

AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

AGOSTO 92 - N.º 36

PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



¿Y LA PESCA QUE?



"ATUNARI", LA NUEVA ESTRELLA DE TYCSA

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

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

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



Calidad y resistencia constantes

• **08007 BARCELONA**

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

• **28020 MADRID**

Orense, 4, Planta 11
Tel. 597 27 50
Telex 23432
Fax 593 02 56

• **48001 BILBAO**

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

• **33206 GIJÓN**

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

• **41005 SEVILLA**

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

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS

NORTE

HOSPITAL NUMERO 6

Aquello de la crisis del sector pesquero debe ser cierto, porque hasta las autoridades se molestan en buscar explicaciones. La verdad es que daban pena los representantes de ciertas instituciones marítimas que acudieron hace unos días a un seminario que destilaba, sobre todo, el tormento que desde hace unos meses pende de las cabezas de los pescadores comunitarios, y muy especialmente sobre las de aquellas comunidades donde la pesca tiene un mayor peso económico relativo. Ese tormento se llama reducción de flota, y normalmente se acompaña de una cifra: 30%. De cada cien buques, habrá que destruir treinta. Y eso en términos generales y como media de toda la CE.

El tambor de hojalata que acribilla nuestros oídos de ciudadanos perplejos tiene dos ecos diferentes: la flota de gran altura, bacaladeros, congeladores, etc., abandonada gracias a la política diplomática y de alianzas practicada por la CE, los últimos caladeros del mundo, cuyas aguas acercaban todavía el pan a la boca de muchas familias europeas. El otro síntoma de la crisis es el que abría esta crónica negra: los aproximadamente treinta barcos que sobran en las diferentes modalidades de cada cien para las aguas de nuestro futuro gran país.

Apocalípticos informes medioambientales apoyan las tecnocráticas decisiones de paralizar buena parte del sector. Nadie es partidario de favorecer un deterioro de los recursos naturales del planeta, pues somos conscientes de que el pan para hoy y a toda costa, necesariamente se convierte en hambre para mañana. El equilibrio ecológico es algo mucho más serio que la simple protección de las especies y de los bancos pesqueros. La ecología tiene mucho que ver con el hombre, con su sed, y sus amenazas, y es por ello que ningún funcionario de la biología o la diversidad está capacitado para ofrecer unilateral y específicamente un frenazo a una actividad sin que a ésta lo acompañe una caricia de progreso. Convertir los recursos naturales en coartada para ganar mercados o para justificar las artimañas negras de un liberalismo atroz, que además siempre es ejercido por los grandes, no encaja en la Europa que decimos querer construir.

Es cierto que nuestros dirigentes no deben convertir el sector pesquero en un nuevo caso de sobreproducción como sucede con la agricultura comunitaria. Ya nos han acostumbrado hasta a insensibilizarnos. Hoy, prácticamente, nadie desde el poder pone en entredicho una política alimentaria tan insolidaria que no es capaz de mirar el mundo globalmente, con sus millones de estómagos huecos, faltos de proteínas. Hasta los profesionales nos vemos obligados a hacer nuestras cuentas contando por la lógica intransigente de la artimañería de mercado. El puesto de trabajo es algo más que el medio por el que obtenemos recursos para nuestras familias. Los marinos de pesca siempre nos hemos sentido proveedores de uno de los más grandes placeres del mundo. Proveedores de pan, algo que queremos seguir siendo.

Nuestro modelo de producción no es más avanzado debido a que la evolución de las sociedades y las economías en las que se inserta nuestro trabajo, han sido presa del atraso productivo, de métodos y funciones que no han evolucionado igual que en otros lugares donde gracias a la industrialización y el desarrollo comercial se han ido convirtiendo en el centro del sistema. Desde la periferia, sólo podemos desear que sean nuestros poderes públicos quienes alienten un sector que quiere continuar, como sea, quizá no pescando en tan grande proporción como se hacía hasta ahora, pero sí siendo útiles a esa hermosa forma de estar en el mundo como es la de cooperar a su alimentación.

Por todo ello, perfeccionar el capitalismo en unas coordenadas de solidaridad y progreso, en constante armonía con los recursos naturales y sin dejarse impresionar por las vivaces intenciones de los competidores, sino estudiándolas y tomándolas como referencia de nuestras propias estrategias. Eso es, como parecen decir los adalides de la nueva Europa, fomentar la competitividad.

Sabemos que entre los armadores españoles, hay muchos que únicamente están atentos a las subvenciones a fondo perdido para compensar la disminución de la flota. Es lógico que los funcionarios europeos se extrañen por esa acción tan pasiva ante la bonanza económica y los progresos generales de la sociedad. Pero muchos armadores son así: sólo en contadas ocasiones se preocuparon de modernizar y diversificar la estructura de sus empresas, de convertirlas en activos productivos altamente rentables. Se redujeron, en su inmensa mayoría, a mantener una especie de escuadrones de caza en el interior de sus barcos, generalmente antiguos y poco dotados. Hoy, la lógica capitalista les saca la razón, porque ni ellos ni la administración han sabido realizar los cambios oportunos para afrontar la realidad competitiva del sector pesquero, y en vez de generar riqueza optaron por llevar al empobrecimiento colectivo al conjunto de la población marítimo-pesquera del país.

Pero los armadores tampoco se encontraron nunca con el aliento positivo de un sector público. El Estado, rendido ante las exigencias del «fondo perdido» provenientes del sector empresarial, no ha utilizado ninguna de las últimas crisis de la pesca para acometer un profundo vuelco en el diseño de la economía sectorial pesquera, vinculada a una política alimentaria más activa, tal y como sucedió con los productos agrícolas. La falta de brillo de los empresarios, por tanto, no contrasta en absoluto con el generalizado gris de los altos despachos públicos, aferrados a sus proverbiales banquetas de poder, y olvidados de la realidad en cuanto los encierran en los plenipotenciarios despachos, recuérdese la triste etapa de los Laxes y compañía.

En este sentido, hay que reprochar al Estado que nunca se hubiera preocupado de diseñar un plan de diversificación económica para las empresas del sector, ni haya alentado en serio la política de cooperativas, ni nunca haya sospechado el potencial económico subyacente bajo las múltiples asociaciones de productores o cofradías. Hoy, desgraciadamente, ante una artillería internacional apuntando de nuevo hacia buena parte de la flota española, sólo nos queda reclamar la consideración europea de sector en crisis, lo que equivale a solicitar que la pesca sea adscrita a los fondos estructurales, y el Fondo Social Europeo, llamado en el crítico lenguaje que manejan los funcionarios «objetivo número 6». Pues bien. Medien informes biológicos. Medien rumores de desguace. Medien lecturas históricas más o menos vigentes. Medien justos reconocimientos de una crisis que revienta. Medie hasta la recurrente Virgen del Carmen, pero la única respuesta es, hoy por hoy, enarbolar la bandera número seis de la CE contra una artillería pesada que nos agobia. Es el hospital de turno.

