coral y fondos de hierbas marinas desempeñan un importante papel en el ciclo vital de muchas especies pesqueras económicamente importantes, ya que ofrecen lugares adecuados para la cría, crecimiento y alimentación; aproximadamente el 95 % de la producción marina mundial procede de ecosistemas costeros. Su acelerada degradación como consecuencia de la puesta en cultivo de nuevas tierras, el drenaje, la construcción costera y muchos otros usos de los mismos representan una amenaza para la pesca marina.



14. La explotación de los recursos y hábitats naturales está en función de la población humana y de su desarrollo: las tendencias hacia una urbanización acelerada, una tecnología más poderosa, una mayor opulencia y sistemas de transporte más rápidos continuarán, según las previsiones, en todo el mundo. De hecho, la pesca no es generalmente culpable sino, más bien, víctima de la degradación ambiental. Para el control del desarrollo costero y la protección de los hábitats se requerirán cambios en la planificación, lo que supondrá con frecuencia dolorosas decisiones sociales y políticas.

Cambios climáticos

15. No se conoce todavía con claridad la amplitud ni el ritmo de los cambios climáticos previstos en el mundo, por lo que resulta difícil pronosticar sus efectos sobre la pesca y la acuicultura. No se prevén grandes cambios en el total de la producción pesquera marina, aunque algunas poblaciones concretas sufrirán sus efectos. Los cambios en el comportamiento de las precipitaciones y en la escorrentía fluvial, así como la subida del nivel del mar, repercutirán en la vida de las zonas pantanosas costeras, estuarios, lagunas,

manglares y otras importantes zonas costeras de reproducción de peces. La erosión de la tierra puede aumentar, con la consiguiente colmatación de las zonas costeras, reducción de la zona fótica marina y la ulterior degradación de los arrecifes de coral y de los fondos de hierbas marinas. Los efectos se notarán también profundamente en la acuicultura costera, especialmente en Asia, de donde ahora procede la mayor parte de la producción mundial de la acuicultura marina y de aguas salobres. El costo que implicaría el traslado y la reconstrucción de las infraestructuras acuícolas costeras y la búsqueda de nuevos emplazamientos para los lugares de producción de moluscos y algas marinas no se puede calcular actualmente, pero sería enorme.

16. Las zonas tropicales de afloramiento, que producen gran cantidad de recursos pesqueros, podrían desplazarse hacia el polo, entre 200 y 700 kms., y aumentar la intensidad. La variabilidad anual de los recursos en ellas basados podría aumentar; sin embargo, la mayor productividad del plancton podría reducir los niveles de oxígeno y provocar situaciones anóxicas.

17. Los cambios en la intensidad y frecuencia de las inundaciones repercutirán probablemente de forma negativa en la pesca continental, que actualmente constituye una fuente importante

de proteínas para las comunidades rurales del África subsahariana y de las zonas subtropicales de América Latina; estos problemas podrían agravarse, en teoría, debido a los programas de riego y de control de las inundaciones. La acuicultura tiene menos probabilidades de sufrir los efectos de los planes de riego y de control de las inundaciones, pero podría verse negativamente afectada por la sequía. La subida de las temperaturas puede ser mortal para algunas especies en determinadas zonas y alteraría la solubilidad del oxígeno, lo que mermaría la calidad del agua, las tasas de supervivencia y los rendimientos.

18. Es difícil prever las consecuencias financieras y costará convencer a los gobiernos y donantes institucionales de que deben aportar fondos mientras no se consigan pronósticos más convenientes. Las decisiones prematuras y basadas en informaciones incorrectas podrían resultar costosas y peligrosas. Pero también puede ser arriesgado permanecer inactivos. Por ello es importante reducir el grado actual de incertidumbre.

Efectos de la degradación ambiental

19. La contaminación química, incluso a niveles bajos, puede influir en

la producción pesquera en numerosas formas: reducción de las poblaciones como consecuencia de mortandades masivas; descenso gradual, o cambios en la composición de las especies, de las poblaciones ícticas o de enteros ecosistemas; multiplicación de las enfermedades, deterioro de la calidad de los alimentos y reducción de las tasas de crecimiento. Los mares y las masas de agua sin salida al mar reciben una proporción significativa de contaminantes químicos a través de la atmósfera, por lo que no se deben descontar posibles efectos en zonas lejanas a la fuente de contaminación.

20. Los desechos ricos en nutrientes favorecen la producción primaria en aquellos mares donde, de lo contrario, escasearían los nutrientes. Pueden incluso fomentar los recursos pesqueros, aunque tienden a favorecer la producción de pequeñas especies pelágicas de bajo valor económico. Estos desechos pueden sin embargo provocar la eutroficación, y el consiguiente agotamiento del oxígeno y situaciones anóxicas en las capas más profundas de lagos y mares estratificados, como el mar Negro y el mar Amarillo, con el ulterior descenso de las capturas. El rápido crecimiento de las especies del fitoplancton tóxico, debido a la descarga de nutrientes en el mar, puede provocar mareas rojas y envenenamiento de los moluscos inmóviles, lo que impediría la prohibición temporal de la venta de los productos pesqueros afectados. La sobrefertilización puede causar el atascamiento y obstrucción de las redes y de las trampas utilizadas en la acuicultura; la propia acuicultura es muchas veces fuente de sobrefertilización del agua. Sin embargo, resulta muy difícil definir un nivel «favorable» de enriquecimiento acuático, desde el punto de vista de los recursos pesqueros. Los residuos ricos en nutrientes que llevan a las aguas continentales representan un alto riesgo para la pesca.

21. La erosión de los suelos debida a la destrucción de la cubierta ve-

getal (por ejemplo, por efecto de la deforestación) en las cuencas hidrográficas aumenta la carga de los sedimentos de los ríos y la escorrentía directa de las aguas dulces a los mares costeros. En consecuencia cambia también la temperatura del agua, lo que puede provocar cambios en la composición de las especies. El primer efecto repercute especialmente en las especies anadromas, como el salmón, y en los organismos que habitan en los estuarios, como las ostras, arrecifes de coral y vegetación acuática; la mayor escorrentía del agua dulce hacia los mares costeros puede repercutir también en la vegetación acuática de los mismos y cambiar el hábitat de las zonas de reproducción como consecuencia de las alteraciones de la salinidad.

22. La extracción de arena y grava del fondo del mar repercute en muchas especies benthicas y daña los lugares de desove de otras especies. Las zanjas, pozos y montículos provocados por las dragas plantean problemas a los pescadores que utilizan artes de fondo. Sin embargo, los efectos limitados en el tiempo y en el espacio se pueden reducir mediante una planificación esmerada y la atención a los procedimientos operacionales.

23. La extracción de coral, material de construcción en los países tropicales, no sólo destruye un ecosistema re-

lativamente productivo que sirve de base a la pesca en pequeña escala sino que priva también a la costa de un rompeolas natural.

24. La recuperación de tierras en la costa con destino a la construcción y el establecimiento de puertos marinos en zonas costeras incontaminadas son otra forma de degradación ambiental que repercute en los recursos pesqueros.

25. La destrucción incontrolada de manglares y el desbroce del fondo de los mismos con diversos fines, incluido el cultivo costero del camarón, destruyen las zonas de cría de numerosas especies marinas comercialmente importantes y repercuten negativamente en los recursos vivos que habitan en ese ecosistema. La costa se verá privada de protección natural frente a los vientos y las olas.

26. Aunque los recursos de agua dulce están ya por lo general fuertemente explotados, la intervención en el régimen hidrológico de los arroyos, ríos y llanuras fluviales también repercute negativamente en estos recursos. La ordenación fluvial deberá incluir por lo tanto la consideración de soluciones de ingeniería como la conexión de los canales y las llanuras fluviales con el fin de garantizar la disponibilidad de zonas de cría y alimentación para los ejemplares jóvenes.



Efectos de la pesca

27. La pesca repercute en el medio ambiente marino, por ejemplo, destruyendo los organismos benthicos o los fondos de hierbas marinas como consecuencia de actividades intensivas de draga o de arrastre. También causan daños en el hábitat técnicas ilegales como el uso de dinamita o de productos químicos para capturar los peces de arrecife. Aunque estos problemas son con frecuencia fruto de la falta de una ordenación pesquera que garantice a las flotas tasas adecuadas de captura, podrían, sin embargo, resolverse mediante una legislación oportuna, con medios para imponerla en el mar, y enseñando a los pescadores sus consecuencias negativas a largo plazo.

28. La pesca modifica las poblaciones icticas que constituyen el objeto de la pesca o se capturan incidentalmente, su estructura, la composición de las especies y su reproducción. Los niveles moderados de explotación eliminan los individuos de más edad y lento crecimiento y reducen la abundancia de grandes depredadores, incrementando por lo tanto la productividad de las poblaciones restantes y los rendimientos sostenibles. Los altos niveles de explotación reducen las especies grandes y de lento crecimiento a nivel de la «extinción comercial». Aunque son muy pocos, sí es que los ha habido, los casos documentados de extinción biológica como consecuencia exclusiva de las capturas, la pesca incontrolada puede tener graves consecuencias ecológicas, como la destrucción de los arrecifes de coral o de los fondos de hierbas marinas.

29. La capacidad ambiental y los niveles «aceptables» del impacto deberían establecerse a ser posible de antemano; toda actividad humana puede cambiar de forma irreversible algunos componentes del entorno marino. El concepto de «impacto aceptable» en cuanto asociado al concepto de sostenibilidad implica una garantía de la reversibilidad. Este principio está ya pre-

visto en la Convención sobre la conservación de los recursos vivos marinos antárticos.

30. En los últimos años, la preocupación se ha centrado especialmente en las capturas involuntarias e incidentales de mamíferos marinos, aves y tortugas por la acción de artes de pesca tanto operativas como perdidas o desechadas. La mejora en el diseño de las artes y en las prácticas pesqueras podría reducir las capturas incidentales al mínimo. Sin embargo, la pesca de arrastre, con redes de deriva o de cerco, por ejemplo, aun cuando se realice con equipo mejorado y en forma responsable, puede implicar la captura de especies que no se deseen pescar. Estos tipos de arte no pueden sustituirse fácilmente, y la aplicación de normas indebidamente restrictivas puede suponer el fin de muchas formas de pesca, tanto en gran escala como artesanales.

31. En los casos de gran incertidumbre sobre las zonas o especies en condición crítica, en particular, y para evitar daños potencialmente irreversibles a un recurso, se han propuesto planeamientos preventivos para condicionar el desarrollo a la comprobación científica de su inocuidad. Ello es consecuencia en gran parte de los abusos pasados y presentes resultantes de la

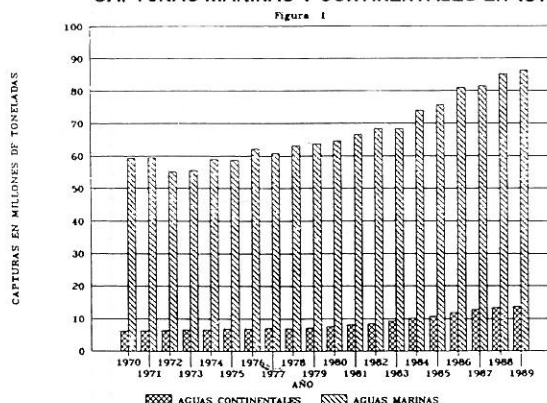
falta de acción o de la debilidad de la administración pesquera y se considera como una salvaguardia para el futuro. La aplicación incontrolada y generalizada de esos principios puede sin embargo entrar en conflicto con algunos aspectos de la seguridad alimentaria y con las necesidades de desarrollo.

LAS PESQUERIAS

Pesquerías costeras

32. La mayor parte de la producción pesquera mundial procede de las zonas marinas, como se observa en la Figura 1 (ver también COFI/90/Inf. 4 y 5). De las capturas marinas, que han alcanzado casi la máxima producción obtenible mediante la pesca de captura de especies tradicionales, aproximadamente el 90% procede de las zonas costeras. Estas zonas son las más importantes desde el punto de vista socioeconómico así como de la seguridad alimentaria. La degradación ambiental y el exceso de presión pesquera ha provocado el deterioro de muchas de estas zonas, sobre todo en los lugares densamente poblados. La pesca artesanal es importante para las comunidades rurales. Sin embargo, se ve amenazada por la disminución de la base de recursos y los conflictos con artes de pesca más móviles.

CAPTURAS MARINAS Y CONTINENTALES EN 1970-1989



33. El crecimiento de las capturas marinas se debe a una serie de acontecimientos, como el descubrimiento de nuevos recursos, la introducción de nuevas tecnologías pesqueras, las innovaciones debidas a la aplicación del Derecho del Mar y los grandes cambios ambientales (el colapso de la anchoa del Perú). El crecimiento aparentemente constante del total de las capturas no revela un gran número de situaciones de grave sobrepesca de determinadas especies, ni de deterioro de las zonas productivas, ni de oscilación inducida por el clima, como se observa en los ejemplos siguientes.

(Ver figura 2)

34. En la Figura 2 puede verse el espectacular incremento de las capturas como consecuencia en gran parte, si no exclusivamente, de oscilaciones climáticas naturales. El crecimiento de las capturas de la sardina japonesa esté en relación con el cambio en la corriente Kuroshio. El aumento de las capturas de la sardina de América del Sur se debe al fenómeno climático «El Niño» y a la sobrepesca de la anchoa del Perú, que fue sustituida al parecer por esta especie a partir de 1973.

(Ver figura 3)

35. En la Figura 3 pueden verse los cambios en las capturas de arenque y capelán. El descenso de las capturas de capelán se debe a la sobrepesca. La recuperación de las capturas de arenque es consecuencia de la prohibición de la pesca, así como de la recuperación natural debida a las favorables condiciones atmosféricas.

36. Los ejemplos anteriores son sólo una muestra de los cambios en el rendimiento de algunas especies como consecuencia de la actuación conjunta de condiciones ambientales y pesqueras. Las fluctuaciones extremas tienen impacto significativo sobre las flotas y las industrias correspondientes. Uno de los objetivos en el intento de mejorar la sostenibilidad de la pesca costera debería ser por consiguiente la reducción de la variabilidad en las poblaciones mediante un control mejorado de las tasas de explotación así como la imposición de prohibiciones más estrictas sobre el cambio ambiental y sus efectos en la pesca.

37. Como la abundancia de especies está vinculada a la supervivencia de las larvas, que muchas veces se encuentran en aguas superficiales, la conservación de las zonas de desove y cría

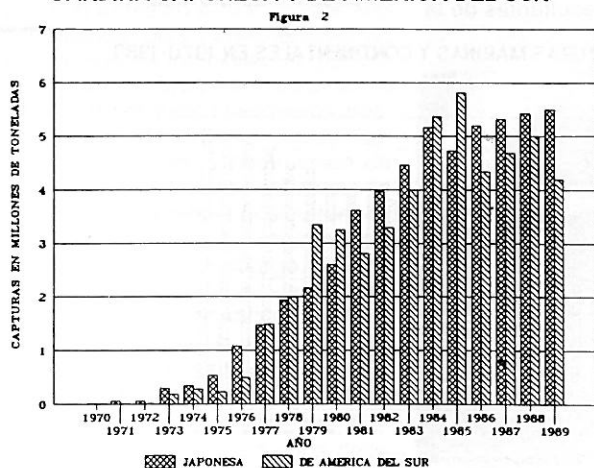
en las áreas continentales inmediatas debería aumentar la abundancia de poblaciones sin reducir su variabilidad. Es urgente la identificación y protección de los hábitats en situación crítica.

Pesca de altura

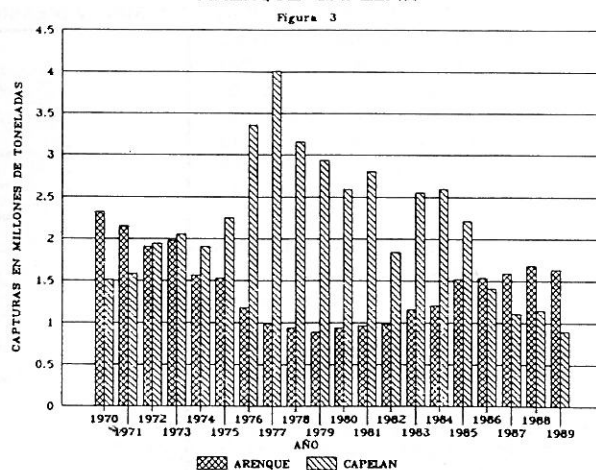
38. La mayor parte de los recursos de altamar transcurre una fase del ciclo vital dentro de los límites de las 200 millas (Zona Económica Exclusiva, ZEE). Unas 400 especies pueden considerarse total o parcialmente oceánicas, y sólo algunas de ellas han sido ya explotadas. Ciertas especies de túnidos están sometidas a sobrepesca y muchas de las especies de grandes ballenas han sido objeto de sobrepesca, se han agotado o están al borde de la extinción. Varias especies de peces antárticos han sufrido también la sobrepesca. La información biológica y las series cronológicas estadísticas disponibles son por lo general insuficientes, excepto quizá en lo que respecta a los grandes túnidos y a algunas ballenas. La conservación de las especies que están siendo explotadas suscita grave preocupación internacional.

39. La ordenación y/o conservación de algunas pesquerías de altura mere-

SARDINA JAPONESA Y DE AMERICA DEL SUR



ARENQUE-CAPELAN



cen actualmente la atención de algunas convenciones internacionales y de comisiones de pesca que funcionan normalmente por consenso entre las partes contratantes o países miembros y se ocupan también de las zonas costeras.

40. Aunque la mayor parte de las comisiones pesqueras no tienen autoridad vinculante en los asuntos básicos de la conservación, varias de ellas han sabido aplicar presiones económicas para conseguir algunos objetivos relacionados con la conservación. Sin embargo, la mayor parte de las comisiones carecen de ese poder y otras no disponen de los datos básicos necesarios para identificar las necesidades de conservación. Esta labor incluye no sólo las poblaciones oceánicas sino también la interacción entre las ZEE y altamar.

41. Pocas de las especies explotadas más allá de los límites de las 200 millas merecen la debida atención de organismos de ordenación pesquera. Pero incluso en las pocas excepciones a esa norma, por ejemplo los túnidos o las ballenas, existen graves problemas de seguimiento y control. Además la pesca de altura se centra muchas veces en poblaciones transfronterizas, que emigran a las ZEE durante parte de su vida, lo que crea particulares problemas de recopilación de datos y evaluación de poblaciones. Las recientes innovaciones en la tecnología del equipo pesquero han permitido un aumento del esfuerzo de pesca en altamar, como consecuencia de la necesidad de las flotas de altura, excluidas de las ZEE, de encontrar recursos alternativos. Recientemente se ha expresado la preocupación por la falta de coherencia de la red de comisiones de pesca al abordar los problemas interoceánicos e intraoceánicos.

42. Las embarcaciones de pesca de gran altura faenan fuera de la jurisdicción de los respectivos Estados del pabellón, y aunque muchas de las naciones que practican la pesca de gran

altura exigen, como condición para la pesca, determinados sistemas de información, no siempre es fácil imponer esas medidas. El problema incluye también el registro de datos pesqueros objetivos sobre las capturas incidentales de especies protegidas. La necesidad de una base de datos común para la pesca de altura es cada vez más evidente, sobre todo, en los últimos tiempos, con relación al problema de la pesca de altura con grandes redes de deriva, como se señala en el documento COFI/91/5.

43. La FAO no puede actualmente presentar información de alcance mundial sobre las capturas en altamar. Los datos presentados a la Organización están desglosados por zonas estadísticas de pesca, según convino el Grupo coordinador de Trabajo sobre Estadísticas de Pesca en el Atlántico, sin distinguir entre altamar y la costa.

Pesquerías continentales

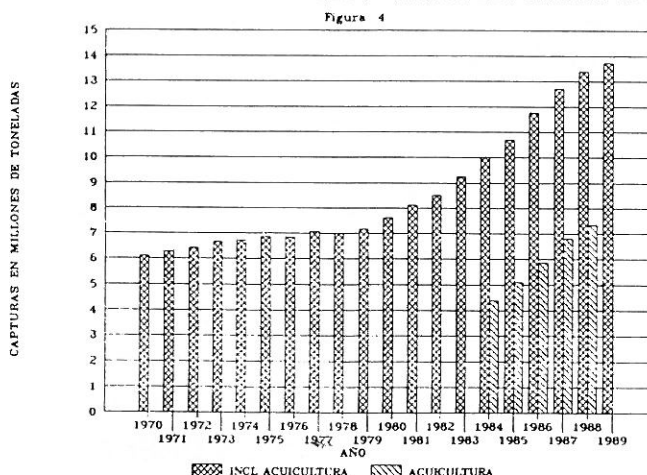
44. Aproximadamente el 13% de las capturas mundiales de recursos acuáticos procede de aguas continen-

tales. De esa cifra, a partir de 1984, aproximadamente la mitad corresponde a la producción de la acuicultura de agua dulce, como se observa en la Figura 4. Antes de esa fecha los datos no distinguían entre capturas continentales y acuicultura y se supone que la mayor parte de los incrementos de la producción total observados en la figura durante los diez últimos años se deben a la producción de la acuicultura. Por consiguiente, no es posible determinar tendencia ninguna de las capturas continentales en cuanto tales, ni se pueden identificar los efectos de la degradación ambiental.

(Ver figura 4)

45. En la mayor parte de los casos se trata de pesquerías comerciales de subsistencia en pequeña escala. Explotan lagos, ríos, embalses y llanuras fluviales en competencia con otras actividades humanas. Casi todas las grandes masas de agua cerradas se encuentran ahora gravemente afectadas por las actividades humanas. Los hábitats de muchos recursos pesqueros continentales naturales sufren graves daños como consecuencia de la agricultura intensiva, el control de los ríos

CAPTURAS MUNDIALES DURANTE EL PERIODO 1970-1989



y la urbanización. Estos recursos se han visto también espectacularmente afectados por los cambios climáticos, especialmente por las sequías en el África subsahariana. Por otra parte, la intensificación de las prácticas de ordenación pesquera mediante la repoblación y fertilización de los sistemas hídricos continentales ha incrementado la producción disponible.

46. Los usos distintos de la pesca obligan a efectuar fuertes controles sobre el medio ambiente acuático continental, por lo que los encargados de la ordenación de la pesca deben participar en la planificación del uso integrado de las cuencas fluviales en mucho mayor medida que hasta ahora. El programa de la FAO sobre pesca continental ha incluido estudios básicos sobre la ecología de la pesca fluvial así como una serie de cursos de capacitación en planificación para administradores de los recursos, con la finalidad de determinar cuáles son los efectos que sufre la pesca como consecuencia de las decisiones sobre la asignación del uso de los recursos acuáticos.

46. Los usos distintos de la pesca obligan a efectuar fuertes controles so-

bre el medio ambiente acuático continental, por lo que los encargados de la ordenación de la pesca deben participar en la planificación del uso integrado de las cuencas fluviales en mucho mayor medida que hasta ahora. El programa de la FAO sobre pesca continental ha incluido estudios básicos sobre la ecología de la pesca fluvial así como una serie de cursos de capacitación en planificación para administradores de los recursos, con la finalidad de determinar cuáles son los efectos que sufre la pesca como consecuencia de las decisiones sobre la asignación del uso de los recursos acuáticos.

47. Existe un amplio margen de mejora en la ordenación de las poblaciones pesqueras continentales. Las actuales prácticas de ordenación, en general, no suelen basarse, en la mayoría de los casos, en los conocimientos científicos actualmente disponibles. La pesca de especies múltiples, del tipo más frecuente en aguas continentales, permite una flexibilidad considerable en la formulación de estrategias de pesca, aunque la tendencia general ha favorecido las políticas de tolerancia que han llevado a la degeneración ge-

neral de las poblaciones en casi todos los lugares. Además, los actuales conocimientos sobre el comportamiento de las poblaciones mixtas sometidas a presión pesquera no siempre son suficientes para la formulación de una legislación basada en el análisis científico, ni permiten prever la resistencia de esas poblaciones ni la reversibilidad de las tendencias cuando cambian las estrategias de ordenación.

48. Una tendencia cada vez mayor de las zonas pesqueras continentales es la adopción de prácticas de ingeniería ambiental con el fin de establecer los necesarios lugares de reproducción y cría para las poblaciones residentes y puntos de paso para las especies migratorias. Cuando fracasan estas soluciones, se suele recurrir a la introducción de especies no indígenas mejor adaptadas a las necesidades del entorno alterado, o se apoya la repoblación con especies indígenas que de lo contrario no podrían reproducirse. Las repercusiones de estas prácticas sobre las poblaciones ya instaladas en la zona no se conocen debidamente, y lo mismo ocurre con la relación costo-eficacia de los programas masivos de este tipo.



Planitec, S. L.
PAPELERIA TECNICA

TIENDA:

Velázquez Moreno, 49

Telfs. (986) 222919 - 222918

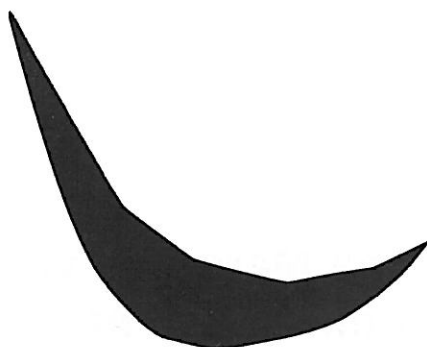
Fax: 431707 - 36202 V I G O

PLANITEC MANTIENE EL RUMBO

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

Infórmate en AETINAPE o acude directamente a:

VELAZQUEZ MORENO, 49 - V I G O



La firma precipitada de un mal convenio con Marruecos que posibilite a los buques europeos pescar en aguas africanas, sería una mala noticia para la pesca española, según la opinión de diversos sectores vinculados con esta actividad. Aunque el panorama pesquero internacional se está complicando a marchas forzadas, se estima que una política diplomática activa, la investigación sobre nuevas fórmulas de pesca y, a más largo plazo, la recuperación integral de los caladeros tradicionales, sean las claves del futuro.

Nuevamente las autoridades comunitarias estuvieron a punto de firmar un convenio con el reino marroquí según el cual los pescadores españoles podrían seguir utilizando aguas, sobre parte de las cuales tienen una dudosa jurisdicción. O lo que es lo mismo: el reino alauita puede continuar beneficiándose de las circunstancias que le otorga un convenio firmado con precipitación y sin una autoridad lo suficientemente fuerte por parte europea.

El pasado mes de febrero estuvo a punto de terminar el plazo —finalmente prorrogado— que contemplaba el pasado acuerdo pesquero con Marruecos, ante lo cual la Comunidad Europea, en vez de adoptar una postura firme ante el gobierno norteafricano, opuso su resistencia pasiva bajo la disculpa de que no se pueden establecer convenios de cooperación económica con países donde no se respetan los derechos humanos. Tal teoría, que al parecer se aplica a los acuerdos pesqueros, venía a añadir una nota de sorpresa y escepticismo al sector pesquero.

Si bien todo el mundo comparte la idea de que en Marruecos no se respetan los derechos humanos, es también cierto que eso sirve de estrategia sólo cuando le interesa a alguien, porque, que se sepa, los reinos español y marroquí comparten en estos momentos una de sus épocas de colaboración y entendimiento más fructíferas.

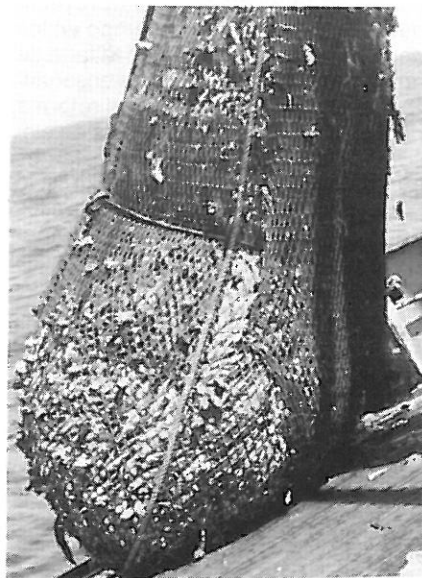
El sector pesquero sufre las graves consecuencias del mal tratado de adhesión a la CE en este capítulo

- Los acuerdos con Namibia, Argentina, Canadá... todavía sin resolver.
- Marruecos: un mal convenio es peor que no tenerlo.
- Los derechos humanos siempre han guiado el interés de los profesionales españoles, pero nunca se habían puesto como «disculpa» para que la CE no quisiera entablar negociaciones.
- Europa tiene otros cauces de cooperación con el reino alauita.

El respeto a los derechos humanos fue, además, uno de los caballos de batalla enarbolados por los profesionales del sector a la hora de hacer notar una de las carencias fundamentales de los

acuerdos pesqueros internacionales. En estos documentos siempre se echa de menos una comisión de control o seguimiento del acuerdo, en la que estén representadas ambas administraciones y los representantes patronales, laborales y profesionales de los países. Esta comisión de seguimiento tendría como objetivo evitar todo tipo de conflictos y deficientes interpretaciones de la letra del acuerdo, motivado precisamente por la distinta forma de entender, entre otras cosas, lo que son los derechos humanos.

La crisis marroquí, en principio aplazada, viene a sumarse a situaciones, entre otras, como las de Namibia, Canadá o Argentina, que adoptan posturas en muchos casos enfrentadas, no sólo a la Administración europea, sino totalmente encontradas con los profesionales del mar españoles, a los que con frecuencia culpan de las malas interpretaciones de sus agentes de vigilancia, o utilizan al sector pesquero como disculpa para satisfacer otros intereses.



Marina Mercante vuelve a lanzar la promesa de negociación

Una de las costumbres más aburridas de AETINAPE es la de recibir llamadas o comunicados, o hacernos eco de los comentarios que más o menos solapadamente surgen de la Dirección General de la Marina Mercante. Son comentarios que surgen de forma intermitente desde hace años. Unas veces, su contenido se traduce en una reunión encaminada a mejorar determinados asuntos relacionados con la situación de los titulados náutico-pesqueros en la Marina Mercante, o temas de seguridad marítima cuya responsabilidad es exclusiva de la DGMM.

Los últimos días de marzo y primeros de abril, AETINAPE fue objeto de uno de esos ecos, en el sentido de que el citado organismo, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, deseaba entablar con los sectores sociales y profesionales, una serie de negociaciones encaminadas a abordar determinados temas relacionados con la situación de los Titulados Náutico-Pesqueros en labores de Cabotaje.

En este sentido, cabe recordar al cambio de actitud experimentado en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes desde la llegada a la cúpula del Ministerio del equipo de José Borrel, cuyo secretario general para los Servicios del Transporte, Manuel Panadero, se hizo receptor de las inquietudes del sector marítimo, como fue el caso del Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo de Finisterre, supliendo de alguna forma la manifiesta incapacidad administrativa que caracteriza al Director General, Rafael Lobeto.

Los miles de profesionales del mar que pudieran quedar sin empleo con motivo de la actual crisis del sector de Cabotaje deben su situación, entre otros factores, a la política de la Dirección General de la Marina Mercante, debido a la paralización del organismo, cada vez con más evidencia enfrascado en suicidas componendas de pasillo y condicionado por determinantes intereses corporativos.

- **La situación de los Titulados Náutico-Pesqueros en la flota mercante, el asunto más importante de cuantos tiene pendientes la Dirección General de la Marina Mercante.**
- **Es urgente reformar las actuales enseñanzas de Cabotaje.**
- **Marina Mercante promueve el paro en el Cabotaje con su política paralizante.**
- **El equipo de Lobeto ha de abordar también la modificación del sistema educativo marítimo y aportar datos para clarificar las dudas sobre los cursos de seguridad marítima.**

La falta de una decidida política de ordenación del sector del transporte marítimo está trayendo consigo la práctica desaparición del Cabotaje, y una lucha sin cuartel para situar en los nuevos puestos de tierra a un determinado sector de marinos.

El sector de Cabotaje, al que no le incumben estas intrigas palaciegas sigue sufriendo situaciones como la falta de coordinación entre los organismos, la no promulgación del nuevo marco de atribuciones —un proyecto que duerme desde hace tiempo en los despachos de la DGMM— o la falta de un proyecto de reforma de las enseñanzas de Cabotaje, con la actual reforma de enseñanza marítimas que están ejecutando los organismos competentes de enseñanzas medias y superiores, lo que provoca graves problemas a miles de Titulados de Cabotaje, no sólo por la grave crisis del sector, sino además por la apertura de fronteras en el marco de la CE, y la falta de homologación de estos títulos.

Además de los temas relacionados con la situación de los Titulados Náutico-Pesqueros en Marina Mercante, existen otros asuntos cuyo tratamiento es urgente. La normalización de los Náutico-Pesqueros en el Cabotaje, es una de las reivindicaciones profesionales más antiguas del sector, y sobre cuya solución no quedan demasiadas al-

ternativas a la DGMM, vistas las recomendaciones internacionales, por lo que es de esperar que este tema esté lo suficientemente estudiado entre los altos funcionarios de la DGMM y se ofrezca una inmediata solución clarificadora que acabe con la infinidad de problemas a que se ven abocados los profesionales marítimos.

Otros temas pendientes de solución por parte de la DGMM hacen referencia a la normalización de los cursos de seguridad que se están realizando en todo el litoral y sobre los cuales el departamento que dirige Lobeto ha de ofrecer explicaciones clarificadoras, las razones por las que Marina Mercante obstaculiza todos y cada uno de los intentos de armonización de las enseñanzas marítimas, cuyo proceso de integración y conexión con el resto del sistema educativo no debe esperar más.

Es necesario que se adopten medidas drásticas no sólo para favorecer el empleo, sino para posibilitar que los profesionales del mar diversifiquen sus especialidades y tenga opción de realizar estudios universitarios.

El sector marítimo en general está cansado de escuchar las palabras huecas que surgen de la DGMM. Si la situación no varía, los profesionales del mar tendrán que adoptar medidas más duras contra la actual política interesada y paralizante de la DGMM.



El establecimiento de diversas comisiones de trabajo permanentes en el seno de la Organización y la próxima celebración del VII Pleno en Huelva son las conclusiones más relevantes que generó la Asamblea Anual de AETINAPE, que tuvo lugar en La Coruña el pasado 21 de diciembre.

Si bien la gran cobertura informativa que tuvo la Asamblea justificaba una preeminente atención pública, resalta por la presencia de varias personalidades, también los asuntos internos de la Asamblea interesaron de forma sobresaliente a los casi 200 afiliados que acudieron a la ciudad gallega y opinaron sobre diversos aspectos relacionados con la gestión interna de la Asociación.

Además de estas cuestiones internas, participaron en el acto de apertura de la Asamblea autoridades locales y provinciales, el conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Xosé Enrique López Veiga y el secretario general de Pesca Marítima, José Loira Rúa.

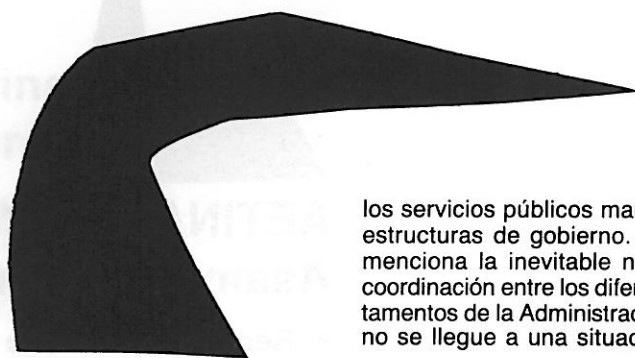
Durante las intervenciones de ambas autoridades, merecen destacarse las palabras de Loira sobre el nuevo marco de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras, que fijó el mes de octubre como fecha para su adecuación a la LOGSE, y reaccionó ante la petición de beligerancia en defensa del sector pesquero, que su trabajo siempre se basará en la cooperación y el diálogo. Asimismo, dijo que en la futura composición de los departamentos periféricos del MAPA y la DGMM van a condicionar la estructura del sector marítimo en sus vertientes pesquera y del transporte.

Enrique López Veiga, cuya gestión al frente del departamento de pesca del Gobierno gallego se caracteriza por la reivindicación de plenas competencias en materia de administración pesquera, se comprometió a luchar por la consecución de que la pesca gallega y la superación de la actual grave crisis que atraviesa, según un crecimiento al mo-

AETINAPE, reforzada tras su reciente Asamblea General

- Representantes de numerosos estamentos e instituciones respaldaron a la Organización.
- La creación de comisiones permanentes de trabajo en Pesca, Marina Mercante, Enseñanzas, Seguridad y Administración marítima, una de las conclusiones más trascendentes.
- Duras críticas a la Administración Marítimo-Pesquera.
- El próximo Pleno de la Organización tendrá lugar en Huelva durante 1992.





delo holandés, donde —dijo— «hay una flota estructurada, capitalizada, bien equipada y que descansa los sábados y los domingos», esta última precisión irónica tenía relación con el conflicto que enfrenta a su departamento con los armadores de arrastre de Galicia acerca de la obligatoriedad de permanecer en puerto los fines de semana. Este llamado «modelo holandés» que dijo querer para Galicia fue contrapuesto por López Veiga al modelo liberiano, «donde cada uno hace lo que le da la gana».

Asimismo, el Conselleiro de Pesca de Galicia recomendó a los Capitanes de Pesca que no se dejaran intimidar por ninguna presión ajena a su profesión, pues «ustedes —dijo— y nadie más que ustedes deben mandar en las empresas pesqueras».

Más allá de las intervenciones públicas de las personalidades que respaldaron con su presencia a la Asamblea de AETINAPE, ésta se centró en los trabajos sectoriales, cuyas comisiones de trabajo se mantendrán estables, a fin de pronunciarse a lo largo de todo el año sobre los asuntos sectoriales que afectan a cada materia.

Así, por ejemplo, del grupo de trabajo de pesca cabe resaltar la preocupación por la falta de caladeros alternativos y la reclamación de cursos de reciclaje para diversificar la dedicación al sector extractivo que actualmente caracteriza a la profesión. El procesamiento de los frutos del mar, su comercialización, promoción, etc., están en la base de esas diferentes actividades pesqueras que deben centrar las perspectivas del futuro profesional, que vendría apoyado también, según se recoge en las citadas conclusiones, por la puesta en funcionamiento de un Plan Nacional de Investigación Pesquera para la obtención de nuevos recursos pesqueros en otros caladeros y otras profundidades, y su aplicación al consumo y a la alimentación.

Otros temas relacionados con el nacimiento de la Comunidad Europea,

con las medidas sociales en caso de paralización de la producción, con la incorporación de los titulados náutico-pesqueros a labores profesionales en el marco de la Administración, así como en comités de asesoramiento y gestión pesquera, la recuperación de caladeros, la atención a los pescadores retenidos por parte de la red consular española, y otros temas relacionados con las enseñanzas marítimo-pesqueras.

La revisión y modificación de las atribuciones de los titulados náutico-pesqueros en Marina Mercante, al objeto que permita a éstos mantenerse dentro de su mercado de trabajo natural según los criterios de organizaciones internacionales, es la principal de las conclusiones esgrimidas por el grupo de trabajo de Marina Mercante reunido con motivo de esta Asamblea Anual. Además de las atribuciones, se reclama la instauración de la figura de Capitán de Cabotaje, así como la de alumno náutico-pesquero de puente y máquinas, y que se homologuen internacionalmente y se refrenden las titulaciones y certificaciones de servicio expedidas por la DGM.

La creación de un servicio civil de guardacostas con base en el actual SVA, en vez de la tan polémica creación de la Guardia Civil del Mar, cuya función militarizadora no se considera la más adecuada a las necesidades del sector marítimo es una de las conclusiones a las que ha llegado la comisión de trabajo encargada de estudiar la Administración marítima. Asimismo, se pide, como reivindicación principal la armonización y estabilización de la Administración marítima española en base a los trabajos de la desaparecida COMINMAR, hacia una integración de

los servicios públicos marítimos y sus estructuras de gobierno. También se menciona la inevitable necesidad de coordinación entre los diferentes departamentos de la Administración mientras no se llegue a una situación idónea.

Una coordinación que también se reclama en materia de seguridad, según las conclusiones aportadas en este ámbito. El urgente desarrollo del Plan Nacional de Salvamento Marítimo, así como la necesidad de que los departamentos encargados sean totalmente estrictos a la hora de proceder a los despachos de buques, ya que en muchos casos existen evidentes negligencias.

DISCURSO DEL PRESIDENTE EN EL ACTO DE APERTURA DE LA ASAMBLEA

Queridos amigos:

Nunca hemos celebrado una Asamblea tan cerca de una fecha histórica por tantos motivos. El 1 de enero de 1992, dentro de apenas dos semanas, comienza un año en el que la memoria y el futuro van a estar unidos a los grandes eventos sociales que se celebrarán muy cerca de aquí.

La memoria, debido a que se cumplen cinco siglos del inicio de la Edad Moderna y del encuentro más o menos accidentado de dos mundos que desde entonces se han ido convirtiendo en uno bajo el denominador común del planeta. El futuro, lo observaremos a partir de 1992 en una nueva dimensión: España, junto a otros países de nuestro entorno, se diluirá en algo que todavía es una idea que no acabará de cristalizar hasta dentro de algún tiempo. De momento, Europa es una referencia que cada vez toma más cuerpo entre nosotros y acabará convirtiéndose en nuestra única bandera.

Y en medio de todo, de todos los mapas y de todos los proyectos, como siempre, el mar. Un mar que es patrimonio universal, pero menos. Un mar que es fuente de riquezas, pero menos.

Un mar que es romanticismo y poesía, pero menos. Un mar que es de futuro, como decíamos hace un año, en nuestro VI Pleno, y ante lo cual nos vemos obligados a añadir: pero menos.

El mar y su futuro. Toda una apuesta que a esta modesta Asociación de profesionales no sólo le preocupa, sino que la identifica y la dota de razón de ser para que día a día el futuro del mar pase de ser un deseo apetecible a ser un resultado positivo.

Y quien todavía no puede hablar más que de deseos apetecibles son los familiares de las víctimas del mar, pues pocos son los resultados positivos que en ese campo se han conseguido. Hasta hace unos años, las tripulaciones estaban casi predestinadas a convertirse en cualquier momento en pasto de los océanos. Hoy, vemos que la conciencia social no ha sido moldeada todavía con los planteamientos más avanzados que se defienden desde las tribunas de todos los que tienen algo que decir, pero notamos también muy poca sensibilidad cuando alguien se atreve, sobre todo desde los poderes públicos, a hablar de culpa de las tripulaciones.

Puede que parte de la culpa la tengamos los profesionales, como agentes de una osadía obligada por las circunstancias económicas, ya que el «esto es lo que hay» condiciona mucho la acción personal. Pero ni por asomo esta responsabilidad es igual a la que debemos exigir a los técnicos de alto nivel que se sientan en las instituciones marítimas responsables en esta materia, con la única finalidad de organizar, pagados por todos los españoles, los planes preventivos y de emergencia necesarios para acabar con tanto muerto flotante.

Estas instancias son las únicas responsables de que las inspecciones no se realicen en los buques, o si se realizan no sean lo suficientemente eficaces. De que no funcionen correctamente los mecanismos de salvamento. De la avanzada edad de gran parte de



nuestra flota. De que en muchos casos no se cumplan las normas internacionales sobre titulación, formación y guardia... o de que se realice una política de salvamento con objetivos más publicitarios y propagandísticos que efectiva en cuanto al cumplimiento de su misión.

Y si hablamos de seguridad marítima, debemos hacer referencia a un asunto de actualidad. Afortunadamente, aunque tarde, la Administración se ha mostrado sensible a las críticas a una acción —la obligatoriedad de los cursos de reciclaje para tripulantes—, cuyo proceso de realización debería estar ya finalizado. Una vez más, los responsables malogran un proyecto modelo que se vino abajo debido a un penoso planteamiento organizativo en el que primaron más ciertos intereses económicos, que el reciclaje de los profesionales con el objetivo de mejorar su formación y adiestramiento en materia de seguridad y salvamento. Hoy, a pocos días del previsto final del plazo dado por la Administración para que todos los tripulantes del país hubieran fi-

nalizado el curso de perfeccionamiento, se aplaza ese límite gracias al modelico trabajo de Marina Mercante.

No es mi deseo presentarles aquí un rosario de penitencias, aunque los habituales de este tipo de actos saben que nuestra Asociación se destaca por su carácter combativo y desnudo de complicidades para los asuntos que afectan al colectivo pesquero en particular y al marítimo en general. Es por ello que no podemos abstraernos de un segundo punto del debate cotidiano: los planteamientos reformadores de la Administración marítima y cómo se están enfocando los procesos hacia la racionalización de la cosa pública.

Estamos asistiendo, impasivos, a un proceso cuyos planteamientos avanzados han quedado muy atrás. Es hoy todavía la hora que muchos lloramos el poco éxito obtenido por aquella COMINMAR, el único intento, que conocamos, de enfocar claramente, de forma interdisciplinar y, sobre todo, interdepartamental, la lamentable situación administrativa que ahora mismo sus-

tenta a los asuntos públicos del mar. En realidad, ¿cómo vamos a esperar que los problemas se resuelvan con eficacia en un panorama en el que los vecinos cambian la cooperación por la zancadilla y la claridad por los intereses particulares? No nos extraña que la mala gestión de buena parte de los organismos de la Administración central se deba a la absoluta oscuridad que todavía reina entre los diferentes departamentos, que se borran la conciencia regalándonos, de vez en cuando, pequeñas porciones de «satisfacciones», siempre verbales, acerca de una administración integrada y coordinada.

En este sentido, el proceso de traspaso, que no de reforma, de la Administración periférica del Estado con competencia en los asuntos marítimos —esto es, la separación de competencias civiles y militares—, corre peligro de convertirse en un simple cambio de titularidad, acompañado de un traspaso imprescindible: el de la incompetencia y la desconexión de estas institucio-

nes con el mundo real del mar. Cabe la posibilidad de que, con la instauración de las Capitanías Civiles de Puerto, gentes que no tienen relación alguna con la realidad pesquera, ocupen puestos clave en la atención técnica de los asuntos pesqueros. Y, sobre todo, nos atormenta la casi certeza de que los nuevos puestos directivos van a convertirse rápidamente en poltronas, que es la mejor forma de esclerotizar una Administración y de que sus aspirantes se conviertan en oxidados funcionarios como a los que desgraciadamente estamos bastante acostumbrados.

Además, cabe esperar de la Secretaría General de Pesca una actitud beligerante en la defensa de los intereses del colectivo pesquero, sobre todo ante la reciente aprobación del proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante, que todavía cuenta con bastantes aristas que limar antes de convertirse en un texto definitivo.

Ellos sabrán, pero nosotros no dejaremos de observarlos críticamente, y no comulgaremos con las ruedas de molino que nos tienen preparadas. Como preparada está el resto de Europa para la caída de las fronteras, que caerán, irremisiblemente, para bien o para mal.

La adecuación de nuestras estructuras a las del resto de la Comunidad lleva años de retraso. El potencial pesquero contrasta con la debilidad empresarial, con la falta de diversificación productiva, con una política sociolaboral tercermundista y con una formación académica que no acaba de conectar con el mercado de trabajo ni de vincularse definitivamente al sistema educativo general.

Una formación académica cuya alta inspección no acaba de controlar la totalidad del proceso formativo, ya que no es la primera vez que renuncia a su deber de control sobre los cursos de dudoso rigor académico que se plantean a lo largo de todo el litoral, sobre todo los que están en manos de esas escuelas montadas de forma precipitada y con poca justificación, atendiendo a las demandas de estrechos políticos locales.

La formación debe regularse de forma homogénea, sin saltos inútiles, abandonando ese sistema de reproducción de castas y niveles. Atendiendo únicamente a la formación científica y con estructuras homologables desde los primeros niveles de enseñanza hasta la cumbre de los estudios universitarios. Para ello, hay que ser claros en los planteamientos y disolver rápidamente la disyuntiva entre las enseñanzas marítimo-pesqueras y las que se imparten en las Escuelas de Marina Civil, antes en franca decadencia debido a las circunstancias estructurales por las que atraviesa la flota mercante.

Una flota que nunca ha estado tan cerca de la práctica desaparición, que, al parecer los organismos pretenden



evitar de alguna forma con medidas un tanto discutibles, como la creación de un segundo registro. Una bandera cuya evolución debe observarse muy de cerca, al objeto de que no sirva de tapadera para planteamientos no del todo acordes con la legalidad, y me estoy refiriendo a cuestiones sociales: los profesionales nunca pueden ser, ni por activa ni por pasiva, las víctimas a costa de quien se realicen planteamientos de rentabilidad de las empresas.

Pero la crisis no afecta sólo al cabotaje. La actividad pesquera sufrirá con la apertura de fronteras, uno de sus más espectaculares descalabros. La desahogada actividad extractiva que se llevó a cabo, la venta de los productos en fresco y sin transformación alguna, de lo cual este puerto es el máximo exponente, la falta de adecuación de la producción al mercado y la nula políti-

ca de producto, investigación de mercados, concentración empresarial y diversificación de la oferta que sirvió para enriquecer súbitamente a unos cuantos y empobrecer al resto de la sociedad de las economías pesqueras, no pueden ofrecernos un panorama más desalentador.

Nuestra opinión como profesionales del mar, nunca puede ser complaciente con los que ven en el mar únicamente un caladero. El mar en nuestros días, para seguir siendo fuente de riqueza, ha de caminar por buenos acuerdos internacionales, por la diversificación empresarial, por la normalización de las relaciones laborales, por la adopción de medidas para la protección de nuestros recursos. Todo lo demás, será crear pan para hoy y miseria para mañana, si bien es ya un poco tarde para hablar de ello.

Y ya que empezábamos a hablar de Europa, terminaremos hablando de Europa. De una Europa con la que hay que negociar unas homologaciones profesionales adecuadas a nuestra dignidad y a los niveles que merece nuestra formación académica, pero para ello hay que llevar a cabo la urgente reforma de programas, actualización de las atribuciones y las competencias de cada una de las titulaciones existentes.

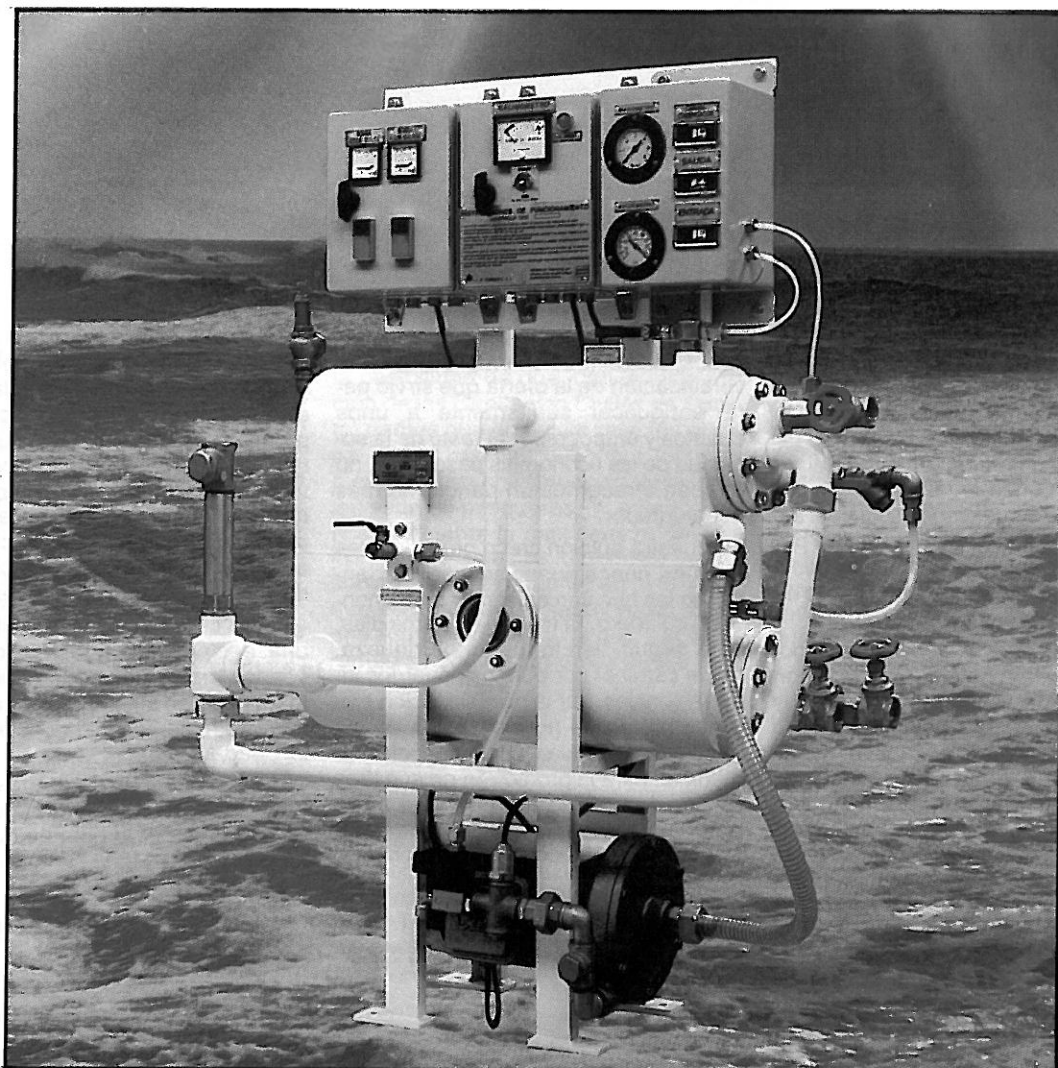
Para finalizar, sólo nos resta realizar una declaración: nuestra solidaridad con los tripulantes de la naviera Sicar Line, que son víctimas de una circunstancia que heredamos directamente de la Edad Media.