NORTE:

- Hospital número 6 1

INFORME:

- El proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante no es un instrumento integrador y ahonda en la dualidad competencial 3
- El sistema educativo inunda el mar. 5
- Complicada autopista hacia la diplomatura 6
- El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos 7
- El sector marítimo pide una auditoría en la D.G.M.M. 14

COLABORACIONES:

- La reforma de la política pesquera común 15
- De la bajura a los grandes congeladores, con especial atención al sector bacaladero 19
- Seguridad marítima 21
- El acuerdo pesquero CE-Marruecos y su importancia para la flota canaria. 23
- El Hermano Alegrías 25
- Consideraciones sobre los problemas de la pesca en el Mediterráneo 27
- Injurias y razonamientos 29
- Perspectivas del sector pesquero vasco, tras la adhesión a la CE. 32
- Terranova 35
- Las dos caras de la crisis de la flota congeladora 39

- Huelva, sede del VII Pleno Nacional de AETINAPE 41
- ¿Qué es el Instituto Marítimo Español. 42
- ¡Siempre a remolque! 45
- Primitiva reseña histórica sobre mapas y cartas de navegación 47
- El Servicio de Vigilancia Aduanera. 49
- El acuerdo de los «Doce» para liberalizar el cabotaje no ha solucionado la desaparición de la flota nacional, sino que la ha dulcificado 52
- Los días de mar 53

COLABORACIONES:

- La mar también pertenece al planeta Tierra 54
- El intento de la Cátedra de Náutica y Pilotaje de Pontevedra, en el siglo XVIII 55
- Las enseñanzas náutico-pesqueras en La Coruña 57
- Andalucía: ¿la calidad de las enseñanzas marítimo-pesqueras en peligro? 59
- Seguridad a bordo 62
- El Almirante Pascual Cervera y Toppete 63

LEGISLACION 64

OPINIONES 65

NOTICIAS 66

PUBLICACIONES 77

PASATIEMPOS 78

SERVICIOS 80

AETINAPE

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

N.º 36 - AGOSTO 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.

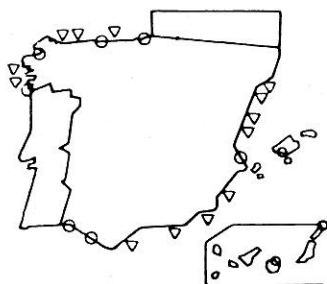
Imprime:

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
Lorenzo 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 Asteiza Fernández

VALENCIA:

Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez

José Issac Pérez

MALAGA:

Fernando Cruzado Romero

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE: Pedro Solbes Mira, Ismael González Pellicer, Raimundo Calviño Garrido, Antonio A. Castro Cordobez, Miguel S. Peña, Luis Font de Mora Montesinos, José Antonio Torres Chapela, José Ignacio Espel Fernández, José Beobide, Xosé Manuel Tobío González, Ramón Fernández Menéndez, Miguel Pardo Bustillo, Justo Pérez Macías, José Ouvia Santos, José M. Brocos Hermida, José Antón de Lera, Jaime Legarra Belastegui, Juan Manuel Vázquez Álvarez, Francisco López Capont, José Manuel Costas Capelo, Colectivo de Profesores de la Escuela de Cádiz, Manuel Castro Mateos, Pastor Sánchez Vázquez,

La división administrativa entre la actividad pesquera y la mercante es el punto más destacado del Proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante, impulsado por el director de la Marina Mercante, un hombre que parece haber olvidado los deseos de una administración integral, preconizados durante la celebración del V Pleno de AETINAPE, en Pasaia.

El mencionado Proyecto de Ley, cuyo trámite parlamentario se encuentra pendiente de la decisión de la Cámara Alta del Parlamento español, mantiene el actual mecanismo administrativo vigente en la actualidad, con la diferencia de que sustituye el personal funcionario de carácter militar, por otro civil. Por lo demás, la Ley de Puertos y Marina Mercante, acaba con las esperanzas de diversos sectores que confiaban en que lo dictámenes de la Comisión Interministerial creada para la reforma de la Administración marítima española, se quedarán en simple papel mojado.

La dirección de AETINAPE ha remitido un dossier con observaciones críticas acerca del mencionado Proyecto de Ley, a numerosos organismos de la

El proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante no es un instrumento integrador y ahonda en la dualidad competencial

- Ni una sola referencia a la pesca en un proyecto de Ley que traiciona el espíritu constructivo y conciliador de la COMINMAR
- Pesca deberá presentar una Ley que permita la profesionalidad de la administración pesquera y la recuperación de sus competencias periféricas

Administración. En particular a la totalidad de los grupos parlamentarios y especialmente a los senadores, en cuya Cámara todavía no se ha discutido el Proyecto. En su mayoría, estos grupos han manifestado que las propuestas de AETINAPE son muy importantes y que por ello, el Gobierno debería responder cuál será el tratamiento que administrativamente se le va dar al sector pesquero.

Las novedades más perceptivas del mencionado Proyecto son la desaparición

de importantes instituciones portuarias. Las competencias que en este momento tienen estos organismos pasan a depender de un holding denominado «Puertos del Estado», un organismo con estructura empresarial del que van a depender los Consejos de Administración, los directores técnicos y un denominado «Consejo de Navegación y Puerto», como órgano de asistencia.

En relación a la seguridad marítima, se crea un ente público, denominado «Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima», con un director y un presidente que deberá ser funcionario de la D.G.M.M., así como un Consejo de Administración.

Es en el ámbito de la Administración Periférica donde se produce la más clara traición a los designios de la COMINMAR. El diseño de la llamada Administración Periférica respeta en todos sus extremos la actual estructura, con la única novedad de sustituir el personal militar por otro de carácter civil, sustituyendo igualmente el nombre de las comandancias, ayudantías y capitanías de puertos por la denominación de «Capitanías Marítimas», creando asimismo unos consultivos «Consejos de Navegación».

¿Qué se esconde detrás de este cambio estético abanderado por la





D.G.M.M.? A esta pregunta, que lleva días sonando en diversos sectores marítimos, sólo cabe anteponer una respuesta: las razones corporativistas siguen dominando la polémica Dirección General de la Marina Mercante, una entidad enfrentada no sólo con la totalidad del sector pesquero, sino también con buena parte de los profesionales y navieros del cabotaje y, lo que es más grave, con el resto de la administración marítima del país, que no ha logrado controlar los fuertes intereses que se mueven alrededor de dicha dirección general.

Si no fuera así, ¿cómo se explica que en el mencionado Proyecto de Ley no se refleje para nada la actividad administrativa derivada de la pesca, cuya mayor importancia relativa en el mundo político, económico y social obligaría, según además los designios de la COMINMAR, a su consideración específica en el Proyecto?

El hecho es que, según un informe realizado por los servicios jurídicos de AETINAPE, la Ley no especifica numerosos aspectos de extrema importancia como, por ejemplo, los puertos pesque-

ros, que junto con sus actividades comerciales pueden ser de interés general. Además, la importante flota pesquera de los puertos españoles queda supeditada al funcionamiento de la gestión portuaria y marítima que se contempla en la futura Ley. Mientras el Proyecto legislativo recoge y regula las operaciones de la Marina Mercante, no dedica ni un solo capítulo que desarrolle la Marina de Pesca. Por último, la Ley otorga de forma clara y directa la gestión administrativa a la D.G.M.M. pero, sin embargo, al no definir las funciones y representación de la flota pesquera en los puertos del Estado, se otorga descaradamente potestad a la citada D.G.M.M. para que gestione los intereses del tráfico pesquero en estos puertos.

Como consecuencia de todo ello, AETINAPE considera que la gestión pesquera referente a despachos, desguaces, tramitación de bajas pesqueras, paralizaciones definitivas, control de entradas y salidas, inspección de seguridad en el trabajo, regulación sobre la actividad pesquera, conservación y protección de recursos pesqueros, im-

pacto ambiental y contaminación, etc., serán trámites que no están delimitados en este Proyecto, por ello no se tienen en cuenta para nada la representación pesquera nacional. De esta forma se puede crear una administración marítima y gestión portuaria ajena a la realidad pesquera.

La excesiva dependencia de la Administración periférica de la D.G.M.M., supone de por sí una posibilidad de entorpecimiento y una muy baja operatividad sobre sectores como el pesquero. Ante ello, los profesionales solicitan la presentación de una Ley de pesca que profesionalice el sector y articule todas sus competencias periféricas a través de delegaciones o departamentos de pesca que gestionen y resuelvan los asuntos propios de la flota pesquera.