Nada más. Deseo que esta Asamblea General dé los frutos que de ella se esperan, por el bien de nuestro colectivo y por el bien de todo el sector marítimo.

Muchas gracias.

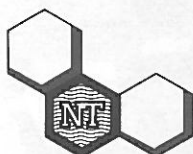


Generador de agua dulce «TCS»



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

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



N. TORREIRO, S. L.

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

DELEGACIONES:

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

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

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

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

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

Un informe reciente publicado por Agra Europe coincidente con la revisión de la política pesquera de la CE de 1992, arroja dudas sobre el alcance de tal revisión. «¿Cómo interpretará la Comisión el artículo 8 del Reglamento 170/83?», pregunta. ¿Se tomará esta oportunidad para un re-examen global de toda la política —como están presionando algunos miembros, especialmente España y Portugal— o quedará confinado a unos aspectos más estrechos, tales como la conservación de las existencias y la reducción de la capacidad de la flota?

Aun si los actuales reglamentos socavan el concepto fundamental de igual acceso, el informe —una revisión de la política pesquera de 1992— dice que sería sorprendente si hubiese una mayoría para volver a abrir el debate; hay muy poco entusiasmo para volver a las «amargas y prolongadas negociaciones» del pasado. Sin embargo, algunos Estados miembros han indicado que están lejos de estar satisfechos con las disposiciones actuales de acceso y el reparto de las capturas.

El informe destaca el fallo aparente de las políticas comunitarias de conservación y cumplimiento, mientras que advierten que «sería equivocado culpar a una sobre capacidad de las dificultades actuales».

No obstante, prevé una posterior reducción drástica —probablemente de más del 40% en el período de más tiempo— en la capacidad de las capturas, si se debe presentar como un equilibrio con las fuentes de las existencias.

Entre otros tópicos discutidos en este oportuno informe están el mantenimiento de la calidad y la competencia leal, limitaciones en el esfuerzo pesquero, mejoramiento de las medidas técnicas para la conservación, pesca industrial y futuras opciones políticas. Sirve de material ideal de información para aquellos que toman parte en el análisis, y para aquellos que tienen interés en el futuro de la Política Común

Nuevo informe sobre el alcance de la revisión de 1993 de la política común pesquera

de Pesca.

Además de los informes especiales, Agra Europe publica información regular sobre las evoluciones que afectan a los negocios y al comercio internacional en los sectores de la agricultura, pesca y alimentación, con especial referencia a la Comunidad Europea.

Detalles del informe de pesca:

Título: «Política común de pesca en el Mercado Único».

Referencia: Informe especial n.º 64

(publicado solamente en inglés).

Precio: 125 libras (235 \$), portes pagados.

Páginas: 80 (incluido un apéndice que contiene más de 40 diagramas y 15 tablas).

Política Común Pesquera en el Mercado Único: sipsis

1. La CEE: Principios básicos. Qué dice el tratado de Roma acerca de la pesca.



2. La pesca: La primera política. Primeros ensayos de una política pesquera.

3. Ampliación de la Comunidad. Efecto de la entrada de Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido.

4. Conferencia de la Ley del Mar y sus consecuencias.

5. En busca de una «nueva política». Protección del litoral contra el principio de «igual acceso». Discusiones y compromisos entre Estados.

6. La política actual: ¿Cuánto debería cambiar?

a) Organizaciones comunes del mercado, competencia leal y mantenimiento de la calidad.

b) Sistema comunitario para la conserva y administración de los recursos; amplia reconciliación de los distintos intereses.

Acceso y zonas de 12 millas, menos importante y muy improbable que sean puestas en duda.

El box del Norte de Escocia, poca controversia.

La actitud irlandesa.

Diferentes opiniones sobre las TAC (capturas totales admisibles), ¿posteriores ajustes?

Fallo en la política de conservación algunas existencias mayores; puesta en vigor inadecuada.

Logro de un equilibrio entre la sobre capacidad crónica y recursos limitados, que necesitará una posterior revisión de la PCP.

c) Medidas técnicas para la conservación de los recursos pesqueros.

Incompatibilidad de la pesca industrial; ¿hacer más severas las reglas? ¿Hacer los «boxes» regulados permanentes? Despilfarro de los desechos.

Nuevas medidas de las mallas propuestas.

Necesidad de introducir una colección imponente en aumento de medidas técnicas para la protección.

d) Medidas para mejorar y adaptar

las estructuras en los sectores de la pesca y la acuicultura.

Desarrollos anticipados en la capacidad de la flota; necesidad de una flota competitiva en equilibrio con los recursos disponibles. Sumario de la situación de las existencias en el Báltico y el Mar del Norte, el Oeste de Escocia, el oeste de Irlanda, el Mar de Irlanda, el Cantábrico y la Península Ibérica.

Propuestas para una reducción de la capacidad, ¿más del 40%?

d) La entrada de España y Portugal. Posterior análisis.

Problemas con la actitud española. Crucial.

e) Medidas de control de las actividades pesqueras. Medidas actuales inadecuadas. Un futuro régimen más relajado. Posibles nuevos métodos de hacer cumplir la normativa.

f) Procesado y marketing de los productos de la pesca y la agricultura. Objetivos y apoyo económico. Buques factoría y establecimientos de procesado.

7. Reglamentos de higiene. La nue-

va Directiva.

8. El Mediterráneo es diferente. No cubierto por la mayor parte de la PCP. Propuestas para incluirlo.

9. El Mercado Unico. ¿De poco impacto en la industria pesquera? Algunos aspectos de la PCP en desacuerdo con el tratado. Establecimiento de buques y facilidades en otros países miembros.

10. El futuro. Presión de la sobre capacidad de la flota sobre las existencias. ¿Cuánto entusiasmo hay para cambiar? ¿El radicalismo es innecesario? Estimación demasiado baja de los efectos de los progresos tecnológicos. ¿Una política de «limitación de esfuerzo»? ¿Pagar a los marineros para que no pesquen? ¿Noruega como contrapeso de España?

NOTA: Para más información dirigirse a: John Hosking, Agra Europe (London) Ltd. 25 Frant Road, Tunbridge Wells, Kent TN2 5JT. Telephone: +44 892 544895 Fax: +44 892 544895 Telex: 95114 AGRATW G.





La necesaria preservación de los recursos

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

La planificación de cuál debe ser el desarrollo y la evolución de las flotas pesqueras no ha sido nunca el punto fuerte de las administraciones correspondientes, ni siquiera por parte de aquellos países más adelantados en materia de ordenación pesquera.

En general, la pesca y las flotas pesqueras han sido consideradas más como objeto de políticas industriales que pesqueras. Cualquier incentivo a las flotas, por ejemplo, se ha hecho más pensando en la actividad que estos estímulos pudiesen proporcionar a los astilleros, que en la propia actividad pesquera. Hasta la década de los 70, ni las administraciones públicas ni el sector pesquero, son plenamente conscientes de que los recursos marinos son limitados y que el fenómeno de la sobrepesca es un factor que hay que evitar.

Sin embargo, todavía durante esa época, los únicos problemas que parecen plantear el crecimiento de las flotas son los derivados de las superproducciones de algunas especies, en relación con la política de precios. Los criterios biológicos, aunque presentes ya

en los ambientes pesqueros, siguen en un segundo plano.

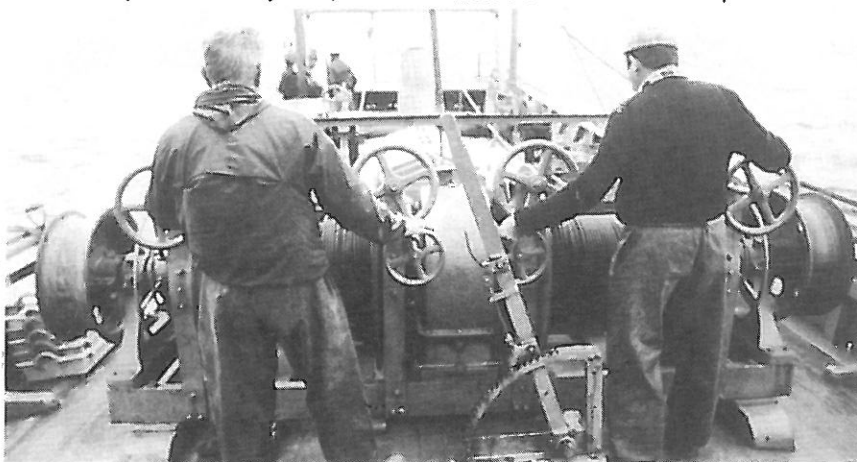
En 1954, ya Buenaventura Andreu dio la voz de alarma sobre el riesgo de la sobreexplotación, recomendando la adopción de medidas tendentes a evitar las capturas de juveniles, pero es sólo a finales de los 70 cuando los estudiosos pesqueros y algunos analistas económicos señalan la necesidad de establecer una relación directa entre las flotas a desarrollar y los recursos disponibles.

Esta es una de las principales cuestiones que debe encarar cualquier administración pesquera, especialmente en situaciones de sobrepesca, en las que, ineludiblemente, hay que arbitrar medidas de reducción del esfuerzo pesquero, si de verdad se pretende afrontar la preservación y recuperación

de los recursos. El quid de esa cuestión es como se establece esa reducción.

Dentro del ambiente general de esos años —años cruciales para lo bueno y lo malo, en los que se gestó buena parte de la situación actual— de teorías y contrateorías, Galicia fue testigo de primera fila de lo que en realidad estaba ocurriendo en los caladeros.

Por ejemplo, la Ley 147/61, positiva en muchos aspectos, propició un enorme desarrollo de la flota de altura, en detrimento de las de bajura y litoral, fomentando desequilibrios que, en la plataforma costera, se traducen en la intensificación del esfuerzo pesquero y aumento de la captura de ejemplares inmaduros, provocando, al tiempo, conflictos entre los artes de pesca: la ne-



COLABORACIONES

cesidad de una Ley de Pesca que establezca un equilibrio entre el tamaño de la flota y los recursos pesqueros, es obvia a principios de los años 80. Esta carencia está siendo superada en la Comunidad Autónoma gallega, pero no así para el conjunto del Estado.

Para recuperar las pesquerías es preciso restringir la actividad pesquera, tanto en el tiempo total de pesca ejercida por las distintas flotas consideradas en su conjunto, como sobre el tamaño de primera captura, para evitar así la pesca de juveniles.

Por otra parte, ninguna política pesquera puede prescindir de objetivos sociales, ya que a fin de cuentas, la pesca es una actividad económica que, como cualquier otra, persigue el mayor bienestar posible para las personas que a ella se dedican.

Los objetivos sociales son, expresándolo en pocas palabras, asegurar el mantenimiento del máximo empleo posible, con unos niveles de renta dignos, en embarcaciones seguras y cómodas, que respondan a la calidad de vida exigible.

Evidentemente, si fallan los recursos, no hay actividad pesquera ni, por tanto, empleo. Sin recursos huelga cualquier otra consideración.

Que los antaño riquísimo caladeros gallegos lleguen a quedarse prácticamente improductivos, podrá parecer a algunos increíble y, a otros, simple gana de alarmar; sin embargo, si la situación no se remedia sin esperar un minuto, ese podría ser su lamentable destino.

El caso de la pesquería de merluza en el caladero gallego es paradigmático. Esta pesquería vio, y está viendo como se reducen día a día sus capturas. La dependencia actual de la pesca de juveniles es prácticamente total. En esas condiciones y en términos de rendimiento, es muy difícil hablar de ella como de una actividad económica normal: más bien habría que considerarla como una economía de subsistencia que, además, se dirige hacia la marginalidad.

Cierto es que, a pesar de todo, esta pesquería proporciona todavía beneficios, pero unos beneficios cada vez

más difíciles de obtener y que, ya actualmente, dificultan extraordinariamente el poder hacer frente con una mínima soltura, un giro en la explotación, un cambio de planteamiento para reaccionar ante imponderables o ante irrecurribles medidas comunitarias, para invertir en paros temporales que rentabilicen las empresas o, simplemente, para suscribir convenios justos que dignifiquen el trabajo de los marinos.

Si estas cuestiones ya son harto difíciles, que se va a decir de las inversiones en unidades más operativas y competitivas, en materia de seguridad e higiene, en la mejora del almacenamiento, manipulación y comercialización de los productos de la pesca y, en suma, en todas cuantas cuestiones generan riqueza y bienestar que, a la postre, son los objetivos de esta actividad.

Los recursos de los caladeros gallegos son la base principal de la economía de muchas comunidades costeras y de todas las personas que, de una u otra manera, de ellas participan, por lo que nadie tiene el derecho a ejercer sobre esos recursos una gestión irracional de consecuencias irreversibles en beneficio propio.

La preservación de los recursos tiene que ser una cuestión irrenunciable para cualquier administración responsable. No se puede por tanto hacer dejación de funciones —ni legislativas ni ejecutivas— con objeto de evitar problemas. Eso, al menos coyunturalmente, también podría considerarse como gestionar en beneficio propio.

Los problemas que puedan suscitarse por la aplicación de medidas que detengan la regresión de los recursos y permitan su recuperación, hay que afrontarlos con responsabilidad y del mejor modo posible. Esos problemas en ningún caso podrán tener la importancia y trascendencia del auténtico e insoluble problema que se gestaría dejando las cosas como están.





La gestión y conservación de los recursos pesqueros en la CEE

Por el Ilmo. Señor
D. JOSE IGNACIO ESPELE FERNANDEZ
Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco

Viene establecida por el Reglamento 170/83, de 25 de enero, de cuya ardua elaboración hemos hablado anteriormente. El régimen que en él se establece es válido hasta el 31 de diciembre de 1992 y se dirige a asegurar la protección de los caladeros, la conservación de los recursos biológicos del mar y su explotación equilibrada y su asiento sobre bases duraderas y condiciones económicas y sociales apropiadas.

Como medidas de conservación de los recursos se citan:

- 1.^a El establecimiento de zonas en las que la pesca queda prohibida o limitada dentro de ciertos períodos de tiempo, para ciertos tipos de arte o barcos o para ciertos usos o aplicaciones de las capturas.
- 2.^a Fijación de normas en materia de artes de pesca.
- 3.^a Fijación de tallas o pesos mínimos por especie.
- 4.^a Limitación del esfuerzo pesquero.

Si se precisa ante una especie determinada limitar su volumen de capturas deberá establecerse anualmente:

1. El TAC (Total Admisible de Capturas) por stock.

2. La parte de capturas correspondiente a la CEE.

3. Las capturas disponibles por terceros países.

4. Las condiciones específicas en que deben llevarse a cabo las capturas.

Con todo ello se intenta asegurar a los Estados Miembros una cierta estabilidad en la actividad pesquera; asimismo se permite, con autorización de la Comisión, que intercambien toda o parte de la cuota asignada para una especie.

En el mismo Reglamento se afirma que deben definirse las medidas técnicas para la conservación de los recursos. Estas medidas afectan a:

- La medida de la malla de la red.
- El porcentaje de capturas accesorias, más conocido como «baycatch».
- Tallas autorizadas para las distintas especies.
- Vedas en ciertas zonas y períodos, lo que se conoce con el nombre de los «box».
- Prohibición de utilizar en determinadas zonas ciertas artes de pesca.

El mallaje se determina para las diferentes zonas en que se han dividido las aguas comunitarias a efectos de pesca y varía asimismo según la especie a la que va dirigida. Algo similar ocurre con las tallas autorizadas, que incluso pueden variar según las zonas.

En cuanto a las capturas accesorias o «baycatch» establece el Reglamento que nunca podrán superar el 10% en peso del total de capturas a bordo. Asimismo existen especies que no pueden ser capturadas ni como «baycatch» y por tanto habrán de ser devueltas al mar.

El box o región sensible delimita una zona en la que no se pueden capturar determinadas especies, o bien está prohibida la pesca a una flota determinada. Así por ejemplo, el salmón no puede ser capturado fuera de las 12 millas de las aguas de los Estados Miembros. Se prohíbe la pesca de arenque al oeste de Escocia, entre el 15 de agosto y el 30 de septiembre. O el llamado box irlandés que prohíbe a los 300 barcos españoles arrastreros y palangreros que faenan en aguas de la CEE el realizar capturas hasta el 31 de diciembre de 1995 en una zona situada al sur de los 56° 30' de latitud Norte, al Este de los 12° de longitud Oeste y al Norte de los 50° 30' de latitud Norte.

La regulación de los TAC se inicia con el Reglamento 172/83, que curiosamente fija los TAC y cuotas para 1982; en realidad se trataba de un reparto experimental que sirviese de base para años posteriores.

En el citado reglamento se dice textualmente «Un reparto equitativo de los

COLABORACIONES

ESPECIE	ZONA	TAC 1991	CUOTA 1991	TAC 1992	CUOTA 1992
Anchoa	VIII	30.000	27.000	30.000	27.000
Anchoa	IX	9.000	4.300	12.000	5.740
Abadejo	Vb, VI	1.100	10	1.100	20
Abadejo	VII	14.000	30	14.000	30
Abadejo	VIIIa,b	2.600	440	2.600	440
Abadejo	VIIIc	800	720	800	720
Abadejo	IX, X	450	430	450	430
Bacaladilla	Vb, VI, VII	340.000	20.000	310.000	20.000 (1)
Bacaladilla	VIIIa,b,d	265.000	10.000	265.000	10.000 (1)
Bacaladilla	VIIIc, IX	50.000	40.000	55.000	44.000
Merlán	VIII	5.000	2.000	5.000	2.000
Merluza	Vb, VI, VII	37.590	11.080	38.750	11.420
Merluza	VIIIa,b,d,e	25.060	7.710	25.830	7.960
Merluza	VIIIc, IX	18.000	11.520	16.000	10.240
Jurel	Vb, VI, VII	223.000	31.000	223.000	31.000
Jurel	VIIIa,b,d,e	223.000	31.000	223.000	31.000
Jurel	VIIIc, IX	73.000	39.270	73.000	39.270
Caballa	VIIIb	363.170	20	423.170	20
Caballa	VIIIc, IX	36.570	30.140	36.570	30.140
Solla Europ.	VIII, IX	700	120	700	120
Lenguado	VIIIa,b	5.300	10	5.300	10
Lenguado	VIIIc,d,e, IX	2.000	755	2.000	755
Gallo	Vb, VI	4.840	550	4.840	550
Gallo	VII	15.880	4.760	15.880	4.760
Gallo	VIIIa,b,d,e	2.220	1.230	2.220	1.230
Gallo	VIIIc, IX	14.300	13.200	14.300	13.200
Rape	Vb, VI	8.600	330	8.600	330
Rape	VII	33.080	1.210	33.080	1.210
Rape	VIIIa,b,d,e	9.910	1.510	9.910	1.510
Rape	VIIIc, IX	12.000	10.000	12.000	10.000
Cigala	Vb, VI	13.500	25	12.000	25
Cigala	VII	19.000	1.140	20.000	1.200
Cigala	VIIIa,b	6.500	390	6.800	410
Cigala	VIIIc	600	575	800	770
Cigala	IX	3.000	750	2.500	625
Bacalao Art.	EVALB - IIE	7.440	3.650	10.380	5.110
Bacalao	3M	6.465	1.855	6.465	1.855
Bacalao	3NO	5.016	4.155	5.016	4.155
Bacalao	2J3KL	27.000	7.255	26.300	7.067
Platija	3M	350		350	
Platija	3LNO	328		328	
Limanda	3LNO	140		140	
Mendo	3NO	1.000		1.000	
Gallineta	3M	7.750		6.665	
Gallineta	3LN	6.000		6.000	
Pota	3 + 4	15.000		15.000	

(1) De las cuales 5.000 toneladas pueden ser pescadas bien en Vb, VI, VII o en VIIIa,b,d.

recursos disponibles deberá tener en cuenta las actividades tradicionales de pesca, las necesidades específicas de las regiones especialmente dependientes de la actividad pesquera e industrias derivadas y la pérdida de potencial de pesca en países terceros». No se fija cuota para los stocks en los que la actividad pesquera no influye en su viabilidad (caso del bonito) o bien no se dispone de datos científicos suficientes (faneca noruega, merlón azul).

Posteriormente se han fijado los TAC y cuotas de las distintas especies. En el cuadro siguiente tenemos las correspondientes a 1992 y su distribución por zonas. Para la flota vasca la cuota de algunas especies como la merluza es primordial, dada la importancia comercial de esta especie y la capacidad de pesca de nuestra flota. (Ver cuadro en página anterior).

Quizá uno de los aspectos más importantes en la gestión de los recursos se centra en las medidas de control. Fueron establecidas por el Reglamento 3094/86 y su objetivo es el de comprobar el estricto cumplimiento de las normas comunitarias en materia de tallas, mallas, artes, cuotas, etc.

Este Reglamento ha sufrido sucesivas modificaciones, discutiéndose en la actualidad las números 10 y 11 con importantes medidas técnicas: malla cuadrada, etc.

Estas medidas de control son cada año más severas y aunque cabe pensar en ocasiones que las cuotas son sobrepasadas en peso real por algunos Estados Miembros, la Comisión va adoptando paulatinamente normas que obligan a los capitanes de los buques a declarar las cantidades realmente capturadas.

El Reglamento 170/83 prevé restricciones para la utilización de ciertas artes o de barcos y la Comisión está capacitada para adoptar las medidas necesarias en el caso de que peligre seriamente la conservación de un stock determinado. Si la situación afecta únicamente a un caladero de un Estado

Miembro éste podrá adoptar las disposiciones necesarias de preservación y deberá comunicarlas inmediatamente a los demás Estados Miembros y a la Comisión de Pesca, que confirmará o anulará en un plazo de diez días las medidas adoptadas por el Estado Miembro.

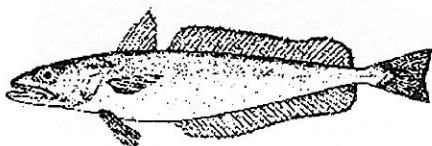
Dentro de este contexto se plantea el problema de las artes pelágicas; son éstas unas redes de gran capacidad de pesca que pueden capturar a distintas alturas sobre el fondo del mar. A partir del año 86 los pescadores franceses iniciaron la captura de anchoa con esta arte y en el 88 lo han ampliado a la captura del bonito, lo que ha originado constantes choques con los pescadores del Cantábrico en su conjunto, ya que esta arte, repetimos de gran capacidad de pesca, es incompatible en el mismo caladero con las artes tradicionales de cerco y caña que se emplean para la anchoa y el bonito. Existe un te-

mor fundado en el sector pesquero compartido por la Administración vasca, que el empleo de esta arte extendida por el Cantábrico produciría un daño irreversible al stock de bonito fundamentalmente.

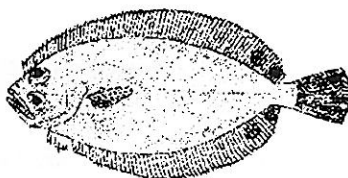
Existen precedentes con otras especies en el Mediterráneo o el besugo en el Cantábrico, que prácticamente han desaparecido al introducirse la pesca pelágica. De ahí que todos los pescadores del Cantábrico y de las Islas Azores, apoyados por la Administración Pesquera vasca, soliciten a la Comisión de Pesca de Bruselas se realice un estudio sobre la influencia de esta arte en el stock de bonito del Golfo de Vizcaya. Hasta la fecha no se ha recibido respuesta y las embarcaciones de pesca pelágicas francesas van en aumento, encontrándonos ante una situación de hecho que en las próximas costeras de anchoa y bonito puede dar origen a graves incidentes entre flotas que conviven en el mismo caladero.



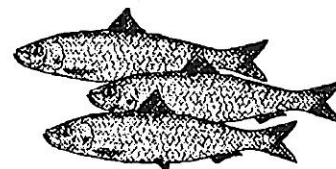
COS PEIXES TAMÉN HAI QUE SER LEGAL



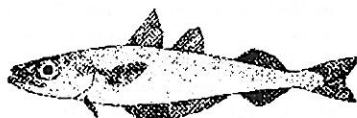
Pescada (Carioca)
Tamaño Mínimo Legal: 27 cm.



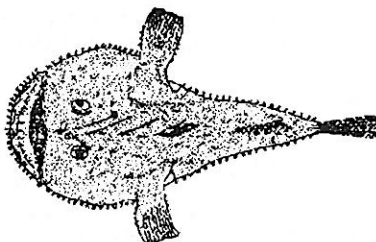
Rapante (Meiga)
Tamaño Mínimo Legal: 25 cm.



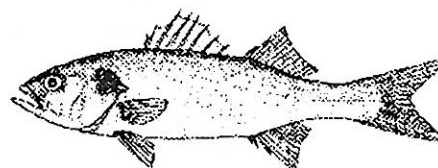
Sardina (Xouba)
Tamaño Mínimo Legal: 11 cm.



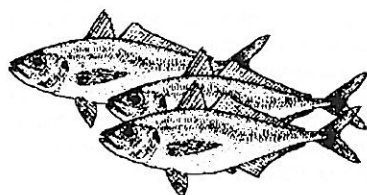
Lirio (Bacaladilla)
Tamaño Mínimo Legal: 20 cm.



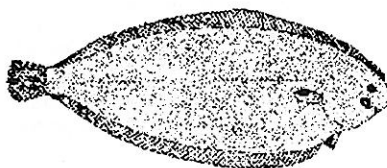
Rape (Peixe Sapo)
Tamaño Mínimo Legal: 30 cm.



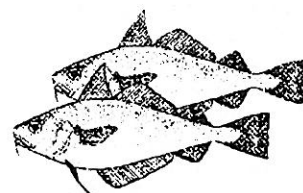
Robaliza (Lubina)
Tamaño Mínimo Legal: 36 cm.



Xurel (Chincho)
Tamaño Mínimo Legal: 15 cm.



Linguado
Tamaño Mínimo Legal: 24 cm.



Faneca
Tamaño Mínimo Legal: 15 cm.

- ¡Deixa que se reproduzan!
- Rexeita as crias que non acadan o tamaño regulamentario.
- ¡Non colabores co furtivismo!
- ¡Non contribúas a rematar coa nosa riqueza pesqueira!

Para non esgota-lo peixe en Galicia



TOMEMO-LAS MEDIDAS A TEMPO



CONSELLERÍA DE PESCA
MARISQUEO E ACUICULTURA



La reforma de la Formación Profesional

Por el Excmo. Sr. D. ALFREDO PEREZ RUBALCABA
Secretario de Estado de Educación

La reforma del sistema educativo y muy especialmente la reforma de las enseñanzas de Formación Profesional que se va a desarrollar a partir de la aprobación de la Ley Orgánica 1/1990 de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE), responde a necesidades sociales muy sentidas en relación con la adaptación de los mencionados estudios a las nuevas realidades, económicas y productivas que caracterizan hoy a nuestro país.

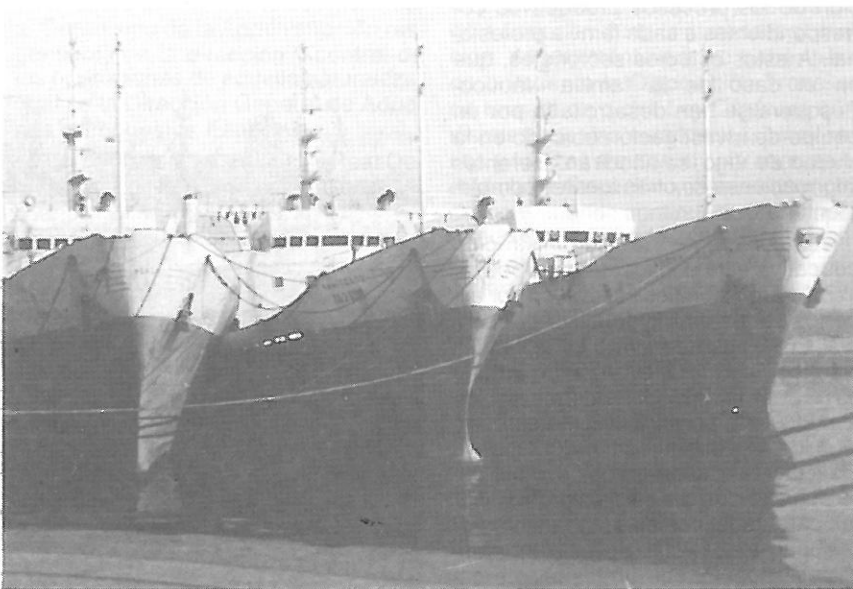
Ciertamente, aspectos tales como la integración de España en la Comunidad Económica Europea y la consiguiente creación de un mercado único, la celeridad con la que se producen los cambios tecnológicos y la urgencia, derivada de esta rapidez, para responder a las demandas de nuevas y mejores cualificaciones profesionales que aparecen en el sistema productivo, son razones que justifican sobradamente la adopción de una medida de reforma de esta naturaleza en el sistema de la Formación Profesional.

Pero, además, y ciñéndonos al sistema vigente desde la Ley General de Educación de 1970, conviene indicar que se han constatado notables insuficiencias: las enseñanzas de Primer

Grado de FP cumplen más bien funciones de escolarización que de profesionalización para aquellos jóvenes que aún no tienen la edad mínima para acceder al mercado de empleo; la ordenación excesivamente académica y escolar de su curriculum; la escasa vinculación de las enseñanzas con el sistema productivo; y, en fin, la rigidez y obsolescencia de los contenidos de la formación que resultan, en conjunto, poco flexibles para adaptarse a las in-

novaciones tecnológicas y a los nuevos métodos de trabajo que se imponen en el mercado actual.

Esta situación de las enseñanzas de FP exigía un profundo proceso de reforma que abordara su modernización mediante la aplicación y desarrollo de medidas tales como la creación de una metodología para el análisis de las cualificaciones y su aplicación a la elaboración de un nuevo Catálogo de Títu-



los Profesionales para el que se asegure, además, una adecuación periódica a los requerimientos del mercado de empleo de cada sector productivo; la planificación racional de la oferta educativa de acuerdo con las necesidades de formación detectadas en las correspondientes zonas geográficas, que proporcione las cualificaciones necesarias para acompañar los procesos de desarrollo económico local, comarcal y regional; la puesta en marcha de un plan de actualización de conocimientos para el profesorado encargado de impartir los nuevos contenidos que garantice la homogeneidad y la calidad de las cualificaciones que deben adquirir los alumnos en formación; el diseño, en fin, de los mecanismos para permitir la participación de los agentes sociales en el proceso de definición de esos contenidos y de la planificación de las actividades relativas a la formación en centros de trabajo.

Para alcanzar estos objetivos, la administración educativa viene colaborando con el INEM en la realización de estudios sectoriales que aportarán los datos previos referidos a la caracterización de los procesos productivos correspondientes a cada familia profesional. A estos estudios sectoriales, que en el caso de la familia Náutico-Pesquera se han desarrollado por un equipo de investigación ubicado en la ciudad de Vigo, se añadirán diferentes informaciones de otras fuentes complementarias.

Paralelamente, la Administración educativa está convocando grupos de trabajo profesionales integrados por expertos del sistema productivo y docentes. En el caso concreto de la familia Náutico-Pesquera, el grupo de trabajo se ubicará en la ciudad de Santiago de Compostela, contará con la colaboración de la Comunidad Autónoma de Galicia y tendrá como objetivos la determinación de los perfiles profesionales característicos de esta familia profesional, la definición de las competencias y capacidades profesionales co-

rrespondientes a cada perfil, y el establecimiento de la formación necesaria para alcanzar esas capacidades y competencias.

El resultado de todos estos trabajos serán los nuevos títulos profesionales, que estarán disponibles en el plazo de un año y que habrán de estar en consonancia con las demandas de innovación del sector, incorporando las nuevas tecnologías de comunicación y navegación, especialmente en el campo de la pesca.

Dichos títulos deberán recoger perfiles profesionales relacionados con el marketing, la manipulación, el tratamiento, la elaboración, la comercialización y la distribución de productos; perfiles relacionados con las nuevas técnicas de acuicultura y cultivos marinos, trabajos éstos que adquieren una gran relevancia ante la realidad de los caladeros sobreexplotados, las caídas de las capturas o los acuerdos internacionales que las limitan; perfiles profesionales que contemplen, asimismo, el auge del sector turístico, del ocio y los deportes relacionados con esta familia profesional.

Por los demás, las enseñanzas contenidas en los títulos incorporarán también las normas internacionales del sector (normas de embarque, de tráfico, seguridad de puente,...), que harán posible la correspondencia de nuestros títulos con los vigentes en otros países de nuestro entorno.

En esta dirección trabaja la Organización Marítima Internacional que, en la reciente reunión celebrada en Londres proponía a los países miembros un esfuerzo en cuanto a la homogeneización de los requisitos que deben acreditar los trabajadores del sector, salvaguardando las condiciones de seguridad mediante la exigencia de una cualificación suficiente y promoviendo, así, la aplicación del Convenio de Torremolinos de 1977.

Igual que para el resto de los sectores productivos, la nueva Formación Profesional plantea en el sector náutico-pesquero un reto de mejora general en las cualificaciones profesionales y una apuesta para aumentar la seguridad y la competitividad y, por tanto, las expectativas de desarrollo económico nacional.





El Servicio de Vigilancia Aduanera: Su futuro tras la creación de la Guardia Civil del Mar

Por D. LUIS HERRERA CASTILLON
Inspector General del Servicio
de Vigilancia Aduanera

Con estas líneas trato de corresponder a la derencia que la revista de AETI-NAPE ha tenido conmigo al invitarme a colaborar pronunciándome sobre el futuro del S.V.A. a partir de la creación de la Guardia Civil del Mar.

Agradezco muy sinceramente la invitación y trataré de abordar el tema propuesto de la forma más breve y concisa que me sea posible, pero sin renunciar a algunas consideraciones sobre el origen y evolución del Servicio, precisamente para poder llegar a vislumbrar su futuro.

Por Decreto de 17 de diciembre de 1954 se estableció que, a partir del 1 de enero de 1955, el antiguo Servicio Especial de Vigilancia Terrestre y Marítima de Tabacalera, S. A. pasaría a depender del Ministerio de Hacienda con el nombre de Servicio Especial de Vigilancia Fiscal. Se le atribuyó el carácter de Organismo Autónomo, pasando a constituir un Resguardo Especial de la Hacienda Pública y quedando adscrito a la Subsecretaría del Departamento.

El Real Decreto 319/1982, de 12 de febrero, actualmente vigente en buena

parte, procedió a su reestructuración y cambio de denominación pues pasó a llamarse Servicio de Vigilancia Aduanera. El preámbulo del propio Real Decreto reconoció que la integración plena de dicho Servicio en el Ministerio de Hacienda como Organismo Autónomo del Estado, y sus funciones dirigidas esencialmente al descubrimiento y persecución del contrabando y del fraude fiscal por actos ilícitos de tráfico exterior, eran circunstancias que recomendaban una vinculación más estrecha, dentro del Ministerio de Hacienda, al Organismo de la Administración responsable de la dirección y control de las operaciones de aquella naturaleza, cual es la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales.

Entre las funciones que el Real Decreto citado atribuyó al Servicio de Vigilancia Aduanera destacan especialmente tres:

1. El descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los actos e infracciones de contrabando; a cuyos efectos, y por la consideración legal de Resguardo Aduanero que el Servicio ostenta, ejercerá las funciones que le son propias de vigilancia marítima, aérea y terrestre encaminadas a dicho fin.

2. La colaboración con la Inspección de Aduanas e Impuestos Especiales en tareas de investigación y control.

3. Cualquier otro cometido que pudiera asignársele por el Ministerio de Hacienda.

En el tiempo durante el que la jurisdicción de contrabando fue de carácter administrativo (existían infracciones pero no delitos) nadie dudó respecto a la legitimación del S.V.A. para reprimir los actos de esta naturaleza. Pero cuando por Ley Orgánica 7/1982, de 13 de julio, la inmensa mayoría del contrabando se configuró como delito y pasó a conocer de él la jurisdicción penal ordinaria, alguna opinión muy aislada llegó a poner en duda la aludida legitimación, seguramente por no haber tenido en cuenta la Disposición Transitoria tercera de dicha Ley Orgánica que dispuso que «las autoridades, funcionarios y fuerzas a quienes está encomendada la persecución y descubrimiento del contrabando continuarán desempeñando sus cometidos con la organización, dependencia administrativa, facultades y derechos que actualmente tienen reconocidos». Actualmente no tengo constancia de que exista ninguna duda al respecto.

La última modificación organizativa que ha afectado al Servicio de Vigilancia Aduanera ha sido la que se deriva de la creación y puesta en funcionamiento de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 103 de la Ley 31/1990, de 27 de

diciembre, modificado por la Ley 18/1991, de 6 de junio, «el Organismo Autónomo Servicio de Vigilancia Aduanera se integra en la Agencia conservando todas sus dependencias, estructura y competencias actuales». Y una vez iniciada la actividad de la citada Agencia el 1 de enero de 1992, el S.V.A. ha quedado inserto en el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

Quizás convenga resaltar que, de acuerdo con la legislación que acaba de referirse, corresponde a la Agencia desarrollar las actuaciones necesarias para que el sistema tributario estatal y el aduanero se apliquen con generalidad y eficacia.

Definido así someramente el marco jurídico y funcional del S.V.A., que de forma inequívoca acaba de ver confirmadas sus competencias por disposiciones con rango de ley, parece llegado el momento de analizar, también de forma breve, la incidencia que en su actividad y posterior desarrollo puede tener la creación de la Guardia Civil del Mar.

La Ley Orgánica 2/1986 de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, recogió en su artículo 11 una distribución territorial de competencias entre el Cuerpo Nacional de Policía y la Guardia Civil.

En efecto, después de enumerar las funciones de dichas Fuerzas y Cuerpos, aclaró que la Policía las ejercerá en las capitales de provincia y en determinados núcleos urbanos mientras que la Guardia Civil lo hará en el resto del territorio nacional y en su mar territorial, circunstancia ésta que supuso una novedad importante.

Esta distribución territorial, como la distribución material de competencias que la misma Ley establece en su artículo 12 entre ambos colectivos, no puede significar de ningún modo una disminución de las competencias propias del S.V.A., que además de tenerlas atribuidas por ley —como vimos—



depende del Ministerio de Economía y Hacienda, sin vinculación con el del Interior.

Por Real Decreto 246/1991 de 22 de febrero se desarrolló la Ley Orgánica 2/1986 en lo concerniente a la regulación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y en su mismo preámbulo se reconoció expresamente que el ejercicio de sus funciones se llevará a cabo «sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros Departamentos Ministeriales».

Resulta evidente que la Guardia Civil podrá extender al ámbito marítimo el ejercicio de las funciones que tiene encomendadas y viene ejerciendo en tierra, pero ello no significará ninguna interferencia en la actividad que en dicho ámbito marítimo viene desarrollando el S.V.A. desde 1955.

Por motivos de racionalidad administrativa deberá existir una buena coordinación respecto a las operaciones que el S.V.A. y la Guardia Civil lleven a cabo en el mar. A tales efectos, precisamente el artículo 2.º del citado Real Decreto ha previsto que «en el

ejercicio de sus funciones como Resguardo Fiscal del Estado y de las de prevención y represión del contrabando, la Guardia Civil se ajustará a las instrucciones que, conjuntamente, dicten los Ministerios de Economía y Hacienda y del Interior». Puedo asegurar que se están estableciendo ya las bases para esa buena coordinación que se concretará en tales instrucciones conjuntas.

Resulta evidente, por lo tanto, que el futuro del S.V.A. no debe en absoluto vincularse a la puesta en funcionamiento de la Guardia Civil del Mar. En cambio sí estará, muy posiblemente, vinculado a las acciones que desarrolle y a los resultados que obtenga el propio S.V.A. Al cerrar el ejercicio de 1991 ha podido constatarse que el balance ha sido extraordinariamente positivo.

Estamos ya plenamente inmersos en el reto de 1992, y esperanzados en que podamos responder adecuadamente ante el gran reto del año 1993 y siguientes a efectos de lograr el reforzamiento de la frontera exterior común que la C.E.E. nos demanda.



Futuro de la pesca en Canarias

Por el Ilmo. Sr. D. MANUEL PERDOMO HERNANDEZ
Director General de Estructuras Pesqueras de la Consejería
de Agricultura y Pesca del Gobierno de Canarias

Emitir un juicio sobre el futuro de la pesca en Canarias, sobre todo a medio o largo plazo, lo considero un enorme error; por ello, entiendo que este período debe ser como máximo de cuatro o cinco años, y además, previendo, únicamente, mantener la capacidad extractiva actual. El volumen de capturas de mayor importancia se realiza en las aguas de los vecinos caladeros de la costa africana (Marruecos y Mauritania son los dos países de mayor interés para los pescadores canarios).

Esta circunstancia condiciona enormemente las pesquerías; por ello, en estos momentos existe en nuestra región una enorme expectación, debido a la ruptura de la negociación entre la Comunidad Económica Europea y el

reino de Marruecos. La importancia socio-económica que tiene la concesión de licencias de pesca para continuar faenando en el banco pesquero tradicional de la costa africana, se considera de una importancia vital para el archipiélago canario.

Con el fin de corroborar debidamente lo expuesto, considero que una simple relación de los pesqueros que en la actualidad faenan en la zona, son un aval más que suficiente:

(Ver cuadro 1)

Esta simple relación, de por sí, parece suficiente; sin embargo, según estudios verificados por personal técnico cualificado de las Naciones Unidas, cada puesto de trabajo en la mar genera cinco puestos de trabajo en tierra, ya que actividades como estibadores, talleres de reparación (mecánicos-eléctricos, electrónica, etc.), varaderos, suministros de víveres, seguros y otros, etc., condicionan su existencia a la actividad de la flota pesquera.

El mayor inconveniente de este tipo de flota estriba en la falta de infraestructura para la comercialización de los tñidos. La Consejería de Agricultura y Pesca, consciente de la enorme dificultad que tienen los profesionales del sector, a través de su Dirección General de Desarrollo Pesquero, baraja diversas fórmulas con la finalidad de encontrar la infraestructura más adecuada y adaptable al hecho insular. Con el fin de buscar mercados para estos productos, negocia en estos momentos el POSEICAN, con el objeto de dar una solución a esta problemática, que es muy singular, y yo diría única, en el territorio nacional.

No quiero terminar este breve artículo sin dedicar unas líneas al futuro de la pesca de litoral en Canarias, que aunque no tiene mucha importancia industrial, como las descritas anteriormente, sí la tiene socialmente, ya que de ella viven gran cantidad de familias que residen en el litoral de todas las islas del archipiélago y especialmente en la Isla de La Graciosa, isla donde el único medio de vida es la pesca.

Los barquillos, nombre que se le da en Canarias a este tipo de flota, faenan en las costas del litoral canario, capturan especies denominadas demersales, especialmente viejas, samas, cabrillas, meros, abade, cherne, etc., de alto costo y fácil comercialización.

También considero necesario indicar que, además, se capturan otras especies de menor valoración económica.

CUADRO 1

TIPO	UDS.	TRB	POTENCIA	CASCO	BASE	TRIPULANTES
Arrastrero	140	36.000	111.000	Acero	LPA.	2.100
Sardinales	7	1.770	5.500	Acero	LANZAR.	175
Artesanales . . .	55	2.600	10.750	Madera Fibra Acero	LPA. LANZAR. TFE. FUERTEV.	600

COLABORACIONES

CUADRO 2

TIPO	UDS.	TRB	POTENCIA	CASCO	BASE	TRIPULANTES
Litoral	1.575	3.468	22.452	Acero Fibra	Todo el Archipiélago	3.500

ca, tales como: «rascacios», boga, breca, herrera, sargo, galana, chopo, morena, etc., pero que igualmente se comercializan fácilmente en la gran cantidad de establecimientos de hostelería repartidos por el archipiélago.

El desglose de la flota de litoral, formada por barquillos, es la siguiente: (Ver cuadro 2).

También parece necesario aclarar que, generalmente, en la flota artesanal, el armador es, a su vez, el patrón del barco y la tripulación la conforman normalmente hijos, yernos, primos, nietos, etc., por lo cual el barco artesanal se convierte en un centro de trabajo familiar, cuya rentabilidad financia el sostenimiento de unas diez unidades familiares.

Parece innecesario repetir la dependencia de toda esta flota de la renovación del actual acuerdo, o la redacción de un nuevo acuerdo o convenio, con los mismos contenidos en cuanto a T.R.B. y unidades. Las negociaciones están en estos momentos en «stand by», debido a interferencias de otras cuestiones ajenas al sector pesca, en concreto la decisión del Parlamento Europeo orientada a negar la financiación prevista para el reino alauita, motivado por el conflicto del Sahara occidental.

A pesar de la situación actual de «bloqueo» de las conversaciones, y aun siendo conscientes de las enormes dificultades que, tradicionalmente, han existido para ultimar los acuerdos, y quizá porque es un deseo generalizado, tengo plena convicción de que los pesqueros canarios seguirán faenando en los caladeros de la vecina costa africana.

Otro tipo de flota a tener en consideración por su importancia industrial,

es la flota cañera o atunera que faena en aguas del archipiélago canario. Tiene el privilegio de que para desempeñar esta modalidad de pesca no se necesitan acuerdos o convenios con terceros países y, además, con la enorme ventaja de que este tipo de pesquerías se realiza, actualmente, en todas las islas del archipiélago.

El censo actual de la flota atunera que faena en el Archipiélago es la siguiente:

TIPO	UDS.	TRB	POTENCIA	CASCO	BASE	TRIPULANTES
Atunero Cañero	1.575	3.043	17.917	Madera Fibra	Todo el Archipiélago	1.002

Los profesionales que se dedican a este tipo de pesquerías residen en distintas zonas del litoral de las islas y, por lo tanto, son en su gran mayoría canarios.

Se agrupan en Cofradías; no obstante, en estos momentos y con el fin de ir adecuando sus estructuras al organigrama reglamentado por la CEE, ya están tramitando los documentos necesarios para formar Organizaciones de

Productores.

El conocimiento, a través de mis 25 años como docente, del material humano que realiza faenas de pesca de litoral, me hace sensible con su problemática, lo cual no me impide ser realista y reconocer que el litoral de las Islas Canarias, aunque rico en variedades, es muy pobre en cantidades comercializables, y en este sentido, afortunadamente, la demanda es muy superior a las capturas.

Consecuente con lo expuesto, la conservación de los recursos es tema prioritario dentro de mi programa; por ello, aprovecho para recabar de todos los organismos con competencias en el

sector el máximo de colaboración para proteger y conservar los pocos recursos de que disponemos, debiendo ser inflexibles con los infractores y furtivos, llegando incluso a sancionar, aunque no sea nuestro deseo, el uso de cualquier arte de pesca prohibido y, sobre todo, las capturas de inmaduros, que conducirían irremisiblemente a la esquilmación de los recursos.





El nuevo Registro EUROS

Por D. JOSE LUIS MARBAN GARCIA
Administrateur Principal
Commission des Communautés Européennes

El 3 de agosto de 1989 la Comisión presentó al Consejo una propuesta de creación de un registro comunitario de buques (EUROS) en el marco de las «medidas positivas» para aumentar la competitividad de la flota comunitaria.

En diciembre de 1991 la propuesta ha sido modificada para introducir la idea contenida en la propuesta del Parlamento de que se exima a los marineros del impuesto sobre la renta (en concepto de reembolso a los armadores) a fin de facilitar la adopción de la propuesta EUROS por parte del Consejo. He aquí algunos argumentos:

—Los armadores y los marineros, los Estados miembros, el Comité Económico y Social y el Parlamento Europeo han instado a que se adopten cuanto antes medidas positivas. La situación de la flota de pabellón europeo empeora de forma progresiva y, si no se hace nada para evitarlo, cada vez serán menos los buques de pabellón comunitario, lo que provocará una disminución cada vez más acusada del empleo y de los ingresos fiscales en la Comunidad Europea. Por otra parte, durante los recientes conflictos internacionales se puso de manifiesto que es imprescindible para nuestro abasteci-

miento y el de nuestros aliados disponer de una flota comunitaria con marineros cualificados.

—Si se estimula a los Armadores para que contraten marineros comunitarios mediante medidas fiscales relacionadas con el empleo de nacionales comunitarios, se estará contribuyendo a la creación de empleo en Europa y no habrá que renunciar al pabellón comunitario.

—Algunas industrias auxiliares europeas, como la investigación, los institutos de formación marítima, los puertos, los astilleros, etc., podrán seguir beneficiándose de la existencia de buques de pabellón nacional y de pabellón comunitario.

—Dado que la exención de los marineros del impuesto sobre la renta es una medida que ya se aplica de forma plena o parcial en varios Estados miembros, es conveniente, para evitar falseamientos de la competencia, sustituir dichas medidas por un régimen comunitario obligatorio a través de una actuación común y coordinada en el marco de las medidas positivas de apoyo a la flota comunitaria.

En ciertos casos, estas medidas forman parte de una política de transporte marítimo destinada a proteger la flota nacional; al parecer, han contribuido en gran medida a la supervivencia de dichas flotas. Estas medidas, sin embargo, pueden ser consideradas ayudas estatales, por lo que la Comisión ha empezado a investigarlas y puede prohibirlas si no son conformes con el interés común. No obstante, la

Comisión es consciente de que la prohibición de estas medidas en la situación actual acarrearía una serie de complicaciones políticas (que, por supuesto, se terminarían con la introducción de un régimen comunitario). Por otra parte, es evidente que en otros Estados miembros las flotas nacionales no se benefician de medidas semejantes, lo que fomentaría los falseamientos de la competencia. Algunos Estados miembros, a su vez, están adoptando medidas de otro tipo que pueden provocar una mayor divergencia en las condiciones de competencia. La Comisión no podrá, en consecuencia, esperar indefinidamente.

Al margen de la postura que se adopte en el plano nacional, existen otros argumentos, aparte de los ya expuestos, que justifican plenamente que se disponga el reembolso al armador de la totalidad del impuesto sobre la renta de trabajo de los marineros enrolados en buques matriculados en EUROS:

a) Es preciso un mecanismo que sirva como punto de referencia para canalizar los esfuerzos nacionales, a fin de evitar el falseamiento de la competencia entre los armadores comunitarios y alcanzar los objetivos de la política comunitaria de transporte marítimo, a saber, la permanencia de los buques con pabellón comunitario y el mayor nivel posible de empleo de marineros comunitarios; gracias a EUROS se establecerán unas condiciones de explotación que permitirán la concesión de ventajas semejantes a la exención fiscal.

b) El registro contribuirá al fomento de los intereses comunitarios, pues fortalecerá la imagen y el atractivo comercial de una flota comunitaria que preste servicios de alta calidad.

c) El registro será el único medio para crear cierto tipo de identidad en el sistema europeo de transportes.

d) Se percibirá claramente que el mecanismo citado responde a un objetivo muy claro de la política de transporte marítimo y de este modo se evitará una reacción en cadena en otros sectores u otros grupos de personas que trabajen fuera de la Comunidad; no se puede proteger de otro modo a la industria naval comunitaria ni existe otra industria en la que los empleados trabajen tanto tiempo fuera de la Comunidad.

e) Si se limitan las ventajas a los buques matriculados en EUROS, los Estados miembros que adopten una postura flexible respecto a la nacionalidad de la tripulación podrán ofrecer a sus armadores la opción entre desarrollar sus actividades acogidos a la exención fiscal, pero con las condiciones de tripulación de EUROS, y seguir disfrutando de flexibilidad con respecto a la nacionalidad de la tripulación, pero re-

nunciando a las ventajas fiscales. No obstante, para ello será precisa la voluntad política de ser coherentes en la aplicación del derecho comunitario de la competencia (ayudas estatales) cuando se concedan las ventajas fiscales a buques que no cumplan el objetivo de empleo de marineros comunitarios. El ejemplo de Dinamarca, donde el 80% de la tripulación sigue siendo de nacionalidad comunitaria, parece indicar que las medidas acordadas a escala comunitaria tendrá mayor incidencia que la plena flexibilidad en la nacionalidad de la tripulación. El caso de Dinamarca hace pensar que la propuesta de la Comisión podría incluso incrementar el empleo de marineros comunitarios. En última instancia deberían adoptarse medidas de fomento de la profesión de marino para hacer frente a la posible demanda dentro de la Comunidad.