Es ésta la parte de la acción de AETINAPE: la creación de un capítulo propio de la Marina de Pesca, en la que se recoja que en las Capitanías Marítimas y la Sociedad de Salvamento y Seguridad, se creen delegaciones o departamentos específicos de la Marina de Pesca que, atendidas por profesionales cualificados del sector pesquero, llevarán a cabo funciones específicas de esta actividad.

En resumen, el Proyecto de Ley de Puertos es el más flagrante atentado contra la idea de una administración unitaria y eficaz, tal como había acordado la COMINMAR en sus actas, y como hace pocos años preconizaba el propio director general de la Marina Mercante. La realidad ha demostrado que este director general está sucumbiendo ante las presiones corporativas de los marinos mercantes, y que el conjunto de la administración marítima —en particular la Secretaría General de Pesca Marítima— no disponen del poder o la credibilidad suficiente ante los órganos de decisión del país, para frenar, en nombre del respeto a las decisiones de la COMINMAR, esta burla hacia el conjunto del mundo marítimo y de la pesca en particular.

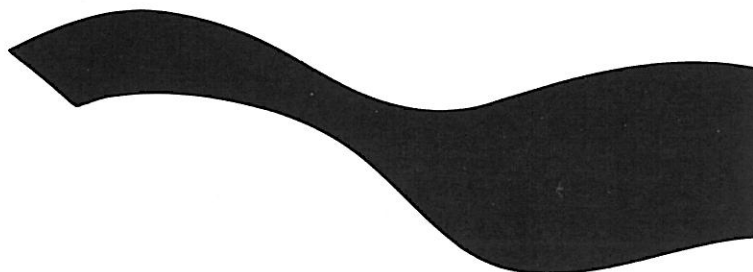
La reforma general de las enseñanzas que está teniendo lugar en España al amparo de la LOGSE va a suponer unos profundos cambios en el ámbito de las enseñanzas marítimo-pesqueras. Si ya de por sí es importante que nuestros estudios se vinculen al resto del sistema educativo, más importante todavía es que se den los pasos necesarios para conseguir de los estudios marítimos se conviertan en una profesión única, integrada y permeable, para formar profesionales del mar en las distintas especialidades: cabotaje, pesca, máquinas, comercialización, gestión de empresas pesqueras, etc.

AETINAPE tiene dos representantes —uno de puente y otro de máquinas— en el grupo de trabajo de expertos tecnológicos que se encargan de estudiar el perfil profesional del futuro titulado náutico-pesquero. Una reciente reunión entre los representantes profesionales y funcionarios del Ministerio de Educación y Ciencia, ha servido para que la organización mostrara sus reservas al apoyo que de hecho se ha dado siempre a la reforma educativa del sector.

Existe una diferencia fundamental entre las directrices españolas y las comunitarias. Mientras en el resto de Europa un nivel 4 (diplomado universitario) se desarrolla dentro de la FP, en nuestro país ello no es posible debido a las grandes divergencias que separan a los dos niveles educativos. Las diplomaturas, en España, sólo las imparte la universidad y, por ello, las titulaciones superiores de puente y máquinas deberán ser impartidas por esa institución.

Según recoge el texto de la LOGSE, las enseñanzas de FP acaban en el nivel 3 (FP superior). A este nivel se puede acceder desde el bachillerato tecnológico (a los 18 años), o desde el nivel 2 (FP media), pero no directamente, sino a través de una prueba de acceso. A este nivel dos se puede acceder desde la educación obligatoria (16 años) o desde el mundo del trabajo, haciendo una prueba de acceso.

La LOGSE permitirá unas enseñanzas marítimas integradas El sistema educativo inunda el mar



Ante este planteamiento general recogido en tan importante Ley Orgánica General del Sistema Educativo, AETINAPE ha realizado un estudio de equivalencias entre los diferentes niveles de estudios y la denominación de las titulaciones y sus contenidos. El resultado de este estudio, sobre cuya aplicación parece existir un consenso generalizado, es el siguiente: el nivel 2, con sus correspondientes días de mar, equivaldría a los títulos profesionales de Mecánico Naval 2.ª clase y Patrón de Pesca litoral de 1.ª clase y, una vez reformadas las enseñanzas de cabotaje —si no lo sigue impidiendo Marina Mercante—, correspondería al Patrón de Cabotaje. En el nivel 3 —al cual pueden acceder los alumnos provenientes del bachillerato o los que superen las pruebas de acceso—, se asentarían las titulaciones profesionales de Mecánico Naval 1.ª clase, Patrón de Pesca de Altura y, en su momento, Patrón Mayor de Cabotaje.

Es a partir de estas titulaciones del tercer nivel, cuando el alumno podrá acceder directamente a la Universidad para obtener las diplomaturas en Pesca, en Máquinas, o —cuando se resuelva el Cabotaje— en Transporte Marítimo. Estas titulaciones equivaldrán a los títulos profesionales del Capitán de Pesca, M. Naval Jefe, o posiblemente Maquinista Naval de 1.ª clase y Pilo-

to, en el caso del Cabotaje. La convergencia entre los sectores de pesca y marina mercante sería uno de los grandes resultados de esta planificación, puesto que el nuevo sistema de créditos permitiría pasar de unas titulaciones a otras, a través de las correspondientes convalidaciones. Una diplomatura universitaria «costará» al estudiante un número de créditos académicos entre 190 y 270, dependiendo del nivel exigido en las distintas universidades. Otro detalle es que los alumnos que deseen pasar del bachillerato —en nuestro caso del tecnológico— a cualquiera de las diplomaturas marítimas, ha de realizar una prueba específica, que de alguna forma le equipare a los alumnos que provengan del tercer nivel de FP.

La reforma, además de apartar a nuestra profesión de la actual situación de aislamiento con respecto al resto del sistema educativo, supondrá un profundo cambio estructural, ya que se controlarán de forma más eficaz los innumerables centros de Enseñanzas Marítimo-Pesqueras que proliferan por nuestras costas al calor de los intereses de la política local. La flota dejará de ser la única salida profesional, puesto que con el reconocimiento académico en condiciones de igualdad con otras titulaciones similares, el alumno dispone de mayores posibilidades de



diversificación de sus estudios y, sobre todo, de la posibilidad de ampliarlos, actualizarlos o aplicarlos a cualquier situación en el ámbito de la enseñanza, investigación o la economía pesqueras.

Si bien todavía no existen planes asegurados, parece que todas las posibilidades apuntan a que la implantación del nivel 2 se lleve a cabo próximamente, en concreto en el curso 93-94, con lo que se abandona definitivamente la vigente fórmula de acceso a la profesión. Como toda reforma educativa, su aplicación se realizará de forma progresiva, con un plazo para los que han iniciado sus estudios por el sistema actualmente vigente. Es evidente que quien, con la carrera comenzada, supere el mencionado plazo sin ponerle final, habrá de adaptarse a las nuevas coordenadas que entran en vigor con esta Ley Orgánica.

AETINAPE está realizando diversas gestiones para que la Universidad se adapte a la nueva realidad cuanto antes, de tal forma que se establezcan los necesarios mecanismos de coordinación. En este sentido, en una reciente reunión celebrada en la Secretaría General de Pesca, se acordó negociar igualmente con la Universidad el sistema de acceso a estudios superiores de los actuales titulados. También la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras se comprometió a trabajar en ese sentido, además de aplicar sus competencias de alta inspección ante lo que muchos consideran una desastrosa situación de ciertas escuelas sin control de todo el litoral español, lo que ha contribuido a un grave deterioro de las enseñanzas.

En este marco de reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras, AETINAPE está estudiando una importante propuesta para que se produzca el cambio de denominación del título profesional de Mecánico Naval por otro más acorde con los tiempos y las responsabilidades de estos titulados en el ámbito marítimo-pesquero.

El Ministerio de Educación, empeñado en confundir a los titulados que pretenden acceder a la Universidad

Complicada autopista hacia la diplomatura

Todo el sector marítimo sabe que a este problema no es ajeno el colegio corporativo de los titulados en su mayoría de las Escuelas de Náutica y algunos pocos de las Superiores de la Marina Civil. Pero la gran cantidad de vueltas que ha dado el Ministerio de Educación en los últimos años acerca del acceso directo desde las titulaciones náutico-pesqueras a la Universidad, nos ha regalado últimamente una perla cultivada: si en teoría ese acceso era imposible desde que en 1986 así lo había dispuesto el MEC, un folleto informativo editado por el Ministerio en 1992 recoge las Escuelas de la Marina Civil como centros a los que está franco el acceso desde la FP-2, rama marítimo-pesquera.

Un documento oficial de carácter divulgativo ofrece, en su punto 4.2, la posibilidad de «acceso directo de la FP-2 y de los módulos profesionales del nivel 3 a Escuelas Universitarias». En su apartado A) se recogen las especialidades desde las que puede accederse a partir de la FP-2, entre las cuales se cuentan las Escuelas Superiores de la Marina Civil (estudios de diplomatura), dentro de la rama marítimo-pesquera.

Toda esta oferta «divulgativa» que el ministerio pone en manos del administrador, se contradice de plano con la realidad, ya que la posibilidad de acceso directo a las ESMC a partir de la FP-2 estaba suspendida por una orden de 5 de junio de 1986, en la que se subsanaba un «error» anterior que en rea-

lidad era una norma permisiva. Fue precisamente en aquel momento del 86 donde más patente se hizo la presión de ciertos sectores corporativos, que habían comenzado ya la guerra sin cuartel que los enfrentó a los profesionales náutico-pesqueros.

En aquel momento, se había proclamado oficialmente que el único problema existente era la provisionalidad en que se hallaban las ESMC, todavía no integradas en las Universidades. Hoy, con estos centros como parte del sistema universitario, nadie entiende por qué el Ministerio no se molestó en volver sobre sus pasos y adoptar la decisión de permitir el libre acceso desde los Institutos y Escuelas Marítimo-Pesqueras a las ESMC. Una situación que sin duda se resolverá con los anunciados cambios educativos que experimentará nuestro país en los próximos años.

Recordamos todos aquella negra persecución a los alumnos de FP-2 marítimo-pesquera en la ESMC de La Coruña, organizada desde la intolerancia y la irresponsabilidad de algunos seudolicenciados de las Escuelas de Náutica.

Para buscar una urgente solución, AETINAPE tiene previsto reunirse con la directora general de Universidades, ya que parece ser que se está produciendo una cierta irregularidad al vetar el acceso desde la FP-2 a las diplomaturas, por ello existen contradicciones informativas al respecto desde el MEC.

La primera vez que se utilizaron las radiocomunicaciones para salvar vidas humanas en el mar fue en 1899 y, desde aquella fecha, han contribuido a rescatar a decenas de miles de personas hasta convertirse en el elemento clave del sistema de búsqueda y salvamento marítimos.

Se ha progresado mucho técnicamente desde aquel entonces. Se han introducido nuevas técnicas y equipos, como los aparatos de radionavegación y el radar, pero en muchos aspectos puede decirse que la forma en que se transmiten los mensajes de socorro actualmente ha cambiado muy poco desde los primeros días de las radiocomunicaciones en el mar: consiste, en la mayoría de los casos, en que un radiooperador envía un mensaje por radioteléfono o en Código Morse con la esperanza de que otro buque esté lo suficientemente cerca para recibir la llamada.

De aquí a fines de siglo todo eso va a cambiar. Entrará en vigor a través de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el 1 de febrero de 1992, un nuevo sistema desarrollado por la Organización Marítima Internacional en colaboración con una serie de organismos de las Naciones Unidas y de organizaciones internacionales. Será puesto en práctica gradualmente durante los próximos siete años hasta que, para febrero de 1999, se aplique a la entera flota mundial de buques mercantes.

Este sistema contará con las ventajas de las tecnologías modernas de comunicaciones, como son los satélites y permitirá realizar las operaciones marítimas de búsqueda y salvamento con un mínimo de tardanza. Finalmente, el sistema hará prácticamente imposible que un buque desaparezca sin dejar rastro —cosa que aún ocurre con excesiva frecuencia— y así salvará las vidas de muchos cientos de personas al año.

Se trata del Sistema Mundial de So-

Organización Marítima Internacional (OMI)

El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos

(1.ª parte)

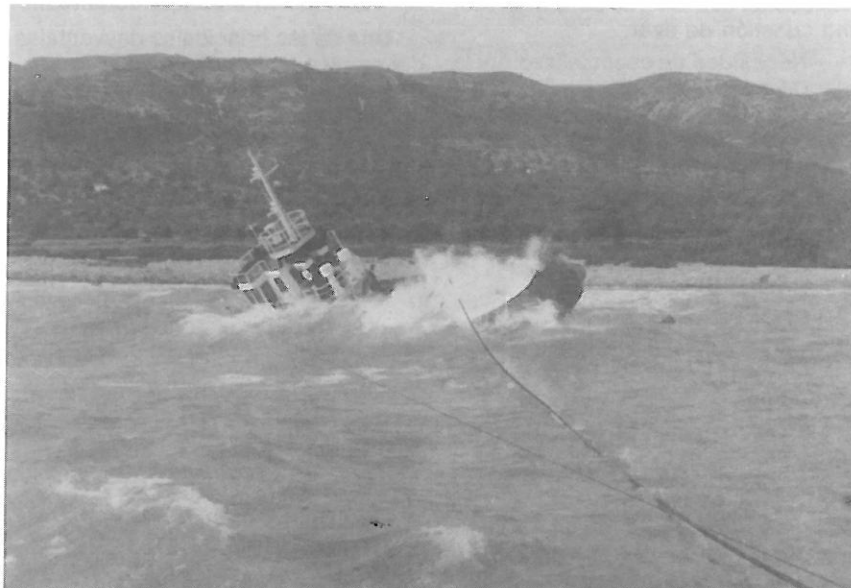
corro y Seguridad Marítima (SMSSM).

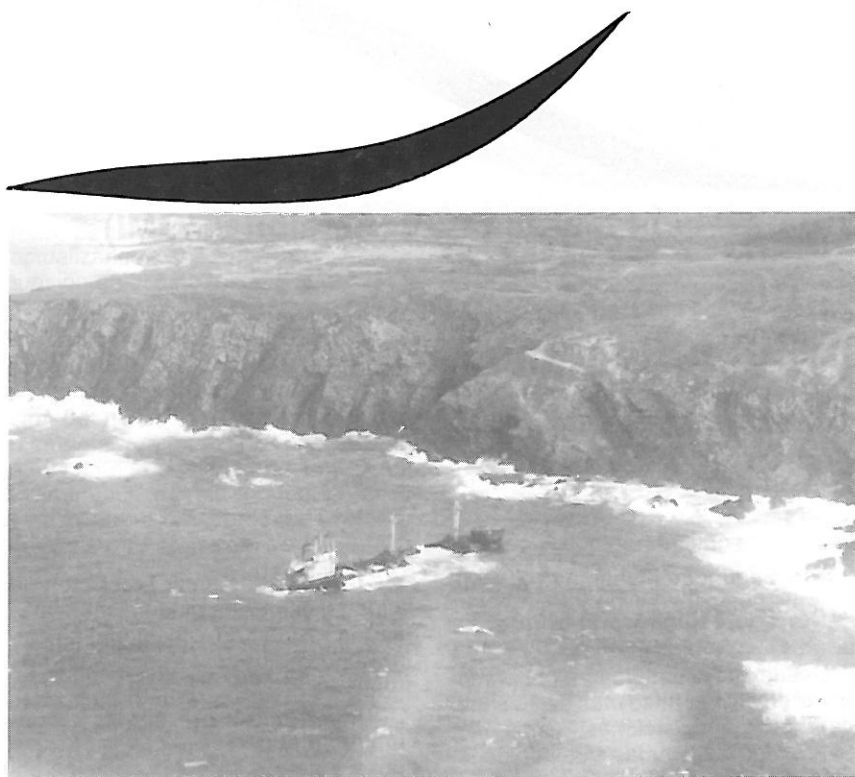
¿Por qué es necesario el nuevo sistema?