La concesión de esta ventaja fiscal a los buques matriculados en EUROS debe hacerse con una reserva: se propone que queden excluidos los buques de EUROS que se dediquen al tráfico regular de cabotaje cuando dicho tráfico se limite exclusivamente a los buques inscritos en el registro de un Estado miembro. Ello se debe a que di-

chos buques no se enfrentan a la competencia de las empresas cuyos buques navegan bajo pabellón de terceros países. No obstante, podrán beneficiarse de la ventaja fiscal los buques que transporten cargamentos en cabotaje de forma secundaria, como parte de una travesía internacional, pues por razones administrativas sería difícil excluirlas.

En estas circunstancias, la Comisión presenta la nueva propuesta de reembolsar al armador el impuesto sobre la renta de los marinos para reanudar el debate en el Consejo, ya que:

—Los Estados miembros y las organizaciones de armadores y marineros insisten cada vez más en la necesidad de una actuación común.

—Está en juego la confianza en la política europea de transporte marítimo; la aprobación de la propuesta supondría un paso importante para recuperarla y serviría de catalizador de otras propuestas.

—Será más fácil que se adopte con prontitud una propuesta equilibrada de liberalización del cabotaje marítimo si se puede vincular su enlace con EUROS, como propuso la Comisión desde el principio.





**El Instituto Internacional de Pesca,
Humberside, Inglaterra (HIFI)**

Colaborando al desarrollo de la pesca mundial

Por D.^a GILLIAN RODRIGUEZ
Catedrática en el Instituto Internacional
de Pesca en Humberside, Inglaterra

El Instituto Internacional de Pesca en Humberside es una unidad especializada dentro de la Universidad de Hull. Ofrece una amplia gama educativa, de adiestramiento, consulta y trabajo de investigación, tanto en el Reino Unido como internacionalmente. El personal está dotado de gran experiencia en todo lo que se relaciona al campo de pesca, entre lo cual destaca: planificación y dirección pesquera, mercadología en pesca, economía pesquera, manejo de captura, sistemas de tecnología, acuicultura y tecnología pesquera.

El Instituto ha estado relacionado por mucho tiempo con las organizaciones que promueven el desarrollo y la investigación pesquera, especialmente con la Administración de Desarrollo Extranjero (ODA). La Organización de las Naciones Unidas para Agricultura y Alimentación (FAO) y la Comunidad Económica Europea (CEE). Actualmente el Instituto está llevando a cabo un proyecto de trabajo a largo plazo para ODA en India, y entre otros uno en el estado de Fujian, China, con fondos de la CEE. Adiestramiento en el centro pesquero en Chendering cerca de Kuala Terengganu en la costa este de Malasia es llevado a cabo con fondos

de Crown Agents. La relación con la FAO incluye varias áreas de colaboración, incluso la preparación y presentación de cursos inputs de consultoría y la creación de manuales para el adiestramiento en piscicultura.

El Instituto tiene vínculos con otras instituciones educativas, entre las cuales incluyen: Universidad de Sevilla; Instituto Técnico de Pesca y Economía en Kaliningrad, Unión Soviética; Colegio de Estudios Pesqueros en Mangalore, India, y Colegio de Pesca en Songkhla, Tailandia.

El Instituto ofrece los siguientes cursos de adiestramiento, de tiempo completo: BSc (Hons) Licenciatura en Ciencias, Biología, con especialización en Ciencias Pesqueras inclusive módulos de estudio en Biología, dirección en Piscicultura, desarrollo bioeconomía pesquera, mercadología y acuicultura. La duración del curso es de tres años.

Diploma en Desarrollo de Piscicultura: programa de un año, el cual investiga estrategias con especial énfasis en directiva.

Diploma de Posgrado/MSc en Piscicultura: cursos de un año en el cual los participantes pueden seleccionar cual-

quiera de las siguientes áreas especializadas: Mercadología de Pesca, Política Pesquera y Planeamiento, Planeación y Dirección en Acuicultura, Gerencia Tecnológica, Ciencia Pesquera y Gerencia Pesquera (Agua Dulce).

El Instituto organiza cuatro cursos de pos-experiencia, cada uno de doce semanas: Planeamiento y Dirección en Piscicultura, Planeamiento y Dirección en Acuicultura, Curso en Mercadología Pesquera y La Mujer y la Pesca.

Estudiantes que han aprovechado estos cursos en los últimos años provienen de diferentes partes del mundo. Varios españoles han pasado tiempo en Hull atendiendo cursos pesqueros en el Instituto y compartiendo sus experiencias e ideas con estudiantes de Indonesia, Malasia, Islas de Solomon, China, Grecia, Madagascar, India, Gambia, Bangladesh, Tanzania y Polonia, entre otros.

Empezando en 1992 el Instituto tiene la facilidad de ofrecer cursos a precios rebajados por estudiantes de la Comunidad Económica Europea.

La reciente decisión del Tribunal Constitucional de poner en «libertad bajo fianza», como dice la patronal de La Coruña, la Orden de la Consellería de Pesca del Gobierno de Compostela, recurrida por el Gobierno de Madrid, por considerar que en la flota de arrastre gallega del litoral, y en los mares en que pesca mandan ellos, está dejando en ridículo al Gobierno de la nación. Madrid pretende defender sus competencias, apoyado por un sector de la pesca gallega que está acostumbrado a disfrutar de los privilegios que le otorgaba una Legislación hecha a su medida, que ya no puede mantenerse.

Los gobernantes de la meseta, y también los de la ribera, como el señor Loira Rúa, deberían recordar los tiempos en que Madrid dictó normas prohibiendo la pesca de arrastre en fondos menores de 200 metros en algunas zonas de nuestro litoral para proteger las concentraciones de «cariocas», que componían el grueso de las capturas de esta flota. Por aquel entonces, los armadores de la flota arrastrera amarraron sus barcos, como medida de presión, acusando al responsable de la misma de «querer vestir de luto a toda Galicia», opinión que recogía el periódico «Faro de Vigo» del 18-11-82.

Cuando esto ocurría, algunos recordábamos el contenido de una conferencia que había pronunciado Rafael Robles Pariente en la Universidad compostelana, donde exponía el estado en que se encontraban los bancos de merluza en los caladeros de nuestro litoral, «a causa de que la mayoría de las capturas de los arrastreros estaban compuestas por peces inmaduros». Eran los tiempos en que López Veiga, desde el Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo, acompañado por jóvenes biólogos, que hoy ocupan importantes cargos en los organismos pesqueros, tanto públicos como privados, daban a conocer estudios sobre las pesquerías de merluza de Galicia.

Por eso es oportuno hoy recordarle a los protagonistas causantes de esta

Compostela ordena, Madrid recurre

Por PESCADOR

nueva rebelión, ahora contra Compostela, que los vientos que sembraron defendiendo una legislación clasista, produce ahora estas tempestades.

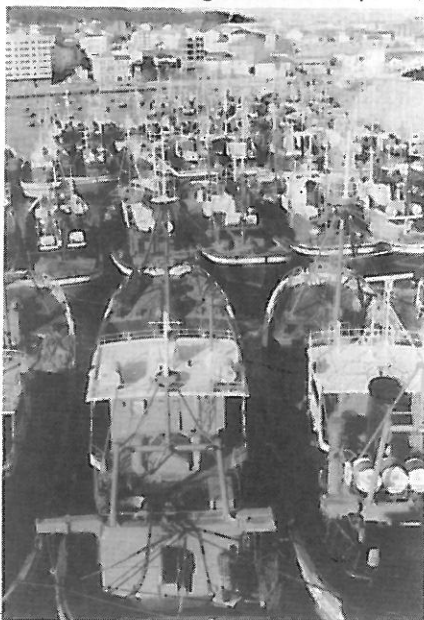
Decían aquellos jóvenes biólogos, que en los caladeros gallegos se podrían obtener entre 55.000 y 100.000 toneladas métricas de merluza por año. Para ello sería necesario ampliar a 100 milímetros las mallas de los copos de las artes de arrastre, y así aumentaría el rendimiento anual a largo plazo. Recomendaban la implantación inmediata de mallas de 60 milímetros para invertir la curva negativa a corto plazo,

y vedas transitorias en las zonas de mayor concentración de juveniles de merluza. En lenguaje pescador «cariocas».

Este informe tiene una antigüedad de quince años, y ninguno de aquellos investigadores lo tuvo en cuenta cuando al transcurrir de los tiempos ocuparon cargos importantes en la Administración, o en empresas privadas relacionadas con la pesca. Estos asesores de políticos y armadores, que saben mucho de biología marina, pero tal vez muy poco de las condiciones que inciden en la rentabilidad de los pesqueros, nos salen ahora con normas que causan sorpresa.

López Veiga sabe muy bien que el esfuerzo que realizan los 149 buques autorizados a pescar en el litoral, con base en Galicia, faenando veintidós días por mes, es más o menos igual que si estos buques paran solamente los fines de semana. También sabe que los arrastreros portugueses autorizados a pescar en los caladeros comunitarios del litoral español, tendrán los caladeros para ellos solos los fines de semana, a menos que el conselleiro pretenda negociar con Lisboa el descanso semanal de los pescadores portugueses.

Todos los implicados en esta guerra, tanto administradores como administrados, saben muy bien que la sobrepesca en los caladeros del litoral se debe al empleo de buques sobredimensionados, con grandes capacidades de bodegas, que no necesitan para la pesca a corta distancia. Estos buques han operado, y siguen operando, ampara-

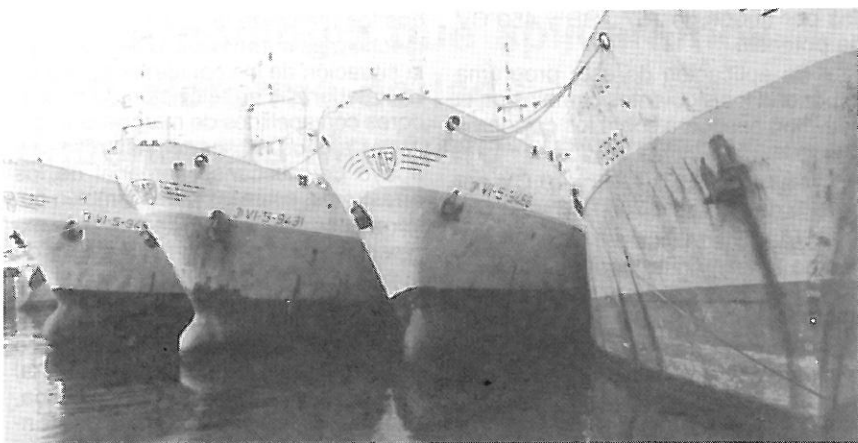


dos en una legislación clasista, «sugerida» por antiguos armadores del norte, que prohíbe la pesca al arrastre a las embarcaciones menores de 100 TRB, mientras en el sur de España y en el Mediterráneo pueden ser arrastreros los buques de 35 TRB.

En los reglamentos de la CEE se habla de buques hasta doce metros de eslora, capaces de practicar el arrastre, modalidad que Madrid prohíbe a los pescadores gallegos. Mientras, los franceses, operan con buques modernos de poco porte que incorporan tecnologías que automatizan las maniobras que realizan con seis u ocho tripulantes. Que son rentables con volúmenes de pesca muy inferiores a los que necesitan los viejos y grandes arrastreros españoles del litoral, para obtener rendimientos positivos.

Estos armadores, que operan con buques en su mayoría de segunda, tercera, cuarta y hasta quinta mano, no quieren ni oír hablar de ampliación de las mallas de las artes a 80 o 100 milímetros, y Madrid y Compostela parece que tampoco. Ni de que los buques para la pesca en el litoral tengan limitados sus TRB y potencias por arriba, y no por abajo como ahora. Ellos quieren que siga vigente el despacho para la pesca de arrastre de fondo con mallas de 40 milímetros, porque el «lirio no crece más».

También los biólogos y asesores de políticos con mando, que en la Universidad de Fonseca encendían la luz roja de alarma por la esquilma de los peces inmaduros, deben tener hoy el semáforo averiado, o la comunicación cortada con el señor Loira Rúa. De no ser así, podrían haber evitado que los altos magistrados del Reino desestimaran provisionalmente sus considerandos, poco pescadores, y menos, marineros. Da la impresión que los componentes del alto Tribunal saben más de las cosas de la mar salada (como diría Codaste), que nuestros administradores pesqueros, tanto centrales como periféricos.



Los protagonistas de esta nueva rebelión al mando —más bien insumisos a Compostela—, apoyados por Madrid, son los mismos que decían aquello de que «Madrid quería vestir de luto a toda Galicia». Los que en el primer Congreso Galego da Pesca, rechazaban con argumentos sin consistencia alguna, una ponencia técnica sobre «A explotación dos caladoiros do litoral», y que ahora hablan de «libertad bajo fianza» de una norma muy necesaria, aunque mal implantada en el tiempo.

Por esta razón, queremos reproducir aquí algunas de las conclusiones apuntadas en la ponencia más polémica del Congreso Galego da Pesca, que los hoy insumisos pretendieron retirar del debate, y que están recogidas en el libro que editó la Dirección Xeral de Pesca e Industrias Pesqueiras da Consellería de Pesca da Xunta de Galicia:

—Se proponía cambiar la Reglamentación de Pesca de Arrastre de Fondo en nuestros caladeros.

—Se proponía la ampliación de las mallas de los copos de las artes de arrastre, en un plazo de dos a tres años, de 40 a 70 milímetros. Después de este tiempo analizar el rendimiento del caladero, y si era necesario implantar mallas de 80 mm.

—Ampliar las zonas permitidas a la pesca de arrastre, pudiendo ejercerse

a partir de las cinco millas de distancia a la costa, contadas a partir de las líneas de base rectas que limitan las aguas interiores.

—Limitación de las dimensiones de los buques a un máximo de 110 TRB y 360 CV para la pesca en la zona exterior, y 70 TRB y 280 CV para la pesca en aguas jurisdiccionales.

—Aumento del número de buques de 149 a 200 unidades, cuyos prototipos deberían elegirse dentro de los que estudia el proyecto europeo HALIOS.

—Reglamentar la actividad dentro de un Plan de Pesca similar al del Mediterráneo, que limite a sesenta horas el tiempo máximo de los viajes. Este Plan debería contemplar el cese de toda actividad pesquera desde las 00 horas de los sábados a las 00 horas de los lunes.

—La reconversión de la flota a los nuevos tipos debería programarse en un período de ocho a diez años. Ello supondría una reducción del 25 % del TRB y del 8 % de la potencia de la flota actual. Teniendo en cuenta la ampliación de la zona de pesca para el arrastre al permitirse desde las cinco millas, la cobertura de los buques sobre el caladero pasaría a catorce millas cuadradas, para buques de 86 TRB y de 310 CV, mientras hoy es de 17 mi-

COLABORACIONES

llas por buque de 157 TRB y 450 CV de potencia.

—La aplicación de este programa supondría los siguientes cambios en la actividad pesquera sobre los caladeros gallegos:

—Pasar de 12,3 TRB y 40 CV por puesto de trabajo a 7,9 TRB y 28 CV.

—Pasar de mallas de 40 mm a mallas de 70 mm en un período de dos a tres años, y a 80 mm después de este tiempo.

—Disponer de una flota moderna y eficiente con tecnología del año 2000.

—La incidencia de otros sistemas de pesca por enmalle y anzuelos o trampas, deberá estudiarse detenidamente.

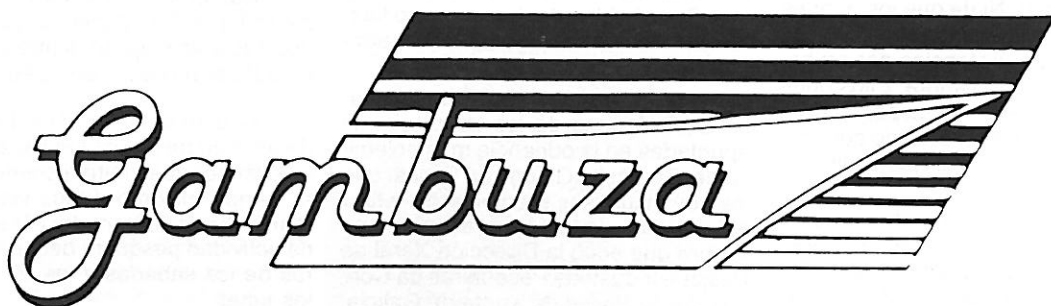
Estas conclusiones que reproducimos, fueron protestadas por los armadores que ahora son insumisos a las normas que está imponiendo López Veiga, que más bien parecen encaminadas a conseguir aplausos de otros sectores que culpan al arrastre de to-

dos los males de la pesca, y que son mucho más numerosos, que a corregir la situación de los caladeros gallegos. Las alabanzas en televisión de pescadores con apellidos de marquesado gallego, ajenos al sector insumiso, en apoyo del descanso semanal de los arrastreros, están lastradas también por la realidad histórica del empleo de explosivos en las pesquerías gallegas de superficie.

Compartimos las opiniones del antiguo armador de un veterano barco arrastrero, que trabajaba en el litoral gallego, que no sabemos si aún pesca, llamado «O Vidal». Dice que don Enrique I el Sancionador, ha hecho más en dos años que lleva al frente de la Consellería que todos los conselleiros anteriores, lo que nos parece una gran verdad, según nuestra modesta opinión.

Dice nuestro amigo que López Veiga no es político, y por eso «no tiene

que templar gaitas para poder repetir mandato». Nos permitimos discrepar de las opiniones de nuestro compañero de preocupaciones pesqueras, ya que consideramos a López Veiga tan experto en política como en pesquerías. López Veiga pasará a la historia de la pesca gallega como el autor de la suspensión de las vedas impuestas a los mariscadores, con el único objeto de que los comercializadores tuviesen marisco al precio que ellos imponían. Será el conselleiro al que habrá que atribuirle los éxitos conseguidos en las pesquerías del «cangrejo real». El de los paros biológicos subvencionados a los cerqueros (antes se llamaban vedas, y no se subvencionaban). Y será, también, el conselleiro que implantó en Galicia las «peonadas pulpeiras», imitando a los alcaldes andaluces de la competencia, lo que consideramos más político que técnico, aunque tenga como excusa la recuperación de los caladeros.



SUMINISTROS NAVALES

SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6

Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178



La metodología que aplicaremos en la Reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras

Por D. JUAN M. LOPEZ GARCIA
Profesor Numerario del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero del Atlántico de Vigo
Secretario Técnico del G.T.P.: Pesca y Acuicultura

La Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo aborda la transformación de la estructura del Sistema Educativo, en general, y de la Formación Profesional, en concreto.

La necesidad de modificar el actualmente vigente diseño de la Formación Profesional Marítimo-Pesquera, venía siendo reclamado desde hace una década, tanto por enseñantes como por el conjunto de organismos relacionados con el sector, ya que a los errores en su concepción, como el excesivo academicismo y notable desvinculación del sistema productivo, sobre todo si la comparamos con la Formación Permanente de Adultos, mucho más profesionalizadora, aunque carente ésta de unos requisitos de acceso que impide la homologación académica de algunas titulaciones, se añade el enorme fracaso escolar que en algunas especialidades, como la de Mecánica Naval debido al denso programa que es preciso superar, se produce.

Por otra parte, la libre circulación de profesionales dentro de la Comunidad Europea, requiere que nuestros estudios y titulaciones, ateniéndose a unas referencias compartidas por sus miembros, sean homologados con los diferentes niveles ocupacionales de cuali-

ficación profesional propuestos por la Comisión Europea para el Programa Comunitario.

Estas razones, entre otras, justifican sobradamente la necesidad de una profunda reforma del actual modelo formativo de nuestros profesionales, elevando, a través de la secundaria obligatoria o del bachillerato, en su caso, el nivel de acceso a los ciclos formativos medio o superior, respectivamente, y estructurando éstos en un sistema modular de la formación, asociada la mayoría a unidades de competencia con valor y significado en el empleo, de modo que el nuevo sistema basará la profesionalidad de los titulados en el concepto de competencia.

El proceso de elaboración del Catálogo de Títulos de Formación Profesional se realizará siguiendo una metodología extraordinariamente rigurosa y pormenorizada que, en síntesis, comprende las siguientes etapas:

1. Análisis de los procesos productivos del campo de observación, identificando los principales objetivos que se dan en el mismo.
2. Identificación de las necesidades de Formación Profesional necesarias para alcanzar dichos objetivos, definiendo los perfiles profesionales.
3. Elaboración de los programas formativos para poder conseguir los perfiles profesionales definidos.

4. Organización de la oferta formativa en un sistema modular.

La coordinación y dirección del proceso es efectuada por el Ministerio de Educación y Ciencia a través del Director del Proyecto de Renovación de los Contenidos de la Formación Profesional, participando Agentes Sociales, Comunidades Autónomas, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

El instrumento que acometerá la tarea de elaboración de los Títulos de Formación Profesional Marítimo-Pesquero, será el Grupo de Trabajo Profesional de Pesca y Acuicultura, constituido en Galicia y con sede en Santiago, en las dependencias de la Dirección General de Formación e Investigación Pesquera.

El grupo lo componen un equipo directivo formado por: Jefe del G.T.P. (docente de la Consellería de Educación y Ordenación Universitaria), Secretario Técnico del G.T.P. (docente de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura) y un colaborador (asesor) del Ministerio de Educación y Ciencia; intervienen además siete expertos tecnológicos, seleccionados en base a los conocimientos que tienen del sector, así como a su experiencia profesional y que actuarán en las dos primeras etapas del proceso.

Seis de estos expertos tecnológicos serán sustituidos por otros seis educativos seleccionados en base a su experiencia docente en materias relacionadas con el campo de observación y conocimiento de los procesos formativos, que intervendrán en la tercera y cuarta etapa.

El G.T.P. dispondrá, antes del inicio de sus trabajos, de un estudio de campo del sector que realiza el Instituto Nacional de Empleo en los aspectos tecnológico, económico, laboral y ocupacional, incluyendo en él conclusiones de prospectiva sobre expectativas de empleo en las diferentes actividades, así como sobre estabilidad en los contenidos de trabajo de las distintas ocupaciones.

Los principales productos finales del G.T.P. de Pesca y Acuicultura serán los documentos bases de cada uno de los Títulos Profesionales de grado medio y superior, definidos para cada actividad económica identificada en los mencionados subsectores, incluyendo el subacuático.

El Documento Base de un Título (D.B.T.) contiene las características principales del mismo y en él se refieren tres apartados:

1. Identificación.
2. Referencia del sistema productivo.
3. Especificación de la formación: enseñanzas mínimas.

El primer apartado, además de la denominación, nivel de cualificación, fechas de elaboración y revisiones o modificaciones efectuadas al documento, contiene un breve resumen de la competencia general del Título.

El segundo apartado informa sobre el perfil profesional del Título, es decir, objetivos, capacidades y actividades profesionales, ordenadas estas últimas en Unidades de Competencia en las que se incluyen los estándares profesionales o criterios de realización que cualificarán profesionalmente cada una de las actividades relacionadas.

Asimismo incluye un análisis sobre la evolución de las competencias del Título, estudiando los cambios tecnológicos, organizativos y económicos que en algunas actividades profesionales puedan producirse, proponiendo los cambios que deben incorporarse a la formación para abordar las nuevas tareas.

Por último, dentro de este segundo apartado, se hace referencia al campo profesional del Título.

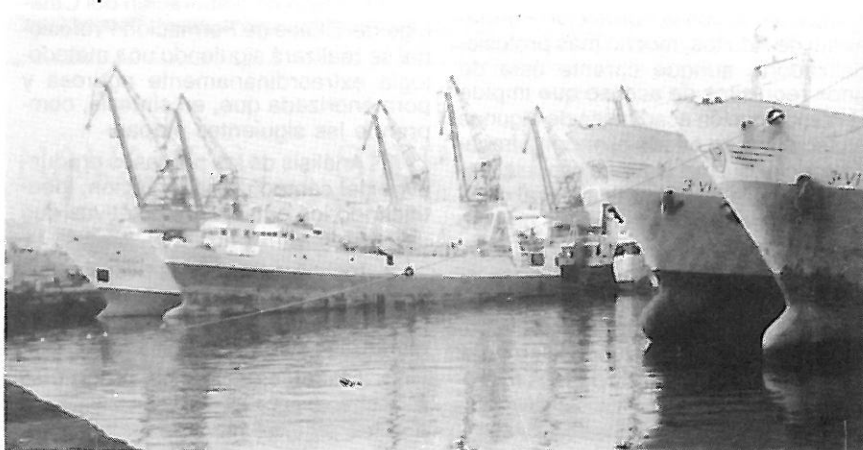
El tercer apartado contiene los objetivos generales del ciclo formativo: la concretización de la Formación Profesional específica, estructurada en módulos asociados y no asociados a las unidades de competencia, determinando su denominación asociativa, duración, capacidades y criterios de evaluación. Además deberá contener las capacidades y requisitos de formación básica exigibles para el acceso al ciclo.

Es destacable mencionar que un módulo no asociado a unidad de competencia es el denominado «Formación en Centros de Trabajo», cuya finalidad es el completar la formación recibida por los alumnos en los Centros, participando en tareas relacionadas con la profesión, al tiempo que se integran en el ámbito laboral y en el sistema de relaciones técnico-sociales de las empresas. **¿Podría ser éste nuestro alumno en prácticas?**

Es importante indicar que la metodología que emplearemos para la definición de las titulaciones, exige un primer contraste externo por parte de los agentes sociales (Armadores, Asociación de Profesionales, Sindicatos, etc.), del perfil profesional de cada una de las figuras profesionales identificadas, con el objeto de que el G.T.P. obtenga una evaluación cualitativa de las mismas.

En la última fase se contempla un segundo contraste externo de los Documentos Base de cada Título Profesional para su validación por dichas organizaciones, además de otras, asimismo de ámbito estatal, representada en el Consejo General de la Formación Profesional y en el Consejo Escolar de Estado.

Esto es, a grandes rasgos, un breve resumen del trabajo que deberá desarrollar el G.T.P. de Pesca y Acuicultura en los próximos meses y que concluirá con la presentación de un nuevo catálogo de los títulos de Formación Profesional Media y Superior de Pesca, Acuicultura y Buceo, es decir, de casi toda la familia Marítimo-Pesquera, ya que la elaboración de los programas formativos de F.P. para transformación de Productos Pesqueros, que también pertenecen a esta familia, serán estudiados por las G.T.P. de Industrias de Alimentación.





La Reforma, un paso adelante

Por D. FRANCISCO RAMIREZ FAUSTERO

Mecánico Naval Mayor
Secretario General de AETINAPE

Son muchas las opiniones que sobre la actual Reforma del Sistema Educativo se han vertido. Asimismo en nuestra revista, siempre abierta a un tema de tanta importancia para los Náutico-Pesqueros, se han escrito diversos artículos respecto de la esperada Reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, que me voy a permitir recordar nace con la celebración de las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, celebradas en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico (Vigo), el 26, 27 y 28 de noviembre de 1987.

Es ahora cuando todo el Sistema Educativo, desde su base hasta la cúspide se encuentra en una profunda transformación, el momento más adecuado para que las Enseñanzas Náutico-Pesqueras sufran esa Reforma, adecuándose al medio laboral.

Por ello me voy a permitir hacer unas reflexiones sobre tres ideas fundamentales desde mi punto de vista, y que al no tenerse en cuenta en anteriores procesos han contribuido en parte al fracaso del actual sistema.

Por una parte, es de vital importancia que se lleve a cabo una reordenación de las Escuelas, dotándose de medios técnicos y humanos (según su situación geográfica), medios actuales, formación del profesorado y capacidad de captación de alumnos, sean viables. Y dando una salida no traumática a los que su viabilidad no sea posible.

En este sentido es tan osado como necesario decir que son muchas las Escuelas que a lo largo de la costa española deben reciclarse o desaparecer.

Igualmente importante es que el profesorado sea incentivado para adecuarse a la metodología pedagógica, nuevas tecnologías a impartir, etc.

Un segundo punto que no debe quedar al margen es la implantación de las

prácticas. No se concibe que los alumnos salgan de las Escuelas sin haber embarcado. Por eso se deben articular los mecanismos para intercalar en la fase inicial y media de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras la figura del alumno en prácticas, siendo estas prácticas específicas de la profesión elegida (puente o máquinas). Esto contribuirá decisivamente, por una parte, a una completa formación y por otra a que no se produzcan tantos abandonos como actualmente se producen al pasar al campo laboral. Estas prácticas de obligado cumplimiento, no sustituirán a los días de mar requeridos para obtener la titulación profesional, sino que formará parte del curso académico, pudiéndose realizar en período vacacional. Para ello sería necesario llegar a con-



COLABORACIONES

venios y acuerdos interministeriales con la patronal, siendo responsabilidad de la Administración esta materia.

Por último, en ese paso adelante, las Enseñanzas Náutico-Pesqueras no pueden quedar sin alcanzar un techo tantas veces justamente reivindicado y ya reconocido parcialmente. El alcanzar un nivel académico de diplomado, diversificando las especialidades, es la salida natural a estas Enseñanzas y por la receptividad con que han sido acogidas estas ideas, todo indica que en el futuro así será. Naturalmente son muchas las razones que lo justifican, pues en otros países en los que la pesca no alcanza cuotas del P.I.B. tan elevadas como el nuestro, han alcanzado ese nivel académico. Es además de vital importancia que sectores como la comercialización, la acuicultura, la administración de empresas marítimas, etc., cuenten con profesionales que en algunos casos podrían venir de otros sectores, pero en su diversificación podrían ser desempeñados por profesionales con la diplomatura en pesca de la especialidad correspondiente.

En lo que concierne al profesional que va a desempeñar funciones a bordo de un buque pesquero, como máximo responsable del mismo, es indudable la necesidad de alcanzar un nivel académico adecuado a la responsabilidad desempeñada, y en este sentido, se debe tener presente que tanto los Capitanes de Pesca como los máximos responsables de Máquinas, por las condiciones de trabajo del medio, deben tener una capacidad resolutoria de los problemas planteados igual y a veces superior a muchas diplomaturas existentes y ello exige una formación integral que dote al profesional de formación humana, conocimientos técnicos, etc., necesarios para un mejor desempeño de su actividad profesional.

Para concluir estas breves líneas, decir que, en mi opinión el camino más acertado para llegar a esta diplomatura es el ya seguido en otros países de nuestro entorno (léase CE), consistente en ir alcanzando niveles académicos vía formación profesional, lo que irá dotando al alumno de una adaptación al medio marino que por la vía del bachillerato no sería posible, salvo que se establecieran criterios antes de su matriculación como el haber estado vinculado al mismo.

Con la esperanza puesta en la voluntad de muchos profesores que objetivamente optan por dejar al margen intereses menores y se apuntan por dar una salida racional al sistema, en la buena disposición de personas y organismos que sabrán capear las dificultades que una reforma de este tipo conlleva y con la comprensión del sector en general y de los Náutico-Pesqueros en particular que estaremos dispuestos a luchar por la dignificación de la profesión, aunque ello suponga mayores cuotas de sacrificio, estoy seguro que esta Reforma llegará a buen puerto.



PESCADOS VARELA, S. A.

ESPECIALISTA EN DERIVADOS DE LA MERLUZA

KOKOTXAS, HUEVAS, ETC.

Y BACALAO SECO

Euskadi Etor Bidea, 55-1.º dcha.
Teléfonos: 39 96 02 y 39 99 46

PASAJES SAN PEDRO
(GUIPOZCOA)



Cerrado por reforma

Por D. MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero

Por esta fecha se cumplen diez años de mi toma de contacto con el grupo de titulados de Náutico-Pesquera, lo que quiere decir, de mi colaboración casi asidua en la Revista y de mi claro posicionamiento junto al colectivo que forma el personal embarcado en las diferentes flotas pesqueras. Y quiero que se entienda colectivo en su más amplio sentido, ya que tanto respeto me merece el marinero sin o con la mínima titulación, como el autopatrón que tiene sus ahorros y su esperanza de futuro en un barco, y sale en él a defenderlos.

Diez años de los cuales me siento muy orgulloso, en los que me he esforzado en la defensa de la industria pesquera española, lo cual muchas veces ha supuesto la crítica, tanto a la gran patronal como a la Administración, crítica que he ejercido sin desmayo, y que me ha valido la enemiga de determinados grupos a los que no he sentido recato en atacar. Mi posicionamiento junto al sector laboral de la pesca española se ha visto gratamente recompensado con una metopa de AETINAPE que luce en las paredes de mi estudio, y el diploma de miembro de honor del

colectivo, titulación que exhibo orgulloso en mi curriculum vitae, al margen de los fuertes lazos de amistad desarrollados en este lapso de tiempo.

Debo reconocer que el balance no es totalmente positivo, sino que deberíamos calificarlo como «positivo..., con reparos». Muchas veces la gente confunde el estar a su lado con pretender decir siempre que sí, o con decir solamente aquello que ellos quieren oír. Eso me ha ocurrido con los sindicatos, por ejemplo, que me han atacado por defender o mantener posiciones contrarias a las de ellos. También he quedado en situación incómoda en reuniones públicas por defender posiciones que no eran las privativas de los colectivos que allí estaban presentes, mi defensa de las Joint-Ventures como un mal menor (las que yo preconizo, no lo que como empresas conjuntas o sociedades mixtas quieren vendernos) pero una de las pocas salidas que aún nos quedan para mantener el personal em-

barcado, sólo ahora se va aceptando tímidamente.

Tenía toda la razón quien me decía —hace apenas unos días— que en el mundo de la pesca no existe la solidaridad, más que cuando se trata de una llamada de auxilio, y esto, que me lo decía un alto representante de la patronal, se puede extrapolar perfectamente al personal embarcado, ya que al que faena en Marruecos le importan un bledo los problemas de la flota de Malvinas o de Angola, o viceversa, y mientras eso sea así, muy poco se conseguirá en la lucha por los justos derechos del colectivo.

Pero al margen de mi pertenencia a AETINAPE, hay otra cosa también de la que me siento orgulloso, y es el poder pasar sin miedo la prueba de la hemeroteca, un poco como la prueba del algodón en la TV. Antes de comenzar mi colaboración en nuestra revista, habían sido relativamente frecuentes mis



COLABORACIONES



apariciones en otros órganos de opinión como pudieran ser Industrias Pesqueras o España Pesquera, el órgano que fue de la Federación Nacional de Armadores, pues bien, pueden desempolvase aquellos artículos, algunos con casi veinte años, y a pesar del distinto posicionamiento de esas publicaciones —comparadas con ésta— estoy seguro de pasar con la cabeza alta esa prueba, cosa que hay muy pocos —tanto en la derecha como en la izquierda española— que puedan decir lo mismo.

Pero diez años predicando, clamando en el desierto, son muchos años, y como no creo ser como alguno de aquellos profetas de la Biblia que llegaron a centenarios, y ya pasado el medio siglo considero va llegando el tiempo de sopitas y buen vino, creo que es el momento de hacer una reflexión, y pienso si no sería conveniente, y de ahí el título de estas líneas, hacer una pequeña reforma en el kiosco. No se asusten, digo reforma y no liquidación

ni cese del negocio.

Lo primero que tendré que hacer es cambiar el «look», ya que otros hay que, siendo más o menos de mi quinta, colocan sin sonrojo fotografías que como poco, han salido de la orla de fin de carrera. Yo he visto que tengo una foto más o menos de ese período, y si no, todavía guardo una de aquellas en la escuela, con un libro delante y el mapa de España como fondo. Esa sería muy apropiada, pero resultaría un poco «demasié».

Otra cosa que intentaré en mis colaboraciones, y cuando se trate de mantener posiciones discrepantes, es la de ser más «light», como la coca cola o la cerveza «sin», porque ocurre que los hay que confunden la crítica profesional con el ataque personal, y luego resulta que cuando los llamas, la secretaria te responde siempre que está de viaje o se encuentra reunido, y nunca te devuelven la llamada. Generalmente se trata de personajes para los que

la prueba de la hemeroteca supondría su retirada de la vida pública, en el caso de que tuvieran eso que antes solía llamarse vergüenza torera, por otro nombre, honradez profesional.

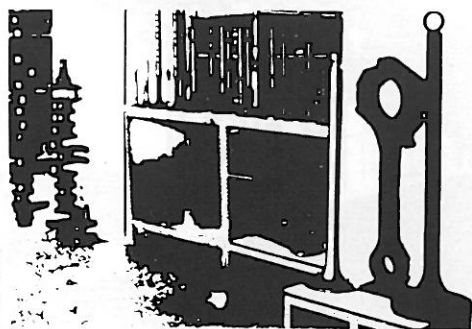
También había pensado escribir con seudónimo, como hago en el periódico de mi pueblo cuando toco temas históricos, pero estoy seguro que entonces nadie me tomaría en serio, y se reirían de las opiniones del «recién llegado».

Pero con todas estas medidas, con la adopción de esta nueva filosofía, corro el riesgo de que ni yo me guste, ya que son muchos los años que pesan sobre mis espaldas como para pretender cambiar de la noche a la mañana. Me vienen a la mente un par de refranes de entre todos aquellos con los que mi maestro salpicaba sus comentarios: «el que nace para pollino, no llega a burro viejo», y «la zorra pierde el rabo, pero no las mañas», mucho me temo que a mí me ocurra lo mismo.



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

TECOMAR, S.L.



VALVULAS DE ADMISION Y ESCAPE - GUIAS DE VALVULA
ASIENTOS DE VALVULA - COJINETES - CAMISAS Y
PISTONES RETIFICADOS - RECUPERACION DE MATERIA-
LES USADOS - APARAMENTOS Y EQUIPOS ANTIEXPLO-
SIVOS ELECTRICOS STAHL - PRODUCTOS DE LA INDUS-
TRIA AUXILIAR DE CONSTRUCCION NAVAL - JUNTAS
PIEZAS FORJADAS PARA LA INDUSTRIA NAVAL.

Calle San Pedro, 12

Teléfono 39 19 44 (4 líneas) - Télex 38039 TCMR - E
PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)

Es el Servicio de Vigilancia Aduanera (S.V.A.), actualmente adscrito a la Agencia Estatal de Administración Tributaria (A.E.A.T.), probablemente el organismo que más rendimiento da a la sociedad española, repercutiendo éste en ministerios como Sanidad, Interior, Hacienda, Transportes, etc. Es fácil darse cuenta de esta repercusión si nos fijamos en que la valoración de la aprehensión de droga realizada por este organismo en el año 1991 ascendió aproximadamente a 130.000 millones de pesetas, evitando que al menos parte de esta droga fuese consumida por españoles con la consiguiente repercusión en salud y delincuencia; además de los ingresos por incautación, como consecuencia de las correspondientes infracciones de tabacos, vehículos, joyas, etc. Existe un convenio firmado por el S.V.A. y Marina Mercante sobre colaboración en materia de salvamentos.

Los funcionarios de este organismo se encuentran confundidos y desorientados, pues casi coincidiendo con la disminución de aprehensiones de tabaco e incremento de las drogas, surgen rumores y problemas en el organismo autónomo en aquel momento, que llevan a los funcionarios a la convocatoria de una huelga ante la inseguridad en que se veían sumidos. Desconvocada esta huelga, tras el relevo del Inspector General, los problemas no se solucionan y se convoca otra huelga en enero de 1989, sienta considerada ésta por los medios de comunicación como atípica, al ser la soledad y causa prioritaria la incorporación de personal al organismo, al desbordar el tráfico de drogas al S.V.A.

Coincidiendo con esta huelga surgen comentarios en los medios de comunicación alabando la incorporación de la Guardia Civil del Mar, con grandes medios materiales y recursos humanos, aduciendo desde la Secretaría Técnica de la Dirección General de la Guardia Civil haber realizado un profundo «estudio» del tema, anotándose en un informe siete razones para que fuese

El crucigrama del Servicio de Vigilancia Aduanera

Por D. FRANCISCO PAJERO
Mecánico Naval Mayor

la Benemérita quien asumiese este servicio.

A grandes rasgos serían: economía, unidad de mando y coordinación, profundidad del servicio, naturaleza militar del servicio, «cualificación de su personal», información eficaz y vigilancia aérea.

Como datos más importantes se señala que, por ejemplo, no sería necesaria la incorporación de nuevos funcionarios, ya que la Guardia Civil puede desarrollar este servicio con los hombres de que dispone, transfiriendo a la Benemérita las embarcaciones ya existentes.

En el referido informe apuntan como ventaja «la naturaleza militar del servicio, que supone disciplina, dedicación

e imposibilidad legal de huelgas, en un servicio con dependencia de la Administración civil».

El año pasado tuvo lugar otra huelga en la que, entre otras peticiones, se solicitaba la elaboración de un reglamento interno del S.V.A. al objeto de delimitar derechos y obligaciones de los funcionarios, algo fundamental a lo que parece no tenemos derecho todos los españoles.

Pese a tal cúmulo de despropósitos que viene sucediéndose desde hace cinco años aproximadamente, la Administración hace oídos sordos, parchea y no acierta más que a reclasificar las escalas de oficiales marítimos y de maquinistas navales, e incorporarlos al Grupo A, y en la escala de Inspectores del S.V.A. se integra la escala de Su-



COLABORACIONES

inspectores del mismo servicio, publicándolo en el BOE n.º 307, de fecha 24 de diciembre de 1987.

Varía también el organigrama de la Inspección General añadiendo al mismo un Coordinador de Actuaciones Aeronavales en el año 89 aproximadamente.

En la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, adscribe a la A.E.A.T. las siguientes escalas:

- Escala de Oficiales Marítimos.
- Escala de Maquinistas Navales del Organismo Autónomo Servicio de Vigilancia Aduanera.
- Escala de Inspectores del Servicio de Vigilancia Aduanera.

En la Ley 18/1991, de 6 de junio, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y en sus disposiciones adicionales, modifica el artículo 103 de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, y en su punto 8 da nueva redacción al párrafo 1.º del número 2 del apartado 4 del mencionado artículo 103, adscribiendo entre otras, a las escalas del S.V.A. que al parecer por error no se habían incluido o adscrito a la A.E.A.T. de igual forma o al mismo tiempo que las del punto anterior.

En la actualidad en el Servicio Marítimo del S.V.A. no existe el Grupo B, dejándolo sin cubrir, al incorporar al Grupo A las escalas de Oficiales Marí-

timos y Maquinistas Navales, que hasta aquel momento se encontraban en él, hecho que sucedió a partir del 1 de enero de 1988.

Desde tal fecha la negativa por parte de la Administración a cubrir ese grupo es sistemática.

En la actualidad como sucede siempre con la Administración primero suelta el globo y existen rumores de una reestructuración, pero es de temer que como siempre las decisiones se tomen en despachos a puerta cerrada, sin tener para nada en cuenta a quien va a ser reestructurado, siempre actuando por decreto, porque sí, y utilizando medios legales de forma ilegal.

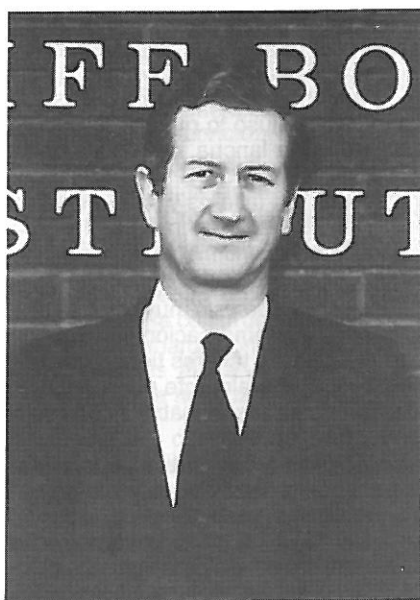


TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S. A. L.

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

Oficinas: Calle del Aire, 22
Talleres: Calle Toledo, 23

Teléfono (98) 532 43 18
LA CALZADA - 33212 GIJON



Construido para funcionar, construido para durar

Por MR. BRIAN MILES

Deputy Director

Royal National Lifeboat Institution

Servicio Británico de Salvamento de Náufragos

El Atlántico 21 tiene que ser resistente y fiable —las vidas de los supervivientes y de la tripulación dependen de ellos—. Claire Judd, Subdirector de una Editorial, visitó el Centro Costero de Salvamento de la RNLI (Real Institución Nacional de Salvamento), Cowes, para investigar el trabajo que se lleva a cabo en la construcción de estas rígidas lanchas hinchables.

Menos de cinco minutos después del «grito», la tripulación del bote salvavidas de Hústanton ya estaba en camino. Un windsurfer, conocido por haber estado en el mar durante al menos hora y media, estaba en dificultades cerca de un buque hundido a la altura de Brancaster, a ocho millas de distancia y necesitado de ayuda urgente.

En cuanto se apresuraron al rescate, la tripulación de Atlántico 21 «Espíritu de América», tuvo que reducir su velocidad para evitar que la rígida lancha salvavidas se precipitase cuando alcanzasen las olas de los mares embravecidos.

Poco tiempo después, el windsurfer fue encontrado por el guardacostas auxiliar, cerca del barco hundido, a la altura de Brancaster, pero, para llegar hasta él, la lancha de socorro tenía que pasar las aguas poco profundas y cuidarse de los bancos de arena cercanos. Las condiciones eran especialmente difíciles alrededor del naufragio y en el canal próximo a Brancaster, y la sonda acústica no era útil porque el agua era demasiado poco profunda.

El timonel Alan Clarke trajo al Atlántico 21 lentamente, los motores tendían a reducir fuerzas. Las aguas al sur del naufragio se agitaban fuertemente y, a pesar de las condiciones generalmente buenas, la visibilidad era casi cero.

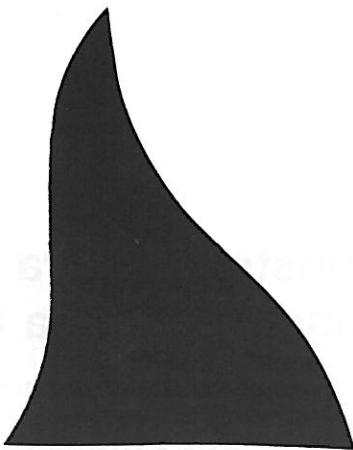
Al virar al Norte, siguiendo un informe según el cual el windsurfer se estaba dejando arrastrar por la corriente hacia el mar, el Atlántico encalló de repente y se quedó parado justo a 20 pies NNE del naufragio. Un helicóptero tardaría una hora en llegar junto al herido, y el timonel Clarke sabía que el windsurfer no podría sobrevivir tanto tiempo. Tendrían que continuar la búsqueda. Junto a tres miembros de la tripulación se colocaron en la proa para reducir fuerzas, el Atlántico 21 era empujado hacia delante con cada oleada llenándose de agua gradualmente sólo con encallar de nuevo en cada hoyo.

En cuanto la lancha salvavidas se fue hacia aguas más profundas, el superviviente fue avistado cerca de estribor, abrazándose a una tabla. El viento era un ventarrón del Oeste, fuerza 7, y la marea iba dirección Este, a un nudo de velocidad, creando olas muy bravas de ocho pies de altura que rompían duramente contra los bancos de arena. La visibilidad era todavía casi nula.

Colocando el bote salvavidas justo en la dirección del viento, la tripulación luchó para ayudar a subir al windsurfer y su tabla al bote salvavidas, porque éste iba de un lado a otro arrastrado por la corriente. Se le llevó directamente a la playa de Brancaster y fue desembarcado para recibir atención médica inmediatamente.

Por este servicio, el timonel Alan Clarke recibió una medalla de bronce. Las medallas de bronce fueron dadas a los miembros de la tripulación Gerald Wase, Víctor Dade y Michael Wallace. Se había salvado otra vida.

Está claro que la tripulación actuó con gran coraje durante este rescate, demostrando sus considerables destrezas como socorristas. Pero la reputación también se debe a aquellos que diseñaron y construyeron una clase de lanchas salvavidas suficientemente resistentes y manejables para poder lle-



var a cabo tal servicio exitoso en circunstancias extremadamente difíciles.

Antes de esto y desde hace mucho tiempo, la clase del Atlántico 21 ha demostrado ser efectiva a la vez que eficaz, al cumplir su propósito deseado de ofrecer una habilidad para el rescate rápido cerca de la costa. Y es gracias a estos diseñadores y aquellos que construyeron el Atlántico 21, que las tripulaciones pueden depender de su embarcación para ser fiables en situaciones de peligro de muerte, sin fallos ni preocupaciones.

Puesto que un Atlántico 21 tendrá que ser sometido a un considerable ajetreo durante su vida soportando rescates y golpes de mar, cada lancha debe ser extremadamente resistente y estar construida por patrones rigurosamente buenos para garantizar la seguridad de la tripulación y de los supervivientes a bordo, en la peor de las condiciones.

Anteriormente se ha intentado comprar embarcaciones adecuadas para este uso a fabricantes extranjeros. Sin embargo, se considera que al tener su propio personal que provea dichas lanchas, la Institución es capaz de ejercer control sobre los patrones. Otros pocos operarios necesitan embarcaciones construidas al mismo nivel de sofisticación y resistencia como hace la RNLI (Real Institución Nacional de Salvamento).

El equipar las lanchas hinchables con los accesorios modelos de un Atlántico 21 no fomenta un sentido comercial a los fabricantes. Pero estos accesorios son rasgos esenciales a bordo de las lanchas salvavidas, trabajando como ellas en condiciones que atraen a un puerto seguro a toda lancha menos equipada.

Para asegurar que la embarcación alcance esta calidad necesaria para enfrentarse con el difícil trabajo que le espera, los Atlánticos 21 están actualmente diseñados, construidos y estudiados en la fábrica del Centro Coste-

ro de Salvamento, Cowes, donde hombres y mujeres altamente cualificados trabajan juntos en equipo para producir lanchas hinchables duras que se ajusten exactamente a las necesidades de la Institución.

Aquellos que trabajan en el Atlántico 21 son conscientes de lo que de ellos se espera en términos de calidad de trabajo. Alan Tate, Inspector del Centro Costero de Salvamento, dice: «Las lanchas construidas en el ILC están fabricadas y equipadas de acuerdo con un patrón extremadamente superior, y algunos podrían incluso decir que están sobre-logrados, a causa de los factores de riesgo que conllevan en nuestro trabajo, comparado con los requisitos comerciales normales».

Existe un sentido positivo de espíritu de equipo en el Centro Costero de Salvamento, y aquellos que están implicados en la construcción de los Atlánticos 21 tienen muchos años de experiencia entre ellos, así como un gran entusiasmo e interés por el trabajo. Los esfuerzos no se limitan sólo a la producción de lanchas, sino también al estudio de la embarcación y a hacer modificaciones y mejoras, en respuesta a la realimentación desde los apotaderos y aduanas del sector, después de discutir y llevar a cabo sus propias ideas.

Alan Taté, dice: «El personal de Cowes es un equipo de perfeccionistas y usted estaría obligado a encontrar una situación mejor que la que tenemos aquí donde los trabajadores creen en lo que están haciendo y les gusta ver las respuestas correctas en todo momento. Esto se aplica incluso al sector más nuevo».

Existe un sentimiento real de dedicación por la labor que se encuentra en el Centro Costero de Salvamento, como descubrí cuando visité Cowes para investigar justo lo que se estudia al construir una lancha salvavidas de la clase del Atlántico 21. Cuando se me mostraron los talleres y se me explicó los muchos procesos individuales, me impresionó el sentimiento de orgullo de aquellos que trabajan en Cowes.

Una cosa que está muy clara es que las líneas de demarcación entre los diferentes roles y talleres tienen que ser flexibles. Generalmente el constructor de barcos es responsable del trabajo estructural en el casco y el mecánico ajustador es responsable de la metalistería y los accesorios, pero es probablemente más realista mirar a todo el proceso como un esfuerzo combinado, incluyendo las habilidades de los electricistas, ingenieros y también las de los que están en el taller de caucho.