Desde que se emplearan por primera vez en el mar, hace más de 90 años, las radiocomunicaciones, éstas han contribuido a salvar las vidas de decenas de miles de personas. Mas, incluso así, el sistema existente adolece de un número de fallos fundamentales que no se pueden superar mediante la utilización de las técnicas terrestres tradicionales.

—**Dificultades en la recepción:** la calidad o nitidez de algunos mensajes pueden resultar adversamente afectadas por cambios en las condiciones de propagación.

—**Incertidumbre sobre la recepción del mensaje:** el alcance máximo que, a tenor de la reglamentación actual, se exige de los equipos de telegrafía y telefonía es de sólo unos 250 kilómetros. Por tanto, resulta improbable que un mensaje transmitido por un buque en mitad del océano sea recibi-





do en tierra. Estos servicios son primordialmente para la comunicación entre los buques y dependen de que otro buque se encuentre dentro del alcance de esas comunicaciones. Por tanto, la posibilidad de salvamento es, a menudo, una cuestión de azar.

—**Necesidad de especialización:** la telegrafía por Morse, base del sistema existente, exige muchos años de capacitación y práctica para perfeccionarse. Si algo ocurriera al radiooperador es improbable que ninguna otra persona a bordo del buque sea capaz de manejar el equipo telegráfico.

—**Congestión:** el desarrollo de la radio en tierra supone una reñida competitividad por el correspondiente espacio. Hay pocas posibilidades de que se aumenten las frecuencias asignables a las comunicaciones marítimas.

Tales deficiencias se comenzaban a poner de manifiesto a principios de la década de 1960, poco después de que la OMI celebrara su primer período de sesiones. Entonces, llegado el año 1962, se produjo un acontecimiento que había de transformar las comuni-

caciones mundiales: se puso en órbita el Telstar, primer satélite de comunicaciones del mundo.

Introducción de las comunicaciones por satélite

Una de las principales desventajas del empleo de la radio es que sus ondas se propagan en línea recta. Dado que la Tierra es redonda, esto significa que un mensaje no sigue la curvatura de nuestro planeta y llega un momento en que se pierde en el espacio infinito.

Los satélites, situados muy por encima de la superficie de la Tierra, permiten superar este problema. Los mensajes se dirigen desde la Tierra a un satélite y seguidamente se redirigen al punto deseado nuevamente en tierra. Así, no sólo se incrementa el alcance de los mensajes, sino que se mejora la nitidez de la recepción. Gracias a los grandes avances que se han hecho en la tecnología de las comunicaciones es actualmente posible que un acontecimiento deportivo celebrado en Asia sea visto simultáneamente en América, o

que un acto benéfico que tiene lugar en Europa sea presenciado por una audiencia de cientos de millones de personas en el mundo entero.

Aunque la mayoría de las personas tienden a relacionar los satélites con la televisión y los espectáculos, aquéllos tienen numerosas otras aplicaciones y la OMI se percató rápidamente de las posibilidades que ofrecían a la navegación marítima mundial.

Ya en febrero de 1966, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI decidió estudiar las necesidades operacionales de un sistema de comunicaciones por satélite dedicado a fines marítimos. Al año siguiente, la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones, convocada por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) —organismo de las Naciones Unidas responsabilizado del Reglamento de Radiocomunicaciones, entre otras cosas—, invitó a la OMI a que prosiguiera sus trabajos.

En 1971, los estudios de la OMI habían avanzado lo bastante para que la Organización presentara dos recomendaciones sobre telecomunicaciones espaciales a la conferencia de la UIT. Entre otras cosas, estipulaban que las comunicaciones marítimas por satélite pudieran utilizarse para el intercambio de información por telefonía y telegrafía, con inclusión de las transmisiones de datos, la impresión directa y el fac-símil.

En particular, las comunicaciones por satélite presentaban grandes ventajas en cuanto a tareas como las de alertar y localizar a los buques en situaciones de peligro o de emergencia, facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento, emitir mensajes de seguridad y urgencia y ejecutar otras funciones como las de notificar automáticamente la situación de los buques, determinar su situación, encauzar el tráfico, transmitir advertencias automáticas para la navegación e indicar la derrota óptima recomendada por los ser-

vicios meteorológicos. Además, las comunicaciones marítimas por satélite prometían ser de gran aplicación en la utilización y administración de los buques.

La rueda de expertos que a tal fin había celebrado reuniones con regularidad durante los dos años anteriores, determinó las razones siguientes para establecer un sistema de esa naturaleza:

- mejorar las comunicaciones de socorro, urgencia y seguridad;
- aliviar la congestión actual en las bandas de ondas hectométricas (MF) y decamétricas (HF);
- mejorar la fiabilidad, la calidad y la celeridad de las comunicaciones;
- ampliar la cobertura geográfica y asegurar la disponibilidad continua de los servicios;
- ofrecer circuitos más fiables y permitir la automatización de la radiotelefonía y los teleimpresores;
- hacer posible servicios que hoy no lo son en las bandas de ondas hectométricas y decamétricas, como la transmisión de datos a gran velocidad;
- ofrecer un servicio de radiodeterminación.

No es de sorprender, pues, que la OMI decidiera seguir adelante y comenzar los trabajos para el establecimiento de un nuevo sistema de comunicaciones marítimas por satélite.

En 1973, la Asamblea de la OMI aprobó dos resoluciones que iban a constituir la base de la futura labor de la Organización en esa esfera. La primera resolución (A.283(VIII)), que trata de la introducción del sistema de socorro marítimo, autorizó al Comité de Seguridad Marítima a proseguir su labor encaminada a mejorar las comunicaciones de socorro «a corto plazo» y desarrollar un sistema de socorro «a largo plazo». Se acordó que este sistema se desarrollara de modo natural e incluyera las mejoras de los medios de telecomunicación a medida que fuesen apareciendo.

También se reconoció que una parte importante del sistema sería una organización marítima por satélite —que ya está siendo desarrollada por la OMI— y la segunda resolución resolvió convocar una conferencia para establecer dicha organización. La conferencia se reunió por vez primera en 1975 y celebró tres períodos de sesiones, en el último de los cuales, celebrado en 1976, se adoptó el Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT).

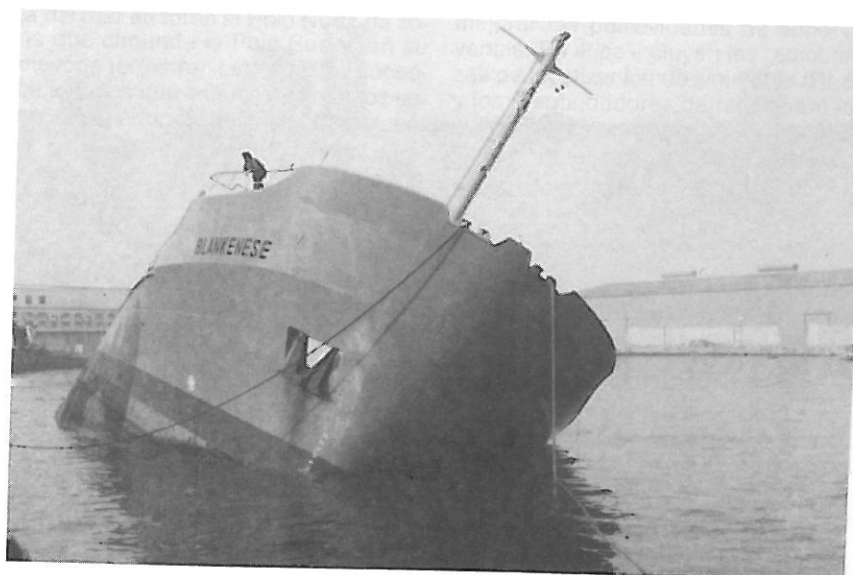
El Convenio entró en vigor en 1979 e INMARSAT empezó a funcionar en febrero de 1982, fecha en que se hizo cargo del sistema explotado por la empresa conjunta MARISAT, compañía norteamericana que había sido precursora de la utilización de satélites para la marina mercante.

El establecimiento de INMARSAT como organización independiente constituyó un gran avance para las radiocomunicaciones marítimas. Por primera vez existía un sistema de comunicaciones proyectado y reservado exclusivamente para la navegación ma-

rítima. El sistema INMARSAT ofrecía ventajas que no podían ofrecer las radiocomunicaciones terrenales.

El sistema INMARSAT actual utiliza satélites geoestacionarios, situados sobre el Océano Atlántico, el Océano Índico y el Océano Pacífico. Desde esas tres posiciones, los satélites cubren virtualmente el globo terráqueo hasta los 75° de latitud norte y sur. Únicamente quedan sin cobertura las regiones polares, donde el tráfico marítimo es escaso.

Desde el punto de vista de los propietarios de buques, una de las ventajas importantes del sistema INMARSAT es la oportunidad que depara para los negocios. El sistema INMARSAT no sólo permite mantener conversaciones radiotelefónicas de buena calidad, sino prestar un servicio de télex, facsímil y transmisión de datos a gran velocidad. Además garantiza la privacidad de las conversaciones entre el buque y el naviero —factor importante en toda operación comercial—, mientras que los mensajes radioeléctricos terrenales pueden ser escuchados por cualquiera que tenga un receptor adecuado.



Las comunicaciones en ambas direcciones son sencillas y en muchos países se puede establecer contacto con un buque marcando simplemente el número de teléfono correspondiente.

El sistema permite igualmente la recepción de asesoramiento y auxilio médicos, informes y pronósticos meteorológicos, informes y avisos náuticos y notificaciones de la situación de los buques.

Desde el punto de vista de la OMI, la función más importante de INMARSAT es el mejoramiento de las comunicaciones de socorro y seguridad. Utilizando el sistema INMARSAT un buque puede enviar un mensaje de socorro y saber con certeza que será recibido.

Una vez aprobado el Convenio INMARSAT, ya era posible iniciar seriamente el trabajo para el desarrollo del sistema de socorro «a largo plazo». El Subcomité de Radiocomunicaciones de la OMI inició ese trabajo en septiembre de 1978 y desde entonces el Subcomité citado y sus diversos grupos se han reunido durante un total de más de 30 semanas para planificar el sistema.

Buena parte de esos trabajos ha estado relacionada con la preparación de las necesarias enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS). Es este el Convenio internacional más importante de todos cuantos se refieren a la seguridad marítima. El capítulo IV, que trata de las radiocomunicaciones, es particularmente relevante al respecto.

En 1979, la Asamblea de la OMI aprobó la resolución A.420(XI) y estableció la política de la OMI con respecto al nuevo sistema. Sus principales recomendaciones decían lo siguiente:

—A fin de establecer un enlace eficaz entre la frecuencia internacional radiotelegráfica de socorro (500 kHz) y la frecuencia radiotelefónica de socorro (2.182 kHz), todos los buques regidos por el Convenio SOLAS, en cuanto a los requisitos para las radiocomunicaciones (fundamentalmente, ello significa los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas) deberán llevar equipo radiotelefónico y mantener un servicio de escucha continua en 2.182 kHz.

—Los buques regidos por el Convenio SOLAS deberán estar dotados de una instalación marítima de VHF y, siempre que sea posible, mantendrán la escucha en 156,8 MHz (Canal 16). Eso aumentará también la posibilidad de que los mensajes de socorro transmitidos por embarcaciones pequeñas provistas únicamente de equipo de VHF sean recibidos por buques mayores. En 1984 entró en vigor una enmienda al Convenio SOLAS en virtud de la cual se prescribe que el equipo de ondas métricas o VHF sea instalado en todos los buques de pasaje y en todos los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas así como que esos buques mantengan un servicio de escucha continua en el Canal 16.

—Se exigirá que los buques lleven radiobalizas localizadoras de posición en emergencias (RLS). Las RLS están proyectadas de modo que den una señal de socorro **automática** cuando un buque se hunda repentinamente. Se llevan también a bordo de embarcaciones de supervivencia para que los naufragos las accionen manualmente.

—Se implantará un sistema de llamada selectiva. Se trata de un sistema según el cual un buque o un grupo de buques pueden conectar automáticamente con una estación que tenga un mensaje para ellos o viceversa.

—Se introducirá la impresión directa de banda estrecha para la difusión de radioavisos náuticos y meteorológicos.

—Se mejorará el rendimiento del equipo y la formación del personal se ajustará a lo prescrito en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978.

La resolución expresa asimismo las necesidades fundamentales del SMSSM.

Concepto fundamental del SMSSM

En noviembre de 1988, una década de trabajo culminó con todo éxito cuan-



do, en la Conferencia celebrada en la sede la OMI, se aprobaron las enmiendas al Convenio SOLAS y a su Protocolo de 1978. Las enmiendas habían de introducir el SMSSM en el Convenio. La fecha elegida para su entrada en vigor, a tenor de las previsiones de «aceptación tácita» del SOLAS, fue la del 1 de febrero de 1991.

El concepto básico del sistema es que las autoridades de búsqueda y salvamento en tierra, así como los buques que se encuentren en las inmediaciones de otro buque en peligro, serán rápidamente alertadas para que puedan intervenir con la mínima demora en una operación coordinada de búsqueda y salvamento.

El sistema ofrecerá también medios para comunicaciones de urgencia y seguridad así como para difusión de información sobre seguridad marítima, incluidos los radioavisos náuticos y meteorológicos. En otras palabras, todo buque, independientemente de la zona en que opere, podrá ejecutar las funciones que se consideren esenciales para la seguridad del propio buque y de otros buques que operen en la misma zona.

Aunque los satélites desempeñarán una función importante en el SMSSM, no sustituirán por completo a los sistemas de radiocomunicaciones terrenales existentes. El SMSSM combinará varios subsistemas —todos los cuales tienen diversas limitaciones por lo que respecta a su cobertura— en un sistema general, y los océanos se dividirán en cuatro zonas:

Zona A1. La que queda dentro del alcance de las estaciones costeras de ondas métricas (entre 20 y 30 millas).

Zona A2. Más allá de la zona A1, pero dentro del alcance de las estaciones costeras de ondas hectométricas (de unas 100 millas).

Zona A3. Más de las dos primeras zonas pero dentro del ámbito de cobertura de satélites geoestacionarios para comunicaciones marítimas (en la



práctica esto quiere decir INMARSAT). Se abarca así la zona comprendida aproximadamente entre 70° norte y 70° sur.

Zona A4. Las restantes zonas marítimas. La más importantes de éstas es la del mar en torno al Polo Norte (la zona que circunda el Polo Sur es en su mayoría terrestre). Los satélites geoestacionarios que están estacionados sobre el ecuador, no tienen tanto alcance.