El casco del Atlántico 21 es uno de los pocos elementos de la lancha salvavidas que son importados de un proveedor de fuera. Halmatic, expertos en molduras de cascos, fabrica un casco de plástico de fibra de vidrio armado (GRP) a partir de un molde diseñado por el personal de la Institución. Esto viene suministrado para el Centro Costero de Salvamento con las secciones permanentes de la cubierta lateral ya hechas a medida, aunque la cubierta central provisional, apropiada sólo para transportar, se retira de nuevo para meter los accesorios del interior del casco.

Ya construido, dentro del casco, están los seis compartimentos longitudinales herméticos con sus respectivos desagües de proa y tapones de drenaje.

Durante el proceso de realización, este casco es pasado entre el taller de barcos, el almacén de accesorios y el almacén de caucho, porque cada sección completa su trabajo preparándolo para la siguiente fase. Cuando éste

salga del taller de barcos por última vez, la nueva lancha salvavidas estará preparada para las pruebas, y si éstas son completamente exitosas, se le capacita para el servicio.

Bajo la autoridad de Dave Butler —Inspector de las lanchas hinchables del taller de barcos— y Tony Pollard —encargado del almacén continuo de accesorios—, un equipo de un constructor de barcos y un mecánico ajustador revisan la construcción y la armadura de la embarcación justo desde las fases iniciales hasta el momento en que se le juzga adecuada para el apostadero.

Es un proceso que lleva desde cuatro a cinco meses, dependiendo de la cantidad de trabajo de reparación de emergencia o del trabajo de inspección, que inevitablemente tiene que llevar prioridad en algunas ocasiones. Cada equipo es responsable de organizar su propio horario y de hacer el uso más eficiente de su tiempo.

La primera tarea —la de preparar la zona bajo la cubierta del casco— cae sobre el constructor de barcos. Una vez que la cubierta portátil se ha sacado, las mamparas del tanque de fuel son encajadas. Los dos tanques de fuel de acero inoxidable de 18 galones se instalan y luego se rodean con espuma, después de ser exactamente colocados para mantener el correcto centro de gravedad longitudinal. Se usa dos partes de espuma y luego se cubre con pintura impermeable para asegurar que no absorba agua. Se proveen seis mangas de cubierta preparadas para los accesorios del cuadro de mandos. También están colocados en el casco, a este nivel, las salidas de fuel y los respiraderos.

Luego se coloca de nuevo la cubierta de madera multilaminar de 3/8 pulgadas, se hacen las cavidades de acceso (para la fijación de las barras antivuelco y el soporte del motor en el casco) y la cubierta se prepara para las cámaras de aire.

A causa del azote de mar que la lancha hinchable rígida soporta inevitablemente durante su vida, es absolutamente esencial que las cámaras de aire estén atadas tan seguras como sea posible al casco, porque esto podría ser una zona de debilidad en la embarcación.

En un primer paso, el constructor tensa una cuerda de cinco pulgadas alrededor del borde de la cubierta para dar mayor adherencia de la cola a las cámaras de aire. La lancha se vuelve de nuevo al taller de caucho, donde la encargada Chirs Clark y su equipo de cinco trabajadoras preparan las cámaras de aire para ajustarlas.

Recién construidas las cámaras de aire por Hinchables Avon, de material duro y de Hypalon gris, son dispuestos y marcados para encolar. Hypalon es un compuesto de nylon inmensamente fuerte, entre dos capas de neopreno que está a modo de sandwich, y que está especialmente adaptado para su propósito. Las zonas de adhesión se-

ñaladas son restregadas con papel de esmeril, y se aplican dos capas delgadas de pegamentos Bostik al casco 24 horas aparte.

Al tercer día, se aplican dos capas más gruesas de pegamento al casco, y dos capas a las cámaras de aire para fortalecer la unión aún más y añadir flexibilidad.

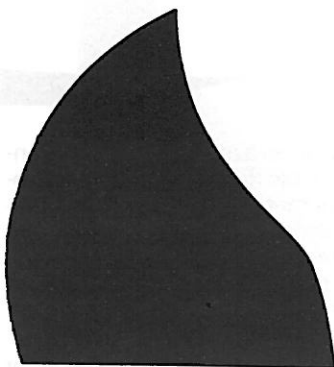
Este preparativo es fuerte y extremadamente fiable, durando en algunos casos hasta más de 20 años. Pero si las cámaras de aire necesitan reparación, se pueden simplemente sacar, limpiar, remendar y se vuelven a pegar para dar mayor servicio.

Las cámaras de aire de Hypalon son suficientemente fuertes como para no necesitar un tubo interior y lleva un objeto muy cortante dentro para darle consistencia.

Chris Clark y su personal diseñan y fabrican accesorios de Hypalon, tales como entablizadores para las barras antivuelco, accesorios de repuesto para la escora, estibas para las maromas,



COLABORACIONES



bolsas de primeros auxilios, asideros para el pie, y protectores de abrazaderas, por nombrar unos cuantos. Una vez más, la mayoría de estos accesorios no pueden ser proveídos de fuera, de fuentes exteriores porque no son exactos a las especificaciones necesitadas por el servicio de salvamento. Todos son realizados de acuerdo con un patrón muy superior.

Mientras el proceso de pegar las cámaras de aire tiene lugar en el taller de caucho, el equipo de constructores, ajustadores y electricistas están ocupados trabajando juntos en el cuadro de mandos.

El cuadro de mandos base se compone de una cubierta exterior moldeada GRP, en la cual se abren las aperturas de acceso. Luego la carcasa de la batería se rodea de cristal y se añaden acolchados reforzados de madera.

Después de que los asientos del timonel y de la tripulación junto con los reposa-cabeza y otros trabajos de goma han sido añadidos en el taller de caucho, el cuadro de mandos vuelve al almacén de accesorios para ser equipado con radio, cohetes de señales, faros, etc. La mayoría de los accesorios son fabricados por los mecánicos mientras que la lancha está siendo trabajada en el taller de caucho.

La caja de aislamiento y el panel de control son examinados para la hermeticidad antes de ser encajados en el cuadro de mandos, por los electricistas, junto con las baterías precintadas. En esta fase, se instala también la columna hidráulica.

De vuelta otra vez en el taller, el cuadro de mandos acabado es atornillado a la cubierta, y la atención del equipo gira hacia la barra antivuelco que lleva la bolsa de aire para el autoenderezado.

Justo después de añadir la barra antivuelco, se sujeta la bolsa adrizante. Es una pieza delicada del equipo y propensa a dañarse, así que su sujeción se retrasa hasta la última etapa.

Finalmente, la lancha se equipa con las cubiertas y los motores fueraborda a prueba de inmersión son atornillados.

Ambos motores fueraborda Evinrude, 50 caballos tienen que ser desmontados y vueltos a construir para asegurar el arrancado al toque de un botón después de haberse calado.

Durante los primeros días, los motores fueron meticulosamente precintados, y se previno la entrada del agua en el motor mediante una válvula en la cubierta del motor. Todo esto cambió cuando el fabricante del motor hizo muchas piezas en el sistema impermeable de encendido en los mismos.

Chris Powell, inspector del taller de ingeniería, que incluye dentro de su jurisdicción la unidad de comprobación de inversión, explica: «Somos capaces de volver a diseñar cosas para que al agua se le permita entrar en la capota, pero cerramos la entrada de aire del carburador en su lugar. Esto hace la impermeabilización más fiable, así no hay necesidad de asegurarse de que la capota está cerrada al 100%, ni de que los cables de control o los cables eléctricos estén sellados. Podemos tratarlo como a un motor corriente, trabajar en él como en un motor corriente, pero después de calarse todavía funcionará. Hace el servicio mucho más fácil».

Un hombre tarda una semana en probar la inversión del motor. Cuatro hombres trabajan todo el tiempo en la unidad, y los motores son generalmente trabajados en grupos de seis. Antes de que el motor fuera impermeabilizado, le habría costado a la Institución el doble de su precio original.

El proceso ha sido desarrollado en casa durante años, mediante ensayos y fallos. Chris Powell dice: «El 99% de todo esto desmoronó a quienes han considerado los problemas, diseñado y creado posibles soluciones, probándolas en el mar y corregido otra vez hasta encontrar una solución perfecta».

«Ilusionadamente, nuestro sistema permanecerá prácticamente sin alterar, porque el modelo del fabricante cambia durante 1992 y 1993».

«Estamos satisfechos con la forma en que los motores están funcionando actualmente, aunque, por supuesto, siempre nos preocupamos de mejorar el motor a luz de los problemas en la costa».

Una vez completamente equipado, todo Atlántico 21 es pesado (peso medio: 2.800 libras) y su centro longitudinal de gravedad es comprobado. La distribución desigual del peso afecta substancialmente al funcionamiento del barco, haciendo incómoda su carrera, disminuyendo la velocidad o haciendo que lleve más tiempo acelerarlo «en plano», es decir, levantarlo parcialmente del agua para alcanzar velocidades más altas.

Cada nueva lancha hinchable es también comprobada por seguridad, y el probarla le incumbe a los modelos requeridos para el servicio. Se regula la brújula, se prueba la electrónica y la velocidad de la lancha es comprobada en un área de una milla de distancia. Finalmente es sometida a un juicio de aceptación, y si todo está bien, se le acepta para el servicio activo.

Durante su vida, el Atlántico 21 se ha desarrollado hasta tal punto en que alguien sostendría que actualmente es la embarcación más eficaz y eficiente de la Institución. Desde su presentación hasta la flota en 1972, ya han sido botadas 13.015 lanchas en activo, y se han salvado 4.090 vidas. En 1990 hubo 45 Atlánticos 21, colocados a lo largo de la costa.

Cinco Atlánticos 21 fueron comple-



tados en 1990, cuatro fueron construidos en 1991 y hay proyectos para otros cinco en 1992. Antes de 1996 se espera que la flota incluya 77 de esta clase.

La labor de desarrollo de los Atlánticos continúa, y Alan Tate espera que la producción de un nuevo Atlántico 22 empiece hacia finales de 1992.

«Hemos aprendido mucho del Atlántico 21 y ha disparado tantos extras que era hora de volver a diseñarlo, particularmente el cuadro de mandos. La nueva lancha salvavidas será prácticamente la misma, pero un poco más grande y proporcionando mayor protección a la tripulación».

«Vemos esta lancha como un paso hacia adelante. El Atlántico 21 ha sido una lancha tan apasionante y eficiente que su exactitud para lo que se proponía fue un acierto. Alguna gente sostiene que nosotros hemos tenido esta lancha durante cerca de 20 años y que ya era hora de probar algo nuevo, pero no hay nada hasta ahora que haga el trabajo tan bien. No hay nada que cambiar».

Alan Tate explica que, como el trabajo del Centro Costero de Salvamento aumenta junto con un gran número de lanchas hinchables, experimentado el sistema y la presentación del adiestramiento de la tripulación de clase D, es posible que el nuevo Atlántico 22 y futuros Atlánticos 21 sean construidos, bajo el presupuesto de la Institución, por un fabricante extranjero.

Alan Tate dice: «Es una consideración que está siendo estudiada. Se ha dicho que nosotros lo hemos intentado antes y que la propuesta comercial no ha sido siempre apta para los estándares que exigimos. Cualquier otro proyecto tendría que ser discutido y cuidadosamente inspeccionado si seguimos adelante».

Pero hasta la fecha, el tener nuestro propio personal que provee nuestros propios patrones ha demostrado ser la mejor solución.

La evolución del Atlántico 21

Las observaciones hechas mientras se navegaba en el Canal de Bristol a principios de 1960, sugirieron al Contralmirante Desmond Hoare —Director del Colegio Atlántico del Sur de Gales y miembro de la Real Institución de Arquitectos Navales— la necesidad de una embarcación de seguridad rápida que pudiese ser echada rápidamente al mar desde la playa.

El Contralmirante Hoare también reconoció que tal embarcación tendría que ser eficiente, fiable y sobre todo resistente para aguantar los añadidos efectos abrasivos de la playa y del oleaje. Sin embargo, al mismo tiempo, tal embarcación era inasequible.

Con la ayuda de sus alumnos del Colegio, el Contralmirante Hoare se puso a construir una lancha hinchable para satisfacer sus necesidades. En cuanto la embarcación progresaba, se hacía claro que las medidas extras se necesitaban para reforzar el casco. La madera contrachapada era acoplada a la superficie inferior del casco para reducir la abrasión, y las tablas de la cubierta fueron insertadas dentro de la embarcación para endurecer el casco.

Poco tiempo después se desarrolló una embarcación «rígida e hinchable» de 17 pies incorporando una cámara de aire de caucho ajustado a un hueco, un casco de madera contrachapada con un único motor fueraborda en la popa. Las primeras pruebas indicaron que el diseño funcionaba bien.

Un miembro del Comité de Dirección de la RNLI, el Contralmirante Hoare, más tarde ofreció su nueva embarcación a la Institución. Fue aceptada, el diseño estaba desarrollado, y mejorado y no pasó mucho tiempo hasta que se construyó el primer Atlántico 21.B500. Completó sus pruebas en 1971 y entró en funcionamiento en Harlepool en 1972.

Avanzando

Accediendo a los ruegos de las tripulaciones costeras y de aquellos que trabajan en la construcción de la embarcación, el Atlántico 21 ha visto muchas modificaciones y mejoras desde los primeros años. Los más notables cambios son los siguientes:

—Sobre los últimos 20 años, el Atlántico 21 ha aumentado en peso desde casi 2.000 libras (900 kg.) hasta casi 3.000 libras (1.360 kg.). A pesar de esto, el centro longitudinal de gravedad (CLG) ha permanecido en el mismo lugar, aproximadamente a 69 pulgadas del travesaño.

—Los cascos de los ocho primeros Atlánticos 21, construidos por William Osborne, de Litchampton, fueron hechos de madera contrachapada. Pero poco tiempo después, este material resultó inadecuado para las condiciones de trabajo. El casco ha sido construido desde entonces de G.R.P., aunque la madera contrachapada longitudinal sigue siendo la misma. La estructura del casco interior ha aumentado también a través de los años y los armazones están ahora a ocho pulgadas de altura.

—Las primeras cabinas, de tres asientos, fueron diseñadas en línea, pero ahora se construyen en forma de delta o de T. Era obvio que una nueva disposición de los asientos tendría que ser desarrollada a causa de los problemas que levantaba cuando la tripulación se esforzaba para ver dónde entraban en aguas bravas. La forma de T resultó ser tan popular que la mayoría de los RIBS Asequibles, comercialmente hablando, incorporan hoy en día esta disposición en sus cabinas, proporcionando una mejora en la visibilidad de la tripulación y una mejor vista de instrumentos.

—El Atlántico 21 es capaz de correr durante tres horas a toda velocidad. Las capacidades individuales de los dos tanques de fuel de acero inoxidable han sido aumentadas de doce a die-



ciocho galones a causa del aumento en el desplazamiento del bote, y de este modo, del consumo de fuel.

—La capacidad de la bolsa enderezadora hinchable ha aumentado desde su presentación en 1973, para proveer el desplazamiento mayor. Aunque originalmente sólo se colocaba una botella como modelo, y sólo se necesitaba una para inflar la bolsa durante la zozobra, desde 1985 se equipan dos botellas de CO₂ por seguridad. Después de enderezar la bolsa es desinflada y vuelta a guardar, y la segunda botella está entonces disponible en caso de una improbable segunda zozo-

bra. Después de eso, la bolsa se deja inflada.

—Durante años sólo ha habido una ligera modificación en el émbolo de la cámara de aire. La proyección de popa ha sido variada y los manubrios han pasado de ser laminados a ser moldurados por Hinchables Avon. Avon también fabrica las cámaras de aire de Hypalon, que están subdivididos en nueve compartimentos. Si un compartimento es dañado, los deflectores internos se expanden puesto que la presión disminuye en el área afectada, para retener la capacidad de flotar. Se piensa a menudo que los émbolos de

la cámara de aire hinchables necesitan ser sustituidos después de unos años de desgaste. De hecho, las cámaras de aire duran más que el casco.

—Antes se habían probado las cámaras de aire corredizas que usaban una extrusión de aluminio pero éstas resultaron difíciles de colocar y deslizarse en posición, así que ahora se prefiere la cámara de aire pegada.

—Aunque las formas del bote permanecen sin alterar, las dos bordas, que son claramente visibles al lateral del barco, siguen ahora la línea de flotación antes que las líneas traseras como sucedía en la primera embarcación.



EFECTOS NAVALES



PAZBEN

ESPECIALIDAD EN:

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

Calle Tauro, 80 - 2.º
Teléfono (928) 26 76 52

35009 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

El pasado día 9 de marzo se produce el apresamiento del pesquero español «Puente Ladeira» con base en Vigo. Este barco se encontraba faenando en aguas libres del Atlántico Sur Occidental, al Sur del paralelo 42-S, junto con otros pesqueros como el «Loitador», «Pesca Baqueiro», «Chicha Touza» y «Beatriz Nore», además de otros barcos de distintas nacionalidades. En el momento del apresamiento este barco se hallaba en la situación 1- 42-02,5 S y L- 58- 05W, punto geográfico situado a 203,5 millas de Punta Rasa y 210,2 millas de Quequen, extremos salientes de la costa argentina. Según el comandante de la patrullera argentina Perfecto Pique y basándose en la promulgación de una nueva ley de pesca referente a líneas base, dicho barco se hallaba a 198,5 millas de una nueva línea base y por lo tanto dentro de la zona de aguas de protección económica argentina.

El día 5 de marzo se produjo un apresamiento de un barco ruso por la misma causa, el día 6 del mismo la flota rusa recibe un telegrama poniéndola en conocimiento de esta nueva ley y los días 12 y 13 del mismo, reciben nuevamente más información sobre el contenido de esta ley.

A raíz del apresamiento del «Puente Ladeira» la flota española tiene conocimiento de la misma, en el momento de la detención y por la fuerza de la razón que da la seguridad de estar faenando dentro de la máxima legalidad dicho barco se resiste a ser inspeccionado por la patrullera, entablándose unas comunicaciones entre los armadores, autoridades administrativas españolas y argentinas, y al mismo tiempo negándose a recibir la inspección con personal armado, por esta causa el «Puente Ladeira» recibe varias amenazas de abrir fuego contra él, contra el casco del buque en la zona de proa. Después de varios avisos la patrullera decide hacer fuego. Los demás barcos que estaban en la zona advierten al comandante del peligro que a ellos pue-

Marionetas de guerreros y políticos

*Por la FLOTA CONGELADORA ESPAÑOLA
DEL ATLANTICO SUR OCCIDENTAL*

dan ocasionar los disparos. En una conversación mantenida entre el «Puente Ladeira» y Prefectura Naval de Buenos Aires, recibe una orden judicial del Juez Federal de Argentina, ordenándole se dirija al puerto de Bahía Blanca acompañado por la patrullera argentina, siendo detenido por pesca ilegal en aguas argentinas y de resistencia a la autoridad. Ante el estupor general que ocasiona el apresamiento de este barco, los capitanes de la flota española envían varios telegramas de protesta a los armadores, distintas autoridades españolas y entre ellas al ministro de Asuntos Exteriores, con el siguiente texto:

«Al Excmo. Sr. Ministro de Asuntos Exteriores.—Ministerio de Asuntos Exteriores.—Plaza de la Provincia, 1.—Madrid.

Excmo. Sr.:

Los capitanes y tripulaciones de los buques pesqueros de bandera española que faenan en la zona de aguas libres del Atlántico Sur Occidental queremos manifestarle nuestra repulsa e indignación y rogamos formule la correspondiente protesta al Gobierno de la República Argentina por la promulgación de la nueva ley de líneas de base, a partir de la cual miden las 200 millas de protección económica. Con esta ley se invade una zona de aguas de dominio internacional donde operan flotas de terceros países. Esta es de dudosa legalidad:

1. Por no haber la previa aceptación de la misma por parte de la Comunidad de Naciones:

2. Por no haber antes una consulta sobre la extensión de la Ley a la Organización Marítima Internacional (OMI).

3. Porque daña seriamente los intereses de las flotas de terceros países que normalmente operan en dichas aguas.

4. Por no haber sido comunicada a la distintas flotas por los conductos habituales propios del ámbito marítimo.

5. Por la dudosa situación de los puntos origen de la líneas base.

Por la entrada en vigor de esta dudosa ley se produce el apresamiento del pesquero español «Puente Ladeira» en la zona invadida, por una patrullera argentina acusándole de pescar ilegalmente en aguas argentinas y de resistencia a la autoridad. Los capitanes de buques de todas las flotas y en particular la española que se encontraban faenando en la zona desconocían la entrada en vigor de esta ley. Consideramos de justicia que en este caso no es aplicable el principio de que «La ignorancia de la ley no exime de su cumplimiento».

Con respecto a la segunda acusación, por los testigos presenciales del acto de apresamiento estaban escuchando las comunicaciones entre el «Puente Ladeira», la patrullera y la Pre-

fectura Naval argentina, fueron grabadas todas e interviniendo otros buques en la misma, se puede demostrar que no hubo resistencia a la autoridad ni intento de fuga en ningún momento, sólo hubo una dilatación del tiempo de la operación de apresamiento por la intervención de comunicaciones del pesquero, sus armadores, administración española y autoridades argentinas, lo que sí es probable que se pueda demostrar con las citadas grabaciones es un delito de abuso de autoridad por parte de la patrullera argentina en el uso de las armas.

Por todo lo expuesto, suplicamos, solicite de las autoridades argentinas la libertad sin cargos del capitán del buque «Puente Ladeira» y libre de responsabilidad a sus armadores, rogamos efectúe las gestiones necesarias ante los organismos internacionales que correspondan y ante el Gobierno argentino, para que derogue la parte de la ley que afecte a la invasión de aguas internacionales.

Por ser de justicia, le deseamos el éxito de su gestión y esperando que Dios guarde a V.E. muchos años».

Alta mar, a 15 de marzo de 1992.

CAPITANES DE LOS CONGELADORES ESPAÑOLES QUE FAENAMOS EN EL ATLANTICO SUR OCCIDENTAL.

Las autoridades argentinas deciden llevar el caso como un apresamiento normal.

¿Quién o quiénes son los culpables de esta situación?

¿A quién se piden responsabilidades?

¿Por qué motivo la flota no tenía conocimiento de la entrada en vigor de esta ley?

Al cabo de un mes del incidente seguimos con la ambigüedad y el desconocimiento del trazado actual de líneas base, debido a que las informaciones que llegan a la flota, son confusas y dis-

tintas unas de otras.

Cualquier barco que navegue bajo pabellón español se considera un trozo de suelo español.

¿Está permitida la entrada a cualquier embajada o país de personal armado?

¿Por qué para inspeccionar un barco pesquero estamos obligados a recibir personal armado?

¿Por qué para detener un barco pesquero es necesario usar rifles, ametralladoras y cañones? ¿No existen otros medios?

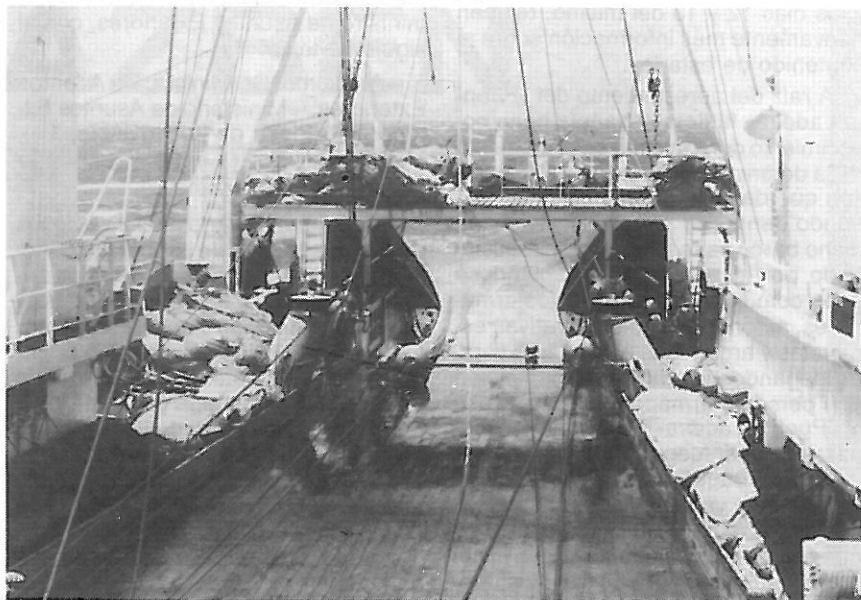
Tantas y tantas preguntas que nos hacemos, ¿quiénes son los que nos escuchan?

En vísperas de la reunión de ministros de Pesca de varios países celebrada en la isla de La Toja el pasado año, fueron apresados por patrulleras argentinas los buques «Urabain», «Navegantes» y «Villa de Mogor», estando fondeando todos ellos en aguas libres. Todos estos barcos junto con el «Codeside», fueron indultados por el presidente de Argentina, Carlos Menem, con

motivo de la visita del Príncipe Felipe a su país; a todas luces, con estos hechos queda demostrado que existe una maniobra política, con el propósito de seguir dañando los intereses y la imagen de la flota española.

Todos los marinos de pesca contribuimos con nuestros impuestos como cualquier ciudadano español y vemos con impotencia cómo parte del esfuerzo de nuestro trabajo se entrega alegremente en forma de créditos, concretamente a Argentina y otros países, sin contrapartida. Para más inri, vemos con desesperación las descargas de barcos mercantes procedentes de Argentina y Chile cargados de pescado congelado para ser introducido en nuestro mercado, en competencia con los productos descargados por nuestra flota, perjudicando gravemente la economía de armadores y familias de tripulantes.

Los marinos de pesca, espectadores de todos los amaneceres, aún tenemos la esperanza de ver un día despejado sin humos de tantos guerreros y políticos.





Dos grandes crisis provocadas y sin propuestas alternativas de la Administración

Por D. MANUEL MERA SANCHEZ
Secretario General de la INTG-CIG
(Intersindical Nacional dos Traballadores Galegos)

No hay duda de que estamos frente a un momento trascendental para la economía gallega. Ya que, como bien decía un reciente informe de la Caja de Ahorros de Galicia, en los últimos 16 años se perdió la mitad del empleo agrario y el 25% del industrial, y asimismo las perspectivas de cara al futuro son valoradas por esta entidad financiera como sombrías.

Esta situación es consecuencia de los acuerdos de integración en la Comunidad Europea —negativos para Galicia—, y de una política constante de discriminación de nuestro país en los Presupuestos del Estado (en 1991 apenas un 2,5% del crédito público, y un 3% de las inversiones regionales del Estado fueron para Galicia). Pero, además, hay la pretensión de la CE, sin una oposición real por parte de Madrid y de la Xunta, de limitar la producción láctea y, en la práctica, la pesquera. Estos dos sectores son pilares básicos de la economía gallega, y piedra fundamental de las exportaciones.

Concretamente la producción láctea es la actividad fundamental de unas 100.000 explotaciones agrarias, y comarcas enteras dependen de la venta de este producto para su superviven-

cia y progreso. Asimismo serán miles de puestos complementarios en las fábricas de transformación, transporte, piensos, servicios, comercio, artes gráficas, etcétera.

En el sector pesquero la situación es similar. La extensión a las 200 millas en aguas bajo la soberanía de terceros países donde nuestros barcos pescaban históricamente, no dio lugar —como correspondía— a medidas de distinto nivel que salvaguardaran el peso específico de Galicia dentro del sector.

Hay que decir, antes de nada y para comprender nuestra preocupación, que un 5% del empleo público en Ga-

licia tiene una relación directa con la pesca y da vida a múltiples actividades industriales (frigoríficos, construcción naval, conserveras, etc.), y de servicios, multiplicando de esta manera varias veces el empleo. Se trata del sector más integrado en la economía gallega y que incidió tradicionalmente en el desarrollo urbano moderno del país.

Desde la CE y el Gobierno central se está a actuar en las negociaciones con terceros países sobre el tema de los caladeros, poniendo por delante otro tipo de intereses, demorando negociaciones que sencillamente congelan posibles acuerdos, aumentando así el



COLABORACIONES

deterioro del sector pesquero gallego. Sin ofrecer otro tipo de alternativas productivas y de ocupación de los excedentes que de esta manera se generan. Ahí están los casos de Namibia, Marruecos, Maivinas y de la concesión de permisos y ayudas para constituir empresas mixtas, como ejemplo de lo que se afirma.

Entiendo, de cualquier forma, que hay una responsabilidad importante por parte de la propia Xunta de Galicia. Esta debería ser la que se colocara al frente de las reivindicaciones empresariales y sociales, para evitar el desmantelamiento de estos dos sectores claves de la economía gallega, pero no sucede así, se adapta tímidamente a los dictados económicos de la CE, Madrid

y las grandes multinacionales del sector de la Alimentación.

Resulta evidente que no son sólo estos sectores los que están en crisis en Galicia, ya que estamos frente a un paro de todo el sistema productivo (véase sino lo que pasa con la madera), donde las excepciones son el caso positivo (granito, lousa...). Aunque la recuperación económica de la producción y la competitividad en estos dos sectores es la clave para la economía gallega. Por esta razón es en estas actividades donde son necesarias las mayores inversiones, investigaciones, actividades formativas e informativas, y fundamentalmente donde hay que hacer una mayor presión frente a la CE, así como exigir la presencia directa de

la Xunta de Galicia (con una actitud distinta, evidentemente) en las comisiones en las que se traten estos temas.

El próximo día 2 de abril todas las centrales sindicales de Galicia, por vez primera, tenemos convocada una huelga nacional gallega en las que, entre otras, las anteriores son las reivindicaciones más importantes. Del apoyo que reciba del conjunto de la población puede depender en gran medida ese cambio de rumbo en la política económica impuesta que es aplicada en nuestro país. El sindicalismo nacionalista hará lo posible para que sea un éxito y que sus consecuencias incidan inmediatamente en los temas del mar (caladeros, segundo registro de Canarias, negociación colectiva, problemas profesionales y de seguridad...).



A lo largo de los últimos años, los empresarios pesqueros han visto reducidos significativamente sus ingresos, mientras crecían en progresión aritmética los gastos de explotación de los barcos, las cargas financieras y fiscales, hasta el punto de que una buena parte de las casas armadoras que han querido seguir dedicándose a esta actividad, han tenido que arriesgar su patrimonio personal más allá de todo lo razonable, como garantía para disponer de las líneas de crédito necesarias que permitan mantener la flota.

Los armadores, a quienes tradicionalmente se les ha atribuido el papel de los «malos de la película» dentro del universo pesquero, son hoy los más empeñadamente decididos a que España continúe siendo un país pesquero, con lo que ello significa de garantizar el suministro de pescado que la nación demanda y mantener la cuota de empleo dentro de los márgenes más altos.

Tantas veces nos hemos quejado, y tantas veces hemos señalado cuáles son nuestros problemas y cuáles las posibles soluciones, que uno cree hallarse enfrentado con una pared en la que es imposible causar mella.

El año 1991 ha vuelto a ser de trayectoria descendente, sin que el país —con una fuerte mentalidad mesetaria y escasa sensibilidad marítima— siga sin darse cuenta de la enorme importancia del sector pesquero para su bienestar y su futuro.

Si uno repasa a grandes rasgos la situación de los diversos sectores y subsectores, puede llegar a conclusiones bastante generalizadas, independientemente del punto de vista del observador.

Es una evidencia para todos que el subsector de bajura y cerco se valora por debajo de su importancia socioeconómica y laboral, pese a la que tienen las especies que captura: sardina, caballa y jurel, que abastecen a la industria conservera. Y ésta es una pesquería netamente española, salvo una

La razonada queja de los empresarios pesqueros

Por D. RAMIRO GORDEJUELA AGUILAR

Presidente de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo

pequeña parte de buques que operan en el caladero portugués.

Algo tan sencillo como la coordinación de las políticas autonómica y nacional sobre esta pesquería, junto con la renovación de la flota de cerco gallega, ayudarían a un cambio del panorama, de todos conocido.

Asimismo, desde el sector se proponen campañas de fomento al consumo, junto con medidas estructurales, como la actualización del censo de palangres y el control de los buques con pabellones de conveniencia panameños y malteses, que comercializan sus capturas en nuestros puertos, ayudarían enormemente a la estabilidad de la flota palangrera de fresco que captura pez espada.



La flota del litoral que opera en la costa gallega y en el norte de Portugal, es la primera interesada por su parte en la recuperación de los recursos demersales. También aquí es imprescindible la coordinación de las políticas nacional y autonómica, así como una adecuada regulación de la pesquería de arrastre en la plataforma gallega, imponiéndose la malla de 65 mm. y la regulación del esfuerzo pesquero en 22 días de pesca al mes, en cómputo anual, haciendo posible que los propios armadores organicen y planifiquen la actividad de sus buques. La vía del diálogo y el consenso en la resolución de la problemática de la flota de arrastre, debe imponerse a cualquier otra.

La flota de los «300», cuyas unidades faenan legalmente en el caladero de Gran Sol, se ha visto perjudicada por las condiciones impuestas en el momento de la adhesión a la CE, situación discriminatoria en relación con el resto de los Estados miembros, y que, si no se remedia, puede llegar a prolongarse durante 17 años (hasta el 2002).

En primer lugar, es indispensable erradicar la actividad de pesca de los buques no autorizados, que durante todo el año 1991 han continuado ejercitando ilícitamente medidas disuasorias eficaces, insistentemente reclamadas por el sector, que atajen la amplia gama de casos de intrusismo, a veces confundido con la legítima actuación de la flota de los «300», que ha llegado a pagar culpas ajenas.

Mientras el resto de los Estados



miembros incrementan sus flotas en aguas de la CE, España debe ser capaz de mantener una política vigente en orden a sus intereses, mientras todos los indicios apuntan a que se nos pretende imponer una reducción de nuestra propia presencia, siendo, como somos, el único país con derecho asegurado a mantener su flota de los «300», según consta en el Plan de Orientación Plurianual de la flota española.

El sector ha mantenido, y sigue manteniendo, que no debe acometerse ninguna reestructuración o reconversión de la flota española sin garantías previas, por parte de la CE, de derogar todas las condiciones de pesca, desiguales y discriminatorias, a que

estamos sometidos por el Tratado de Adhesión.

El sector ha demandado, y demanda, un estudio profundo del estado y evolución de los stocks de las especies que interesan a nuestros buques (gallineta, rape y merluza). Existe una no siempre reconocida conciencia de que el sistema de TACs y cuotas impide el desarrollo real y práctico de las pesquerías.

Las repercusiones de la entrada en vigor del Mercado Unico Europeo, el próximo 1 de enero de 1993, exigen una revisión de las condiciones de pesca impuestas a España en el Tratado de Adhesión, a fin de establecer el principio de igualdad de acceso a los recursos para todos los Estados miem-

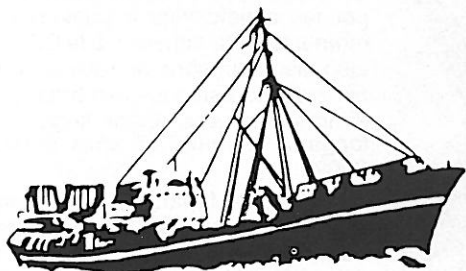
bros. Las medidas estructurales que hubieran de adoptarse solamente serían aceptables para España, con una serie de contramedidas que eliminen las desigualdades de que hemos sido objeto desde nuestra adhesión: acceso al «box» irlandés, supresión de listas periódicas y planes de pesca, barcos-tipo y la derogación del reglamento de sanciones que se nos aplica exclusivamente.

Dentro de esta perspectiva global nos enfrentamos con la situación del sector bacaladero, en el que anotaremos un descenso espectacular de la flota de Pontevedra, una de las pioneras en ese ámbito, de la que solamente quedan nueve parejas.

Las indecisiones de la Comunidad

TALLER ELECTROMECHANICO NAVAL

HNOS. SANTANA



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

SE GARANTIZA EL TRABAJO

Blas de Lezo, 10 (Edificio Cine Litoral)
Teléfono (928) 27 06 55

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

Europea han permitido a Canadá extender, «de facto», su jurisdicción al área de N.A.F.O., mientras que, en la zona de las Svalbard, España no logra que se le entregue la cuota de pesca que, histórica y jurídicamente, le pertenece. Cabe la esperanza de que España pueda recuperar una cuota de pesca de bacalao en Noruega, en el supuesto de que la CE defienda los intereses de la flota comunitaria en las negociaciones con la E.F.T.A. (Asociación Europea de Libre Comercio).

También tiene problemas la flota de palangre de superficie (pez espada) al congelado con base en Vigo, formada por unas 40 unidades donde trabajan 1.000 tripulantes, y que operan en las zonas templadas y tropicales del Atlántico y Pacífico. Como contrapeso a las medidas cada vez más conservacionistas, se ha demandado la elaboración definitiva de un censo oficial de buques, que termine con el desahogado incremento de la flota. Por cierto que los buques españoles sufren una absurda discriminación en Chile, donde no se permite el transbordo de pescado.

Siendo importantes todos los problemas del sector, la gran pesadilla la constituye la situación de la flota congeladora de gran porte, que engloba a 123 empresas y 183 buques, dando empleo a unas 6.000 personas.

La falta de caladeros alternativos en los caladeros tradicionales de pesca (Atlántico Sudoriental, Namibia, Sudáfrica y Malvinas, entre otros), la tolerancia con las importaciones procedentes de terceros países, el negativo comportamiento del mercado interior y la ya citada elevación de los costos de explotación, han conducido al desolador panorama actual, sin que, por ahora, las políticas pesqueras —española y comunitaria— hayan dado soluciones prácticas a la flota, la cual a duras penas se viene aguantando con la iniciativa de las propias empresas.

Como quiera que este sector ha alcanzado el fondo de la crisis, hay que

esperar que 1992 pueda ser el año de su recuperación, si es que se concretan algunas de las propuestas que se vienen planteando. En gran medida depende de la coordinación, real y práctica, entre Administraciones y sector.

En definitiva, a la pesca le hacen falta muchas cosas y, entre ellas, destaca una verdadera regulación del mercado comunitario. En ese sentido, es necesario la reforma del Reglamento Base, a fin de que cada país pueda adoptar medidas conservadoras en caso de graves perturbaciones por causa de masivas importaciones. Es una medida prevista en el propio Reglamento, pero que nunca se ha llevado a cabo.

Los armadores con base en el puerto de Vigo, nos enfrentamos con un problema más, aparte de todos los que aquí quedan descritos.

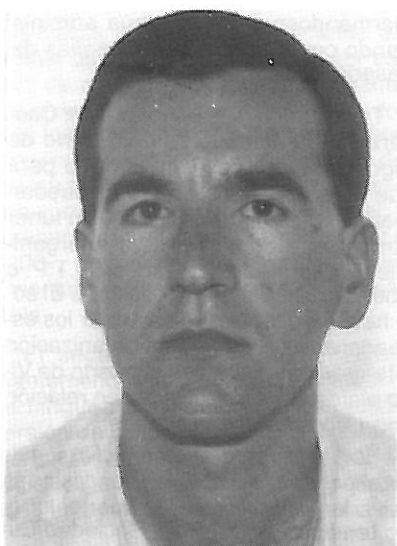
La importancia alcanzada por este puerto, que presumía de ser el primero de pesca en Europa, puede seguir

mermándose si se continúa administrando con los criterios y filosofías del pasado.

Tal y como viene señalando la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo, el puerto necesita libertad para que las empresas estibadoras puedan realizar su trabajo libremente, sin tener que pasar a depender de otra organización intermediaria, llámese O.T.P. o Sociedad de Estiba y Desestiba. El solo hecho de tener que contratar los estibadores a través de esta organización intermediaria, hará que el puerto de Vigo pierda su competitividad en relación con otros puertos europeos.

Está claro que el ejemplo a seguir es el desarrollado por las concesiones privadas o el de aquellos puertos que, no teniendo ni O.T.P. ni Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba, contratan los estibadores libremente. Estos son los puertos que mejor funcionan, con servicios más baratos. En definitiva, son los que progresan y tienen futuro.





El Patrón de Pesca y la extinción de la relación jurídico laboral por decisión de la empresa

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

Tras la entrada en vigor, el día 1 de enero de 1986, del Real Decreto 1382/1985, de 1 de agosto, por el que se regula la relación laboral de carácter especial del personal de alta dirección, **no existe obstáculo** para subsumir la relación jurídico laboral que existe entre el patrón de pesca y la empresa armadora en el ámbito subjetivo que establece el artículo primero DOS del R/D 1382/1985 y, por tanto, **han devenido sin efecto** tanto el artículo 61 de la Ordenanza de Trabajo para la Pesca Marítima en buques congeladores, aprobada por Orden de 19 de diciembre de 1974; como los artículos: 60c de la Ordenanza de Trabajo para la Pesca Marítima en buques bacaladeros, aprobada por Orden de 8 de abril de 1976; artículo 61, modificado por Orden Ministerial de 11 de enero de 1979, de la Ordenanza de Trabajo para la Pesca Marítima en buques arrastreros al fresco, aprobada por O. M. de 31 de julio de 1976; y demás similares que se contienen en otras Ordenanzas de Trabajo para la Pesca Marítima, en los que se faculta al naviero o armador **para disponer libremente, y sin indemniza-**

ción alguna, el cese del capitán, piloto o patrón con mando de buque, en el supuesto de que no estuviese vinculado previamente con la empresa en puesto inferior.

Tal conclusión se extrae por aplicación del principio de jerarquía normativa reconocido y tutelado por la Constitución en su artículo 9,3; en el artículo 6 de la Ley Orgánica del Poder Judicial; y artículo 1 del Código Civil. Lo cual se ve confirmado por las Sentencias del Tribunal Supremo Sala 4.ª; Sentencia del 3 de marzo de 1990, y del 11 de abril de 1990 a sensu contrario. Así en la **Sentencia de 3 de marzo de 1990** se establece el criterio jurisprudencial de considerar al patrón de

pesca como personal de alta dirección en el sentido del artículo 2.1.a del Estatuto de los Trabajadores. En la **Sentencia de 11 de abril de 1990** Fundamento de Derecho CUARTO —y tratándose del despido del jefe de máquinas al amparo del artículo 61c de la Ordenanza de Trabajo para la Pesca Marítima en buques arrastreros al fresco, de 31 de julio de 1976, en la redacción dada por la Orden Ministerial de 11 de enero de 1979— se recoge lo siguiente «el jefe de máquinas no es personal de alta dirección **al contrario de lo que ocurre con el patrón de pesca**, por lo que es aplicable al ser una relación laboral común el Estatuto de los Trabajadores quedando abierta la posibilidad



de acudir de forma supletoria a normas reglamentarias siempre que no se oponga al contenido imperativo del Estatuto de los Trabajadores y en todo caso contuvieren condiciones más favorables para el trabajador.

Así, una vez que entró en vigor el Estatuto de los Trabajadores, queda insertado en su ámbito de aplicación general el trabajo en el mar, del que únicamente merece la calificación de relación laboral de carácter especial la correspondiente al personal de alta dirección. Por tanto la extinción de la relación laboral de los trabajadores del mar se rige por el Estatuto de los Trabajadores, con la única salvedad de los cargos de alta dirección (capitanes, pilotos o patrones con mando en el bu-

que) respecto de los cuales cabe la resolución contractual por desistimiento del empresario en virtud de lo que prescribe el artículo once UNO y concordantes del R/D 1382/1985: el contrato de trabajo podrá extinguirse por desistimiento del empresario, comunicado por escrito, debiendo mediar un **preaviso mínimo de TRES MESES**. No obstante dicho período podrá ser de hasta SEIS MESES, si así se establece por escrito en los contratos celebrados por tiempo indefinido o de duración superior a cinco años. El alto directivo tendrá derecho en estos casos a la indemnización pactada en el contrato; a **falta de pacto** la indemnización será equivalente a siete días del salario en metálico por año de servicio con el lí-

mite de seis mensualidades.

En los supuestos de incumplimiento total o parcial del preaviso, el alto directivo tendrá derecho a una indemnización equivalente a los salarios correspondientes a la duración del período incumplido.

En el caso de que el personal de alta dirección estuviese **vinculado anteriormente a la empresa por una relación laboral común**, y estando en el supuesto de simple suspensión de la relación laboral común anterior, al extinguirse la relación laboral especial, el trabajador **tendrá la opción** de reanudar la relación laboral de origen, sin perjuicio de las indemnizaciones a que pueda tener derecho a resultados de dicha extinción.

BOSCH
FULMEN
Bendix

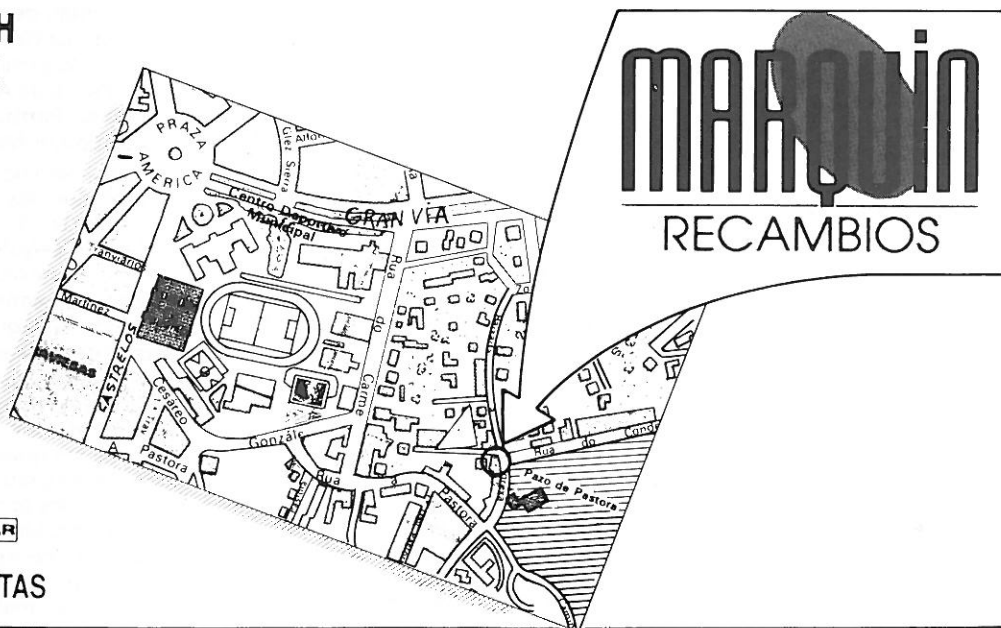
PP
FILTROS

MANN
FILTROS

Fleetguard
FILTROS

CATERPILLAR
FILTROS

HERRAMIENTAS



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

36210 VIGO



Jornadas del Apostolado del Mar

Por MARIA CRISTINA DE CASTRO GARCIA
Delegada Nacional del Apostolado
del Mar para el sector pesquero



La realidad del sector pesquero es una llamada más fuerte cada día a tomar conciencia de su compleja situación, que aglutina una crisis económica por una mala gestión política y la explotación del trabajador, dirigida desde la especulación del pescado, y en donde él no tiene el relieve que le corresponde como persona.

Es muy preocupante observar cómo Europa realiza una política económica con el Gobierno, hacia las empresas, sin tener en cuenta la seriedad y legalidad de las mismas en el contexto laboral (me estoy refiriendo a la política de subvenciones y licencias sin comprobar el destino y aplicación de las mismas, y sin considerar los derechos de los trabajadores, verdaderos agentes de producción, que hacen posible el rendimiento y beneficio de las empresas).

El retraso de la gestión social es alarmante ante las consecuencias que se avecinan. Los empresarios defienden su economía en detrimento de los derechos de los pescadores, que se rebajan todavía más en la actual crisis pesquera.

Por otra parte, la Administración es-

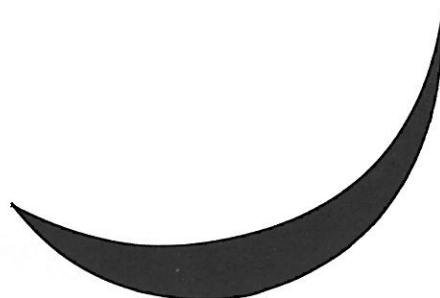
pañola, que conoce las irregularidades laborales y condiciones de trabajo de las tripulaciones, se inhibe en su responsabilidad por establecer un orden en la justicia social y laboral, y los pescadores —que arrastran esta explotación desde siempre— no ven nuevos horizontes en este «callejón sin salida». La resignación y frustración les acompañan ante las manipulaciones, cuando los silencios se compran con dinero para que la solidaridad no prospere entre las tripulaciones.

Desde el Apostolado del Mar hemos constatado esta evidencia, que se puede llamar establecida, y queremos ser la voz de quienes no pueden alzarla como consecuencia de este despótico entramado. La celebración de unas **Jornadas Regionales de Pastoral Marítima**, de sensibilización y reflexión en común con los pescadores y sus familias, en presencia de sacerdotes y laicos de las zonas marítimas y también de la Administración, fue establecer un diálogo en torno a «una mesa de trabajo» en defensa de los derechos humanos. Los días 16 al 18 de enero, en Santiago de Compostela, fueron testigos de manifestaciones de gran veracidad y riqueza hechas desde la impotencia, pero con ánimo de esperanza porque los complejos de inferioridad han de ser olvidados y en la constancia estará la fuerza que defienda la dignidad del trabajador del mar.

La reflexión se dirigió hacia tres cuestiones: ¿cuál es la realidad actual de los pescadores y sus familias? ¿Qué estamos haciendo por cambiarla? ¿Qué compromisos hemos de adquirir en nuestra tarea de Pastoral Marítima?

La primera cuestión fue introducida por el Capitán de la Marina Mercante, Jesús Manuel Rosales —felizmente liberado de la prisión de Irán—, el Patrón de Pesca de Altura, Jesús González Santos, Párrocos de la costa y el Apostolado del Mar.

Rosales señaló la desprotección internacional en los contratos con otros países y la falta de vigilancia en las condiciones de seguridad de los buques, así como la inexistencia de seguros y el desconocimiento de las vías de recurso ante la ilegalidad internacional. Destacó dos líneas: la primera, que el Gobierno español profundice en la seguridad de los trabajadores del mar, sobre todo de los buques pesqueros (viéndose los graves accidentes). Que se mentalice a las Cofradías de Pescadores y que los propios pescadores exijan a los armadores. Romper la automarginación del sector, tratando de lograr una organización progresiva, para crear una similitud de colegio con unas titulaciones obligatorias que dignificarían la profesión, y una mayor formación técnica que rompa la marginación. Como segunda línea, una regu-



larización internacional de los contratos en la que el I. E. de Migración ha de estar vigilante.

Fue portavoz de Jesús González Santos —que salió para la mar días antes de la celebración de estas Jornadas— el pescador de altura José Ángel Cabaleiro, tripulante del congelador «Nuevo Alcocero» de la empresa Puerta Prado, S. A., que había sido despedido sin motivos justificados.

Sus palabras se referían a la desprotección legal de la gente del mar. La inexistencia de contratos y su fragilidad. Expresó también las deficiencias de habitabilidad en los buques ante la preferencia que se da a la capacidad de carga; el desentendimiento de la Administración ante este problema, ya que últimamente eran los armadores los que hacían los proyectos de habitabilidad de los buques. Trató de los problemas de la convivencia a bordo debido a la falta de preparación para este tipo de vida y la ausencia de diálogo de los mandos con los marineros; de la situación familiar y social que repercute en el papel de la mujer en el hogar y en la educación de los hijos. Terminó haciendo una llamada a la Iglesia que se despreocupa de estos problemas y pedía tomase valientemente una opción por los pobres y oprimidos.

El Apostolado del Mar expresó su preocupación por el futuro de la pesca en la próxima década, bajo la impresión de que Europa no se interesa por la situación de la crisis pesquera, dado que la pesca apenas influye en el P.I.B. de su economía. Se hizo un análisis exhaustivo de lo que representa este sector en España, y más concretamente en Galicia, con referencia a buques, trabajadores directos e indirectos y tonelaje bruto extraído. Por ello, la preocupación por la suerte de los pescadores ante esta situación y la necesidad de puestos alternativos de trabajo, además de la dificultad que ocasiona la adaptación para el trabajo en tierra. Preocupación por las condiciones ac-

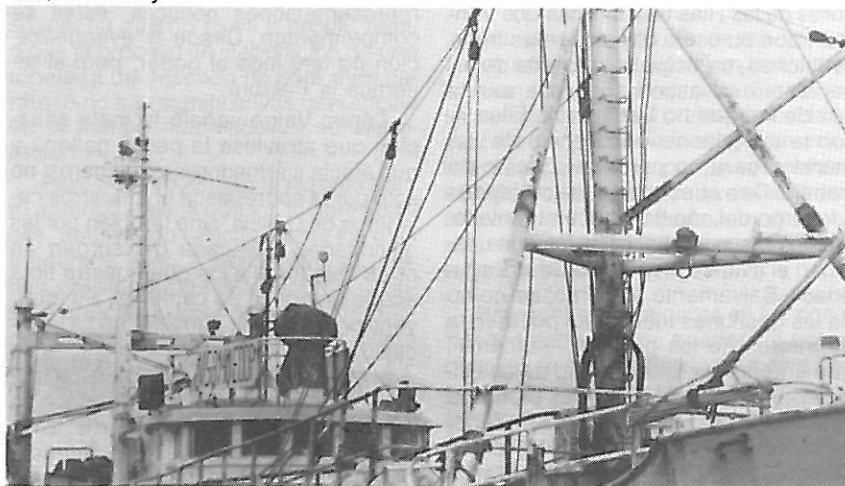
tuales de trabajo (jornadas inhumanas, mala habitabilidad, indefensión en la injusticia, imposibilidad de control de ventas y la carencia de organizaciones de pescadores que defiendan sus intereses). Preocupan también las condiciones de vida de las familias ante las largas ausencias, el papel de la mujer en el hogar y la falta de protagonismo de los pescadores en la vida social que se construye sin su participación.

La segunda cuestión ¿qué hacemos por cambiar esta realidad?, estuvo a cargo del Apostolado del Mar, la Asociación «Rosa dos Ventos» y el Concelleiro de Pesca, por este orden.

El Apostolado del Mar, haciendo referencia a su aportación por cambiar la realidad de marginación del sector pesquero, da a conocer la trayectoria emprendida desde el año 1983 en el que trata de impulsar su acción evangelizadora realizando un análisis de la situación social y religiosa del sector marítimo a través de una encuesta dirigida a los propios implicados de nuestro litoral español. La respuesta a este resultado es un Documento-Proyecto de Evangelización como presencia liberadora, que se concreta en respeto a la dignidad de la persona del marino en sus tres vertientes, de hombre trabajador, familiar y social.

Una campaña de sensibilización en los ámbitos eclesial y laical y en las familias marítimas, constata un gran vacío en la atención de la Iglesia al mundo marítimo, y la falta de decisión de los pescadores para levantarse en defensa de sus derechos, debido quizá a su bajo nivel cultural, falta de información, al cansancio a su llegada a tierra y, lo que es más grave, a la presión de los empresarios: una constante amenaza de perder el puesto de trabajo. Por el contrario, las mujeres de los pescadores son la nota esperanzadora y real de una disposición de lucha en defensa de la justicia para los trabajadores del mar.

Se destacaron acciones como la elaboración de materiales adaptados para cursillos de sensibilización sobre la problemática del sector, que fueron impartidos en Andalucía, País Vasco y Galicia. Contactos con esposas de marinos e iniciación de grupos de formación humana y cristiana para buscar respuestas de vida en su específica situación, así como de reflexión sobre su problemática personal y familiar, y para la proyección de su trabajo en la lucha por la justicia en el sector. Encuentros nacionales e internacionales para fortalecer iniciativas y proyectos de trabajo en solidaridad. Estas experiencias





se valoran como un testimonio vivo de mujeres valientes que comienzan su andadura como la Asociación «Rosa dos Ventos» para participar en la construcción de la Europa Azul.

Las relaciones internacionales iniciadas por el Apostolado del Mar de Vigo con la Misión del Mar de Francia, abren nuevos caminos de colaboración y solidaridad con otros colectivos de Europa, Hispanoamérica y el Tercer Mundo, en una misma lucha contra la explotación de los trabajadores del mar.

La Asociación de Mujeres de Pescadores de las Rías Bajas «Rosa dos Ventos», con su estilo directo en las intervenciones, participa su decisión de organizarse en asociación **para ser la voz de los que no tienen voz**. Ellas viven la experiencia del silencio de sus maridos para no perder el puesto de trabajo. Dan cuenta de sus actividades a lo largo del año 91 y hacen una valoración de sus logros, entre los que destacan el avance en el tema de la Seguridad y Salvamento Marítimo; así como de las gestiones ineficaces por la falta de interés de los políticos —dicen—, que anteponen la seguridad de sus sillones, situados de espaldas al mar, a establecer un orden de justicia —labor de su competencia por la que reciben sueldos elevados— para desterrar la

esclavitud que se vive en el mar; y destacan la demora en la regularización de las cotizaciones y el Paro Biológico de la flota del caladero canario-sahariano. Y su queja hacia la Iglesia, porque algún Obispo no se decide a atender la petición de diálogo que solicitaron desde la Asociación.

La intervención del Conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, en estas Jornadas, uniéndose a nuestro objetivo de humanizar el trabajo en la mar, fue una presencia grata para el Apostolado del Mar, porque cuando se busca **la verdadera liberación del hombre** desde las confesionalidades y las representaciones políticas, éstas se complementan. Desde la evangelización no tenemos el poder, pero sí tenemos la Palabra.

López Veiga señaló la mala situación que atraviesa la pesca gallega y que afecta a armadores y marineros; no sólo por la sobrepesca en nuestros caladeros de Galicia, sino también por las dificultades que cada día surgen en otros caladeros a los que nuestra flota acude en busca de capturas. Su intervención dirigió, también, hacia la necesidad de mejorar las condiciones de vida en la mar. En su alusión a los medios de Salvamento Marítimo insistió en la utilización de los helicópteros; en el derecho de la gente del mar de hacer uso de los mismos, no sólo en caso de

accidentes, sino también de enfermedad o problemas familiares urgentes en los que se debe proceder a la evacuación del hombre del mar. «Esta es una parte de la dignificación de la vida en la mar, y desde la Consellería de Pesca es lo que se trata de hacer, porque cuando hay convencimiento de lo que se ha de hacer, uno se siente seguro y tranquilo en la conciencia».

La presencia de sacerdotes y pescadores de la costa, dio lugar a otras exposiciones breves de experiencias y compromisos con la gente del mar. Los párrocos de Vicedo y Celeiro, ejerciendo de Patrón Mayor en sus respectivas Cofradías de Pescadores, son el testimonio de un servicio real y eficaz. Algún pescador comprometido en la militancia cristiana, introdujo reflexiones con la sabiduría de una seria experiencia, de la que todos tenemos mucho que aprender.

Los trabajos fueron clausurados por el Arzobispo de Santiago, Mons. Rouco Varela, después de haber llegado a unas conclusiones y compromisos, de los cuales resaltó los siguientes: promover la reflexión sobre la problemática del sector en las comunidades locales; continuar la organización de grupos de esposas de marinos; suscitar la colaboración entre las instituciones del sector para mantener el diálogo con la base, en beneficio de la mutua información y el establecimiento de nuevas normas; solicitar a los Obispos una presencia personal en la Pastoral Marítima; creación de una Comisión Coordinadora para ofrecer a los pescadores unos servicios de información laboral y de la problemática del sector, de orientación sobre su responsabilidad y derechos en el ámbito laboral y social, y de asesoramiento y tramitación ante los conflictos que puedan surgir.

Más de ochenta personas concurrieron a estas Jornadas dirigidas por José Angel Ubieta, Teólogo Pastoralista de la diócesis de Bilbao, quien orientó la reflexión de la Pastoral Marítima en clave actual de evangelización.



La industria pesquera española y el Derecho internacional

Por D. JAVIER ANATOL LOPETEGUI
Mecánico Naval Mayor, Delegado
de AETINAPE en el País Vasco

Para entender la situación de la flota pesquera española que faena en aguas de otros países debemos considerar el asunto desde un punto de vista económico.

La economía nos dice que un empresario seguirá invirtiendo en un particular negocio mientras no encuentre otra inversión que vaya a producirle unos beneficios superiores a los de la inversión actual.

Por otra parte, una vez que un barco se encuentra pescando en un caladero deberá continuar pescando en él mientras no encuentre otro caladero que ofrezca un mayor beneficio económico.

Muchos barcos consiguen obtener todavía beneficios en unas pesquerías cuando otros ya hace tiempo que están incurriendo en pérdidas. Esto es debido a que la efectividad de las unidades pesqueras no es siempre la misma, ni los costos de explotación, por supuesto.

Factores relacionados con la efectividad son la automatización de los procesos de elaboración del pescado, la potencia del motor principal, la experiencia de la tripulación, etc., es decir,

toda ventaja que contribuya a ahorrar tiempo en las labores de pesca y procesamiento, y a la vez, toda ventaja tecnológica o humana que permita una mejor orientación del esfuerzo pesquero hacia los más ricos bancos de pesca.

De esto se deduce que la efectividad es inversamente proporcional al costo operacional por cada unidad producida, en este caso pescado, o en términos prácticos diremos que las inversiones en tecnología se llevan a cabo hasta que el inversor considera que la nueva tecnología no abaratará el costo marginal de producción, esto es, el dinero que se gasta por producir una unidad extra de pescado. De otra forma no tendría ningún sentido gastar el dinero en instalar nueva maquinaria si se sospecha que no se va a pescar más, o que el proceso de elaboración de una tonelada de pescado no será más barato, o no hay significativas diferencias en el tiempo empleado en su elaboración.

Para nuestro asunto el razonamiento anterior implica que los mejores barcos, que no son sencillamente los más modernos, sino aquellos que se pueden considerar los más efectivos considerando la experiencia de la tripulación y del armador o inspector como gerente de la unidad pesquera en último término, el buen estado del equipo a bordo, etc.

Estos barcos, considerados mejores, tienen una renta más alta, es de-

cir, que necesitan ganar más dinero que los menos eficientes para seguir pescando en dicho caladero, ya que de otra forma se trasladarían a cualquier otro caladero en el que puedan esperar obtener un mayor beneficio. Pero esto no se cumple en la realidad pesquera española, sino que no hay tal caladero en el que nuestros más eficientes barcos puedan faenar, aparte de los tradicionalmente conocidos por todos, que se encuentran en una clara situación de exceso de esfuerzo pesquero y no existe ninguna posibilidad práctica de descubrir una nueva pesquería carente de regulaciones referentes a mayero, especies, épocas de veda, áreas protegidas o reservadas sólo para la pesca artesanal, etc.

Los empresarios de pesca se encuentran en la actualidad en una situación en la que la inversión directa en tecnología industrial orientada hacia la captura masiva de pescado y comercialización a granel no puede ser mantenida por más tiempo, ya que el ambiente reinante y las tendencias que imperan en el mundo de la pesca no favorecen este sistema.

Este ambiente reinante en los océanos y dotado de una apariencia ecologista no es sino proteccionista para con la propia industria pesquera de cada país y en muchos casos exclusivista en lo referente a la explotación de los propios recursos y al control de los mer-

COLABORACIONES

cados internacionales de comercio de pescado. Hoy en día todos los países en desarrollo se han dado cuenta de que la inversión en inspección pesquera es un ahorro en recursos acuícolas, sobre todo cuando se consideran países que mantienen dentro de sus aguas flotas extranjeras que trabajan con licencia.

La permeabilidad futura de los potenciales caladeros para la flota española como parte de la CEE viene dada por la credibilidad de nuestra industria pesquera, que ha tenido hasta ahora una estrategia de amortización a corto plazo, lo que no favorece en nada nuestra imagen internacional. Dicha estrategia de amortización a corto plazo só-

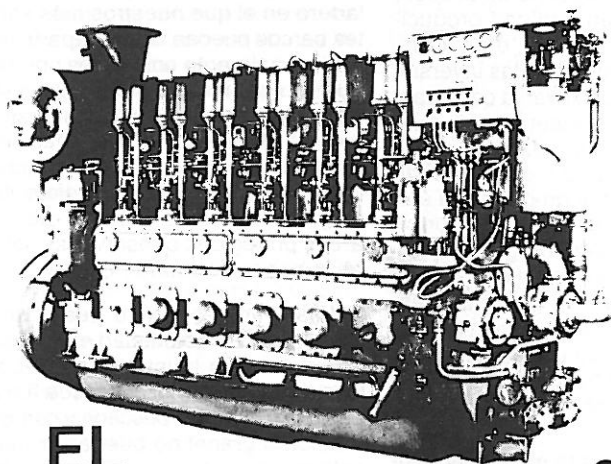
lo se comprende considerando que quien explota el recurso no piensa vivir de él durante toda su vida, lo que es a todas luces una imperdonable falta de profesionalidad, ya que nadie entenderá que si los pescadores obtenemos nuestro sustento del medio marino podamos tener algún interés en terminar con nuestro medio de vida.

Como principales beneficiarios tenemos gran responsabilidad en preservar el mar y mantenerlo en óptimas condiciones hasta el fin de nuestros días.

Debemos darnos cuenta de que es más fácil para un armador reinvertir el dinero que cuesta el barco en cualquier otro negocio, una vez que la amortiza-

ción ha sido completada, que lo que es para un pescador de toda la vida aprender otra profesión. Así que más vale que nosotros mismos hagamos durar el mar, que se está acabando, porque de otra forma tendremos que reconvertirnos, como los mineros de Asturias, que una vez se haya llevado a cabo la reconversión se encontrarán asistiendo a los cursillos de formación para adultos, que están muy de moda, y sin saber bien para qué, ya que pocos de ellos van a tener una oportunidad real de aprender otro oficio en el tiempo de duración del cursillo, sobre todo si son gente madura, a no ser que cuenten con la ayuda de algún influyente cuñado.

HABLA POR SI SOLO



**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO



Anglo Belgian Corporation

OFICINA:

Ingeniero Marquina, 9, bajo

Teléfono (943) 39 87 57

PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)



La Reforma de las Enseñanzas como un paso integrador

Por D. PEDRO RIVEIRO DOMINGUEZ

Capitán de Pesca
Master en Pesca y Acuicultura

Me parece de gran utilidad e importancia el hacer una reflexión acerca de la latente reforma de las enseñanzas Marítimo-Pesqueras, puesto que en un futuro próximo serán el pilar de sustento y proyección de los profesionales del sector hacia un mercado laboral que tiene que ser necesitado y como tal, demandado por su necesaria aplicación.

Antes de entrar en un breve análisis sobre la reforma, conviene tener en cuenta que las enseñanzas Marítimo-Pesqueras no deberán ceñirse exclusivamente a formar profesionales para el manejo de los buques de pesca con objeto de dedicarse a la actividad puramente extractiva, sino, orientarlas hacia una capacitación integral que abarque aquellas actividades relacionadas con la pesca, a través de módulos de especialización que garanticen cualificaciones distintas.

Es evidente que el cambio es sumamente necesario; ahora bien, el llevar por buen camino la reforma es una tarea delicada y compleja que necesita de mucha dedicación, serenidad, sensatez y creatividad, que sólo puede ser aportada por aquellos profesionales que están íntima y constantemente re-

lacionados con el entorno del sector, de forma que hagan ver las necesidades de cambio y mejoras en el futuro profesional. En este sentido, hay una serie de profesionales del sector que están demostrando todo su empeño para que la reforma tenga éxito.

A. La reforma: un proyecto globalizador

Es importante que la reforma de las enseñanzas sea un proyecto global que implique en todo su ámbito de aplicación aquellos objetivos que se quieren obtener como necesarios. Estos objetivos comprenderían tanto la parte que corresponde a la Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE) como la que corresponde a la adecuación dentro de la Universidad, es decir, el proyecto de la reforma sería global, con unos objetivos generales y finales para llegar a una culminación, pero a su vez, se desdoblaría en dos grandes bloques educativos o subproyectos que serían:

1. Por una parte estaría la LOGSE, que de por sí, obliga a que las enseñanzas Marítimo-Pesqueras se perfilen en un nuevo marco educativo, coincidiendo además, con la necesidad de dar un giro importante a la orientación profesional del sector. En este bloque se alcanzarían las titulaciones de Técnico de Grado Medio y Técnico de Grado Superior, ambos recogidos en la LOGSE.

Con el Grado de Técnico Superior se establecería la equivalencia del Nivel 3 de la CEE. Para acceder a este Grado de Técnico Superior se puede llegar a través de tres vías de acceso que serían:

- 1.1. La vía directa a través de Técnico de Grado Medio en la rama Marítimo-Pesquera y especialidad que corresponda.

- 1.2. La segunda vía es a través del Bachillerato.

- 1.3. La tercera vía es, a través de una prueba de acceso para aquellas personas que estén en posesión de las titulaciones de Patrón de 1.ª Clase de Pesca de Litoral y Mecánico de 2.ª Clase.

2. Por otra parte, estaría la definitiva y tan esperada integración en la Universidad, donde se van a adecuar la actual figura de Capitán de Pesca y la de Mecánico Naval Jefe a las correspondientes diplomaturas o de primer ciclo universitario que a su vez estarían en el Nivel 4 de la CEE.

En este bloque también se podrían incluir otras diplomaturas importantes o bien especialidades (módulos) que con reconocimiento de créditos son enormemente necesarias, tales como:

—Acuicultura marina.

—Formación de profesionales en Transformación Industrial de productos derivados de la pesca, control de calidad y parte legal relacionada con el

COLABORACIONES

tema.

—Comercialización de productos pesqueros.

—Administración Marítimo-Pesquera.

—Administración y gestión de empresas pesqueras.

—Política de mercados, productos y estructuras pesqueras, etc.

Un posible organigrama representativo podría ser el cuadro adjunto.

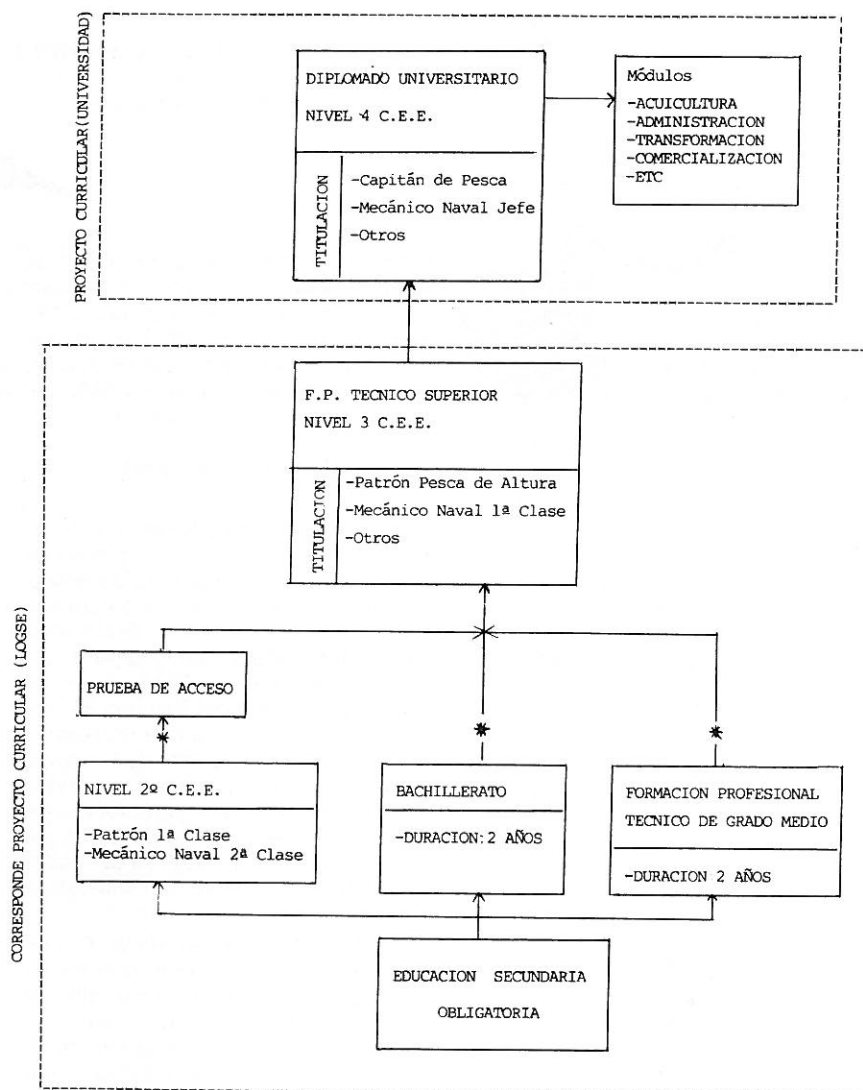
Partiendo de estos dos bloques educativos, se siente la necesidad de que ambos (LOGSE y Universidad) estén definidos dentro de un gran «proyecto curricular integral», que aunque diferenciados en el ámbito y nivel, no deberían estarlo en los objetivos y en la forma de interrelacionar y consensuar el proyecto de la reforma. ¿Qué sucedería si para la adecuación de la LOGSE se hace un proyecto curricular determinado y para la Universidad se hace otro que no va en la dirección y continuidad del anterior de forma que no llega a la culminación del proyecto? En realidad, considero que sería un lamentable error que conduciría a un desenfoco y falta de realismo final. Por tal motivo, veo que es imposible hacer proyectos aparte o fuera del contexto sin tener en cuenta los objetivos generales y el proyecto curricular de los Centros e Instituciones implicados.

Para evitar lo anteriormente dicho, la reforma debe confeccionarse y estructurarse, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

a) Que la reforma se plantee dentro de una distribución de competencias y responsabilidades en el proceso de elaboración, desarrollo y control del «proyecto curricular integral» y que otorgue un protagonismo considerable a los Centros Educativos relacionados, profesores y otros profesionales implicados.

En este sentido, los departamentos de Pesca de las Comunidades Autónomas (entre ellas, la Comunidad Autónoma Gallega), conjuntamente con

ANEXO I



*-Vías de acceso a Formación Profesional de Grado Superior y Nivel 3 C.E.E.

otras Instituciones y Centros de Formación, están elaborando un ambicioso Plan para resolver y llevar a cabo la reforma, cuyo camino me parece el adecuado.

b) Que según establece la LOGSE, el diseño del currículo, es tarea específica de los profesores y otros profesionales de los centros implicados, que para desarrollarlo es necesario seguir con eficacia y de forma estructurada, los siguientes pasos:

ESTRUCTURA INTERNA DE UN PROYECTO CURRICULAR DE CENTRO

b.1. Marcar los objetivos:

—Aquellos que se esperan de un proyecto educativo global.

—Definición de objetivos del Área Curricular en el espacio temporal del ciclo.

b.2. Contenidos:

—Selección de los contenidos que se juzgan más relevantes y significativos de acuerdo con personalidad y estilo propio del Centro y para la ampliación del horizonte profesional de los alumnos.

—Secuenciación u orden en que van a ser trabajados por los profesores y alumnos.

—Enfoque globalizado, disciplinar o interdisciplinar.

b.3. Actividades:

—Inventario de las actividades iniciales, centrales y culminantes del proyecto. Establecer las bases de actividad que en su día hagan posible un nacimiento de los Proyectos de Aula (Programación).

b.4. Metodología:

—Definición de los métodos que serán empleados para el desarrollo del proyecto.

b.5. Organización - Espacio - Temporal:

—Necesidades espaciales en función de los agrupamientos flexibles de

alumnos y temporalización de actividades.

b.6. Materiales y recursos didácticos:

—Textos, documentos, fichas de trabajo.

—Métodos audiovisuales.

—Material comercializado.

—Material de prácticas.

—Material autónomo diseñado y creado por el profesor y los alumnos.

b.7. Evaluación:

—Precisiones sobre la evaluación inicial, formativa y final, como algo innovador que implica a todo el proceso educativo.

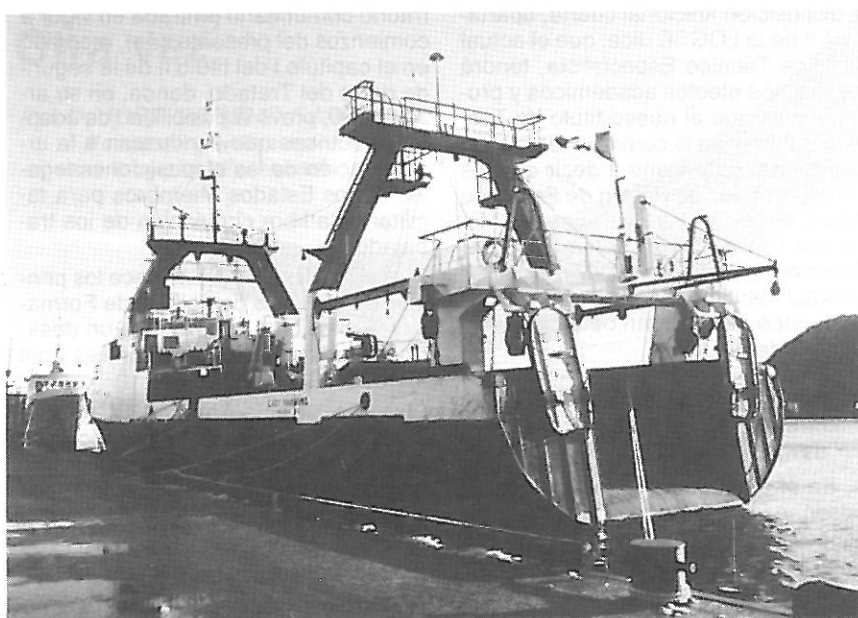
c) Teniendo en cuenta que el modelo curricular es abierto y flexible en el que la Administración educativa, define unos aspectos prescriptivos mínimos (diseño curricular de base, como primer nivel de concreción) que permiten y hacen necesaria una elaboración de los equipos docentes, para adecuarlos de una forma creativa a los contex-

tos específicos de aplicación. Conviene ver que, una vez finalizado el proyecto de la reforma, es necesario crear un equipo de investigación educativa, como instrumento que permita una actualización y mejora del currículo, sobre todo tratándose de enseñanzas tecnológicas que necesitan cambios y adaptación permanente.

Sólo así será posible llevar a cabo una educación y formación que tenga en cuenta los diversos factores de cada situación formativa particular, respetuosa con la diversidad, dispuesta al cambio y enriquecimiento del modelo formativo constante y ajustada a los intereses, motivaciones, necesidades y capacidades de los alumnos como futuros profesionales.

B. Las actuales enseñanzas medias: su futuro

También conviene destacar la adaptación que las actuales enseñanzas Marítimo-Pesqueras de Grado Medio tendrán en el futuro. A este respecto,





la disposición adicional cuarta, apartado 4.º de la LOGSE dice: que el actual título de Técnico Especialista, tendrá los mismos efectos académicos y profesionales que el nuevo título de Técnico Superior en la correspondiente especialidad. Esto viene a decir que los actuales títulos de Patrón de Pesca de Altura, Patrón Mayor de Cabotaje y Mecánico Naval Mayor, serán Técnicos Superiores en la correspondiente especialidad Marítimo-Pesquera y, a su vez, se supone que estarán definidos en el Nivel 3 de la CEE.

C. La reforma de cara a la libre circulación de trabajadores dentro de la CEE

En el proceso de la reforma de las enseñanzas, no podemos olvidar, los aspectos que la CEE contempla en materia de Formación Profesional, homologación de titulaciones, iguales cualificaciones, atribuciones y la circulación de trabajadores, y en estos aspectos contempla una serie de disposiciones reglamentarias que, aunque insuficientes, sí merece la pena destacar y tener muy en cuenta:

1. La CEE, en el aspecto social, se fundamenta en el principio de libre circulación de trabajadores dentro del te-

rritorio comunitario (entrada en vigor a comienzos del presente año), recogido en el capítulo I del título II de la segunda parte del Tratado, donde, en su artículo 100, prevé la posibilidad de adoptar directrices que conduzcan a la armonización de las disposiciones legales de los Estados Miembros para facilitar esta libre circulación de los trabajadores.

2. El artículo 128 establece los principios generales de política de Formación Profesional que permita un desarrollo de las economías nacionales y del Mercado Común.

3. La decisión del Consejo 63/266/CE establece la consecución del reconocimiento mutuo de los títulos que sancionen la finalización de la Formación Profesional.

4. Las resoluciones del Consejo de 6 de junio de 1974 y de 11 de julio de 1984, establece las exigencias para elaborar listas de calificaciones profesionales equivalente a los distintos Estados Miembros y la necesidad de llegar a una convergencia en las políticas de Formación Profesional.

5. La decisión del Consejo 85/368/CE «relativa a la correspondencia de las calificaciones de Formación Profesional entre los Estados Miem-

bros» y establece las bases para poner en marcha el proceso que conduzca a la homologación de las titulaciones de Formación Profesional.

6. La resolución por el Parlamento Europeo en sesión de 15 de abril de 1988, sobre medidas tendentes a desarrollar la política pesquera común, en sus aspectos sociales, encierra, en síntesis, lo hasta aquí expuesto y las conclusiones finales de esta propuesta.

7. Por último, aunque saliéndose de las disposiciones comunitarias, también es conveniente introducirla en este capítulo, ya que se trata del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, destacando sobre todo, la seguridad de la vida humana en la mar, y la de los propios buques.

Todos estos documentos pueden ser orientativos a la hora de realizar la planificación y programación de los contenidos y materiales curriculares, con objeto de homogeneizar el futuro de las enseñanzas Marítimo-Pesqueras españolas con las de los restantes países de la CE. Además, servirían para mejorar la cualificación diversificada y competir fuertemente en el mercado de trabajo de la CE.

A la hora de planificar el futuro de las enseñanzas, también es fundamental considerar la política comunitaria de conservación, transformación, control, mercados y comercialización de los recursos pesqueros, ya que hasta ahora estaba centrado en las técnicas de capturas (comercialización).

Como conclusión se dirá que tenemos una amplia demanda de necesidades técnico-cualificadas que están por diseñar y crear dentro de nuestra profesión. Creo que estamos en un importante momento, como para impulsar la reforma hacia ese «diseño curricular integral» que comprenda y atienda a estas necesidades y por consiguiente ampliar y garantizar nuestro horizonte profesional. Cumplidos estos objetivos, la reforma habrá merecido la pena.





Otra vez

Por D. JOSE MORENO GARCIA

Periodista y ex-Director
del Programa «Faenando»

Otra vez la tenemos liada con Marruecos. Otra vez andamos a la gresca para que nos dejen pescar en un caladero que cada vez está más saturado de esfuerzo y donde las ganancias dan la sensación que le corresponden más a los propietarios que a los pescadores españoles que son los que ponen el sacrificio y las vidas.

Marruecos consigue, a través del chantaje de la negociación pesquera, una serie de compensaciones comunitarias que ponen en entredicho algunos sectores españoles que se sienten, claramente, marginados en favor de las pretensiones alauitas.

En esta negociación, los marroquíes quieren un trato de favor para sus tomates. Quieren venderlos en el mercado comunitario por encima de las producciones canarias o portuguesas, a un precio de risa y en mejores condiciones que cualquier país comunitario. Es la fuerza de la pesca y la de un país que ha encontrado un nuevo petróleo que se extrae en redes y con diferentes técnicas.

Y no duden que le saldrá, a Marruecos como país, bien la operación. Un

día se empeñaron en construir un superpuerto, en Agadir, y que no les costara un duro. Lo consiguieron. España, dentro de sus posibilidades y de sus miramientos para con los países del Magreb, puso bloque sobre bloque, enterró miles de millones de pesetas y les financió hasta el último de los kilos de cemento necesarios para esa gran obra. Hoy, el puerto de Agadir, compite con los del sur de la España peninsular y con todos los de las Islas Canarias en tecnología y en infraestructura.

Por eso digo que lo conseguirán. La presión y el chantaje que están llevando a cabo sobre los países comunitarios con el argumento de: «o me dan lo que pido o aquí no pesca ni Alá» les está sirviendo para conseguir sus objetivos. Miles de familias de pescadores andaluces, gallegos y canarios miran hacia allí y cuentan los días porque saben que cada día es más difícil conseguir una licencia para ejercitar la labor de pescar cefalópodos y pescado blanco.

Luego están los otros, los armadores. Tiburones de las finanzas que sólo buscan cifras de rentabilidad, cuadraturas de presupuestos y ahorros de inversión para seguir ganando millones de pesetas amasados por un colectivo

que encuentra en la mar la única salida a una economía depresiva que no ofrece otras alternativas.

Bien es cierto que hoy la pesca no da lo que antes, ¡estaría bueno!, pero sigue dando. Bien es cierto que algunos dispendios de antaño, como el de un armador fletando un avión para llevar desde Galicia a Gran Canaria a sus invitados para la botadura de un barco, hoy no se dan. Pero se sigue amasando en la oscuridad.

Hoy es otro el objetivo. Marruecos ha descubierto que el negocio no es pescar sino vender el producto y que la agricultura es su salida al exterior para aumentar su producto interior bruto. Su arma para conseguir vencer los posibles adversarios será, otra vez, la pesca y las licencias. Lo conseguirán. Pueden estar seguros de ello y el club de damnificados por las apetencias alauitas crecerá, uniendo a pescadores y agricultores. ¿Se dan cuenta de que son dos colectivos, tradicionalmente, castigados por los gobiernos?

No sé por qué, nunca, estas medidas suelen perjudicar a abogados, corredores de bolsa o políticos con afán de lucro. Siempre les pasa a mi gente: a pescadores y agricultores. ¿Será cosa de la mala suerte?



La situación del Titulado Náutico-Pesquero en la Europa de 1992

Por D. ANDRES VITURRO CHIRINO
Capitán de Pesca

El libre movimiento de trabajadores en Europa es ya una realidad desde enero de este año.

Esto significa que no existen diferencias en teoría a la hora de escoger entre contratar a un marinero español, francés o inglés para trabajar en las flotas de cualquier país comunitario.

La realidad práctica es bien diferente en el caso de los titulados de pesca, ya que ante la falta de un convenio internacional que homologue y equipare las titulaciones pesqueras de España con el resto de los países comunitarios, se presenta una situación de incompatibilidad de titulaciones y leyes a la hora de intentar ejercer esta profesión en la Comunidad.

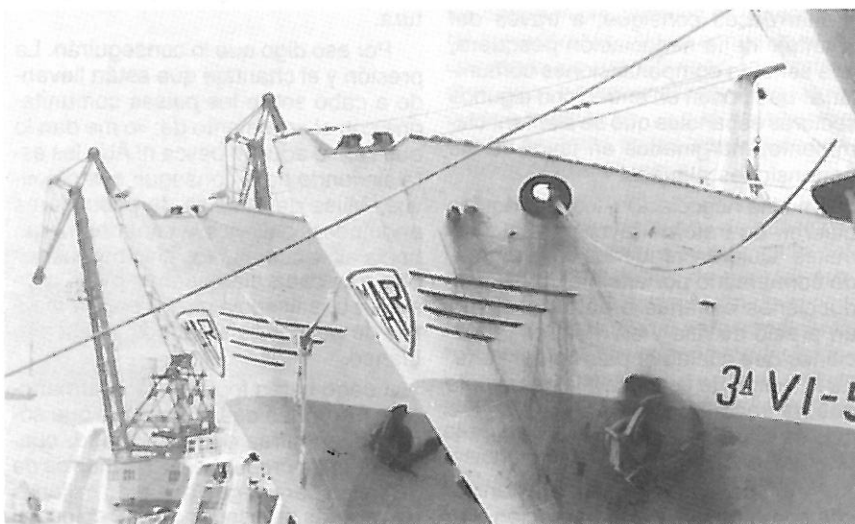
A pesar de estar el titular acreditado para ejercer una actividad en parte de Europa, léase país de origen, no lo está en el resto. Esta situación, considerada en el marco actual, representa un desfase entre la realidad social y laboral frente a la política, tan tarareada y usada hoy en día con fines propagandísticos en nuestro país.

La homologación de las titulaciones pesqueras es uno de los asuntos que

se propusieron para revisión en la reunión de la OMI celebrada en Londres en enero de 1990, pero el proceso que se está siguiendo es lento y muy complejo, al estar comprendida la reforma de las enseñanzas de pesca en nuestro país y la estandarización en toda la CEE de los requisitos referentes a seguridad marítima, sanidad abordo y extinción de incendios, que deben ser mejorados en nuestro caso para equipararlos a los del resto de los países europeos.

Desde los años sesenta la Comunidad ha estado trabajando para eliminar este tipo de obstáculos entre sus miembros a través del establecimiento de

cualificaciones nacionales armonizadas para una serie de profesiones concretas. Los mayores progresos se han hecho en el campo sanitario, la armonización en la formación básica de médicos, enfermeras, dentistas, veterinarios, matronas y farmacéuticos, que, por tanto, tienen acceso al «derecho de establecimiento», que es el derecho a ejercer su profesión en todos los países de la Comunidad. También existen disposiciones para el reconocimiento de las cualificaciones de arquitectos, y se ha facilitado la libertad de movimientos en varios otros sectores como la agricultura, silvicultura, minería y las in-



dustrias gasística, eléctrica, petrolífera e hidráulica.

A pesar de ello, el proceso de armonización resulta algo difícil; por ejemplo, las negociaciones sobre la directiva concerniente a los farmacéuticos duraron dieciséis años. A mediados del decenio de los ochenta resultaba evidente que era necesario un nuevo enfoque para ampliar el reconocimiento de las cualificaciones profesionales al resto de los profesionales antes del plazo de 1992; por tanto, la Comisión Europea ha aplicado el principio del «cassis de Dijon», de forma que, si una persona puede ejercer una actividad profesional en un Estado miembro, en principio debería poder ejercerla en cualquier otro.

Este enfoque dio lugar a la elaboración de una directiva sobre el reconocimiento de aquellos títulos de enseñanza superior (directiva 89/48/CEE) distintos a los ya cubiertos en las directivas sectoriales anteriormente citadas. Esta directiva concede a los profesionales cualificados el derecho a que se reconozcan sus cualificaciones en un Estado miembro distinto a aquel en el que las obtuvieron, y a que puedan ejercer su actividad en aquél en las mismas condiciones que los nacionales de ese Estado miembro. Esta norma general se aplica sometida, únicamente, a la posibilidad de que el Estado miembro en cuestión exija unos requisitos adicionales limitados en algunos casos, por ejemplo, un examen para que la persona muestre su capacidad de adaptación al nuevo entorno profesional, o un período de prácticas antes de obtener el derecho para ejercer de forma independiente en aquellos casos en que existen diferencias importantes entre las cualificaciones.

La citada directiva entró en vigor el 4 de enero de 1991 y ofrece nuevas posibilidades para la libre circulación de profesionales. La Comisión ha presentado una propuesta para una segunda directiva general sobre cualificaciones de nivel inferior, es decir, no universi-

tarias, con el fin de ampliar el enfoque de la directiva 89/48/CEE a las profesiones no incluidas en ninguna de las directivas existentes.

Además, la Comisión está trabajando también para conseguir la aceptación mutua de las cualificaciones de formación profesional. Ello incluiría la creación de una «tarjeta de formación profesional europea», que demostraría que su poseedor ha alcanzado un nivel aceptable.

Pero, ¿quién se encarga de la homologación de las titulaciones profesionales de pesca?

¿Qué directiva será de aplicación en nuestro caso?

¿Cuándo estará el ciudadano de «a pie» en condiciones de conocer y comprender el proceso comunitario de integración en un mercado único de trabajo?

Hay otras muchas preguntas sin respuesta que debe sufrir nuestra prepa-

ración para poder ser comparable a la de cualquier profesional europeo.

Es fundamental conocer los cambios que debe sufrir nuestra preparación para poder ser comparable a la de cualquier profesional europeo.

¿Debemos acercarnos a Bruselas, que es donde hoy en día están estas respuestas, para conocer la solución a este problema?

En cualquier caso el proceso de homogeneización de las titulaciones náutico-pesqueras va retrasado con respecto a otras cualificaciones, y el profesional europeo es el primer perjudicado y tenemos el deber profesional y el derecho personal de cuidar de que esta equiparación de titulaciones y consecuente reforma de enseñanzas se lleve a cabo con nuestra colaboración y aprobación, porque nadie conoce mejor las carencias, deficiencias y posibilidades de la flota pesquera española que el pescador español.





Marina Mercante: situación crítica

Por D. NICOLAS REDONDO URBIETA
Secretario General de la
Unión General de Trabajadores

En los últimos tiempos el sector marítimo español viene sufriendo una grave crisis que podría desembocar en resultados verdaderamente desastrosos si se consumaran determinadas políticas impulsadas desde la Comunidad Europea, por una parte, y del Gobierno español, por otra.

Por lo que se refiere, en concreto, a nuestra Marina Mercante, es evidente que se ha producido una recesión progresiva del sector, como puede apreciarse en el dato de la disminución de la flota en cinco millones de toneladas a lo largo de la pasada década. Lo que ha llevado a que se dé un elevadísimo porcentaje de paro entre los trabajadores de la mar.

Otro hecho expresivo es que España ha pasado del puesto mundial número diecisiete al veintiocho en sólo cinco años, perdiendo en este período un 40 % de su tonelaje. De seguir así, se prevé que, en 1995, la flota mercante española se verá reducida a 1/3 de la actual.

Paralelamente, las condiciones sociolaborales de nuestros marinos han experimentado una creciente precarización, con todo lo que ello significa.

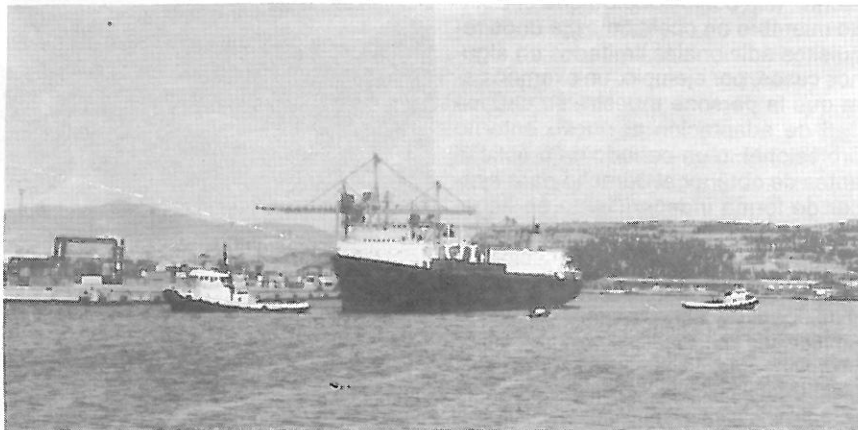
Sin embargo, hasta ahora, la postura de la Administración ha sido de inhibición, de ignorar los problemas, a pesar de los reiterados llamamientos por parte de los sindicatos para que se adoptaran medidas positivas en orden a mejorar nuestra capacidad de competir y para readaptar o recolocar en otros sectores productivos a los excedentes laborales del sector marítimo. Nada se ha hecho en esa línea, pero en cambio, eso sí, se han otorgado cuantiosas subvenciones a ciertos armadores, a ciertas navieras, sin asegurar las garantías suficientes de que vayan a revertir realmente en beneficio del sector.

Así, aun cuando se reconoce la importancia estratégica de éste en un país que cuenta con 7.800 kms. de costa y en el que la gran mayoría de las importaciones y exportaciones se efectúan por vía marítima, lo cierto es que, ante

esta profunda crisis que afecta a la Marina Mercante y a sus trabajadores, la actitud del Gobierno dista mucho de ser congruente.

Resulta, en primer lugar, inexplicable la pasividad e incluso el entreguismo de nuestra Administración en relación con los proyectos de liberalización del cabotaje que impulsan algunos sectores comunitarios bajo la presión ejercida por las patronales. Una liberalización salvaje, por lo prematura e irracional, cuyos efectos sociales —y también económicos— serían sencillamente devastadores.

Afortunadamente los trabajadores del sector han sabido reaccionar con admirable energía y coordinación, organizando con éxito lo que ha sido la primera huelga general en la Marina Mercante y, además, la primera «eurohuelga», que tuvo lugar el 28 de enero



de 1992. Noventa mil marinos (de ellos, catorce mil quinientos españoles) de los cinco países del sur de la Comunidad Europea, que son los más afectados, pararon masivamente durante 24 horas, respondiendo a la convocatoria de 13 sindicatos de Portugal, España, Francia, Italia y Grecia. Asimismo el 13 de febrero se llevó a cabo una manifestación frente al Parlamento Europeo, en Estrasburgo, bajo las mismas reivindicaciones.

La principal exigencia planteada por los marinos de dichos países es que, con carácter previo, se acometa una adecuada armonización de las condiciones en que se realiza el tráfico de cabotaje en todo el ámbito comunitario. Pues, de no ser así, la liberalización supondría, en la práctica, el desmantelamiento del sector, en nuestros países, con la consiguiente pérdida de de-

cenas de miles de puestos de trabajo.

En el caso de España concurren, además, otros motivos de muy grave preocupación: el anteproyecto de ley de creación de un segundo Registro, en Canarias, y la concesión unilateral de exportaciones indiscriminadas de buques, por parte de la Administración.

En cuanto a lo primero —el Registro canario—, su aprobación, que colmaría los deseos de los empresarios, chocaría frontalmente con los derechos e intereses de los trabajadores, tal y como los sindicatos vienen denunciando repetidamente. La creación del segundo Registro significaría una degradación intolerable de las condiciones de trabajo y una desregulación de nefastas consecuencias, por cuanto consagraría una concepción ultraliberal de la competitividad, que permitiría basar es-

ta en la práctica del dumping social.

Puede estimarse, en definitiva, que, con la proyectada liberalización del cabotaje y el funcionamiento del Registro canario, la Marina Mercante española perdería un mínimo de unos diez mil puestos de trabajo, algo que ciertamente los sindicatos no vamos a aceptar.

Por tanto, si la Comunidad Europea persiste en sus planes liberalizadores o si el Gobierno español no retira el anteproyecto del segundo Registro, es seguro que se producirán otras medidas de presión por parte de los sindicatos, hasta conseguir sus objetivos, es decir, que se modifique una política que no tiene para nada en cuenta la dimensión social de los problemas. Porque el porvenir de los trabajadores de la mar y de nuestra flota mercante así lo exigen.





Introducción

El proceso de ósmosis inversa (O.I.) se ha estudiado y desarrollado intensamente en los últimos 15-20 años, pasando de ser una curiosidad de laboratorio a ser un proceso comercialmente probado. El proceso de O.I. puede utilizarse en la desalinización de numerosos tipos de agua incluida el agua del mar y en la concentración de aguas residuales para la recuperación de metales preciosos. También tiene aplicaciones en las industrias alimentaria y electrónica.

Como la O.I. es una tecnología nueva se están estudiando nuevas aplicaciones y se están desarrollando nuevos tipos de membranas para aplicaciones específicas.

El objetivo principal de este trabajo es discutir la aplicación de la O.I. para la desalinización del agua del mar en tierra y a bordo de los buques.

Principios de la ósmosis inversa

Cuando dos soluciones con diferentes concentraciones o una solución y el agua pura están separadas por una

Potabilización del agua del mar: Osmosis inversa, la alternativa moderna

Por D. JOSE LUIS CASAL DEVESA
Jefe de Estudios del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero del Mediterráneo

membrana semipermeable, es decir, una membrana que permite el paso del agua pero no la sal disuelta, el agua pasará a través de la membrana para hacer disminuir la concentración de la disolución (Fig. 1). Este paso del agua hacia la solución continuará hasta que la presión hidrostática debido a la diferencia de niveles, sea suficiente para detener el proceso, esta presión se conoce como «presión osmótica» de la disolución.

La O.I., como su nombre indica, es la utilización del fenómeno de ósmosis en el sentido inverso, es decir, forzando al agua a salir de la disolución concentrada a través de la membrana hacia la solución diluida aplicando sobre la disolución concentrada una presión superior a la osmótica correspondiente a la misma (Fig. 2).

La «presión osmótica» para soluciones de cloruro sódico, se puede decir que vale aproximadamente 6,9 bar. por cada 1 % de concentración salina. Para agua de mar, con una concentración salina media de 3.5 a 3.7 %, la presión osmótica estará alrededor de 24 a 25.5 bar.

El caudal de agua pura que pasa a través de una membrana depende de la temperatura del agua y de la diferencia de presión a través de la membrana (Net driving pressure). En los sistemas reales la diferencia de presión a través de la membrana es inferior a la presión aplicada a causa de una serie de factores entre los cuales se encuentran:

1) Que para que se produzca la O.I. es necesario contrarrestar la presión osmótica.

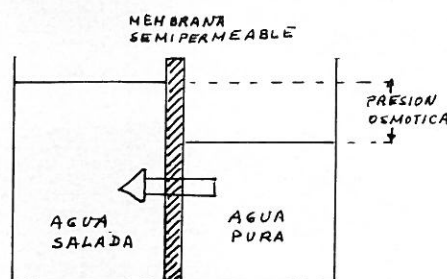


FIG. 1

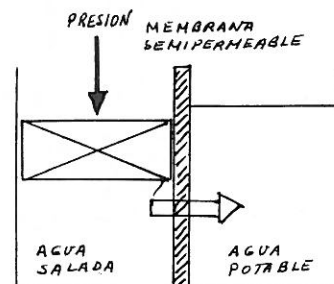


FIG. 2

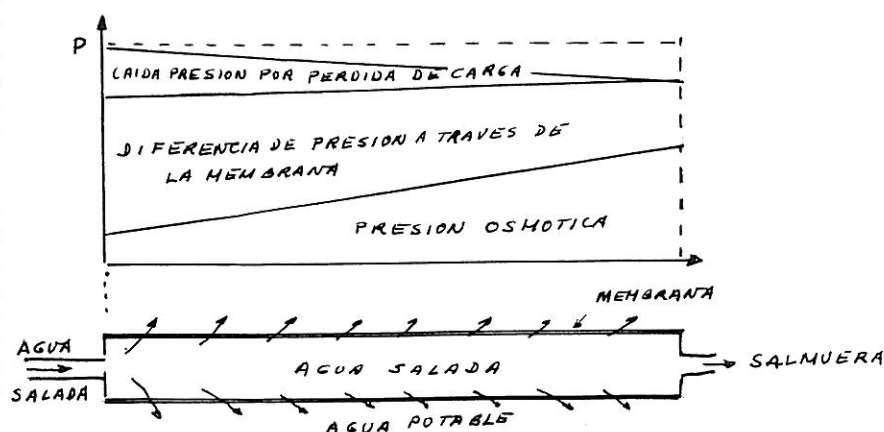
2) Para evitar excesivas concentraciones de sales en la capa límite próxima a la superficie de la membrana, la solución debe circular con una cierta velocidad a lo largo de la membrana para lo que deberá aplicarse la presión necesaria para vencer el rozamiento.

3) Al sacar agua pura de la solución la concentración de sales aumenta y con ella la presión osmótica correspondiente. La presión inicial a través de la membrana debe ser suficiente para compensar esto. En general la diferencia de presión a través de la membrana se estima en 25 bar. y como la presión osmótica del agua del mar es de aproximadamente 25 bar., teniendo en cuenta la caída de presión en las tuberías se puede considerar que 65 bar. sería un valor adecuado para el suministro de agua salada a la membrana en una planta de O.I. alimentada con agua de mar.

Estas relaciones se ilustran claramente en la figura 3.

El agua del mar se descarga al interior del tubo a presión P . Este valor P tiene en cuenta tres factores: a) la posible caída de presión en el sistema, b) la presión osmótica del agua del mar y c) la diferencia de presión a través de la membrana (Net driving pressure).

A medida que el agua salada avanza a través del tubo de membrana el agua pura atraviesa la membrana y la



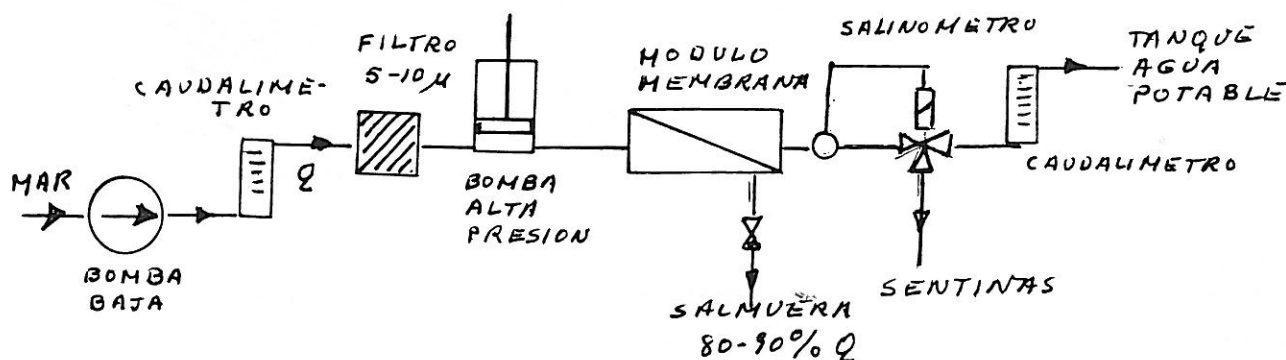
concentración en sal dentro del tubo aumenta y también aumenta la presión osmótica correspondiente, con lo que la presión a través de membrana disminuye de forma que en las últimas secciones del tubo atraviesa la membrana menos agua pura.