Las prescripciones relativas al equipo que procede llevar a bordo variarán según la zona (o zonas) en que opere el buque. Los buques de cabotaje, por ejemplo, sólo tendrán que llevar un equipo mínimo si no operan más allá del alcance de las radioestaciones de ondas métricas en tierra. Los buques que se alejen más de tierra tendrán que llevar a bordo equipo de ondas hectométricas además de ondas métricas. Los buques que operen más allá del alcance de las ondas hectométricas tendrán que llevar equipo de ondas decamétricas, o equipo INMARSAT, además del equipo de ondas métricas y hectométricas. Los buques que operen

en la Zona A4 deberán llevar equipo de ondas métricas, decamétricas y hectométricas.

Además del equipo radioeléctrico, el SMSSM introducirá prescripciones relativas a otro equipo concebido para mejorar las posibilidades de supervivencia. En él se incluyen las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) y los respondedores de radar para localización de un buque o de embarcaciones de supervivencia en peligro.

Cómo funcionará

El SMSSM permitirá que un buque que se encuentre en peligro envíe un mensaje por diversos métodos y tenga así la seguridad casi absoluta de que el mensaje se captará y será atendido. El mensaje de peligro o de seguridad será recogido por buques que se encuentren en la zona y por estaciones costeras dentro de su alcance (como el sistema actual) si se transmite mediante equipo de hectométricas o métricas o por estaciones costeras más alejadas si se transmite por ondas decamétricas

o por conducto de los sistemas INMARSAT o COPAS-SARSAT.

Si bien los buques pueden transmitir una alerta utilizando la totalidad del equipo de a bordo o parte del mismo, los buques transmitirán una alerta buque-buque en ondas hectométricas o métricas y una alerta buque-costa en las zonas A3 o A4, según proceda, mediante una estación terrena de buques, equipo de ondas decamétricas de llamada selectiva digital (LSD) o una RLS por satélite, según sea el caso. Los buques que naveguen en la zona A2 deberán poder transmitir, por lo menos, un alerta buque-costa en la frecuencia de 2.187,5 kHz y las RSL por satélite y los buques que naveguen en la zona A1 podrán por lo menos transmitir una alerta buque-costa en la frecuencia de 156,525 MHz utilizando la LSD.

Se espera que con el nuevo sistema los mensajes de socorro se reciban con mucha más fiabilidad que en la actualidad. Gracias al Convenio de salvamento de 1979 (véase página 29) se podrá conseguir que las operaciones de búsqueda y salvamento resultantes estén mejor coordinadas.

El sistema establecido por el Convenio SOLAS significa que toda la operación estará coordinada por un centro coordinador de salvamento (CCS) designado al efecto, que será informado de la alerta ya sea mediante los sistemas INMARSAT o COPAS-SARSAT o mediante las radioestaciones costeras que participen en el sistema SMSSM.

La búsqueda propiamente dicha se realizará también de conformidad con los procedimientos establecidos por el Convenio SAR y ampliados en los manuales MERSAR e IMOSAR. Por su parte, el SMSSM proporcionará los medios de comunicaciones independientemente de la zona en que se encuentre el buque.

Los grandes adelantos técnicos que ofrecen los satélites, por comparación con la radio terrestre, fueron una de las razones por las que la OMI fundó INMARSAT hace más de un decenio, e INMARSAT será vital para el nuevo sistema.

En el caso de los buques equipados con una estación terrena de buque (ETB) del sistema INMARSAT, la transmisión de una alerta de socorro es sen-

cilla y segura. Sólo requiere apretar un botón especial de socorro o utilizar un código de llamada abreviada. De esa forma se obtiene automáticamente acceso prioritario al sistema y se establece contacto con una estación terrena costera (ETC) por medio del satélite INMARSAT. El mensaje proporciona automáticamente el nombre y la situación del buque. La ETC, por ser parte del sistema internacional de búsqueda y salvamento, informará inmediatamente por su parte al centro coordinador de salvamento (CCS) que se encuentre más cercano al buque en peligro y, en consecuencia, hará que se inicie una operación de búsqueda y salvamento.

Aunque se espera que las comunicaciones por satélite constituyan un método fundamental por el que los buques del sistema INMARSAT transmitan los mensajes de socorro, también podrán utilizar otras características del sistema, si así lo desean. Por ejemplo, podrán establecer contacto directo con un CCS por télex o teléfono.

INMARSAT-A

El equipo INMARSAT que ha de llevarse a bordo es de varios tipos. La estación terrena de buque INMARSAT-A consiste en una antena parabólica (o reflector de plato), que de ordinario está montada en la superestructura del buque, en tanto que bajo cubierta se encontrará el equipo de télex y telefónico y elementos conexos. Algunos buques podrán añadir a ese conjunto ordenadores y unidades de presentación visual (UPV).

INMARSAT-C

Sin embargo, el equipo INMARSAT-A es relativamente costoso y se logró un avance importante cuando la OMI aceptó un nuevo tipo de ETB, denominado INMARSAT-C. El prototipo de este aparato pesaba poco más de 6 kilos, pero los modelos de producción en serie son todavía más livianos. Aunque el equipo no permite comunicaciones telefónicas, sí hace posible que se trans-



mitan de igual manera operaciones de télex y mensajes de socorro. Su antena omnidireccional tiene adicionales ventajas y su pequeño tamaño y bajo coste hacen también que el equipo INMARSAT-C sea ideal para pequeñas embarcaciones, tales como yates y buques pesqueros. Ha sido aceptado como alternativa al equipo INMARSAT-A o a una instalación radioeléctrica de ondas decamétricas para todos los buques regidos por el Convenio SOLAS que operen en la zona A3 del SMSSM.

Llamada intensificada a grupos (LIG)

Otra característica importante del servicio INMARSAT es la posibilidad que ofrece para la llamada intensificada a grupos (LIG). El procesador de mensajes e impresora especializados, necesarios para este sistema, pueden añadirse a un receptor de INMARSAT-A o -C, o pueden ser autónomos, con antena propia.

Lo más importante de la LIG es que permite transmitir mensajes a un grupo de buques, en lugar de hacerlo a todos los buques que se encuentren en el radio de cobertura. Por ejemplo, pueden transmitirse mensajes a buques que enarbolan un pabellón determinado, o a buques en una zona geográfica dada. También pueden transmitirse a un buque o a todos los buques.

El receptor LIG es pequeño y relativamente barato y su funcionamiento también es sencillo. Tiene un teclado, parecido a una botonera telefónica, y una impresora. El formato de mensaje es análogo al utilizado por NAVTEX.

La capacidad selectiva del ILG tiene considerables ventajas por lo que se refiere a la seguridad. Por ejemplo, permite transmitir mensajes a los buques que se encuentren en la zona más próxima a un buque en peligro o capacitar al CCS a elegir los buques más rápidos (o más próximos) para que respondan a una llamada de socorro. De esa manera no se molesta a ningún otro buque.



Radiobalizas de localización de siniestros (RLS)

Estos dispositivos se han venido utilizando desde hace muchos años. Las embarcaciones de supervivencia tienen que llevar RSL obligatoriamente a menos que se disponga de respondedores de radar para su uso en tales embarcaciones. Están concebidas para transmitir una alerta en el caso de un siniestro súbito. Pueden ser totalmente automáticas, de manera que si un buque se hunde, la RLS flotará libremente y transmitirá automáticamente la llamada de socorro. Otras están concebidas para funcionar manualmente y, excepto cuando se emplean como segundo medio de emitir una alerta, están de ordinario colocadas en las embarcaciones de supervivencia o en su proximidad.

Las RLS seguirán transmitiendo continuamente la señal durante al menos 48 horas después del siniestro, para facilitar la radiorecalada de las unidades de búsqueda y salvamento.

De conformidad con el SMSSM, las RLS por satélite operarán, bien en la

frecuencia de 1,6 GHz (la frecuencia de INMARSAT), bien en la de 406 MHz utilizada por el sistema COSPAS-SARSAT. Este sistema fue establecido en 1982 y consiste en una serie de satélites de órbita casi polar que proporcionan cobertura mundial. El sistema, cuya Secretaría está radicada en la sede londinense de INMARSAT, permite que los mensajes de socorro transmitidos por las RLS transportadas a bordo de buques o aeronaves se localicen con un grado de exactitud que permite a las unidades de búsqueda y salvamento encontrar rápidamente a las personas en peligro. Desde que empezó a funcionar el sistema COSPAS-SARSAT en 1982, ha conseguido salvar casi 2.000 vidas.