Si el tubo fuese de longitud infinita, la presión osmótica continuaría creciendo y la diferencia de presión a través de la membrana disminuiría hasta anularse con lo cual el caudal de agua que atravesaría la membrana sería cero.

Aunque la membrana se considere semipermeable, en la práctica siempre

la atraviesa alguna sal. La cantidad de sal que pasa a través de la membrana es proporcional a la diferencia de concentraciones de las soluciones a ambos lados de la misma.

La figura 5 muestra el esquema de un módulo de O.I. en el cual una bomba de baja presión toma el agua del mar y la envía a través de un caudalímetro y un filtro a la aspiración de la bomba de alta presión que la envía a la membrana. El agua pura pasa a través de la membrana y se envía a los tanques de consumo y la salmuera restante se descarga de nuevo en el mar.



Tipos de membranas

Existen diversos tipos de membranas disponibles comercialmente de las cuales las más utilizadas son las de fibra hueca y las arrolladas en espiral.

Las de fibra hueca se construyen a partir de una poliamida aromática o un acetato de celulosa de los que se hacen fibras huecas de un diámetro exterior entre 85 y 100 y un diámetro interior de 42 micras. Varios miles de estas fibras se unen en forma de «U» cerrándoles un extremo y dejándole el otro abierto. El conjunto, ver Fig. 6, se monta dentro de un recipiente de presión construido en fibra de vidrio para que tenga buena resistencia a la corrosión.

El agua salada de alimentación se envía a presión a la parte externa de las fibras huecas y el agua pura que atraviesa sus paredes semipermeables se recoge en el interior de las mismas.

El segundo tipo de membrana —la arrollada en espiral— se construye, generalmente, de acetato de celulosa para aguas residuales y de poliamida o polisulfonato cuando se ha de tratar agua del mar (Fig. 7).

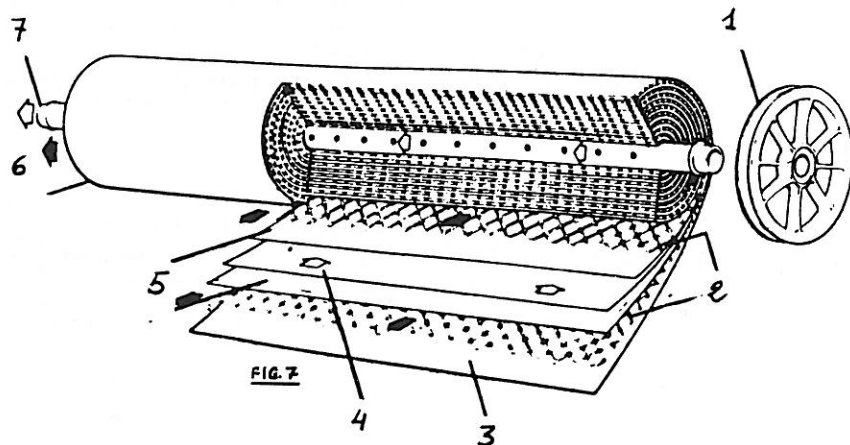
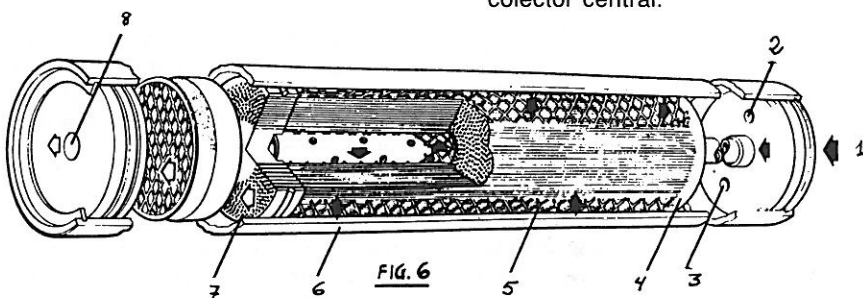
La membrana se construye en forma de emparedado de varias capas. Las membranas semipermeables cubren por ambos lados un soporte de material poroso que actúa de colector de agua pura. El emparedado se cierra por tres lados para evitar que el agua salada de alimentación contamine al agua pura producida. El elemento de O.I. se forma conectando el cuarto lado de varios emparedados a un tubo central de recogida de agua pura y poniendo una rejilla espaciadora gruesa entre cada dos emparedados para permitir que el agua salada de alimentación fluya sobre la superficie de las membranas. Finalmente se enrolla todo en espiral y se cubre con fibra de vidrio. Los elementos así contruidos se encierran en un recipiente de presión también de fibra de vidrio.

El agua de alimentación se bombea a través del módulo y fluye sobre la superficie de las membranas. El agua pura permeada se recoge en el tubo interior. La salmuera sale por el extremo opuesto al que entra en agua salada de alimentación.

La membrana enrollada en espiral es menos susceptible a la obturación que la fibra hueca debido a un flujo de agua de alimentación más turbulento.

Existen otros tipos de membranas como las barras, placas planas, etc., pero no se utilizan en aplicaciones marinas.

Fig. 6. Membrana de O.I. de fibras finas huecas.



1. Entrada de agua salada de alimentación.
2. Descarga de salmuera al mar.

3. Toma de muestras de salmuera.
4. Extremo cerrado de las fibras huecas.
5. Espaciadores de rejilla.
6. Envoltura de fibra de vidrio.
7. Extremo abierto de las fibras huecas.
8. Salida de agua potable.

Fig. 7. Módulo de membrana arrollada en espiral.

1. Soporte extremo.
2. Espaciadores de rejilla.
3. Cubierta.
4. Capa porosa.
5. Dos membranas cerradas por tres lados con capa porosa intermedia a través de la cual el agua potable permeada se mueve hacia el tubo colector central.

Diseño de las plantas de ósmosis inversa

El diseño de las plantas de O.I. se realiza teniendo en cuenta el análisis del agua con que se va alimentar, el caudal a tratar y la calidad deseada en el agua producida. El funcionamiento de la planta, prescindiendo del pretratamiento, está determinada por la calidad del agua de alimentación en base a su contenido en sólidos disueltos. Una variación en la concentración de sólidos disueltos da como resultado un cambio en la presión osmótica de la solución lo que afecta a la cantidad del agua producida. Como la temperatura del agua de alimentación también afecta al funcionamiento de la planta, ésta ha de diseñarse de manera que sea capaz de soportar las variaciones de concentración de sólidos disueltos y de temperaturas del agua de alimentación que puede encontrar en su funcionamiento.

En las plantas de O.I. pueden producirse riesgos de «compactación» y de «polarización de concentración».

La compactación es el aumento de la densidad de la capa superficial de la membrana debida al funcionamiento a altas temperaturas y presiones. Consecuencia de la compactación es un descenso en la producción de agua pura.

Por la polarización de concentración se denomina el efecto de aumento de concentración del soluto (sal) en la superficie de la membrana debido a la formación de una capa limita (boundary layer) estática. Este fenómeno reduce el caudal de producción de la planta y da lugar a problemas de precipitación. Se evita manteniendo un flujo de salmuera suficiente para producir la turbulencia necesaria para que los efectos de este fenómeno se reduzcan a un nivel aceptable.

Planta de un solo paso

En este sistema, ver Fig. 8, se envía el agua de alimentación a un filtro

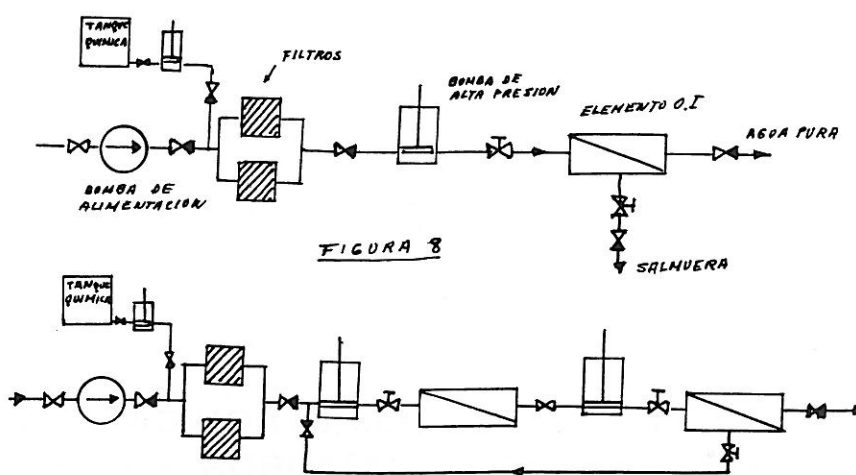
doble, por medio de la bomba de alimentación, sometiéndola a tratamiento químico mediante la adición del producto adecuado desde un tanque de dosificación.

Después del filtro, el agua de alimentación (agua salada) pasa a la aspiración de la bomba de alta presión que la envía al paquete de membranas. La salmuera se descarga al mar y el agua pura producida a los tanques para su consumo.

Planta de dos pasos

La parte primera del sistema de dos pasos (ver Fig. 9) es idéntica al sistema de un paso, con la única diferencia que el agua producida en lugar de ser enviada al tanque de consumo se envía a la aspiración de la bomba de alimentación de alta presión del segundo paso. Como, generalmente, la alimentación del segundo paso ya es potable, la producción del mismo da un agua con una concentración de 50 mg./litro TSD (total sólidos disueltos).

La salmuera que sale del segundo paso es de buena calidad por lo que se devuelve a la alimentación de la bomba de A.P. del primer paso para diluir el agua salada de alimentación.



COLABORACIONES

Tratamiento del agua de alimentación

Con el tratamiento del agua de alimentación se intenta prolongar la vida de la membrana reduciendo la tendencia a la obturación y a la precipitación.

Para evitar el ensuciamiento por precipitación se adicionan 5 mg./litro de hexametáfosfato, o equivalente, y dependiendo del tipo de membrana puede ser necesario añadir un ácido a fin de mantener el Ph en un valor próximo a 5.

Aguas arriba de la bomba de A.P. se suelen montar filtros de 5-10 micras.

Tratamiento del agua producida

El principal tratamiento aplicado al agua producida es el de esterilización mediante adición de cloro o luz ultravioleta.

Para devolverle el sabor se le adiciona carbonato sódico anhidro, lo que al mismo tiempo reduce el poder corrosivo del agua.

Operación y mantenimiento de las plantas de O.I.

Una parte vital de cualquier sistema de mantenimiento preventivo es el registro preciso de los datos relevantes.

En la Tabla III, se indican los cuidados de mantenimiento que se deben prestar a una unidad marina.

En un equipo marino el fallo más probable es la obturación de la membrana por sólidos en suspensión en el agua de alimentación. El síntoma de este fallo es una caída de producción a pesar de que la planta siga funcionando a presión constante.

El estado de la membrana se puede

de conocer midiendo el caudal la presión diferencial a su través y la conductividad del agua producida, datos que nos permitirán calcular el flujo normalizado compensado. Cuando éste descienda más del 10% es necesario proceder a la limpieza química de la membrana.

El mantenimiento de las partes mecánicas es también bastante sencillo. En la tabla IV se indican los principales trabajos rutinarios.

TABLA III. OPERACIONES RUTINARIAS DURANTE EL FUNCIONAMIENTO

OPERACION	FRECUENCIA
Relleno tanque químico	Cada dos días
Comprobar funcionamiento bba. dosificadora de química.	Cada guardia
Registrar caudales	Cada guardia
Registrar la salinidad del agua	Cada guardia
Registrar la presión dif. elementos de O.I.	Cada guardia
Comprobar correcta posición de todas las válvulas	Cada guardia

TABLA IV. OPERACIONES RUTINARIAS DE MANTENIMIENTO

OPERACION	FRECUENCIA
Cambiar aceite bba. alta presión	Cada 500 horas
Verificar nivel aceite cojinetes bba. de alimentación	Cada 500 horas
Cambiar los elementos del filtro	Según necesidad
Limpiar los elementos de membrana	Según necesidad



Electromecánicas
PASAIA, S.A.

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

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

20110 PASAJES DE SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)

El sector marítimo, tanto mercante como de pesca, está inmerso en la crisis más grande de su historia, y el horizonte que se otea es muy negro a tenor del grave nivel de desempleo que se está generando, por la exportación de buques, reducción de tripulaciones, liberación del tráfico de cabotaje, segundo registro de Canarias (tal como se está planteando), pérdida de caladeros y de flota pesquera, etc. Todo esto unido a una baja «formación» sindical y asociativa, lleva a una dispersión de los problemas y a no incidir en ellos conjuntamente.

Quiero recordar la reconversión naval (astilleros), los grandes problemas y traumas que ocasionó. Donde los trabajadores a base de reivindicaciones conjuntas consiguieron paliar gran parte de sus necesidades, con recolocaciones en otras empresas, cursos para nuevas actividades, creación de un fondo de empleo, subsidios de paro del cien por ciento del salario y durante cinco años, jubilaciones anticipadas, etc.

Evidentemente aquí se ve que la unión hace la fuerza; en la mar empleamos el «sálvese quien pueda».

En menos de diez años en el sector marítimo han desaparecido quince mil puestos de trabajo y aquí parece ser que no se ha enterado nadie, no se tomó ninguna medida para recolocar a estos profesionales, a la sazón con subsidios de paro de dos años como máximo. Y no se ha enterado nadie por la falta de solidaridad del sector, y por el goteo constante de despidos, hoy quince, mañana veinte, y dentro de un mes cincuenta. Unos se van a diversos pueblos de Galicia, otros del País Vasco, Canarias, Asturias, Cantabria, Andalucía, etc. Como decía antes, esta diversificación aumenta los problemas, y cada uno aguanta su vela.

Otro problema es que la sociedad española vive de espaldas al mar y de cara a la playa, por falta de proyección de la propia Administración Marítima que vive de espaldas al sector.

¿Y de la reconversión del sector marítimo?

Por D. ARTURO FERNANDEZ BLANCA
Patrón Mayor de Cabotaje

Con medidas como: la creación de la Guardia Civil del Mar, dotándola de presupuestos e infraestructura para formar personal cuando hay personal del sector marítimo ya formado y en paro. Ni creando en la propia Administración (con la reforma en marcha) puestos de trabajo para una «élite» del sector. O creando Escuelas para que otros tengan «chollo», dando clases en centros de dudoso nivel, en definitiva, creando más parados para el sector. Poniendo cortapisas administrativas a titulados con años de experiencia que no pueden seguir ejerciendo y desarrollando su trabajo, sin darle alternativas, ni en el ámbito de la enseñanza ni en el de la adecuación de sus atribuciones profesionales. Negándose a la modifica-

ción del Dispositivo de Separación del Tráfico de Finisterre. Con éstas y algunas más, no se protege ni se les dan soluciones a los profesionales del mar, ni vemos expectativas halagüeñas para el futuro del sector, por falta de imaginación y capacidad de los poltroneros de secano.

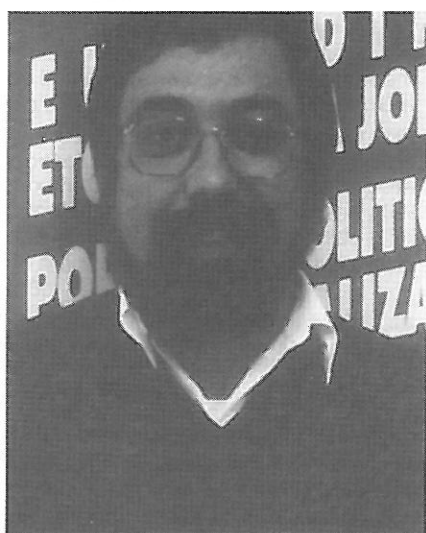
Quizás intentando el diálogo con todos los afectados del sector, abriendo vías de recolocación en los sectores afines como, el Naval, la Administración, puertos (estiba, J.O.P., amarradores, etc.), acuicultura, cadenas de procesamiento, almacenaje y distribución, podrían paliarse algunos problemas.

Creo que hay un entorpecimiento de inercia por parte de la Administración que debería actuar de forma independiente y responsable.

Tendrían que plantearse los problemas con una visión realista y en un proyecto solidario desde las distintas administraciones marítimas y desde todos los sectores políticos tanto de las diferentes Autonomías, como del Gobierno central.

Hay demasiados intereses personales en la política de la Administración Marítima, y unos cuantos privilegiados que sólo resuelven sus problemas y los de sus amigos, pero no los de sus administrados. Como dijo un político de la antigua URSS, «Hay que renunciar a privilegios que no se merecen y a los derechos que nos impiden progresar», y esto en este país es muy difícil.





Situación general del sector Marina Mercante

Por D. JUAN CRUZ LOPEZ
Secretario General Federación
de Transportes ELA (Euskadiko Sindikatoa)

El sector de la Marina Mercante en Europa se encuentra en una encrucijada de esas que se producen muy pocas veces en la vida normal de lo que es el comercio de mercancías.

Como consecuencia de la entrada en vigor el 1 de enero de 1993 de las cláusulas contempladas en el Tratado de Roma sobre la libre circulación de bienes y mercancías en todo el territorio de la Comunidad, se abre una etapa en la que las empresas navieras se van a enfrentar a una situación radicalmente distinta de la que hasta ahora se conocía. En líneas generales se puede decir que, todas o prácticamente todas las barreras que impedían la entrada de competidores extranjeros y por lo mismo suponían una protección para los agentes económicos caseros, serán eliminadas, convirtiendo el negocio marítimo en un medio relativamente más árido, con un nivel de competencia mayor y consecuentemente con un factor riesgo mayor.

Sin embargo, también hay que decir que no todos los países de la Comunidad se enfrentan al nuevo reto en las mismas condiciones. Determinados países, probablemente con un sentido

de la anticipación mayor, se han preparado para dar el salto, han adecuado con antelación tanto sus estructuras jurídicas como sus equipos así como sus recursos humanos a los nuevos tiempos que se avecinaban y hoy pueden mirar con más tranquilidad hacia adelante.

Este, sin embargo, no es el caso de nuestro país. Aquí, por la presión de los intereses inmediatos de unos y otros no se ha tocado nada en el sentido de adelantar pasos de cara a la próxima apertura.

De cualquier forma, no todas pintan bastos en la perspectiva de la Marina Mercante en general. El volumen del tráfico marítimo internacional aumenta de día en día y las previsiones para los próximos años señalan una línea de continuo ascenso. Así pues, el reto que se plantea a las empresas es el de entrar en el negocio en las mejores condiciones posibles.

Es aquí sin duda donde se producen las mayores discrepancias entre los sindicatos y los armadores. Cuando se enfrentan los dos puntos de vista se ve que para unos (los armadores) el objetivo es el de reducir costos para poder hacer frente, dicen ellos, a la enorme competencia internacional. Según éstos, el margen diferencial en el mercado de fletes es tan escaso que hace imposible utilizar este recurso en benefi-

cio de la cuenta de resultados. Los gastos de explotación son también fijos con lo que la única salida que queda, a tenor de su argumento, es la reducción de costes de mano de obra.

Ni qué decir tiene que ELA no comparte este análisis simplista de las causas de la crisis que sacude a la Marina Mercante del país. Es bien sabido que el negocio marítimo ha sido hasta la fecha para los que tenían posibilidad de acceso al mismo una apuesta ganada de antemano, sin apenas riesgos de ninguna clase y contando desde el primer momento con una fuente generosa de subvenciones y créditos a la construcción de buques. Es claro que esta situación ha propiciado la generación de vicios y actitudes conformistas y que han degenerado en una pérdida de reflejos que, por otra parte, son absolutamente indispensables en la nueva coyuntura de mercado que se avecina. Desde nuestro punto de vista, de lo que actualmente hay que hablar es de inversiones. Inversiones en equipos tanto humanos como materiales. Hay países como Alemania que, sin poseer una flota nueva por lo que a la edad de sus barcos se refiere, han conseguido una flota competitiva a base de invertir en mejoras de equipos para sus barcos, lo que le ha permitido una reducción de costes de tripulación a la vez que una mayor disponibilidad y efi-

cacia en la explotación de los buques. Es por ahí por donde nosotros vemos que hay una salida a la crisis. Y añadimos además que es la única salida con garantía de futuro. Puesto que, aun cuando un segundo registro en Canarias venga a dar aire a las navieras actualmente en situación difícil, esto sólo será por muy poco tiempo, si no se acomete a la vez una auténtica remodelación de la flota que dé solución a los problemas de fondo.

Es incomprensible para nosotros que a estas alturas ANAVE siga insistiendo en que las vías de solución pasan por otorgar subvenciones directas a las empresas navieras, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y por reservas de carga y tarifas oficiales de fletes. Verdaderamente es de pena la imagen que dan con estas declaraciones. Demuestran una impotencia infinita y una incapacidad antológica para ponerse a la altura de las circunstancias. Su otra propuesta de abanderamiento exterior suena más como una amenaza dirigida a los sindicatos que como una alternativa real.

El transferir sin más sus buques a otros registros internacionales no parece que por sí solo vaya a ser una solución definitiva a la crisis.

Queda por estudiar en qué condiciones se podría dar una flexibilización del marco jurídico en el que se mueve el sector. Para ELA este marco viene determinado por la nueva configuración del espacio europeo y está condicionado por las exigencias de un marco jurídico europeo cada vez más homogéneo.

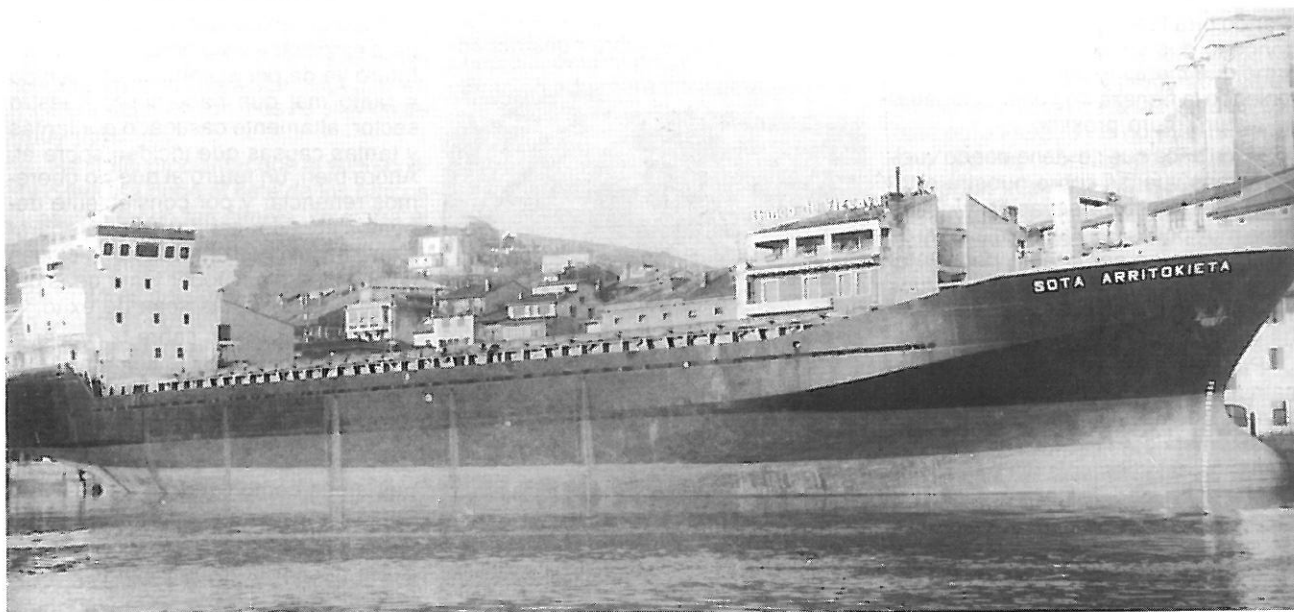
Pabellón «Euros»

ELA ha mantenido y sigue defendiendo que un registro de buques europeo (Euros) sería la forma más adecuada para mantener lo más esencial de nuestra flota. Se debe aprovechar la coyuntura política extraordinaria, de la constitución de un mapa político europeo con un nivel de cohesión sin precedentes, para la promoción de una ordenación del sector marítimo a escala europea.

Para empezar el registro «Euros»

contaría con una solera y un carisma del que carecen todos los demás. Este registro debería ser una plataforma para una verdadera ordenación del sector marítimo donde se cuidaría sobremanera los aspectos de seguridad en la mar, hoy en día tan descuidados por todos, y se tomarían medidas para garantizar la navegación segura en nuestras costas. La inspección de buques debería llevarse hasta el límite de nuestras aguas jurisdiccionales y poner coto a la navegación de buques subestándars.

Un aspecto esencial a tener en cuenta es el de la cualificación profesional de los marineros. Este registro debería incentivar la formación de los marineros, ofreciendo más posibilidades de trabajo a los mejor cualificados. De esta forma se podrían mantener los empleos de los nuestros sin necesidad de acudir a porcentajes fijos de contratación de mano de obra europea que, aunque en un principio entendemos que es necesario establecer, una política de ordenación marinera adecuada puede hacer innecesario en un futuro.





¿Se vislumbra el horizonte?

Por D. FRANCISCO JAVIER GARCIA DE GARAYO

Colaborador de AETINAPE en Bilbao,
Mecánico Naval Mayor

El día 21 de diciembre pasado se celebró en La Coruña la Asamblea que anualmente organiza AETINAPE, y que para mí representó asistir por primera vez a una concurrencia reunión de profesionales del mar.

Algo me ha quedado más claro, cobrando otra fuerza a partir de este día, donde lo que se expuso era algo más firme que meras especulaciones, conteniendo la firmeza de poder acometerse en un futuro próximo.

Hace años que se viene dando vueltas y más vueltas sobre nuestra a todas luces anómala situación y desde hace muy pocos un planteamiento, y de quien tuvo que partir, para poder atajar este mal congénito que padecemos y que en no pocas ocasiones hasta se ha agudizado.

Parece ser que al fin, lenta pero en caminata va la reforma de unas enseñanzas que hace años se tenía que haber acometido, y llevado a efecto. Que al menos este tiempo sirva para constatar la capacidad de los que a esta profesión nos dedicamos. Por la que ha habido que pasar por casi todo, y no sin mucho sacrificio, para poco a poco ir sacándola adelante, hasta que al fin, y de

una vez por todas, llegue la hora en que se haga cargo del lugar que por derecho propio le corresponde, no renunciando hasta haberlo conseguido.

Ha sido largo y tortuoso el recorrido. Hecha desde un principio por la necesidad de un constante e implacable progreso, pero con poco interés y casi ninguna gana, para posteriormente en el transcurso del tiempo ir navegando a remolque y contra corriente de las circunstancias que acaecen en cada momento, y los intereses de unos bien colocados y amparados creyentes poseedores de la exclusividad de un patrimonio, del que sin lugar a ningún género de dudas formamos una importantísima parte, como para contar en todas las decisiones que sobre nuestras ac-

tividades y colectivos se desarrollen, ya que nadie como los propios implicados de día a día van a conocer y resolver los problemas que sobre sus cabezas ciernen.

Está llegando el momento de hacerse patente nuestro total reconocimiento, y éste no se podrá llevar a cabo sin una auténtica reestructuración y actualización de nuestras enseñanzas. La homologación académica y unas competencias bien definidas y adaptadas al mundo al que pertenecemos, donde la evolución es una constante, de la que debemos ser una parte importante, como importante es este medio de vida y riqueza al cual pertenecemos.

Hemos tenido que esperar mucho para empezar a vislumbrar el futuro, un futuro ya de por sí complicado debido a tanto mal que hace sobre nuestro sector, altamente castigado por tantas y tantas causas que inciden sobre él. Ahora bien, un futuro al que no queremos renunciar y por consiguiente debemos acceder con la mejor preparación y en las más óptimas condiciones posibles para así poder tener unas garantías, y que éstas sean de éxito.

Las cartas están sobre la mesa, el órdago está echado, ha llegado el momento de la verdad, el punto crítico de la existencia, con una continuidad digna o por el contrario seguir siendo las comparsas de este mundo del que tan numeroso como esencial somos y en toda la amplitud que nos concierne, tenemos y necesitamos serlo.

En definitiva: to be o not to be it is the questions.





El coste de la insularidad

Por D. ROMULO SOSA BRITO
Secretario General de la Asociación
de Navieros de Cabotaje
del Archipiélago Canario (ANACA)

Parece Madrid una burbuja que aislara a sus residentes del resto del territorio nacional, anulando sensibilidades respecto de los problemas y realidades de los otros españoles. Una de las mayores insensibilidades históricas es la referente al sobrecoste debido a la insularidad, que a pesar de estar recogida su consideración especial en nuestra Constitución, nos ha servido de muy poco.

Se suele proclamar que el sobrecoste citado se debe al flete de los barcos y así, de modo tan simple, se cierra el tema. Es fácilmente demostrable y cuantificable que uno de los principales factores del coste de la insularidad lo genera la Administración pública con sus tarifas portuarias, que no consideran, especialmente, el transporte en el territorio nacional discontinuo y consecuentemente ocasiona costosas discriminaciones entre españoles.

Para mayor claridad, recurriré a un ejemplo: supongamos que un ciudadano de Guadalajara desea transportar un contenedor a Valencia, carga su remolque y corre carretera nacional adelante, nadie le cobra nada, nadie le pi-

de declaración aduanera ni ningún otro impedimento.

Pero si es en Canarias, la cosa cambia radicalmente. Supongamos que el ciudadano en cuestión desea transportar la misma mercancía dentro de la misma provincia, para mejor comprensión, desde Las Palmas hasta Arrecife. Como el Estado no ha construido una autopista semejante que cubra los 210 kms. que separan ambas poblaciones, ha construido para dicho fin dos puertos, más baratos que la supuesta autopista y la mercancía se transportará en barcos.

Pero aquí comienza el sobrecoste respecto del señor de Guadalajara. En principio, deberá proveerse de una declaración aduanera para entrarla en el

muelle, desde ese momento comienza a pagar una tarifa, legalmente atípica, llamada G-3, que es carísima. Luego pagará superficies, etc., todo eso aparte de las que paga el barco. Al llegar al puerto de destino, repite el pago de todas las tarifas por el mismo importe y todavía más, cuando el mencionado contenedor regrese vacío al puerto de origen vuelve a pagar nuevamente en ambos puertos como envase. Al mismo contenedor se le ha facturado cuatro veces en un viaje redondo. Toda esa monstruosidad se ha producido sin que la mercancía haya cambiado su posición del ámbito de la Junta del Puerto de Las Palmas.

Evidentemente, el canario paga como un condenado. Y pregunto: ¿Quién ocasiona el coste de la insularidad? ¿El flete puro FIOS, o las normas tarifarias que nos imponen los gobernantes?

Según mis noticias, en el proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante está previsto incrementar las tarifas portuarias para el cabotaje en un porcentaje alarmante. La injusticia estará bien servida y la insolidaridad también.

Aunque el caso tiene varias soluciones, podría estar de acuerdo en que por el uso de los muelles en régimen de cabotaje, algo habrá que pagar, pero las tarifas tendrían que ser casi simbólicas, pues el Ministerio aún no ha respondido a mi pregunta sobre ¿cuál es el tiempo de amortización que estiman para una piedra del muelle? Tal vez el día que hagan los números las tarifas bajen notablemente.



Explicaciones ante una fabada

Por D. ESTANISLAO MARQUEZ
Maquinista Naval Jefe

Si yo supiera, ilustre vecino Director General, que me iba usted a explicar bien explicado los asuntos del nuevo Organismo Nacional de Salvamento, en el que vía Remasa, tantos miles de millones de pelas se han metido, del ya fallecido Plan de viabilidad de flota, con ídem de lo mismo, del Plan de Supervivencia en la mar y Lucha Contra incendios, igual que los anteriores. ¡Más pelas! Más pelas que va a costar la Reforma de la Administración Marítima, en la que dicho sea de paso se le ha colado la Guardia Civil del Mar, aun cuando existe el Servicio de Vigilancia Aduanera, que está efectuando una gran labor. Si me pudiera explicar cómo se pueden homologar los cursos de ARPA en Ondárroa, otros más de Cabotaje en Palma de Mallorca para embarcaciones de turismo, publicando además en el BOE una Resolución que va en contra de la Ley en vigor que parece ser para usted no existe. Si yo supiera que me iba usted a explicar por qué en Centros oficiales, con profesorado y medios, se imparten cursos por personas ajenas al mismo; claro que ¡cobrando! Los otros lo hacen gratis, y por no hablar de los títulos deportivos, ¡tela marinera!

Si me pudiera explicar bien explicado por qué no se homologan cursos donde se debe y sí lo hacen en donde no (¡pelas otra vez!).

Si me pudiera explicar bien explicado lo que sucede con el 2.º Registro, con el que al parecer el Gobierno de Canarias y los Sindicatos no están de acuerdo con usted y por lo tanto son unos irresponsables (según usted, claro), como también lo eran los que al principio le decían que la Separación del Tráfico en Finisterre tenía que ser ampliada... perdón no eran según usted irresponsables, sino locos; luego no lo fueron tanto, ¡se amplió! y con su apoyo y visto bueno.

Si usted me pudiera explicar, bien explicado aquello que me dijo, recién llegado de la extinta Unión Soviética:

«vamos a necesitar más gradas, porque vamos a tener lista de espera en los astilleros».

Si usted me pudiera explicar por qué antes de salir los programas de exámenes para las oposiciones a las plazas de la nueva Administración Marítima, ya había artículos en alguna revista diciendo lo que era necesario estudiar.

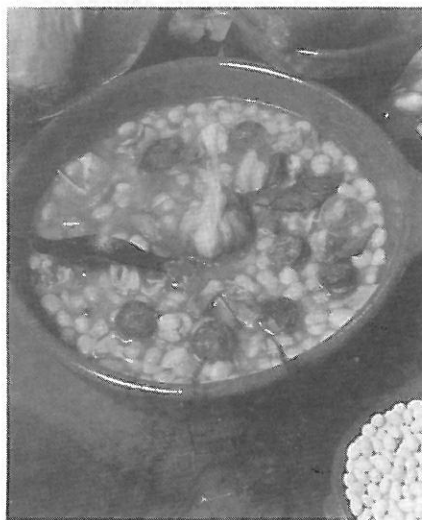
Si yo supiera que usted me iba a explicar todos estos asuntos, y dónde se han metido tantas pelas que andan por ahí, entre la tierra y el fondo del mar, me iba a Madrid mañana mismo y me echaba con usted una fabada en la Máquina o lo que usted quisiera pedir por su boca. No sé Sr. Director General si considerará mucha audacia el que un simple marino le invite a usted (y si quiere a algún burócrata más), a todo

un Sr. Director General, pero es que... ¡los gallegos somos así! y si su antecesor en el cargo invitó a Presidentes y demás, cuando lo del tristemente recordado «Casón», yo no he llegado a tanto, pero tampoco es usted Felipe González, leches.

Mientras comemos la fabada, me podría usted explicar qué le pasa con su homólogo Sr. Palao, propósito de los puertos; qué le pasa con la actual dirección del Instituto Social de la Marina a la que sus colegas empiezan a achacarle demasiados males, y con los pescadores gallegos, para que sean verdad los follones que usted les organizó, etc.

Mire usted, los gallegos tanto de arriba como de abajo un poco burros sí que somos, pero sólo cuando las cosas vienen por las bravas, o con la mala leche por delante, o bien que los que tienen que gobernar a un sector tan problemático como el que aquí se trata, nos tocan lo que el «logo» de su partido lleva en la mano, pero antes de que la primavera lo abra y se convierta en flor.

Lo que me parece a mí es que tiene usted que colocar a todos los que con usted no estén de acuerdo, porque los que ha colocado ya lo están, y ya verá qué tranquilo va a estar.... el tiempo que le quede en el cargo, claro. ¡Ah!, la invitación es extensible a su jefe, tan diligente él cuando controlaba? «el gasto» en el Ministerio del que siguen saliendo «las pelas», o sea, del que según él «somos todos», porque... explicaciones sí pedía, ¿o tanto ha cambiado?





Clasificación general de los buques

Por D. RICARDO HERNANDEZ MOLINA

Profesor Titular de «Máquinas Marinas»
de la Escuela Superior de la Marina Civil de Cádiz

Un buque consta de un casco con sus superestructuras y casetas. En el interior del casco se encuentran los espacios destinados a carga, los espacios de máquinas y gobierno así como los tanques destinados a contener los fluidos necesarios para su mantenimiento.

En las superestructuras van los alojamientos de la tripulación y servicio de fonda, aunque desde luego pueden también dedicarse a espacios de carga.

Las superestructuras pueden colocarse en cualquier zona a lo largo de toda la eslora del buque, aunque existe la tendencia a colocarlas cerca de la zona donde se encuentre la cámara de máquinas al objeto de simplificar los servicios de los alojamientos y fonda. En ocasiones puede interesar que la cubierta reúna unas condiciones especiales para facilitar las operaciones a las que está destinado el buque y entonces la superestructura de alojamientos se coloca donde menos entorpezca aunque no coincida con la zona de los espacios de máquinas. En los buques de pasaje se puede considerar que los espacios destinados al pasaje sustituyen a los espacios de carga.

Encima de los espacios destinados a contener la maquinaria hay un tronco que atraviesa la superestructura que se conoce con el nombre de «guardacalor». Normalmente el guardacalor va disminuyendo de sección a medida que atraviesa cubiertas de superestructuras más altas. Actualmente hay cierta tendencia en determinados tipos de buques, a que el guardacalor no atraviese las superestructuras destinadas a los servicios de alojamiento con el fin de evitar los ruidos y vibraciones.

La maquinaria propulsora suele colocarse en popa o bien en el centro del buque. Si bien, lo primero supone una simplificación del eje transmisor de la potencia de la máquina propulsora a la hélice y un mejor aprovechamiento de los espacios del buque por tener la zona de popa unas formas más irregulares (finos) y de menor manga que la

parte central. El colocar el equipo propulsor en el centro representa un mejor reparto de pesos.

Los buques se dividen en buques de guerra y buques mercantes, fiel reflejo de las actividades del hombre: el comercio y la guerra. A su vez los mercantes se dividen en buques de pasaje y buques que no son de pasaje. Se considera que un buque es de pasaje cuando lleva alojamiento para más de 12 pasajeros.

En una primera clasificación, podríamos considerar los siguientes tipos de buques:

De pasaje, de carga, de pesca, de investigación, auxiliares, plataformas «off shore», de guerra.

Según el tipo de propulsión los buques pueden ser:

De propulsión eólica o de vela; de propulsión mecánica (motor, turbinas, etc.); sin propulsión.

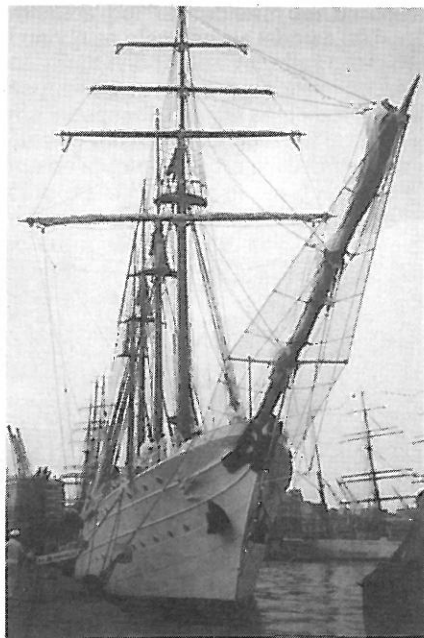
Entre los buques y/o artefactos sin propulsión hay que distinguir aquellos que normalmente navegan remolcados (gabarras, ganguiles), y aquellos otros cuyo servicio lo realizan amarrados o fondeados (diques flotantes, plataformas, etc.).

Las cargas se dividen en cargas líquidas y cargas sólidas o secas.

En un principio hasta la construcción de buques en hierro y luego en acero, las cargas líquidas se transportaban en ánforas y posteriormente en toneles o barriles y los buques no se diferenciaban por el hecho de que la carga a transportar fuera líquida o sólida. A partir del hierro y sobre todo del acero se construyeron buques proyectados expresamente para el transporte de cargas líquidas.

Las cargas líquidas que tienen un mayor movimiento por vía marítima son: petróleo crudo, productos petrolíferos procedentes del refino del crudo, productos químicos, gases licuados del petróleo (L.P.G.), gas natural licuado (L.N.G.) y líquidos naturales o fermentados.

Las cargas sólidas o secas se subdividen en graneles y general. Los graneles a su vez se subdividen en princi-



COLABORACIONES

pales (mineral de hierro, carbón, grano, fosfatos y bauxita) y menores (manganeso, chatarra, sal, etc.).

Existen dos clases de carga que unas veces se consideran como graneles y otras como general. Son la madera y los productos siderúrgicos. En realidad no son graneles y su consideración como tales, proviene del hecho de encontrar un mejor acomodo en los buques de carga a granel que carecen de entrepuentes en las bodegas, que en los buques de carga general que si disponen normalmente de entrepuentes.

La carga seca, no graneles, o sea, lo que se denomina carga general, hoy en día hay que dividirla en containerizable, palletizable y resto. La carga containerizable da lugar a los buques portacontenedores y a los Roll-on Roll-off (Ro-Ro). Si bien el Ro-Ro puede también transportar cargas que no son propiamente containerizables. Ello deriva de que mientras el contenedor no es un vehículo de transporte, sino para el transporte, el trailer, base del Ro-Ro, si es un vehículo de transporte que a veces se separa del tractor para ser a su vez transportado en otro vehículo que es el buque Ro-Ro.

Un caso especial de buque que es resultado del sistema de transporte y distribución y no tanto de la carga que transporta es el Lash o portagabarras. En las gabarras pueden ir graneles, general y hasta containers. La clave en este caso está en la rapidez de la carga y descarga de las gabarras y sobre todo, en la posibilidad de transporte anterior o ulterior a través de redes fluviales. En cierta medida, el portagabarras es parecido al Ro-Ro si cambiamos la red fluvial por la red viaria y la gabarra por el trailer.

Los pallets son unidades de carga de forma paralelepípeda que descansan en lo que realmente se denomina pallet, que es un enjaretado rectangular normalizado. El conjunto, pallet más carga que va encima se maneja me-

dianate carretillas de horquilla elevadoras.

Por último nos quedan las restantes cargas secas o Break-bulk, que se cargan en eslingas o en unidades individuales como la maquinaria o la carga de diferentes dimensiones que precisa embalaje, etc.

Una tendencia muy marcada desde hace años es la concentración en graneles, contenedores y trailers, siendo cada vez más escasa la carga general, que fue la más importante hasta no hace mucho en el tráfico marítimo de carga seca.

Los equipos y servicios que vamos a estudiar se disponen bien en el interior del casco, de las superestructuras, o bien en el exterior, o sea, a la intemperie. Así tenemos que el equipo de fondeo va siempre dispuesto en la cubierta de intemperie; lo mismo sucede con la jarcia y arboladura; los medios para el manejo de la carga y con casi la totalidad de los equipos de salvamento; con los cierres de escotillas, etc. Otros servicios son interiores tales co-

mo los de habilitación, escotillas de entrepuentes, etc.

Dado que los servicios que se pueden instalar en los puertos para la carga y descarga son más sencillos que sus equivalentes que se llevan a bordo de los buques de carga y tienen además una más fácil conservación y posiblemente una mayor utilización, parece lógico que éstos estuvieran en los muelles y no a bordo. Sin embargo, las cosas no suceden así, el armador no sabe con qué medios de carga y descarga se puede encontrar en los puertos donde debe operar ni las condiciones de los mismos, por eso prefiere en una gran mayoría de los casos equiparar sus naves con los medios adecuados de carga/descarga para no demorar el tiempo de estancia en puerto. Cuanto mayor independencia de operatividad tenga el buque mayor tranquilidad tendrá el armador, no obstante es necesario llegar a un cierto equilibrio, pues hay que recordar que durante la navegación el buque está sometido a fuertes balanceos mientras que los muelles no.





Chaleco para salvamento de náufragos de inflado permanente con un sistema de enganche para evacuación o rescate por helicóptero

Por D. SEVERINO PAZOS BOUZAS

Antecedentes

Como es bien sabido anualmente son arrastrados por los golpes de mar infinidad de personas pertenecientes a todo tipo de barcos, lo que conlleva en su mayoría a una gran pérdida de vidas humanas por ahogamiento.

Un estudio realizado a raíz de varios accidentes en este ámbito, nos presenta las formas más comunes en que pueden acaecer los mismos y son las siguientes:

—En un primer caso son los desplazamientos por la cubierta los que generan un mayor índice de siniestrabilidad, dependiendo ello, al no cumplir estrictamente las normas de seguridad al efecto y efectuar las labores de pesca con un chaleco de salvamento puesto.

—En un segundo caso son algunos medios de salvamento que por sus cualidades de flotación presentan un gran volumen, creando los mismos una falta de movilidad.

—En un tercer y último caso son algunos modelos individuales, que en largos períodos al contacto con el agua, adolecen de una falta de flotabilidad

que puede ser peligrosísima, siempre y cuando un chaleco de salvamento de náufragos tenga que soportar y mantener en casos extremos a dos personas a flote.

Objeto del modelo

El objeto primordial de la presente invención es dotar a las tripulaciones y pasaje de un chaleco salvavidas permanentemente inflado, el cual se podrá llevar puesto para los desplazamientos por la cubierta del barco y cuando se efectúen las labores de pesca, ofreciendo éste unas altas cotas de seguridad en flotabilidad al ser la misma independiente, así como por su exclusivo diseño dispondrá de un sistema de enganche para elevación y rescate de las personas y/o del posible náufrago por los medios de salvamento en helicóptero.

Para la confección del chaleco se usará un tejido mezclado con caucho el cual dará una mayor impermeabilidad al paño y al forro, flexibilidad y resistencia ignífuga.

Como elementos de seguridad están incluidos un sistema vertical de cierre y apertura en el frontal del chaleco; en su parte horizontal y central dispondrá de un medio de ajuste al cuerpo con sistema de cierre por presión; en su parte inferior delantera como trasera tendrá unos sistemas para pase de un medio de sujeción; y llevando el chaleco en su parte interior y saliendo al

exterior en unos compartimentos a ambos lados del cuello donde se encontrará un medio resistente y flexible para elevación en estado plegado.

La determinación del salvamento de un náufrago se efectuará por mediación de unos sistemas de flotación de goma de caucho y cargados permanentemente de un gas por inyección a través de unas válvulas situadas en cada sistema descripto.

Todo el sistema será autónomo e independiente de otros medios y elementos de salvamento de que disponga la embarcación.

Como equipo complementario los barcos podrán disponer de una botella, cilindro, cargada de un gas para verificaciones y/o posibles recargues periódicos los cuales serán efectuados por el personal encargado de los elementos de seguridad, siendo este sistema factible para las comprobaciones que efectuarán los inspectores de buques.

Las características y peculiaridades del medio de salvamento propuesto, quedarán, confirmadas a través de los correspondientes dibujos adjuntos en los que únicamente y en forma esquemática se posicionan las diferentes partes de los mismos y demás elementos.

La figura 1 muestra un ejemplo exterior del chaleco visto por su parte frontal donde se observa el compartimento para la cinta de seguridad permaneciendo en la misma en estado ple-

gado, la cremallera para cierre frontal del chaleco, el cinturón para ajuste del mismo al cuerpo y las trabillas para pase de un cinto.

La figura 2 muestra un ejemplo del chaleco visto interiormente en el cual se observa la cinta de seguridad con sus gazas para elevación, los flotadores con carga de gas y sus válvulas correspondientes, así como las trabillas inferiores.

Según se aprecia en los dibujos que se acompañan con esta documentación se han señalado las partes destacables de los mismos por un sistema de numeración correlativa y cuya referenciación se describe a continuación para una mejor y mayor comprensión del invento en cuestión.

Figura 1: 1, paño del chaleco; 2, curvatura del cuello; 3, sisa; 4, tapa; 5, clips de cierre por presión, macho hembra; 6, compartimento para cinta de seguridad; 7, cremallera; 8, trabilla; 9, cinturón; 10, hebilla cierre por presión de corredera; 11, trabillas inferiores; 12, corte frontal del paño y del forro.

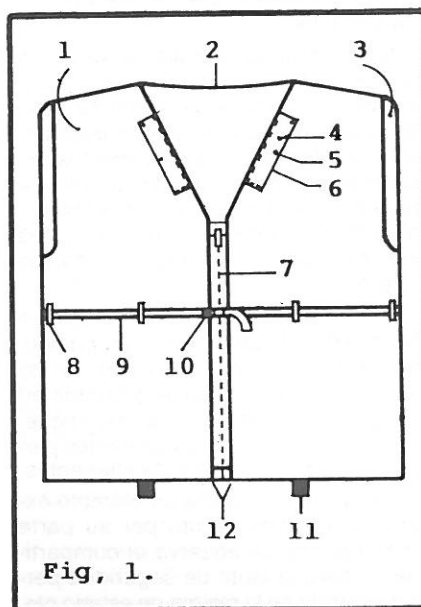


Fig. 1.

Figura 2: 1, forro del chaleco; 2, cinta de seguridad para elevación; 3, gazas para el pase del gancho elevación; 4, costura en gazas; 5, sisas; 6, curvatura del cuello; 7, cierre semiesférico de la parte cilíndrica del flotador; 8, costura contra el forro; 9, flotador de goma de caucho vulcanizada; 10, válvula estática; 11, trabillas inferiores; 12, corte frontal del chaleco.

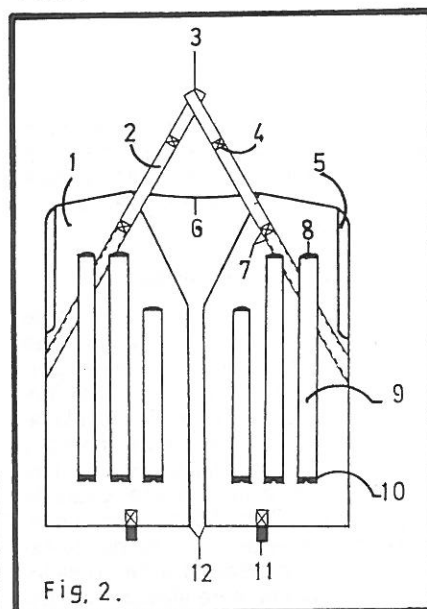


Fig. 2.

Lo que a continuación se describe en consecuencia es la relación de los componentes y demás elementos con que estará efectuado el presente chaleco salvavidas.

Peculiaridades del paño y del forro

Las peculiaridades que deberá presentar el tejido del paño y del forro en relación al medio ambiente al que estará sometido, tendrán que ser especiales en cuanto a disponer de una gran impermeabilidad, resistencia y flexibilidad, y cierto aguante ignífugo a algunas temperaturas producidas por el fuego, así como contendrá ciertas cua-

lidades contra la corrosión, putrefacción e hidrocarburos.

Ante dichas eventualidades se escoge un tejido para el paño y el forro del chaleco de orlón o similar mezclado con caucho, dando el mismo una gran resistencia a lo anteriormente expuesto.

Sistema de ajuste al cuerpo por mediación de cremallera

Es indispensable que el chaleco disponga de un elemento de cierre y apertura en su parte frontal e instalada verticalmente la que permitirá una gran adaptación al cuerpo.

El sistema adecuado para efectuar dicho cierre será una cremallera plástica de gran resistencia.

Sistema de ajuste al cuerpo por mediación de un cinturón

El presente sistema de ajuste al cuerpo será por mediación de un cinturón de loneta que permitirá ceñir el chaleco a la cintura por mediación de una hebilla de cierre por presión de corredera, siendo ésta inoxidable a la salinidad del mar.

Sistema de trabillas inferiores

Es bien conocido en los medios técnicos que todos los sistemas de flotación en un líquido ejercen una fuerza ascendente hacia la superficie, esta fuerza efectuada puede ser peligrosísima para un naufrago inconsciente.

Para evitar este inconveniente el presente chaleco llevará en su parte inferior delantera como trasera unas trabillas resistentes de loneta por las cuales pasará el cinto del pantalón, evitándose la pérdida del chaleco por el naufrago en estado inconsciente.

Cinta de seguridad para elevación y rescate del naufrago por helicóptero

Este sistema constituye la posibilidad de que un naufrago pueda ser res-

catado por elevación al interior del helicóptero y estará constituido por una cinta de nylon entre el paño y el forro y cosida a este último disponiendo la misma de una resistencia aproximada de 250 kilogramos, llevando la misma unas gazas en estado plegado en los compartimentos con tapas teniendo los mismos unos clips de cierre o apertura por presión y siendo éstos inoxidables a la salinidad del mar.

Sistema de flotación permanente

Es necesario que el presente sistema de flotación se encuentre permanentemente en estado inflado e independiente para una mayor seguridad.

El sistema que se elige son unos flotadores en un material de caucho vulcanizado y estando inflados por mediación de Co_2 a través de unas válvulas que permitirán diferentes recargues.

Este material a emplear no permitirá bajo ningún concepto la cristalización a temperaturas bajo 0°C y presentando el mismo la particularidad de poder efectuar comprobaciones periódicas y recargues por mediación de inyección la cual será controlada por el personal encargado de la seguridad del barco.

Equipo complementario

Sería muy factible y de gran utilidad que el barco dispusiese de una botella, cilindro, de Co_2 con la cual el personal podrá verificar las presiones existentes en los flotadores y siendo el mismo sistema efectivo para los controles que efectuarán los inspectores de buques.

Funcionamiento

El funcionamiento concreto del presente modelo de salvamento es en un principio ponérselo y cerrar la parte frontal por mediación de la cremallera, ajustándose a continuación el mismo por mediación del cinturón a la cintura pasando el extremo libre de éste por el interior de la hebilla y rematándose con un nudo. Una vez efectuada dicha ope-

ración se procederá a pasar el cinto del pantalón por las trabillas situadas en la parte inferior delantera como trasera del chaleco.

Una vez efectuadas todas las operaciones anteriormente descritas el posible náufrago podrá tirarse al agua manteniéndose en la misma por el sistema de flotación dispuesto en el chaleco.

Una vez que el náufrago sea divisado por los medios de rescate aéreos, o del propio barco, el helicóptero hará descender su gancho por mediación del cable; el náufrago deberá abrir las tapas de los compartimentos situadas a la altura del cuello, las que estarán cerradas por presión, y sacar las correspondientes gazas de la cinta de seguridad, enganchando las mismas en el gancho para el correspondiente izado al interior del helicóptero. Esta operación podría ser realizada en caso de inconsciencia del náufrago por los medios disponibles del personal subacuático.



Conclusiones

El sistema anteriormente descrito posibilita dotar a las tripulaciones y pasaje de un chaleco salvavidas el cual cumpla las más altas cotas de seguridad en las Reglas de Salvamento, creando una mayor flotabilidad para largas permanencias en el agua, al ser su sistema de flotadores independientes y disponiendo el mismo de un gran avance técnico para elevación y rescate, creando el mismo un mayor ahorro económico para los armadores y compañías de seguros.

Descrita suficientemente la naturaleza del modelo en sí, así como el modo de llevarlo ventajosamente a la práctica y demostrado que todo ello constituye un positivo adelanto técnico en el salvamento marítimo de náufragos, es por lo que se solicita registro de patente de invención en España y provincias de Ultramar haciendo constar expresamente que las disposiciones anteriormente descritas son susceptibles en modificación y detalle siempre y cuando no se altere su principio fundamental siendo lo que constituye la esencia del referido invento en cuestión, lo que a continuación se especifica en las siguientes.

Reivindicaciones

1.^a Chaleco para salvamento de náufragos de inflado permanente con un sistema de enganche para evacuación o rescate por helicóptero, que esencialmente se caracteriza por un chaleco constituido por un paño y un forro de un tejido de orlón o similar que estará mezclado con caucho por calandrado, dando el mismo una alta impermeabilidad y flexibilidad así como cierta resistencia ignífuga y siendo el mismo adecuado contra la corrosión, putrefacción e hidrocarburos.

2.^a Chaleco para salvamento de náufragos de inflado permanente con un sistema de enganche para evacuación o rescate por helicóptero, según apartado anterior que esencialmente se

caracteriza porque dicho chaleco dispondrá de una cremallera resistente, de un material plástico con un sistema de cierre y apertura, la cual estará instalada verticalmente y divisionalmente a ambos lados del frontal del chaleco, la unión de sus dos partes se efectuará al cerrar la misma.

3.^a Chaleco para salvamento de naufragos de inflado permanente con un sistema de enganche para evacuación o rescate por helicóptero, según apartados anteriores, que esencialmente se caracteriza porque el mencionado chaleco tendrá en su parte central a la altura de la cintura un cinturón de loneta o similar, y sujeto el mismo horizontalmente por unas trabillas de loneta, dicho cinturón llevará en uno de sus extremos una hebilla de cierre por presión de corredera la cual será inoxidable a la salinidad del mar.

4.^a Chaleco para salvamento de naufragos de inflado permanente con un sistema de enganche para evacuación o rescate por helicóptero, según apartados anteriores, que esencialmente se caracteriza porque el mencionado chaleco llevará en su parte inferior tanto delantera como trasera, entre el paño y el forro, unas trabillas de loneta por las que pasará un cinto.

5.^a Chaleco para salvamento de naufragos de inflado permanente con un sistema de enganche para evacuación o rescate por helicóptero, según apartados anteriores, que esencialmente se caracteriza porque este chaleco dispondrá entre el paño y el forro abarcando la espalda y pasando por debajo de las sisas una cinta de seguridad en un material de nylon la cual tendrá una resistencia aproximada de 250 kilogramos en elevación y saliendo los extremos de las mismas con sus gazas correspondientes en el interior de los compartimentos situados cada uno de ellos a ambos lados del cuello y éstos tendrán unas tapas con clips de cierre por presión macho y hembra los cuales serán inoxidables. Dicha cinta de

seguridad permanecerá en el compartimento en estado plegado.

6.^a Chaleco para salvamento de naufragos de inflado permanente con un sistema de enganche para evacuación o rescate por helicóptero, según apartados anteriores, que esencialmente se caracteriza porque entre el paño y el forro tanto en la parte delantera como trasera habrá dispuestos unos compartimentos verticales separados entre sí en los cuales estarán ubicados los flotadores de forma cilíndrica que dispondrán de unas válvulas estáticas que permitirán diferentes recargues de CO_2 . Estos flotadores estarán constituidos por un material de goma de caucho vulcanizado el cual por sus cualidades no cristalizará a temperaturas bajo 0°C .

7.^a Chaleco para salvamento de naufragos de inflado permanente con un sistema de enganche para evacuación o rescate por helicóptero, según apartados anteriores, que esencialmente se caracteriza porque el paño y el forro, así como demás elementos, cremallera, tapas de los compartimentos, trabillas del cinturón, trabillas inferiores

delanteras como traseras, cinta de seguridad como sus gazas y los compartimentos dispuestos entre el paño y el forro. Estarán, unidos por un sistema de costura fuerte y resistente contra el paño y elementos interiores contra el forro.

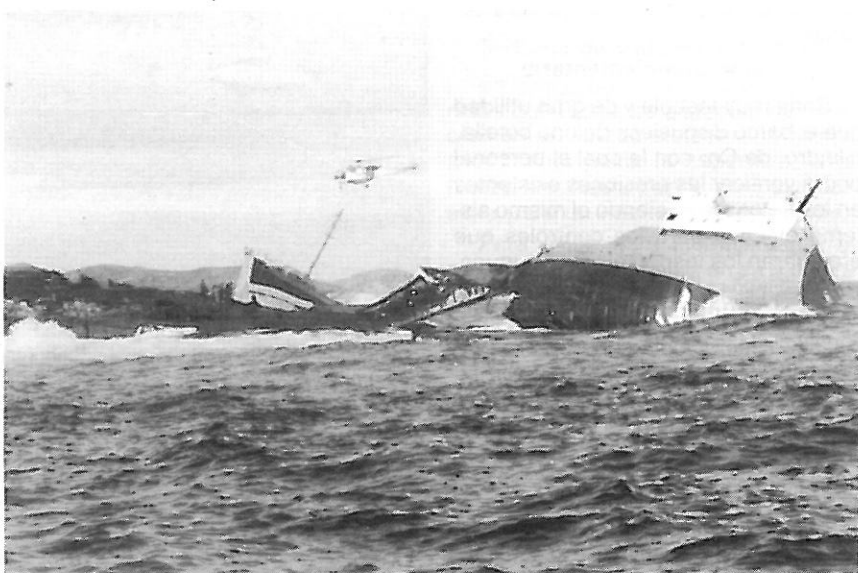
La presente solicitud de patente de invención debe recaer sobre:

8.^a Chaleco para salvamento de naufragos de inflado permanente con un sistema de enganche para evacuación o rescate por helicóptero.

Todo ello según queda esencialmente descrito en la presente memoria y reivindicaciones la cual consta de quince hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras y representado todo ello por los dibujos adjuntos para una mejor comprensión del referido invento al que se hace mención.

Y para que así conste ante el Registro de la Propiedad Industrial para todos los efectos legales.

Firmada esta documentación de patente de invención en Vigo el día 29 de septiembre de 1991.





Tópicos de la Reforma de las Enseñanzas Profesionales

Por D. RAMON FERREIRO GARCIA

Doctor en Ciencias del Mar
Mecánico Naval de 1.ª Clase
Profesor Titular de la Universidad
de La Coruña

La sobrecarga de explotación en los caladeros trae como consecuencia una productividad inferior a aquella que se hubiese obtenido de conseguir racionalizar la explotación de recursos. Este fenómeno está estimulado por causas derivadas de objetivos económicos de cortas miras, el cual se da en el sector laboral más próximo a la explotación, que pretenden pan para hoy olvidándose de que ello acarrea hambre para mañana así como excesiva tolerancia en los sectores responsables tanto de hacer cumplir lo ya legislado como los responsables de adecuar la legislación a nivel internacional a la capacidad productiva natural. Teniendo en cuenta esta limitación y la que impone la libre economía de mercado (ser competitivo, lo que implica ser menos costoso que nuestros competidores), provoca un excedente claro de oferta laboral.

La capacidad productiva de las aguas susceptibles de explotación racional por la CEE constituye un factor indicativo de la carga laboral que demanda tal área industrial. Por otra parte, las necesidades de nivel y especialización técnico-profesional del sector encargado de tal explotación vienen dadas por el estado de vanguardia de

las tecnologías implicadas, desde producción y captura hasta la elaboración en base a las últimas tecnologías de alimentos.

A medida que se obtienen nuevos métodos y equipos de proceso, menor es la demanda de carga laboral y más sofisticados han de ser los modelos de formación responsables de proporcionar el modelo profesional demandado. Estas reflexiones nos llevan a reconsiderar el mercado de profesionales a formar, así como su modelo y nivel de formación.

Se ha observado que una determinada formación profesional y la consecuente explotación en el terreno laboral dentro de su propio nivel de formación, conlleva el anquilosamiento quedando obsoleto dentro de su propio medio en relación con su entorno industrial. Este fenómeno se da asimismo en el sector responsable de la formación. Ello justifica el hecho de que tanto los profesionales de la explotación de recursos como los responsables de formación tengan acceso a la adquisición e intercambio de conocimientos así como a la nueva y más avanzada información para mantenerse sino en vanguardia de todas las especialidades, sí al menos en alguna de las más directamente implicadas.

Por todo lo mencionado, se puede presumir de la necesidad de transformar el método por el que se han venido diseñando los planes de adecuación

de técnicos al campo laboral de la explotación de recursos marinos renovables.

Conscientes, al parecer, de esta perentoria necesidad, entre otras no menos ansiadas, nace la LOGSE, ley según la cual la formación profesional proporcionará a los alumnos una formación polivalente que les permita «adaptarse» a las modificaciones laborales que pudieran producirse a lo largo de su vida y contribuirá a la formación permanente de los ciudadanos atendiendo a las demandas de cualificación del sistema productivo, incluyendo su prospectiva, el estudio y determinación de la profesionalidad inherente y la definición de un sistema de titulaciones con capacidad de respuesta a los cambios tecnológicos y demandas sociales.

Así resulta que la definición de un sistema de titulaciones profesionales, en los niveles de cualificación de los técnicos medios y superiores, según lo establecido por la LOGSE, plantea problemas que requieren soluciones nunca abordadas hasta ahora y por tanto inéditas para el sistema educativo de nuestro país.

La respuesta, aunque tardía, a estos cruciales temas planteados en la LOGSE, se concretan en un documento elaborado por la Dirección General de Formación Profesional Reglada y Promoción Educativa del Ministerio de Educación y Ciencia, denominado

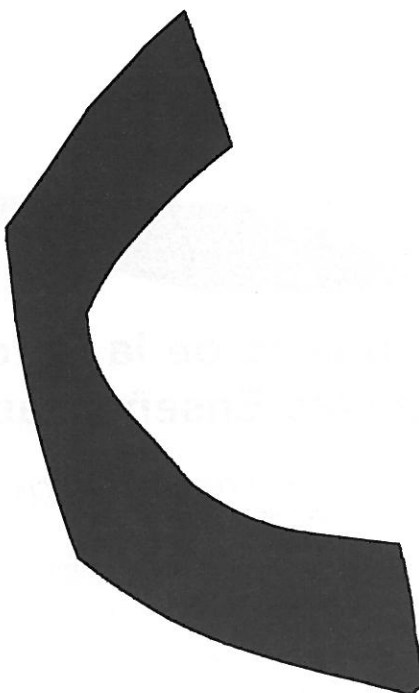
«Proyecto de Renovación de los Contenidos de F.P.».

En su aspecto instrumental, el citado documento propone una metodología de análisis de los procesos productivos, bajo la perspectiva de definición de la formación. Se parte de un estudio de campo de los sectores más relevantes de la economía española, en donde el sector pesquero es de vital importancia, realizado por el Instituto Nacional de Empleo, en los aspectos económico, tecnológico ocupacional y laboral, para posteriormente identificar los objetivos de las organizaciones productivas y la profesionalidad necesaria para alcanzarlos, en un proceso de «análisis funcional» en las dimensiones tecnológica, organizativa y socio-laboral de las cualificaciones.

Esta profesionalidad exige un estándar de competencias profesionales clarificadoras de lo que las personas deben ser «capaces de realizar» no sólo en las situaciones tecnológicas presentes sino en el futuro sobre la base de las tendencias captadas del análisis de las situaciones análogas en otros países desarrollados con competencias laborales en las mismas áreas. Así se fundamentan los programas formativos que proporcionen las capacidades necesarias para alcanzar las referidas competencias y lograr, además un alto nivel de formación de la política educativa.

En la actual etapa histórica de continuas innovaciones donde los conocimientos tecnológicos y científicos tienen creciente importancia en la profesionalidad, resulta evidente la necesidad de un cambio en la aproximación metodológica del análisis de tareas, subsidiaria del enfoque de la productividad y de la subdivisión del trabajo.

Resulta de todo ello la necesidad de definir las figuras profesionales asociadas a los títulos. Por medio de un conjunto de grupos de trabajo formado por expertos tecnológicos y educativos en las áreas de explotación de recursos marinos, se realiza un análisis funcio-



nal de los procesos productivos en las variables

- organizativa (funciones)
- tecnológica (subprocesos)

determinados en el estudio sectorial, en donde se identifica en un proceso las subfunciones más elementales y actividades esenciales para alcanzar los objetivos de producción, hasta descender a las actividades y capacidades profesionales que deben ser capaces de realizar y poseer las personas, configurándolas en campos y unidades profesionales que originen programas educativos coherentes con las necesidades. El gráfico de la figura 1 muestra el cuadro de análisis funcional de posible aplicación.

FUNCIONES	ACTIVIDADES ECONOMICAS			
	p. altura	p. litor.	cerco	arrastre
mantenimiento				
navegación				
pesca				

Fig. 1. Campo de observación destinado al análisis funcional.

Del estudio del campo de observación que nos ocupa, pesca, acuicultura, etc. se extrae un grupo de perfiles profesionales de referencia para los tí-

tulos, caracterizados por un conjunto de actividades y capacidades profesionales válidas a todos los contextos y organizaciones productivas con propósitos similares. De esta forma, se sientan las bases de un nuevo sistema de profesionalidad basado en el concepto de «competencia». Bajo esta óptica, las titulaciones profesionales acreditan a las personas que las poseen una competencia profesional y un nivel de formación sin presuponer una secuencia o modalidad de aprendizaje semejante al actual.

Basados en el concepto de unidades de competencia profesional con valor legal y significado en el empleo, se consigue estructurar un sistema modular de la formación susceptible de oferta a la población adulta, que les estimule para progresar en su cualificación profesional. Así se logra el «mínimo evaluable necesario de ámbito estatal» para alcanzar la cualificación y el nivel de formación profesional que acredita el título, permitiendo de forma automática la adaptación al entorno socio-económico de los contenidos profesionales.

Este esquema de formación demanda asimismo la definición de especialidades de profesorado así como la identificación de instalaciones docentes y

medios más relevantes que permitan que las titulaciones definidas resulten viables.

Es altamente probable que el actual catálogo de títulos no sea exactamen-

te igual al que resulte de la aplicación de la LOGSE, excepto en la obligatoriedad del cumplimiento del convenio internacional de titulación y guardia, el cual exige unos mínimos que se espera sean ampliamente sobrepasados.

Como conclusión, se puede constatar que la aplicación de la LOGSE en su fase efectiva tarda varios años, a lo largo de los cuales la economía del sector pesquero experimentará notables cambios. Por tanto cualquier producto de la misma ha de ser adaptativo, esto es, versátil para experimentar cambios hacia la mejora de su contenido a bajo costo social y económico.

En el campo tecnológico, al estar sometido a una evolución continua y rápida procedente de los países desarrollados, esta ley debe permitir la movili-

dad de información tanto hacia profesionales del sector productivo, pesca, como a los docentes, de forma tal que las experiencias en la aplicación de nuevas tecnologías puedan ser asimiladas por nuestros homólogos profesionales y a su vez, realimentar conocimientos y experiencias en nuestros docentes. Ello implica el paso periódico de los docentes por el campo profesional de países más desarrollados durante cortos espacios de tiempo.

Por último, hay que resaltar que la consecución de todos los objetivos aquí definidos, tiene un costo, el cual ha de ser amortizado sólo por su área de producción. Por ello, si la regulación en la explotación de los recursos no logra mantener la suficiente productividad, tales objetivos pueden verse frustrados.

Por tanto, la regulación de la explotación de caladeros, la elaboración del producto hasta su comercialización final así como la ampliación del sector acuícola hasta la saturación de nuestra capacidad racional productiva, son imprescindibles. Como siempre, decisiones de este calibre están más allá de las intenciones de los gobernantes internacionales de turno, que debido a intereses partidistas y económicos particulares, ofrecen oportunidades de pan para hoy y miseria en el futuro, lo cual da como resultado un avance global muy bajo frente a la capacidad tecnológica para una explotación racional de recursos del planeta que nos hubiera permitido un nivel de vida sostenido (bienestar social) de los pueblos muy superior, que en definitiva es el objetivo final.

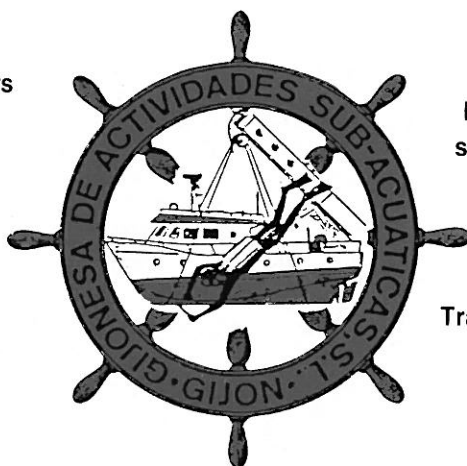
Underwater Surveys and repairs

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

GIJÓN

Canteli 539 90 73

Rosillo 32 26 80

Kvaerner Eureka Española, S. A., empresa del Grupo Internacional KVAERNER de capital noruego, fabrica en su factoría de Villagarcía de Arosa las plantas de harina de pescado y los armarios congeladores para los buques arrastreros factoría que se construyen en Vulcano (8) y Naval Gijón (7) para compañías de la anterior Unión Soviética, ahora CEI.

Las plantas son unidades compactas Hetland HCP 150, que se suministran como «paquetes», listas para funcionar una vez conectados los suministros básicos de agua, energía eléctrica y vapor.

Cada planta puede procesar 150 toneladas de materia prima por día, para producir harina y aceite de pescado.

La harina producida contiene menos del 10 por 100 de grasa, y de agua menos del 12 por 100, siendo por lo tanto de primera calidad.

Cada planta pesa 50 toneladas, y para facilitar su transporte se divide en módulos, que permiten su montaje a bordo durante el armamento anticipado de los buques.

Como equipos principales dispone de:

- Sistema de alimentación.
- Cocedor.
- Prensa de doble husillo.
- Decantador centrífugo de tres fases.
- Secador de harina.
- Molino.
- Máquina de pellets.
- Ensacado.

El producto en forma de pellets es enfriado hasta -14°C , mediante aire refrigerado antes de su almacenamiento.

La planta de harina es una inversión muy rentable, que se amortiza en un período muy corto de tiempo.

El aceite de pescado, obtenido en el decantador centrífugo, se quema en la

Aportación noruega en la industria española pesquera, naval y de energía

Por D. PRIMITIVO B. GONZALEZ

Ingeniero Naval. Director Técnico y de Proyectos de Kvaerner Eureka Española, S. A.

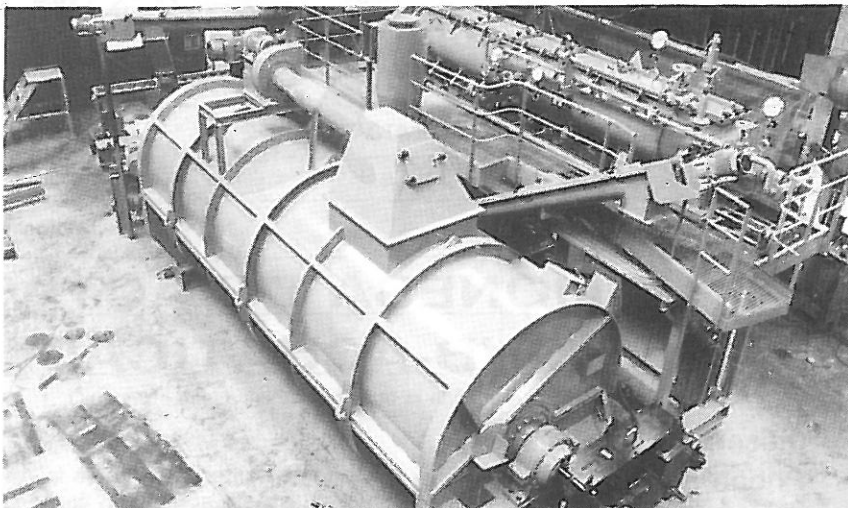
caldera produciendo energía para la planta o se almacena para su posterior venta y procesado fino en tierra para extracción de productos de calidad.

El efecto antipolución es importante, transformando los subproductos de la pesca, que se tirarían al mar, en una fuente de ingresos con un aprovechamiento integral de la pesca, que convierte en «limpia» esta actividad.

Kvaerner Eureka Española fabrica también, para cada uno de los 15 buques, diez armarios congeladores ho-

rizontales de 14 placas, capaz de congelar cada armario 15.000 kgs. de pescado por día desde $+10^{\circ}\text{C}$ hasta -20°C , saliendo en bloques unitarios de 7,5 kgs.

Las placas son probadas una a una sumergidas en agua, con aire a 30 bar. Al final los armarios completos son sometidos a una prueba de presión, con nitrógeno a 30 bar, sumergidos en una piscina especialmente diseñada para estas pruebas.



Planta de harina de pescado construida en Kvaerner Eureka Española, S. A.

Antes de su envío a bordo son certificados por el Norske Veritas, bajo un plan de calidad previamente acordado.

Es de resaltar la robustez de dichos armarios, tanto por su estructura de acero como por sus placas de aluminio extruido, de 32 mm de espesor, que soportan sin deformación las presiones necesarias para la fabricación de bloques de filetes de primera calidad, con muy estrictas tolerancias en cuanto a medidas, y consiguiendo un mayor precio en el mercado.

Kvaerner Eureka Española, S. A. (KEE, S. A.), establecida en Villagarcía desde 1972, representa en España la

tecnología de Kvaerner, holding con una plantilla total de unas 20.000 personas, que abarca un gran número de sectores en el campo marino y en la industria en general:

—Bombas y equipos marinos para lastre crudo, servicios, productos químicos, gases licuados. KEE suministra también en España las bombas de husillo IMO para aceite y combustible.

—Diseño y suministro de sistemas completos de escotillas y rampas para ro-ros, ferries y bulkcarriers. Equipos de descarga de graneles para buques.

—Equipos de congelación y frío para buques, industria pesquera y de alimentación en general.

—Plantas completas y componentes para la industria de procesamiento de pescado.

—Equipos de gas inerte, seguridad y C. I. para buques y plataformas petrolíferas.

—Sistemas y equipos de automoción y control.

—Diseño y construcción de buques de todo tipo: gas LNG, ferries y trasatlánticos, embarcaciones de alta velocidad.

—Diseño y construcción de plataformas y unidades off-shore y equipos submarinos.

KVAERNER dispone también de navieras dedicadas al transporte de gas, cargas frigoríficas y bulkcarriers.

En el campo terrestre, KVAERNER abarca:

1) Diseño y construcción de plantas hidroeléctricas completas y su mantenimiento y puesta al día. Turbinas, miniturbinas, compuertas y componentes, que se construyen en la factoría de KEE en Villagarcía.

2) Calderas para biomasa, residuos, equipos para protección ambiental.

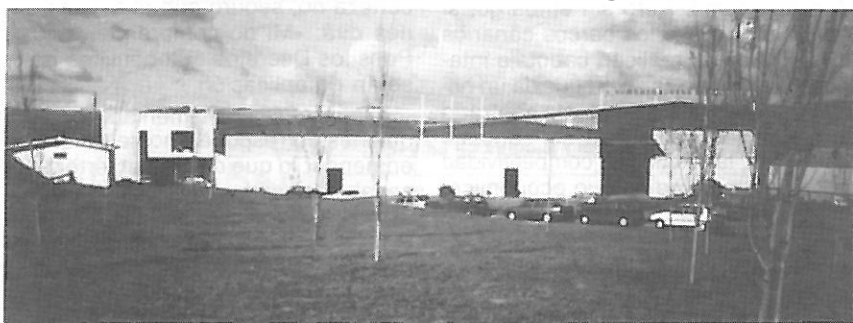
3) Secadores e intercambiadores de calor rotativos para harina de pescado y carne, industria química, lodos, aplicaciones medioambientales.

4) Terminales y plantas de almacenamiento de gas natural LNG.

5) Ingeniería de pipelines para gas y crudo, marinos y terrestres.

6) Prensas de husillo para la industria de la celulosa y el papel.

Uno de los primeros objetivos del grupo KVAERNER y sus empresas es el liderazgo en el desarrollo de nuevos productos y tecnologías, dedicando un considerable esfuerzo en Investigación y Desarrollo. KEE es el brazo en España del grupo KVAERNER. Dentro de KVAERNER, forma parte de los subgrupos KVAERNER EUREKA/KVAERNER ENERGIA A/S consolidados como las primeras Compañías de tecnología e industria mecánica de Noruega.



Factoría de Kvaerner Eureka Española, S. A., en Vilagarcía de Arousa (Pontevedra).



Planta de harina de pescado transportada en módulos desde la factoría de Kvaerner Eureka Española, S. A.

A veces, leemos cosas que nos parecen que estamos soñando, por lo extrañas e insólitas, en definitiva: incomprensibles.

Una de esas cosas la acabo de leer en el capítulo 3, artículo 6 a) del Proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante, que dice: «No se considera Marina Mercante, a los efectos de esta Ley, el transporte marítimo que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos de una misma Comunidad Autónoma, sin conexión con otros de otras comunidades».

¿Y esto que significa? Pues en principio y sin ánimo de polémica, opino que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes se desentiende del cabotaje interinsular y cede su control fundamental a la Consejería de Transportes, que por la vía de Decretos autonómicos regularía el tema.

Pero ahora recuerdo que los citados Decretos sólo tienen aplicación en el territorio autonómico correspondiente, sea canario, balear o andaluz, que también tienen cabotaje regional.

Mi, no comprende

Por EL CANARIO

Entonces se me ocurre plantear un ejemplo: Supongamos un barco que parte de Cádiz para Tenerife, carga en Tenerife para Las Palmas y aquí para Lanzarote y retorna a Cádiz. La Consejería no está facultada para intervenir porque el puerto de origen y final de itinerario no pertenecen a la Comunidad Autónoma. Pero sin embargo, si podrá controlar a los barcos canarios que solamente realicen cabotaje interinsular, con lo que se produciría un hecho discriminatorio de efecto contrario al deseable: La defensa del cabotaje autóctono, facilitando su competitividad pues, además, opino que económicamente el PIB canario lo necesita.

Continuando con mi reflexión sobre el asunto, se me ocurre plantear el ca-

so con relación a uno de la Comunidad Económica Europea y que veremos en breve, supongamos: Un barco parte de Copenhague hasta Tenerife, carga para Las Palmas y desde aquí para Lanzarote con retorno al puerto de origen, ¿cree usted que podrá controlarlo la Consejería igual que al canario? Con certeza no, seguro que el capitán dahnés dirá: «Mi no comprende, adiós». Pues los Decretos autonómicos no le serán de aplicación.

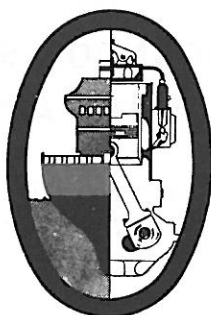
Opino que sería lamentable que por quienes corresponda no se tratara de enmendar lo que creo es un error subsanable, pues las navieras y la gente de mar de Canarias, tienen la suficiente tradición como para que no desaparezcan.



«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.

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»
GENERADOR DE HIPOCLORITO SODICO
DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

EFFECTOS
NAVALES
EN
GENERAL



COMPRESORES Y REPUESTOS

FILTRO SEPARADOR
RACOR®



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
PARA LAS ISLAS CANARIAS



DISTRIBUIDOR
OFICIAL
D. NAVAL

Juan Rejón, 127
Teléfonos 46 23 45 - 46 37 27
Fax 46 26 85

Télex 95701 STSL - E
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Los políticos sueñan con volver a descubrir América

Por D. JOSE ANTONIO TORRES CHAPELA
Patrón de Pesca de Altura

El año 1992 será clave para España, bueno, eso lo dicen nuestros políticos, otra cosa dirán los mineros y el colectivo que depende de la pesca.

Acontecimientos como la Olimpiada de Barcelona, la Expo de Sevilla, Madrid capital cultural, conmemoración del Descubrimiento de América (más bien fue un desmantelamiento), etc., no suceden todos los años.

Nuestros gobernantes, con el dinero nuestro apostaron fuerte y ya sueñan con las medallas olímpicas, incluso llegan a soñar que las tres carabelas rumbo a las Américas (si antes no se pierden) lleguen a descubrir un nuevo mundo, para así algunos poder extender más aún la mano de la corrupción. Sueñan en el Madrid cultural, y son muy pocos los que tienen aprobada la asignatura de la cultura, o sino vean la imagen que suelen darnos en el Congreso de los Diputados (yo diría «despistados»), en los distintos Parlamentos autonómicos. Aunque ahora quizás tengan una buena disculpa para leerse un libro, «de Madrid a Sevilla con el tren de alta velocidad no da tiempo de fumarse un cigarrillo».

Cuando sueñan nuestros gobernantes, que incluso sueñan, que una vez finalizada la Expo, mandar a los bu-

ques de pesca (excedentes por falta de acuerdos) faenar en los canales de la isla de La Cartuja, de esta manera la grave crisis que afecta al sector quedaría resuelta.

Nuestros políticos sueñan, en general, que 1992 será un año de calma social. Deberemos dar una buena imagen al exterior, aunque en 1993 continúe el malestar de la sociedad como en años anteriores.

Los trabajadores, y muy en concreto los de la pesca, no tenemos nada contra los acontecimientos que se celebrarán este «bendito» año, aunque no lleguemos a disfrutar de ninguno de ellos.

A nosotros, y perdón por la expresión, nos jode tener que pagar religiosamente los impuestos como cualquier ciudadano, y que parte de ellos sirvan para realizar acontecimientos de semejante envergadura, que no van a resolver la grave crisis que atraviesa el sector pesquero.

En el banco canario-sahariano estamos faenando bajo la Espada de Damocles de una prórroga. Prórroga conseguida en el último día de vigor del acuerdo de pesca CE-Marruecos por el señor Marín avalado por los demás miembros comunitarios.

Miren ustedes por donde se le ofrecen a Marruecos ciertas prioridades para la exportación a Europa de productos como el tomate, cítricos, etc., perjudicando muy seriamente a comunidades como Canarias, Andalucía, Murcia,

Valencia, etc. O sea, señores gobernantes desvisten a unos sectores para vestir a otro.

Tan prepotentes y valientes, tendrán miedo a una parada de la flota que faena en el banco canario-sahariano, y el sueño de calma social se convierta en una batalla naval por el río Guadalquivir y por los canales que circundan la isla de La Cartuja, o en una batalla ocupal en la capital cultural o en la Olimpiada de Barcelona.

Señores, no tenga ustedes tanto miedo y sueñen también en resolver la grave crisis en la que estamos inmersos, que la CE pretenda reducir la flota de altura y gran altura en un 50% no es culpa nuestra. Ustedes como responsables del pueblo tienen la obligación de buscar soluciones y a corto plazo para el sector.

Faltan muy pocos días para que finalice este mes de abril de 1992, los mismos días en que expira la prórroga de pesca CE-Marruecos.

¿Habrá o no habrá acuerdo de pesca?

A nosotros nos gustaría y es obvio, que se firme un acuerdo de pesca, pero a un «precio» razonable.

No se extrañen pues y sueñen, señores gobernantes, que 1992 puede que también sea el año en que los trabajadores vinculados de alguna forma con la pesca exijan que se nos dé igual o mayor importancia que cualquiera de los acontecimientos a resolver en este año de 1992.

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Subdirección General de Seguridad
Marítima y Contaminación

n/rf.ª: JP/mc-04

Asunto: Tripulaciones Mínimas en Buques de Pesca.

Habida cuenta de las diversas consultas efectuadas a esta Dirección General en cuanto al número de titulados que deben ir enrolados en los buques de pesca y al objeto de unificar criterios en el despacho de aquellos buques que aún no dispongan de cuadro indicador de tripulación mínima, se deberá observar que:

Los buques de pesca, de altura o litoral, despachados para «mareas» de duración superior a doce horas e inferior a veinte días (Gran Sol, Norte de Africa, etc.), deberán llevar enrolados al menos dos titulados náutico-pesqueros de puente y dos de máquinas.

Los buques de pesca de Gran Altura, despachados para «Campañas» de duración mayor a la señalada (Terranova, Sudáfrica, etc.) deberán llevar enrolados al menos tres titulados náutico-pesqueros en puente y tres en máquinas.

Las titulaciones serán aquellas que correspondan por sus atribuciones a las características del buque y a la navegación a efectuar.

El presente criterio se aplicará con carácter general. No obstante, en todos aquellos casos que pudieran dar lugar a duda o reclamación por los interesados se efectuará consulta a esta Dirección General.

Madrid, 17 de febrero de 1992. El Director General.

I. DISPOSICIONES GENERALES JEFATURA DEL ESTADO

7005 *Instrumento de ratificación del Convenio sobre Seguridad Social de la Gente de Mar (número 165 de la OIT), adoptado en Ginebra el 9 de octubre de 1987.*

JUAN CARLOS I, REY DE ESPAÑA

Por cuanto el día 9 de octubre de 1987, la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo adoptó el Convenio número 165 sobre la Seguridad Social de la gente del mar,

Vistos y examinados los 45 artículos que integran dicho Convenio,

Concedida por las Cortes Generales la autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución,

Vengo a aprobar y ratificar cuanto en él se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiéndolo cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza, mando expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mí, debidamente sellado y refrendado por el infraescrito Ministro de Asuntos Exteriores, con la siguiente manifestación:

«España acepta las siguientes ramas de Seguridad Social, mencionadas en su artículo 3.º: a) Asistencia médica; b) prestaciones económicas de enfermedad; c) prestaciones de desempleo; e) prestaciones en caso de accidente de trabajo y enfermedad profesional; g) prestaciones de maternidad.

Se compromete a aplicar las siguientes normas para cada una de dichas ramas:

1. Normas de nivel mínimo contenidas en su artículo 9 para las ramas a) y c).

2. Normas de nivel superior (artículo 11) para las ramas b), e) y g)».

Dado en Madrid, a 11 de junio de 1991.—Juan Carlos R.—El Ministro de

Asuntos Exteriores.—Francisco Fernández Ordóñez.

CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO

CONVENIO 165

Convenio sobre la Seguridad Social de la Gente del Mar (Revisado)

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 24 de septiembre de 1987 en su septuagésima cuarta reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la protección de la Seguridad Social de la Gente de Mar, incluida la que presta servicio a bordo de buques con pabellón distinto al de sus propios países, cuestión que constituye el tercer punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional que revise el Convenio sobre el Seguro de Enfermedad de la Gente de Mar, 1936, y el Convenio sobre la Seguridad Social de la Gente de Mar, 1946, adopta, con fecha 9 de octubre de 1987, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre la Seguridad Social de la Gente de Mar (revisado), 1987:

PARTE I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

A los efectos del presente Convenio:

a) Se entiende por «Miembro» todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo para el que esté en vigor el presente Convenio;

b) El término «legislación» comprende todas las Leyes y Reglamentos, así como las disposiciones estatutarias en materia de Seguridad Social;

c) La expresión «gente de mar» comprende a las personas ocupadas en cualquier calidad a bordo de un buque de navegación marítima que esté dedicado al transporte de mercancías o de pasajeros con fines comerciales, o que sea utilizado para cualquier otra finalidad comercial, o sea, un remolcador de navegación marítima, con la exclusión de las personas ocupadas en:

i) Embarcaciones de poco tonelaje, incluidas aquellas cuyo medio principal de propulsión es la vela, con o sin motor auxiliar;

ii) Embarcaciones tales como plataformas petroleras y de perforación cuando no están navegando.

La decisión relativa a los buques y plataformas a que se refieren los incisos i) y ii) corresponde a la autoridad competente de cada país, previa consulta con las organizaciones más representativas de armadores y gente de mar.

d) La expresión «personas a cargo» tiene el significado que le atribuya la legislación nacional;

e) El término «supervivientes» incluye a las personas clasificadas o admitidas como supervivientes por la legislación en virtud de la cual se conceden las prestaciones; sin embargo, si esta legislación sólo considera supervivientes a las personas que vivían en el hogar del difunto, se considera que se cumple esta condición cuando las personas de que se trata hayan estado principalmente a cargo del difunto;

f) La expresión «Miembro competente» designa al Miembro en virtud de cuya legislación la persona interesada pueda reclamar prestaciones;

g) Los términos «residencia» y «residente» se refieren a la residencia habitual;

h) La expresión «residente temporal» se refiere a una estancia temporal;

i) Se entiende por «repatriación» el transporte de un marino a un puerto al que tenga derecho a regresar, de con-

formidad con las leyes y reglamentos o los convenios colectivos aplicables.

j) La expresión «sin carácter contributivo» se aplica a las prestaciones cuya atribución no depende de la participación financiera directa de las personas protegidas o del empleador, ni de un período de calificación en una actividad profesional;

k) El término «refugiado» tiene el significado que se le atribuye en el artículo 1 de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados adoptada el 28 de julio de 1951, y en el párrafo 2 del artículo 1 del Protocolo sobre el Estatuto de los Refugiados, adoptado el 31 de enero de 1967;

l) El término «apátrida» tiene el significado que se le atribuye en el artículo 1 de la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas, adoptada el 28 de septiembre de 1954.

Artículo 2

1. El Convenio se aplica a toda la gente de mar y, cuando corresponda, a las personas a su cargo y a sus supervivientes.

2. En la medida en que lo considere factible, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente deberá aplicar las disposiciones del presente Convenio a la pesca comercial marítima.

Artículo 3

Los Miembros estarán obligados a cumplir las disposiciones del artículo 9 o del artículo 11 respecto de por lo menos tres de las siguientes ramas de Seguridad Social:

- a) Asistencia médica.
- b) Prestaciones económicas de enfermedad.
- c) Prestaciones de desempleo.
- d) Prestaciones de vejez.
- e) Prestaciones en caso de acci-

dente del trabajo y de enfermedad profesional.

f) Prestaciones familiares.

g) Prestaciones de maternidad.

h) Prestaciones de invalidez.

i) Prestaciones de supervivencia.

incluida por lo menos una de las ramas mencionadas en los apartados c), d), e), h) e i).

Artículo 4

Cada Miembro deberá especificar en el momento de su ratificación cuáles son las ramas mencionadas en el artículo 3 respecto de las cuales acepta las obligaciones del artículo 9 o del artículo 11, y deberá indicar por separado, respecto de cada rama especificada, si se compromete a aplicar a dicha rama las normas mínimas del artículo 9 o las normas superiores del artículo 11.

Artículo 5

Todo Miembro podrá ulteriormente notificar al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo que acepta con efectos a partir de la fecha de notificación las obligaciones del presente Convenio respecto de una o más de las ramas mencionadas en el artículo 3, que no haya especificado ya en el momento de su ratificación, indicando por separado respecto de cada una de estas ramas si se compromete a aplicar a esa rama las normas mínimas del artículo 9 o las normas superiores del artículo 11.

Artículo 6

Un Miembro podrá ulteriormente, mediante notificación al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo y con efectos a partir de la fecha de la notificación, reemplazar la aplicación de las disposiciones del artículo 9 por la de las disposiciones del artículo 11 respecto de cualquier rama aceptada.

PARTE II PROTECCION GARANTIZADA

Normas generales

Artículo 7

La Legislación de cada Miembro deberá prever para la gente de mar a la que se aplica la legislación de este Miembro una protección en materia de seguridad social no menos favorable que la que protege a los trabajadores en tierra respecto de cada una de las ramas de seguridad social mencionadas en el artículo 3, para las que existe una legislación en vigor.

Artículo 8

Deberán tomarse disposiciones que coordinen los regímenes de seguridad social a fin de mantener los derechos en curso de adquisición de las personas que, al cesar de estar amparadas por un régimen obligatorio de seguridad social, de un Miembro, especial para la gente de mar, entren en un régimen correspondiente de dicho Miembro, aplicable a los trabajadores en tierra o viceversa.

Norma mínima

Artículo 9

Cuando un Miembro se ha comprometido a aplicar las disposiciones del presente artículo a cualquier rama de la seguridad social, la gente de mar y, cuando corresponda, las personas a su cargo y sus supervivientes, que estén protegidos por la legislación de este Miembro, deberán tener derecho a prestaciones de seguridad social en materia de contingencias cubiertas, condiciones de concesión, nivel y duración, por lo menos tan favorables como las especificadas en las disposiciones siguientes del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952, para la rama de que se trate, a saber:

a) Para la «asistencia médica», artículos 8, 10 (párrafos 1, 2 y 3), 11 y 12 (párrafo 1);

b) Para las «prestaciones de enfermedad», artículos 14, 16 (conjuntamente con los artículos 65, 66 ó 67), 17 y 18 (párrafo 1);

c) Para las «prestaciones de desempleo», artículos 20, 22 (conjuntamente con los artículos 65, 66 ó 67), 23 y 24;

d) Para las «prestaciones de vejez», artículos 26, 28 (conjuntamente con los artículos 65, 66 ó 67), 29 y 30;

e) Para las «prestaciones en caso de accidente del trabajo y enfermedad profesional», artículos 32, 34 (párrafos 1, 2 y 4), 35, 36 (conjuntamente con los artículos 65 ó 66) y 38;

f) Para las «prestaciones familiares», artículos 40, 42, 43, 44 (párrafos 1, 2 y 3) y 45;

g) Para las «prestaciones de maternidad», artículos 47, 49 (párrafos 1, 2 y 3), 50 (conjuntamente con los párrafos 65 ó 66), 51 y 52;

h) Para las «prestaciones de invalidez», artículos 54, 56 (conjuntamente con los párrafos 65, 66 ó 67), 57 y 58;

i) Para las «prestaciones de supervivencia», artículos 60, 62 (conjuntamente con los artículos 65, 66 ó 67), 63 y 64.

Artículo 10

A los efectos del cumplimiento de las disposiciones de los apartados a), b), c), d), g) (en lo relacionado con la asistencia médica), h) o i) del artículo 9, todo Miembro podrá tener en cuenta la protección resultante de aquellos seguros que en virtud de su legislación no sean obligatorios para la gente de mar, cuando dichos seguros:

a) Estén bajo el control de las autoridades públicas o sean administrados conjuntamente por los armadores y la gente de mar, de conformidad con normas prescritas;

b) Cubran una parte apreciable de la gente de mar, cuyas ganancias no excedan de las de un trabajador cualificado.

c) Cumplan, juntamente con las demás formas de protección, si hubiera

lugar, las disposiciones correspondientes del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952.

Norma superior

Artículo 11

Cuando un Miembro se ha comprometido a aplicar las disposiciones del presente artículo a cualquier rama de la seguridad social la gente de mar y, cuando corresponda, las personas a su cargo y sus supervivientes, que estén protegidos por la legislación de este Miembro, deberán tener derecho a prestaciones de seguridad social en materia de contingencias cubiertas, condiciones de concesión, nivel y duración por lo menos tan favorables como las especificadas en las disposiciones que se indican a continuación:

a) Para la «asistencia médica», artículos 7, apartado a); 8, 9, 13, 15, 16 y 17 del Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969;

b) Para las «prestaciones de enfermedad», artículos 7, apartado b); 18, 21 (conjuntamente con los artículos 22, 23 ó 24), 25 y 26 (párrafos 1 y 3) del Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969;

c) Para las «prestaciones de vejez», artículos 15; 17 (conjuntamente con los artículos 26, 27 ó 28), 18, 19 y 29 (párrafo 1) del Convenio sobre las prestaciones de invalidez, vejez y sobrevivientes, 1967;

d) Para las «prestaciones en caso de accidente del trabajo y enfermedad profesional», artículos 6, 9 (párrafos 2 y 3) (frase de introducción), 10, 13 (conjuntamente con los artículos 19 ó 20), 14 (conjuntamente con los artículos 19 ó 20) y 21 (párrafo 1) del Convenio sobre las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, 1964;

e) Para las «prestaciones de maternidad», artículos 3 y 4 del Convenio so-

bre la protección de la maternidad (revisado), 1952;

f) Para las «prestaciones de invalidez», artículos 8, 10 (conjuntamente con los artículos 26, 27 ó 28), 11, 12, 13 y 29 (párrafo 1) del Convenio sobre las prestaciones de invalidez, vejez y sobrevivientes, 1967;

g) Para las «prestaciones de supervivencia», artículos 21, 23 (conjuntamente con los artículos 26, 27 ó 28), 24, 25 y 29 (párrafo 1) del Convenio sobre las prestaciones de invalidez, vejez y sobrevivientes, 1967;

h) Para las «prestaciones de desempleo y prestaciones familiares», todo futuro convenio que establezca normas superiores a las especificadas en los apartados c) y f) del artículo 9, y que, después de su entrada en vigor, la Conferencia general de la Organización Internacional del Trabajo reconozca aplicable a los efectos de este apartado, por medio de un protocolo adoptado en el marco de un punto marítimo especialmente inscrito en su orden del día.

Artículo 12

A los efectos del cumplimiento de las disposiciones de los apartados a), b), c), e), en lo que se relaciona con la asistencia médica; f) g) o h) (prestaciones de desempleo) del artículo 11, todo Miembro podrá tener en cuenta la protección resultante de aquellos seguros que en virtud de su legislación no sean obligatorios para la gente de mar, cuando dichos seguros:

a) Estén bajo el control de las autoridades públicas o sean administrados conjuntamente por los armadores y la gente de mar, de conformidad con normas prescritas.

b) Cubran a una parte apreciable de la gente de mar cuyas ganancias no excedan de las de un trabajador calificado.

c) Cumplan, juntamente con las demás formas de protección, si hubiera

lugar, la disposiciones de los Convenios a que se refieren los mencionados apartados del artículo 11.

PARTE III

RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR

Artículo 13

El armador deberá proporcionar a la gente de mar cuya condición requiera asistencia médica mientras se encuentre a bordo o que, debido a su estado, sea desembarcada en el territorio de un Estado que no sea el Miembro competente:

a) Asistencia médica adecuada y suficiente hasta su curación o hasta su repatriación, según sea el evento que ocurra en primer lugar.

b) Alojamiento y alimentación hasta que pueda encontrar empleo adecuado o sea repatriada, según sea el evento que ocurra en primer lugar.

c) Repatriación.

Artículo 14

La gente de mar que, debido a su estado, sea desembarcada en el territorio de un Estado que no sea el Miembro competente seguirá teniendo derecho al salario completo (con exclusión de las bonificaciones) desde el momento en que sea dejada en tierra hasta que reciba una oferta de empleo adecuado, o hasta que sea repatriada o hasta que expire un período prescrito por la legislación de este Miembro o por convenios colectivos, período que no deberá ser inferior a doce semanas, según sea el evento que ocurra en primer lugar. El armador dejará de ser responsable del pago de los salarios desde el momento en que esa gente de mar tenga derecho a prestaciones monetarias en virtud de la legislación del Miembro competente.

Artículo 15

La gente de mar que, debido a su estado, ha sido repatriada o desembarcada en el territorio del Miembro competente seguirá teniendo derecho al salario completo (con exclusión de las bonificaciones) desde el momento en que sea repatriada o desembarcada hasta su curación o hasta la expiración de un período prescrito por la legislación de este Miembro o por convenios colectivos, que no deberá ser inferior a doce semanas, según sea el evento que ocurra en primer lugar. La duración del pago del salario en virtud del artículo 14 será imputada sobre este período. El armador dejará de ser responsable del pago de los salarios desde el momento en que esa gente de mar tenga derecho a prestaciones monetarias en virtud de la legislación del Miembro competente.

PARTE IV

PROTECCION DE LA GENTE DE MAR EXTRANJERA O EMIGRANTE

Artículo 16

Las siguientes reglas se aplicarán a la gente de mar que esté o haya estado sujeta a la legislación de uno o más Miembros, así como, cuando corresponda, a las personas a su cargo y supervivientes, respecto de cualquier rama de la Seguridad Social mencionada en el artículo 3 respecto de la que dicho Miembro tenga una legislación en vigor aplicable a la gente de mar.

Artículo 17

Para evitar conflictos de Leyes y las consecuencias indeseables que aquellos puedan acarrear para los interesados, sea por falta de protección o por una acumulación indebida de cotizaciones u otras contribuciones y prestaciones, la legislación aplicable respecto de la gente de mar será determinada por los Miembros interesados de acuerdo con las siguientes reglas:

a) La gente de mar estará sujeta a la legislación de un solo Miembro.

b) En principio, esa legislación será: La legislación del Miembro del pabellón del buque en que navegue, o

La legislación del Miembro en cuyo territorio resida la gente de mar.

c) No obstante las reglas enunciadas en los apartados precedentes, los Miembros interesados podrán determinar, por mutuo acuerdo, otras reglas respecto de la legislación aplicable a la gente de mar, en interés de las personas afectadas.

Artículo 18

La gente de mar que esté sujeta a la legislación de un Miembro y sea nacional de otro Miembro o refugiada o apátrida residente en el territorio de un Miembro tendrá los mismos derechos y obligaciones en virtud de esa legislación, tanto respecto de la cobertura como del derecho a prestaciones, que los nacionales del primer Miembro. Disfrutará de igualdad de trato sin ninguna condición de residencia en el territorio del primer Miembro, si los nacionales de este miembro son protegidos sin tal condición. Este principio se aplicará, cuando corresponda, a las personas a cargo de la gente de mar y a sus supervivientes, respecto del derecho a las prestaciones, sin condición de nacionalidad.

Artículo 19

No obstante las disposiciones del artículo 18, la atribución de prestaciones que no tengan carácter contributivo puede estar condicionada a que el beneficiario haya residido en el territorio del Miembro competente o, en el caso de prestaciones de supervivientes, a que el difunto haya residido en ese territorio por un período que no podrá exceder de:

a) Seis meses inmediatamente anteriores a la presentación de la reclamación para las prestaciones de desempleo y de maternidad.

b) Cinco años consecutivos inmediatamente anteriores a la presentación de la reclamación, para las prestaciones de invalidez, o inmediatamente anteriores al fallecimiento, para las prestaciones de supervivientes.

c) Diez años entre la edad de dieciocho y la edad de jubilación, de los cuales podrá exigirse que cinco años precedan inmediatamente a la presentación de la reclamación, para las prestaciones de vejez.

Artículo 20

Las Leyes y Reglamentos de cada Miembro relativos a la responsabilidad del armador a que se refieren los artículos 13 al 15 deberán asegurar a la gente de mar la igualdad de trato, independientemente del lugar de residencia.

Artículo 21

Cada Miembro deberá comprometerse a participar con cualquier otro Miembro interesado en un sistema de conservación de derechos en curso de adquisición respecto de cada rama de la Seguridad Social mencionada en el artículo 3, y para la cual cada uno de esos Miembros tenga una legislación en vigor, en beneficio de las personas que hayan estado sujetas sucesiva o alternativamente en calidad de gente de mar a las legislaciones de dichos Miembros.

Artículo 22

El sistema de conservación de derechos en curso de adquisición mencionado en el artículo 21 deberá prever la totalización, en la medida necesaria, de los períodos de seguro, empleo o residencia, según los casos, cumplidos en virtud de las legislaciones de los Miembros interesados a los fines de adquisición, conservación o recuperación de derechos y, llegado el caso, de cálculo de las prestaciones.

Artículo 23

El sistema de conservación de derechos en curso de adquisición mencionados en el artículo 21 deberá determinar la fórmula para el otorgamiento de las prestaciones de invalidez, vejez y supervivencia, así como la distribución eventual de los gastos correspondientes.

Artículo 24

Cada Miembro deberá garantizar el pago de prestaciones monetarias de invalidez, vejez y supervivencia, de las rentas en caso de accidentes del trabajo y enfermedad profesional y de las asignaciones por defunción, para las que se haya adquirido el derecho en virtud de su legislación, a los beneficiarios nacionales de un Miembro o a refugiados o apátridas, independientemente del lugar de residencia, a reserva de las medidas que con tal fin se adopten, en caso necesario, por acuerdo entre los miembros o con los Estados interesados.

Artículo 25

No obstante las disposiciones del artículo 24, en el caso de prestaciones de carácter no contributivo, los Miembros interesados deberán determinar por mutuo acuerdo las condiciones en las que se garantizará el pago de esas prestaciones a los beneficiarios residentes fuera del territorio del Miembro competente.

Artículo 26

Un Miembro que haya aceptado las obligaciones del Convenio sobre la igualdad de trato (Seguridad Social), 1962, respecto de una o varias de las ramas de Seguridad Social a que se refiere el artículo 24, pero no las del Convenio sobre la conservación de los derechos en materia de Seguridad Social, 1982, podrá no quedar obligado por las disposiciones del artículo 24 respecto de las ramas de Seguridad Social para las cuales haya aceptado las obliga-

ciones del Convenio mencionado en primer lugar debiendo aplicar las disposiciones del artículo 5 de dicho Convenio.

Artículo 27

Los Miembros interesados deberán esforzarse en participar en un sistema de conservación de derechos adquiridos bajo su legislación respecto de cada una de las siguientes ramas de la Seguridad Social para las cuales uno de esos Miembros tenga legislación en vigor aplicable a la gente de mar: asistencia médica, prestaciones de enfermedad, prestaciones de desempleo, prestaciones por accidentes de trabajo y enfermedad profesional que no sean pensiones y asignaciones de fallecimiento, prestaciones familiares y prestaciones de maternidad. Este sistema deberá garantizar esas prestaciones a las personas residentes habitual o temporalmente en el territorio de uno de esos Miembros que no sea el Miembro competente, en condiciones y dentro de los límites que se establezcan por acuerdo mutuo entre los Miembros interesados.

Artículo 28

Las disposiciones de esta parte no se aplican a la asistencia social y médica.

Artículo 29

Los Miembros podrán no quedar obligados por las disposiciones de los artículos 16 al 25 y del artículo 27, mediante acuerdos especiales concluidos en el marco de instrumentos bilaterales o multilaterales entre dos o más Miembros, a condición de no afectar los derechos ni las obligaciones de otros Miembros y de prever la protección de la gente de mar extranjera o migrante en materia de Seguridad Social según disposiciones que, en conjunto, sean al menos tan favorables como las de esos artículos.

PARTE V GARANTIAS LEGALES Y ADMINISTRATIVAS

Artículo 30

Toda persona interesada deberá tener derecho a recurrir en caso de que se le niegue la prestación o a presentar una queja respecto de la naturaleza nivel, calidad o importe de dicha prestación.

Artículo 31

Cuando se confíe la administración de la asistencia médica a un departamento gubernamental responsable ante una legislatura, toda persona interesada deberá tener derecho, además del derecho de recurso previsto en el artículo 30, a que la autoridad competente examine cualquier reclamación relativa a la denegación de asistencia médica o a la calidad de la asistencia recibida.

Artículo 32

Todo Miembro deberá tomar disposiciones para asegurar una solución rápida y poco onerosa de los conflictos relativos a la responsabilidad del armador a que se refieren los artículos 13 al 15.

Artículo 33

Todo Miembro deberá aceptar la responsabilidad general del suministro de las prestaciones debidas en cumplimiento del presente Convenio y tomar todas las medidas necesarias con tal fin.

Artículo 34

Todo Miembro deberá aceptar la responsabilidad general por la buena administración de las instituciones y servicios interesados en la aplicación del presente Convenio.

Artículo 35

Cuando la administración no esté

confiada a una institución regida por las autoridades públicas o a un departamento del gobierno responsable ante una legislatura:

a) Deberán participar en la gestión en condiciones prescritas por la legislación nacional representantes de la gente de mar protegida.

b) La legislación nacional deberá también, cuando corresponda, prever la participación de representantes de los armadores.

c) La legislación nacional podrá prever también la participación de representantes de las autoridades públicas.

PARTE VI. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 36

El presente Convenio revisa el Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936, y el Convenio sobre la Seguridad Social de la gente de mar, 1946.

Artículo 37

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director general de la Oficina Internacional del Trabajo.

Artículo 38

1. Este Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director general de la Oficina Internacional del Trabajo.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el Director general de la Oficina Internacional del Trabajo.

3. Desde dicho momento, este Convenio entrará en vigor para cada Miembro, doce meses después de la fecha en que haya sido registrada su ratificación.

Artículo 39

Todo Miembro que ratifique el presente Convenio se compromete a aplicarlo a los territorios no metropolitanos de cuyas relaciones internacionales sea responsable, de conformidad con las disposiciones de la constitución de la Organización Internacional del Trabajo.

Artículo 40

1. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director general de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este artículo quedará obligado durante un nuevo período de diez años, y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

Artículo 41

1. El Director general de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director general de la Oficina Internacional del Trabajo llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

Artículo 42

El Director general de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario general de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

Artículo 43

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una Memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

Artículo 44

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo Convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y a menos que el nuevo Convenio contenga disposiciones en contrario:

a) La ratificación, por un Miembro, del nuevo Convenio revisor implicará, «ipso jure», la denuncia inmediata de

este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 40, siempre que el nuevo Convenio revisor haya entrado en vigor.

b) A partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo Convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el Convenio revisor.

Artículo 45

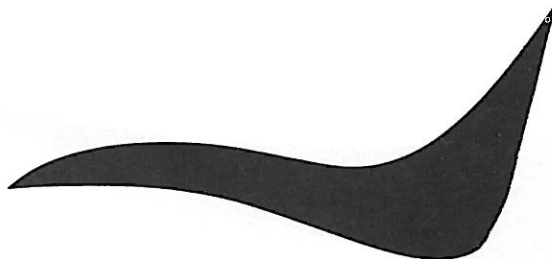
Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

Estados Parte: España, ratificación, 2 de julio de 1991. Hungría, ratificación, 13 de diciembre de 1989.

El presente Convenio entrará en vigor de forma general y para España el 2 de julio de 1992, de conformidad con lo establecido en el artículo 38 del mismo.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 16 de marzo de 1992.—El Secretario general técnico.—Aurelio Pérez Giralda.





S. M. EL REY DON JUAN CARLOS I «CAPITAN DE PESCA HONORIFICO»

Ha sido un original acierto de AETINAPE proponer al VI Pleno celebrado en Vigo y éste otorgar a S. M. el Rey D. Juan Carlos I, el título de «Capitán de Pesca Honorífico».

Es de todos conocido la afición al mar de Su Majestad al preferir sus vacaciones veraniegas navegando en veleiros como experto Capitán de Yate, con pleno dominio del timón en régimen de brisas y vientos frescos en refidas competiciones deportivas, experiencia adquirida con el tiempo y como Guardia Marina a bordo del «Juan Sebastián Elcano».

Este contacto con el mar y sus gentes lo mismo cuando se interna en el horizonte del Mediterráneo, como en los muelles y calas mallorquinas contemplando los hábitos del pescador consecuentes a su profesión, hace que D. Juan Carlos I conozca de cerca su azarosa vida y pretenda —como buen Rey de todos los españoles—, mitigar en lo posible lo que la mano del hombre es capaz.

Este sentimiento confirma sus manifestaciones verbales a AETINAPE en la Audiencia concedida a la entrega del título en el Palacio de la Zarzuela, de las que se deduce está al tanto de las vicisitudes del colectivo marino y con buen ánimo de resolverlas. El Monarca no elude marginarse de la inquietud que actualmente aqueja al conjunto de los hombres del mar en los factores de riesgo, humanidad, nivel social, enseñanza, competencias y rango profesional, todo lo contrario, Su Majestad no es ningún «Capitán Araña, embarca, embarca y yo me quedo en tierra». No.

Su valoración humana y de justicia al marino es de compromiso, y usará su inteligencia y saber, dictando normas específicas al Ministro del Ramo que contemplen las aspiraciones del colectivo marino y posterior refrendo en Decretos y Ordenes en el Boletín Oficial del Estado.

Con orgullo los profesionales del mar y en especial los Náutico-Pesqueros, podemos presumir de contar entre nosotros como el mejor «Capitán de Pesca» a S. M. el Rey D. Juan Carlos I, confiados que al poseer el timón de la nave en sus manos cargada de soluciones genuinas, arribará a buen puerto.

P. SANCHEZ
Mecánico Naval Mayor

DIALOGOS CON LA MAR

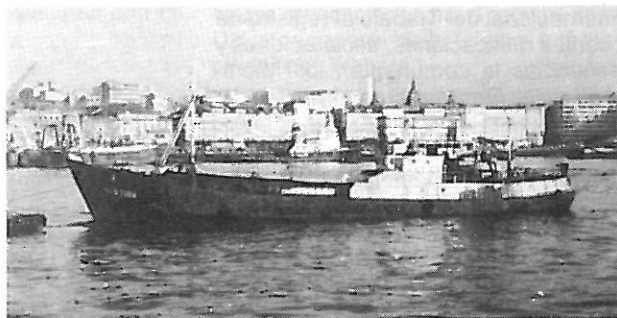
En el ocaso del sol, en ese lento y perezoso atardecer sobre el horizonte, es el momento del día más idóneo para reflexionar sobre las cosas de la mar. Navegamos al norte de Finisterre y la noche se nos echa encima. Mis reflexiones me llevan hoy a tiempos atrás y al referirme a épocas anteriores todos nos entendemos, son esos años tan maquiavélicamente criticados. La pregunta flota en el aire de la mar y sin ánimo de ofender a nadie por la sencilla razón de que ese no es mi estilo, ahora que vivimos en esa maravillosa época del vale o del todo vale, es una nueva época, todo democracia y bajo el emblema del puño cerrado con el clavel rojo, tiempos felices y dorados los de los contratos temporales, el mejor invento del mundo laboral y no menciono otros porque no vienen al caso. La pregunta es sencilla, ¿dónde están los señores encargados de la vigilancia, de que los barcos de nuestra gloriosa Marina Civil no se hagan a la mar sobrecargados? Claro, uno se olvida de que ahora todo vale y es fácil que ese departamento haya desaparecido.

Lo curioso es que tiempos atrás, si teníamos unas personas encargadas de esa labor y ponían una nota de vigilancia en caso de que algún profesional de la mar se tomara con alegría su cargo, más o menos las cosas funcionaban con un cierto rigor. Pero claro está, eso era antes. Tiempo pasado, todo malo. Lo bueno es el presente, el todo vale, lo genial está ahí, el después no sabremos cómo será. Sin embargo, flota en el ahora algo que no está seriamente tomado en cuenta y luego vienen las lamentaciones en los medios tan confusos de información sobre las vidas que se pierden en la mar.

Todo ello quedará envuelto en esas brisas suaves y acariciantes de los atardeceres en la mar y se perderá entre ese laberinto tan difuso de la rosa de los vientos.

Buena guardia.

S. L. G.
Mecánico Naval Mayor



• LA INDUSTRIA NAVAL, MARITIMA Y PORTUARIA EN EL PAIS VASCO: HECHOS Y CIFRAS

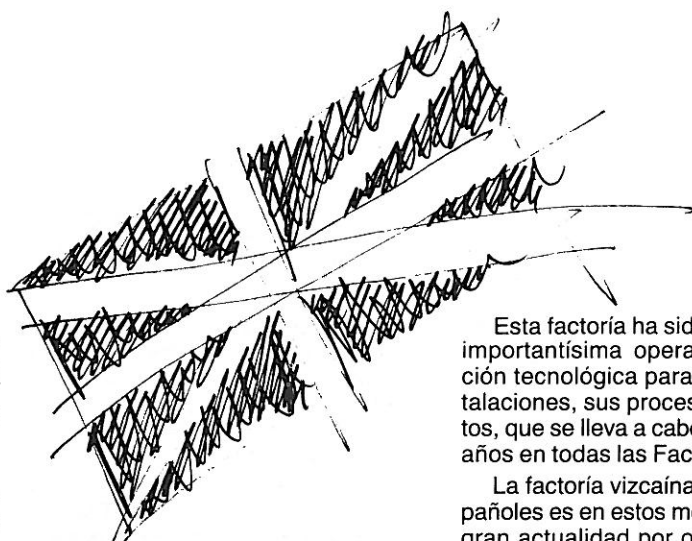
Por muy internacional que sea una Feria Naval y Marítima —y como tal se va definiendo edición tras edición SINAVAL, que volverá a abrir sus puertas en Bilbao el próximo noviembre— no cabe duda que su origen y fundamento residen de modo muy especial en la comunidad marítima en que se celebra. Por eso creemos interesante repasar los hechos y las cifras que definen las industrias de la Comunidad Autónoma Vasca relacionadas con la mar y con los barcos.

La Comunidad Autónoma Vasca cuenta con media docena de astilleros de propiedad privada, capacitados para construir todo tipo de buques con casco de acero de más de 100 TRB. Cuatro de ellos se encuentran en la provincia de Vizcaya, y dos en la de Guipúzcoa.

En la ría bilbaína se encuentra también la Factoría de Sestao del grupo público Astilleros Españoles que, tras la reconversión naval, concentra todas las actividades de construcción y reparación naval de dicha empresa pública en el País Vasco.

Funcionan también en la Comunidad Autónoma Vasca una docena larga de astilleros que construyen buques de acero de menos de 100 TRB, buques con casco de PRFV, incluso algún constructor de buques con casco de madera o astilleros que se dedican exclusivamente a trabajos de armamento o reparación.

De estos astilleros de «segundo nivel» (denominación que no supone nota negativa alguna, pues varios de ellos desarrollan una actividad de primera línea), las dos terceras partes tienen sus instalaciones en Vizcaya, y el resto en



Guipúzcoa, a excepción de una empresa que construye barcos de PRFV (lógicamente pequeños y transportables) que se encuentra en una localidad de la provincia de Alava, que carece de costa.

En cuanto al negocio marítimo, cerca de un tercio de la flota española, en términos de TPM, pertenece a compañías navieras que tienen su sede en esta Comunidad Autónoma.

Es también muy intensa la actividad portuaria en las dos provincias litorales vascas. De sus dos puertos mercantes, Pasajes y Bilbao, este último viene ocupando durante varios años el primer puesto del ranking de puertos españoles en cuanto a mercancías movidas, con más de 30 millones de toneladas en 1991, y tiene en marcha un importantísimo proyecto de expansión.

Renovación tecnológica

La actividad y las perspectivas de las empresas vascas que construyen o reparan buques registra en los últimos tiempos niveles desiguales.

Quizá la de trayectoria más constante sea la Factoría de Sestao de Astilleros Españoles, que a mediados de este año contaba en cartera de pedidos con nueve buques, con un total de más de 200.000 TRB y 364.000 tpm.

Se trata en su totalidad de buques de alta tecnología, petroleros de diseño avanzado y transportes de productos químicos, en los que la factoría bilbaína ha alcanzado un alto grado de especialización y un notable prestigio internacional. Todos estos buques son para armador extranjero, principalmente de Suecia, Noruega y la India.

Esta factoría ha sido pionera de una importantísima operación de renovación tecnológica para mejorar sus instalaciones, sus procesos y sus productos, que se lleva a cabo desde hace dos años en todas las Factorías del Grupo.

La factoría vizcaína de Astilleros Españoles es en estos momentos tema de gran actualidad por otro motivo: a estas instalaciones se adjudicará con toda probabilidad la construcción de cinco buques portacontenedores para armador mexicano que la empresa española está a punto de contratar. Por el tipo y tamaño de buque, por su alto nivel tecnológico y por el monto económico de la operación (se habla de cerca de 40.000 millones de pesetas) se trata de uno de esos contratos capaces por sí solos de inyectar una dosis de optimismo en toda una industria.

La habitual presencia de Astilleros Españoles como expositor destacado de SINAVAL cobraría así en la próxima edición de Noviembre 92 un interesante carácter dinamizador que, por otra parte, nunca le ha faltado. Fue precisamente en la pasada edición de la Feria Naval de Bilbao donde circularon las primeras noticias sobre el contrato de los buques mexicanos.

Por encima de la media

La intensa actividad de la Factoría de Sestao durante estos últimos años ha contribuido, sin duda, a determinar un hecho que ha sorprendido a no pocos observadores, y es el siguiente: según datos oficiales de la Consejería de Industria del Gobierno Vasco, la industria naval de esta Comunidad Autónoma presentó el mayor índice de crecimiento de actividad (superior al 20%) durante 1990, y esta tendencia, a falta de confirmar con datos oficiales cuando finalice 1991, parece mantenerse.

Así pues, dentro de un panorama industrial difícil en el conjunto de la Comunidad Autónoma Vasca, la industria naval, que no hace mucho ocupaba lugares de cola, ha pasado a ocupar la

cabeza en cuanto a índice de actividad.

Algún otro astillero, en este caso de propiedad privada, contribuirá durante este año y el próximo a mantener una actividad de la industria naval por encima de la media de la industria vasca, como es el caso de dos empresas, una a cada lado de la Ría del Nervión, que han acaparado en su totalidad la primera fase (quince unidades de 29 metros de eslora y 2.725 BHP) de un ambicioso programa de renovación de la flota española de remolcadores.

Pero, lógicamente, no todo son notas positivas en el panorama de la industria naval vasca. Así, otro astillero bilbaíno de propiedad privada, que construye una importante serie de madereros/portacontenedores para la que fue la Unión Soviética se ha visto obligado a suspender pagos ante las dificultades para cobrar los buques que ha ido terminando y para conseguir nuevos contratos. Mientras tanto, los astilleros especializados en buques de pesca atraviesan dificultades, apurando al máximo la poca demanda nacional y la actividad de reparación y transformación, a la espera de tiempos mejores.

Buscando la exportación

Una de las salidas que se vislumbran a esta precaria situación de la demanda de buques pesqueros (aparte de la continuidad en la renovación de la flota pesquera vasca) es el mercado exterior. Se habla en este sentido de algunas importantes operaciones con Indonesia y, últimamente, con Iberoamérica, a las que la ayuda financiera del Gobierno Vasco pudiera dar un impulso decisivo.

También al mercado exterior dedican una creciente atención los fabricantes vascos de maquinaria y equipos para buques, tanto pesqueros como mercantes. Vizcaya y Guipúzcoa, a un nivel de importancia muy similar, cuentan con una amplia gama de empresas de este Sector, desde los motor die-

sel (varios destacados fabricantes con tecnología propia o importada) hasta la más avanzada maquinaria de cubierta, pasando, entre otros, por dos de los principales fabricantes de bombas marinas de toda Europa.

Son todos estos industriales vascos, junto con sus colegas de toda España y de toda Europa (y unas pocas empresas americanas y asiáticas) los que cada dos años se dan cita en SINAVAL, para presentar a la comunidad marítima nacional e internacional lo mejor de su producción, tratando de consolidar mercados tradicionales y abrir nuevas perspectivas comerciales.

Cita cada dos años

Efectivamente, a lo largo del tiempo ha ido cobrando carta de naturaleza y carácter de cita imprescindible la convocatoria que cada dos años hace la Feria de Bilbao a todas estas empresas industriales, comerciales y de servicios de los sectores naval y marítimo.

SINAVAL cuenta con el decidido impulso de las empresas, asociaciones profesionales e instituciones oficiales, muchas de las cuales aprovechan esta prestigiosa convocatoria para presentar al mercado sus últimas novedades, celebrar allí sus asambleas periódicas o exponer a los participantes las líneas maestras de su política sectorial.

Cuenta asimismo el certamen bilbaíno con las extraordinarias instalaciones de Feria Internacional de Bilbao, tanto para la exposición y demostración de todo tipo de máquinas y equipos como para la celebración de reuniones y conferencias.

Y cuenta también esta Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima, Portuaria y «Offshore» con una eficaz labor de promoción y difusión entre armadores y técnicos navales de todo el mundo por parte de su entidad organizadora, que trabaja codo con codo con el Sector para que cada dos años esta Industria tenga la Feria que se merece: un escaparate de la tecno-

logía, un foro de debate de sus problemas y una plataforma para el continuo y esforzado relanzamiento de su actividad. Así volverá a ser en noviembre del 92.

ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI)

Ref. T4/1.05

A: Todos los Estados Miembros de la OMI. Partes Contratantes del Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros que no sean Miembros de la OMI. Organizaciones reconocidas como entidades consultivas.

Asunto: Reunión del Grupo de Trabajo encargado de la elaboración de un protocolo relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977.

El Secretario General tiene el honor de invitar a que se envíe la oportuna representación a la reunión interperiodos del Grupo de Trabajo constitutivo nuevamente por el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros en su 35.º período de sesiones (SLF 35/20, párrafo 9.27).

En el 59.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, el Gobierno de Islandia invitó a que se celebrara en su país una reunión interperiodos de trabajo, proporcionando los medios necesarios en Reikiavik (Islandia) (MSC 59/33, párrafo 30.82).

Dicha reunión, que se llevará a cabo únicamente en inglés, tendrá lugar del 1 al 5 de junio de 1992.

La mitad de los Titulados del Cabotaje están en el paro

- España es el país más marítimo de Europa, pero posee la flota de Cabotaje más débil.
- Si bien la pesca no ofrece estas cifras, la grave crisis se hará notar en breve.

El cincuenta por ciento de los Titulados españoles del Cabotaje marítimo pueden estar en este momento en situación de desempleo, cifra que puede aumentar considerablemente de seguir el ritmo de destrucción de puestos de trabajo que está experimentando el sector. Los datos disponibles nos hacen estimar que el número de parados en el sector pesquero baja a veinticinco de cada cien para los Titulados de Puente, excepto entre los Titulados de Máquinas, donde el número de desocupados es ligeramente más bajo en los dos sectores, debido a la demanda de estos profesionales y a la poca oferta que resulta de los centros de formación.

Estos datos forman parte de una estimación que ha elaborado la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, y confirman la tendencia reductora de puestos de trabajo que se ha denotado en los últimos años en el sector de Cabotaje y en la pesca.

La Administración marítima de nuestro país, con una política basada en la propaganda y las relaciones públicas, no realizó absolutamente ningún trabajo en relación con la reforma de estas enseñanzas, ni en la modificación de atribuciones, ni tampoco en el campo de la posible homologación de titulacio-

nes con los países de la naciente Europa, en la que se da el caso de que el país con más actividad marítima del viejo continente, soporta una de las flotas de transporte estructuralmente más débiles de Europa.

Por lo que se refiere al sector pesquero, estos datos todavía no recogen la situación de crisis que están presentando las principales empresas pesqueras del litoral español, así como los problemas derivados de la falta de caladeros y la superespecialización económica de las pesquerías españolas en el sector extractivo. La falta de diversificación de la pesca en España, además de proporcionar grandes bolsas de pobreza y niveles de subempleo en las regiones de mayor incidencia pesquera, está generando una situación de estancamiento productivo por agotamiento de los recursos, y sin que se hayan puesto en práctica las medidas de investigación necesarias para favorecer alternativas económicas viables.

Ante estos datos, se impone que la actual reforma de las enseñanzas contemple estudios en profundidad sobre las relaciones entre el mundo académico y el económico, tendentes a fomentar la diversificación en la producción, generar nuevas ilusiones al sector y, consecuentemente, reducir los llamativos índices de paro.

REUNIONES

• Con el Secretario General para los Servicios del Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Manuel Panadero, a quien se le planteó la grave situación de los Náutico-Pesqueros en Marina Mercante y se le solicitó la reanudación de las negociaciones con Marina Mercante; a esta reunión asistió el Subdirector General de Seguridad Marítima, Emilio Martín. Entre otros importantes asuntos, se acordó que la DGMM refrendará claramente los títulos náutico-pesqueros, cuyo reconocimiento actual, si bien es oficial, se manifiesta a través de unas fórmulas complicadas y poco claras para las autoridades periféricas y comunitarias.

AETINAPE también solicitó la homologación y el acceso de los Náutico-Pesqueros a los cursillos de lavado de crudos, simulador de máquinas, gas inerte, observador de radar, etc., que debieran impartir los centros públicos en colaboración con los diferentes organismos públicos, encargados de la promoción del empleo (INEM, ISM, Fondo Social Europeo, etc.).

• Con el Director General del ISM, Jesús Muela, a quien AETINAPE manifestó el descontento del colectivo por el hecho de que se cedan instalaciones académicas y sociales de este organismo para realizar cursillos privados a los que se niega el acceso a los Titulados Náutico-Pesqueros. Estos cursos, pese a que son de reciclaje de los profesionales en diversas materias, tienen una clara finalidad económica para la financiación de ciertos organismos privados, y además, excluyen la posibilidad de asistencia a numerosos profesionales del mar.

• Con el Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, Fernando Pastor, se le exigió una solución al preocupante tema de la posible circulación de titulaciones falsas, que introducen en el despacho de buques un

grave riesgo de que no se cumplan las garantías profesionales adecuadas para la preservación de la seguridad a bordo y la eficacia de los trabajos. Pastor anunció que se establecería la adecuada colaboración entre las autoridades periféricas y autonómicas, al objeto de defenderse con las máximas garantías de ese fraude que afecta especialmente a la población marítima, además de la actividad económica del sector.

- **Con el Rector de la Universidad de Vigo, Luis Espada Recarey**, quien se mostró muy receptivo ante la posibilidad de que la futura Diplomatura en Pesca Marítima se integre entre las disciplinas que imparte la Facultad de Ciencias del Mar de la institución académica del sur de Galicia.

Al Rector se le informó de la reunión que representantes de AETINAPE mantuvieron con el Secretario General del Consejo de Universidades, Miguel Angel Quintanilla, y del estado actual de las reformas que se están experimentando en el marco de la LOGSE, en las enseñanzas marítimo-pesqueras y su conexión con la Universidad. Asimismo, las reformas propuestas por los profesionales tienden a considerar globalmente las enseñanzas marítimas, de tal forma que existan fórmulas de conexión y convalidación entre los diferentes niveles educativos del mar, en las dos áreas: la de Puente y Máquinas.

- **Con el Secretario General del Consejo de Universidades, Miguel Quintanilla**, para tratar de las diplomaturas en Pesca Marítima y Máquinas.

- **Con el Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Enrique César López Veiga**, a quien se le presentaron alegaciones al Proyecto de Creación de Escalas del Servicio de Inspección y Vigilancia Pesquera.

- **Con el Presidente de Remolques Marítimos (REMASA)**, para tratar diferentes temas que afectan a los Náuticos-Pesqueros.

- **Con representantes de diferentes Grupos Parlamentarios en el Congreso**, para informarles de las enmiendas de AETINAPE al Proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante.

- Representantes de AETINAPE han pronunciado varias conferencias en diferentes puertos, escuelas e institutos náutico-pesqueros, manteniendo además, como viene siendo habitual, dife-

rentes encuentros con los medios de comunicación.

Desde aquí queremos agradecer la deferencia y el trato recibido por los representantes de AETINAPE de parte de los distintos medios de comunicación que siguen colaborando con AETINAPE en el camino de la defensa y mejora de la difícil situación del contexto marítimo-pesquero.

Dispositivo Separación Tráfico Marítimo de Finisterre

• Resultados del Comité de Seguridad Marítima 60.^a Sesión (OMI)

7. SEGURIDAD DE LA NAVEGACION.

Informe sobre el 37.^o periodo de sesiones del Subcomité.

7.1. El Comité aprobó en general el informe sobre el 37.^o periodo de sesiones del Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV) (NAV 37/25, NAV 37/25 Add.1 y MSC 60/7) y adoptó las medidas que se indican a continuación:

Modificación de dispositivos de separación del tráfico.

7.2. El Comité tomó nota de la información facilitada por España (MSC 60/7/4) sobre el sistema de vigilancia del tráfico marítimo del Centro coordinador de salvamento (RCC) regional a la altura de Finisterre, que ofrecerá un servicio para determinar la posición de los buques que tengan dificultades para ello en el dispositivo de separación del tráfico «A la altura de Finisterre». El Comité tomó nota asimismo de que la información sobre el procedimiento que habrán de seguir los buques que pidan al Servicio de Tráfico Marítimo (STM) que les indique su posición se pondrá en conocimiento de la gente de mar mediante avisos a los navegantes, emi-

siones informativas regulares de FINISTERRE TRAFICO, la publicación de un folleto descriptivo y la inclusión de información básica en las cartas náuticas.

7.3. La delegación de España reiteró su intención de presentar los resultados de las pruebas de la cobertura electrónica de la zona para obtener la situación de los buques, y de remitir al CSM, para su 61.^o periodo de sesiones, un informe sobre los adelantos conseguidos en la instalación del equipo, las pruebas y la posible fecha de implantación del dispositivo de separación del tráfico «A la altura de Finisterre». El Comité decidió aplazar la aprobación de dicho dispositivo para el 61.^o periodo de sesiones y encargó a la Secretaría que trasladara el documento MSC 60/7/4 al Subcomité de Seguridad de la Navegación, junto con cualquier otra información que pueda facilitar España, para que lo considere y haga observaciones si procede. El Comité eximió del cumplimiento del plazo de presentación de documentos al Subcomité de Seguridad de la Navegación, para que pueda presentarse esa documentación, es decir, aunque se reciba fuera de plazo.

CURSOS OCUPACIONALES DEL I.S.M.

En relación a su carta del 18 de febrero en la que solicita de este Organismo que los títulos de Patrones de Pesca de Altura, Mecánicos Navales de 1.ª Clase, Capitanes de Pesca y Mecánicos Navales Mayores sean incluidos como profesionales y puedan impartir las diferentes titulaciones ocupacionales que el I.S.M. viene programando, he de indicarle que, de acuerdo con nuestra circular 1/91 que regula el régimen aplicable a los Cursos de Formación Ocupacional Marítima, determina en su norma 4.2.5. lo siguiente: «El profesorado, en sus distintos niveles, y con carácter general, estará en posesión de una titulación, certificación académica o profesional en un grado igual o superior a la especialidad que vaya a impartir».

Dicha norma, por lo tanto, permite la impartición de estos títulos en los cursos de igual nivel o inferior que se programen.

Asimismo, le comunico que en las pruebas de la Oferta de Empleo Público pendientes de realizar, se ha incorporado el título de Capitán de Pesca para la cobertura de las plazas de profesores de las asignaturas de Seguridad Marítima previstas para la dotación de los Centros de Supervivencia estables creados por este Organismo.

Madrid, 11 de marzo de 1992. El Subdirector General de Acción Social Marítima.—Firmado.

Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE)

• ENTRADA EN SERVICIO DEL CENTRO REGIONAL DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN DE FISTERRA

Con fecha 3 de febrero de 1992 ha entrado en servicio el Centro Regional de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación (CRCS y LCC) ubicado en el Monte Enxa de Porto do Son, La Coruña.

Este Centro mantendrá un servicio de guardia de 24 horas y operativamente se denominará «SALVAMENTO FISTERRA».

Teléfonos de contacto: 981 767738 y 767320.

Telefax: 981 767740.

VHF: Emergencia 16; Trabajo 11.

Radiotelex: Selcall 08525 SAFIS.

Frecuencias 4179.0 Khz, 6269.0, 8298.1, 12520.5, 16688.5.



OFERTA PÚBLICA DE EMPLEO AÑO 1992

Ha salido la Oferta Pública de Empleo para el año 1992 en el Boletín Oficial del Estado n.º 71, de 23 de marzo de 1992; en ella aparecen 21 plazas del Grupo B, para Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos Autónomos del MAPA, que no sabemos si todas van a corresponder a Inspectores de Pesca o de ellas sólo una parte. Estamos esperando información al respecto. A estas oposiciones pueden presentarse los Capitanes de Pesca.

Se querellan contra la realidad

- **Presentadas en Asturias dos denuncias contra AETINAPE por hacer públicas las dudas sobre los planteamientos pedagógicos y organizativos de cursos sobre seguridad, en octubre de 1991.**

Dos querellas por difamación y calumnias han sido presentadas en el plazo de una semana por el delegado en Asturias del Colegio de Titulados de la Marina Mercante y por la misma organización colegial contra el delegado de AETINAPE en aquella Comunidad Autónoma. Las querellas, que entraron en el juzgado a mediados del mes de marzo, tenían su origen en una información de prensa de octubre del pasado año.

El diario «El Comercio» de Gijón, publicaba el pasado día 22 de octubre una información en la cual se daba cuenta de las dudas que producen en AETINAPE la celebración de determinados cursillos que, organizados por el citado colegio, tienen lugar en los locales de la Escuela Náutico-Pesquera de aquella ciudad asturiana.

La presentación de las querellas coincide con las denuncias de la organización náutico-pesquera sobre una circular de la citada organización colegial en la que se anuncian determinado número de plazas para Marineros Mercantes en la Administración, cuando éstas todavía no habían sido convocadas.

La opinión de la Organización Náutico-Pesquera se limitaba a dudar públicamente el que los profesionales encargados de impartir dichos cursillos de seguridad tuvieran la preparación específica y pedagógica suficiente para que el fomento de los mecanismos de seguridad por vía formativa dieran buen resultado. Todo ello, manifestando igualmente la perplejidad mostrada por varios colectivos marítimo-pesqueros

relacionados con la docencia por el hecho de que una organización profesional, que tiene como una de sus señas de identidad el rechazo radical y la crítica constante a los Institutos y Escuelas Náutico-Pesqueras, utilice una de éstas para la realización de sus cursos que tienen homologados, o sea, utilizar centros y medios públicos para fines privados.

Estos cursos, fomentados por la Dirección General de la Marina Mercante, organismo público controlado por personas siempre afines a la cúpula del Colegio, se realizan no como fórmula desinteresada para el asociado o alumno, sino cobrando a éste sustanciosos honorarios con los que, además de sufragar los gastos de organización y emolumentos del profesorado, se supone que ingresan fondos para la organización colegial.

- **Las escuelas públicas, ideales para la formación.**

Es la voz de la calle, en un mundo como el marítimo, atravesado por gran cantidad de buscavidas y pseudocientíficos, más interesados en resolver situaciones personales con la inversión del mínimo esfuerzo, que en ofrecer soluciones globales en caminadas a mejorar el panorama marítimo. En este caso, la realización de estos cursos debieran estar organizados únicamente por los centros de formación existentes, ya que los integrantes de los cuadros de profesores han sido seleccionados de manera ecuaníme por el Estado, y están demostrando día a día su preparación. Además, las infraestruc-

turas de que disponen son las adecuadas para poner en práctica la realización de dichos cursos.

Pero hay a quien no gusta que se muestren públicamente estas opiniones. Hay quien prefiere que se duerman en el incógnito de la conversación callejera, y una vez que estas suspicacias llegan a la opinión pública, saltan como víboras heridas hacia quien pone el dedo en la llaga.

Si bien todas las apreciaciones jurídicas coinciden en la inexistencia de materias punibles en la nota de prensa, el delegado de AETINAPE ha de sentarse a declarar ante los jueces gijoneses a principios de mayo.

De este incidente se deduce, sobre todo, el posible traspaso de información privilegiada de una institución que ha sido cuestionada desde diversos frentes, y por numerosos problemas que todavía están sin resolver, y cuya característica más determinante es la constante paralización de todas las iniciativas que nacen en el seno de la Administración tendentes a armonizar las estructuras marítimas españolas con los nuevos tiempos y los nuevos marcos institucionales europeos que nos ofrece el fin de siglo.

GRUPO DE EXPERTOS TECNOLÓGICOS

El Capitán de Pesca, Manuel Pazos Figueroa, y el Mecánico Naval Mayor, Raimundo Calviño Garrido han sido elegidos miembros del Grupo de Expertos Tecnológicos del GTP de Pesca y Acuicultura, grupo que se encargará del trabajo de la elaboración de los perfiles profesionales en el marco de la actual reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras. Estos dos compañeros están avalados por sus importantes currículums profesionales, y por tales razones han sido propuestos por AETINAPE y respaldados por importantes instituciones y organizaciones para formar parte del Grupo de Expertos Tecnológicos.



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

ULTIMA HORA

EL CONSEJO DE UNIVERSIDADES NO CAMBIA INGENIEROS POR MARINOS

- Los titulados de las Escuelas de Náutica no consiguen la denominación de Ingenieros.
- La Diplomatura en Pesca quedó sobre la mesa para un posterior reestudio.

El Pleno del Consejo de Universidades, reunido el pasado 6 de abril en Palma de Mallorca, no dio la razón a los marinos en su disputa por la palabra «ingeniería» que querían aplicar con el apellido de «naval» a su especialidad. Así, los ingenieros navales seguirán siendo los de toda la vida, los profesionales encargados de diseñar y construir los buques, mientras que quienes los manejan y gobiernan son los profesionales del cabotaje y la pesca.

La batalla entre los colegios de Ingenieros y de la Marina Mercante por la palabra «ingeniería», alcanzó una inusitada y absurda polémica, al pretender los segundos aplicar a su especialidad la terminología que tradicionalmente ostentó la primera, una de cuyas ramas es la naval. Hasta Madrid se desplazaron representantes de todas las escuelas de ingeniería naval existentes en España, al objeto de hacer frente a las pretensiones de los marinos mercantes, que una vez más, desean entrar en campos de trabajo —aunque sea por vía terminológica— que no les son propios.

Así ocurre constantemente con la pesca, actividad para la que no han si-

do formados, pero que tienen como una de sus aspiraciones más generales. Basado en el razonamiento absurdo de que la titulación en Marina Civil es el «grado superior» de los estudios marítimo-pesqueros, los titulados de Marina Mercante constantemente se han dedicado a abrir focos de problemas como el que ahora plantean a los ingenieros, sobre el que el Consejo de Universidades no les dio la razón, además de su pretensión de hacerse con la Diplomatura de Pesca Marítima, con lo que tampoco han tenido éxito.

En este sentido, gracias a las gestiones de AETINAPE, ha quedado sobre la mesa uno de los temas que iban a tratar los miembros del Consejo: el de la Diplomatura en Pesca Marítima. Entre las 19 titulaciones universitarias que fueron aprobadas en esta sesión, se encontraba la de Pesca Marítima, si bien se aplazó el pronunciamiento sobre ella debido a que los miembros del Consejo necesitaban tiempo para su estudio y mejor consideración, después de los informes que AETINAPE y la Federación de Personal Docente le hicieron llegar al Secretario General del Consejo.

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.

Nuevo teléfono de la Delegación de AETINAPE en Las Palmas de Gran Canaria: (928) 46 22 14.

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.

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.

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.

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 comuniquen, 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, nos lo comuniquen, para de esta forma facilitarles nuestra labor.

CURSOS DE SEGURIDAD MARITIMA EN EL INSTITUTO POLITÉCNICO MARITIMO-PESQUERO DE PASAJES

RESOLUCION de 13 de marzo de 1992, de la Dirección General de la Marina Mercante, por que se homologa el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes, dependiente del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, para impartir los cursos de Supervivencia en la Mar (primer y segundo nivel) y Lucha Contra incendios (primer nivel).

Examinada la documentación presentada por don Jaime Legarra Belastegui, Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes, dependiente del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, en solicitud de homologación del citado Instituto para impartir los cursos de Supervivencia en la Mar (primer y segundo nivel) y la Lucha Contra incendios (primer nivel).

Vistos los informes obrantes en el expediente en los que constan que el citado Instituto reúne las condiciones mínimas establecidas en la Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de 6 de junio de 1990 (BOE del 19).

Esta Dirección General, de conformidad con lo establecido en la Orden de 29 de marzo de 1990 (BOE de 10 de abril) y Resolución de 6 de junio de 1990, ha resuelto:

Primero.—Homologar el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero sito en Pasaje para impartir los cursos de Supervivencia en la Mar (primer y segundo nivel) y Lucha Contra incendios (primer nivel).

Segundo.—Sin perjuicio de esta homologación, la Inspección general de Enseñanzas Superiores Náuticas comprobará que el desarrollo de los cursos impartidos reúnen los niveles de calidad y profesionalidad adecuados.

Tercero.—Al personal marítimo que supere dichos cursos les será extendido por esta Dirección General el oportuno certificado que le permitirá el enrolamiento en cualquier clase de buque mercante o de pesca.

Dicha certificación se expedirá a la vista del certificado emitido por el Centro de Formación en el que se haga constar que el interesado ha recibido la formación teórico-práctica del nivel correspondiente establecida en la Orden de 29 de marzo de 1990.

Sin perjuicio de ello, el Centro remitirá a esta Dirección General la relación

del personal que haya superado cada uno de los cursos.

Cuarto.—El personal que participe en el curso deberá estar protegido por un seguro de accidentes materiales y corporales, contratado por el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero.

Madrid, 13 de marzo de 1992.—El Director general, Rafael Lobeto Lobo.

Ilmo. Sr. Inspector general de Enseñanzas Superiores Náuticas.

CONSELLERÍA DE PESCA XUNTA DE GALICIA

PLAN DE FORMACION EN SEGURIDAD MARITIMA

Con el fin de cumplir lo establecido en la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicación del 29 de marzo de 1990 (B.O.E. n.º 86 del 10 de abril) por la que se establecen los certificados de Lucha Contra Incendios y Supervivencia en la Mar, la Dirección General de Formación Pesquera e Investigación va a dar comienzo al «Plan de Formación en Seguridad Marítima».

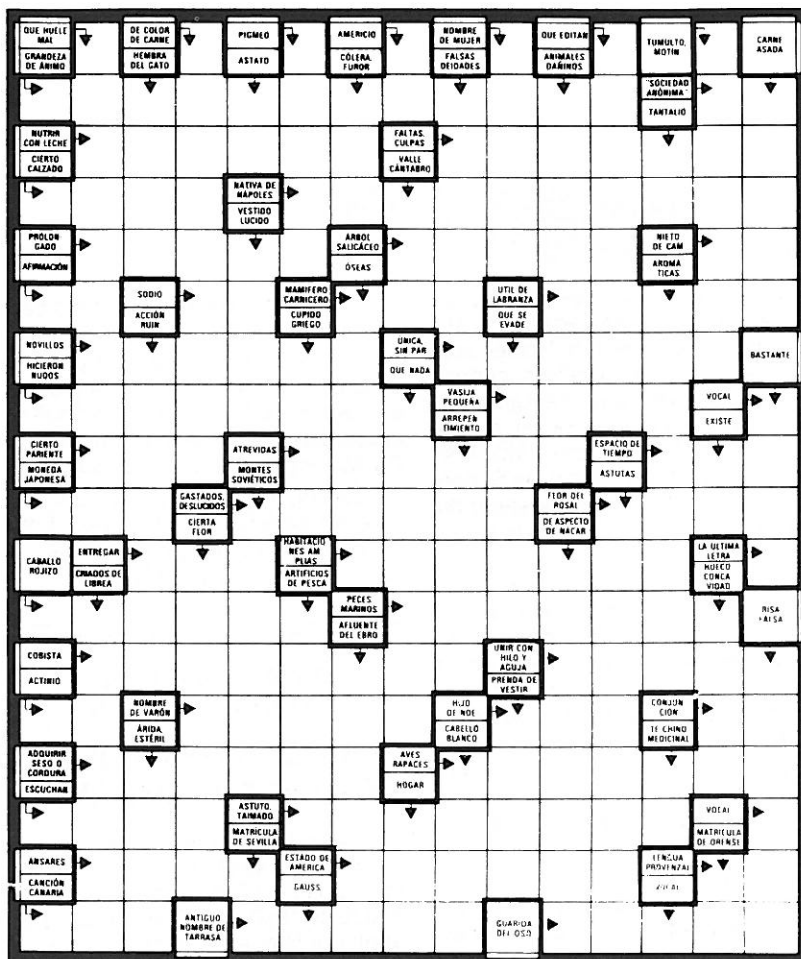
En este Plan, se impartirán de forma continuada desde el próximo 4 de mayo, dos cursos semanales, hasta un total de 42 cursillos de Lucha Contra Incendios y Supervivencia en la Mar del Primer Nivel, en el Aula de Seguridad de Ferrol, destinados a las tripulaciones de la flota pesquera.

Para la puesta en marcha de dicho Plan, la Consellería estableció un convenio de colaboración con el Fondo de Formación-F.P.E., por lo que éste actúa como centro gestor del Plan, encargándose de su puesta en marcha, y a través de él se ejecutará la información, la inscripción y la realización de los cursos.

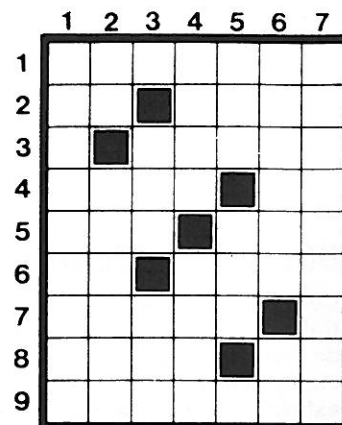
Estos cursos serán de carácter gratuito, incluyendo la estancia y el alojamiento de los participantes mientras dure el curso.

PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO



CRUCIGRAMA

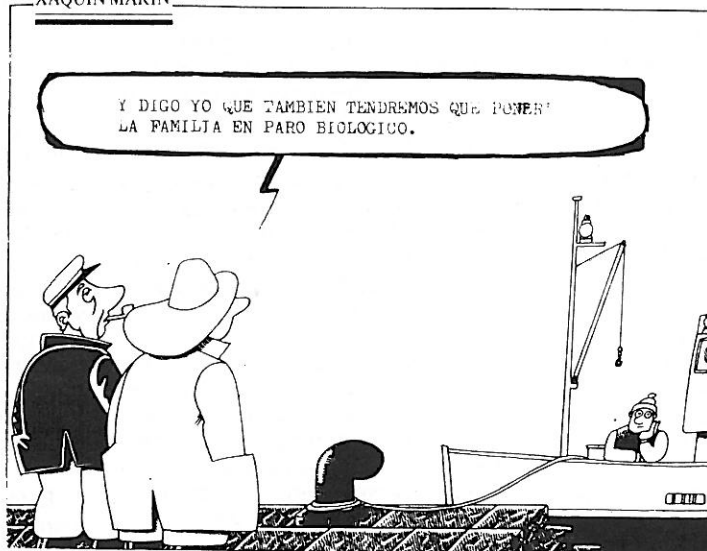


HORIZONTALES.—1: Pedazo de tela con los colores de una nación. 2: Matrícula de Orense. Bóvidos salvajes. 3: Espacio comprendido entre un punto y otro. 4: Otorgará. Preposición. 5: De este modo. Reza. 6: Nota musical. Ala desplumada. 7: Ciudad de Navarra. 8: Nombre de mujer. Nota musical. 9: Lugares donde se guardan los huesos.

VERTICALES.—1: Dadivoso. 2: Voz de mando. Tuéstolas. 3: Prefijo que significa "tres". Cólera. 4: Sólida, difícil de cortar, romper o doblar. Sujetar con cuerdas. 5: Lugar donde se trillan las mieses. Exclamación taurina. 6: Peregrino. Repetido, voz de arrullo. 7: Que producen asonancia.

HUMOR

XAQUÍN MARÍN



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-PESQUERABanco o Caja de Ahorros N.º C/c.
ó

Oficina de N.º L/Ahorro

Titular D.

en a de de 198

Muy Sres. Míos:

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

Les saluda atentamente.

FIRMA,

INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐ANUAL ☐

Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:
AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 16-18, 2.º Dcha. - 15006 LA CORUÑA
La cuota de inscripción es de 5.000 pesetas y la cuota mensual de 800 pesetas
(Rogamos envíen una fotocopia del D.N.I. y de la Tarjeta de Identidad Profesional Marítima)

SERVICIOS

ACTIVIDADES SUBACUATICAS

GIJONESA DE ACTIVIDADES
SUBACUATICAS, S. L. - Gijón
Musel (Puerto de Gijón)
(98) 5323220

AGENCIAS DE VIAJES

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

ASTILLEROS

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

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

CAJAS DE AHORROS

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

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

CABLES

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

EFFECTOS NAVALES

PAZBEN. C/ Tauro, 80-2.º
Las Palmas de G. Canaria. (928) 267652

COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.
C/ Juan Rejón, 127. Las Palmas de Gran
Canaria (928) 462345-463727

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

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

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

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

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

ELECTRONICA

MORRIS E. CURIEL, S. A.
Claudio Coello, 50
28001 Madrid (91) 4359520
Télex 22884

MOTORES MARINOS

GERARDO GAMECHO HERRERO
Ingeniero Marquina, 9 bajo
(Pasajes de San Pedro) ... (943) 398757
TRICASA. Urbaniz. El Cebadal. Vial 1. Parcela
30 G. Las Palmas de G. C. (928) 222852
TECNASA, Técnicos Navales, S. A.
Explanada Muelle Rivera. Edif. Shovhispan
Las Palmas de G. C. (928) 268146-264969
Télex: 96421 TNLP-B

PESCADOS VARIOS

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

PLANOS

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

POTABILIZADORES

N. TORREIRO. Toda clase de repuestos para
todo tipo de generadores de agua dulce.
Polígono Pocomaco, Sector E, n.º 31
Mesoiro - La Coruña (981) 297755-297663

PROVISIONISTAS DE BUQUES

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

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

RECAMBIOS

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

REDES

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

REMOLCADORES

REMOLCADORES FACAL, S. A.
San Pedro, 10. Pasajes ... (943) 390241
REMOLQUES GIJONESSES, S. A.
Plaza R. Alvargonzález, 5, Entlo.
Gijón 342101-321295

SUMINISTROS NAVALES

TECOMAR, S. L.
C/ San Pedro, 12. Pasajes de San Pedro
(Guipúzcoa) (943) 391944
SUMIMAR, S. A.
Gaintxurizketa Bidea
Polígono Industrial 108 - Parcela 1, A-B
(943) 492487 (7 líneas) - Fax 943 - 492570
20100 - LEZO (Guipúzcoa)

TALLERES MECANICOS

MARTINEZ. Carretera del Puerto, s/n.
San Ciprián-Lugo... (982) 594292-594154
TALLERES DE LA GUARDIA
Luján Pérez, 101. Puerto de La Luz
(Las Palmas) (928) 266486
MANUEL SILVA, S. A.
El Musel-Gijón (985) 311891 / 08

TALLERES ELECTRO-MECANICOS

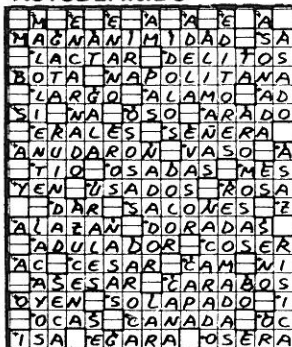
HNOS. SANTANA. Blas de Lezo, 10
P. de La Luz (Las Palmas) (928) 270655

TALLERES NAVALES

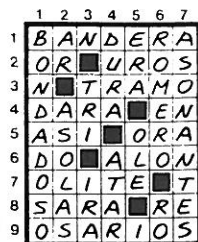
TALLERES MEDIN. Varaderos de la
Dársena. La Coruña (981) 207068
EL RINCON. Carretera del Rincón, 16
Las Palmas de G. Canaria. (928) 276063

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO



CRUCIGRAMA





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