Como los satélites del sistema están en una órbita polar baja, puede producirse un desfase en la recepción del mensaje de socorro, a menos que la zona del haz* del satélite se halle visible simultáneamente para una estación monitora (TLU o terminal local de usuario). La cobertura mundial sólo es posible con RLS satelitarias que funcionen en 406 MHz, ya que las que operan en la frecuencia aeronáutica de emergencia, de 121,5 MHz o de 243 MHz, únicamente pueden ser recibidas cuando hay un TLU en la zona del haz del satélite. Las señales en la frecuencia de 406 MHz se registran en el satélite y se transmiten cuando éste entra en la zona del haz del satélite.

Los buques que no operen en la zona A4 pueden estar equipados con RLS que funcionen en frecuencia de 1,6 GHz (la banda L). La ventaja de las RLS por satélite de banda L es que proporcionan una alerta instantánea. Su inconveniente es que sin circuitos adicionales no proporcionan datos para actualizar la situación.

(*) Por haz del satélite se entiende la línea de visión de la TLU al satélite a medida que se levanta sobre el horizonte en el momento en que se ha recibido suficiente información para calcular la posición de la RLS hasta que se oculta.

El sector marítimo pide una auditoría en la D.G.M.M.

La realización de una auditoría que arroje luz sobre la gestión de la Dirección General de la Marina Mercante es una imperiosa necesidad ante las fórmulas utilizadas para administrar el erario público de una de las instituciones de la Administración marítima española.

La política oscurantista de este organismo no cesa de sorprender al sector con decisiones y actitudes que más parecen diseñadas para liquidar definitivamente el sector de cabotaje español, que lo que debería ser: la estructuración adecuada para recuperarlo.

El principal descontento en el subsector de cabotaje se centra en los espectaculares índices de paro, que están alcanzando las cotas más altas de su historia, más del 50% de los titulados de cabotaje están en situación de paro provocado por la masiva desaparición de la flota a la que se ha asistido en las últimas décadas. Pero también existen otros motivos, que en algún caso pueden considerarse de escándalo, como la política de subvenciones establecida, la acción propagandística del organismo, o la propia contratación de personal.

- **Nepotismo, corporativismo, oscuridad y dudosas concesiones de subvención, entre los reproches más frecuentes a esta Dirección General**

Las subvenciones que parten de esta Institución son un claro ejemplo de cómo se utiliza la Dirección General para financiar proyectos, organismos y centros privados sin el menor grado de objetividad, promocionando tan solo las iniciativas corporativistas tendentes, como se denunció en determinadas ocasiones, al enriquecimiento personal. Fue el caso de la nefasta planificación de los cursos de seguridad marítima, cuyos plazos finalmente tuvieron que ser desestimados por la propia D.G.M.M. ante la ineficacia de sus planteamientos.

Por otra parte, cabe comentar la ausencia de cualquier planteamiento positivo ante la reforma de las enseñanzas marítimas que están realizando diferentes comisiones promovidas por el Ministerio de Educación. La D.G.M.M.

torpedeó en todo momento la posibilidad de reforma de las enseñanzas de cabotaje y los avances positivos que se están produciendo en aras de una carrera marítima integrada, diversificada, eficaz y comprometida con las perspectivas económicas de las empresas marítimas.

Otro ejemplo del nepotismo se centra en la proverbial desconexión con el sector en todo lo referente al Proyecto de Ley de Puertos y Marina Mercante, un instrumento legislativo que se aparta definitivamente de los deseos de una administración marítima unitaria y eficaz que el sector demanda desde hace años. Este Proyecto de Ley perpetúa un mecanismo atrasado, corporativista y confuso en cuanto a las competencias de los diferentes estadios de la administración marítimo-pesquera periférica.

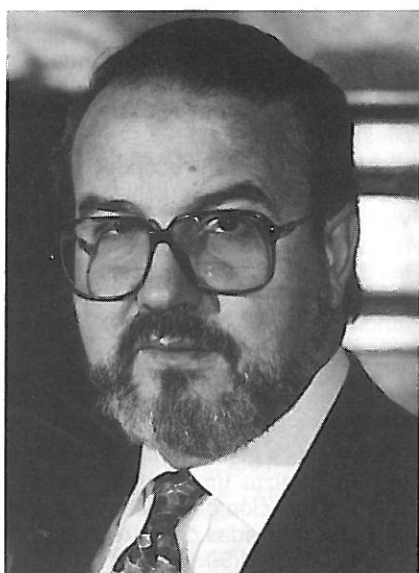


Electromecánicas
PASAIA, S.A.

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)



La reforma de la política pesquera común

Por el Excmo. Sr. D. PEDRO SOLBES MIRA
Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación

La Comisión en el informe que presentó al Consejo no sólo se refiere a la situación de la pesca en la Comunidad, al desarrollo económico y social de las regiones litorales, al estado de las poblaciones de peces y a su previsible evolución, sino que ha aprovechado esta oportunidad para presentar un balance amplio y completo de toda la Política Pesquera Común durante 1983-1990 y definir las orientaciones generales para asegurar el futuro del sector durante los próximos años.

Tal vez el valor fundamental de este informe sea el servir de acicate a la discusión y análisis y como catalizador de soluciones y propuestas. Tiene también un valor esencial como trasfondo y escenario de lo que debe ser la Política Pesquera Común del futuro, una política común que sepa aprender de sus errores, potenciando sus aspectos positivos y eliminando las rigideces u obstáculos que mermen la operatividad del sector pesquero y aseguren a la vez el máximo respeto a los objetivos compartidos de conservación y gestión de los recursos, con vistas a garantizar una actividad pesquera comunitaria duradera, sostenible, rentable y digna,

tanto en términos humanos como económicos.

España está de acuerdo con muchos de los principios planteados en este informe. Ahora bien, será necesario ver cómo se materializarán éstos en reglamentos concretos para poder presentar las posiciones españolas en los múltiples aspectos incluidos.

La complejidad de los temas abordados en el informe exigen sin duda que vayamos acotando aquellos aspectos del mismo, en los cuales se ha podido detectar un nivel mayor de consenso.

En primer lugar, y refiriéndome a los hechos planteados inicialmente en el informe, debe subrayarse que existe un peligro inherente en las manifestaciones simplistas o tajantes, en el sentido de que un número importante de stocks están degradados por la sobrepesca. En el propio informe se reconoce que nos enfrentamos, en muchas ocasiones, a una falta de datos y de análisis científicos suficientes. El disponer de dichos datos y análisis resulta imprescindible para poder dimensionar adecuadamente el nivel de esfuerzo pesquero sostenible. El actuar simplemente por precaución debe ser contrastado con las consecuencias que conlleva.

Hoy en día, cobran cada vez mayor importancia determinadas circunstancias medioambientales, tales como la contaminación y las condiciones y alteraciones climáticas. Estos factores, que en ocasiones inciden significativa-

mente en la mortalidad ictícola, deben ser analizados cuidadosamente para evitar que la pesca, ya sometida a numerosas presiones, deba también asumir culpabilizaciones indebidas.

En esta misma línea, debe evitarse en todo momento singularizar los problemas de conservación en una sobrecapacidad de flota, que conduce irremediablemente a una sobrepesca. El análisis, para ser objetivo, debe contemplar no solamente especies y pesquerías, sino también el nivel de esfuerzo y la regulación del mismo.

En segundo lugar quisiera destacar que el consenso manifestado en principios como los de *globalidad* y *subsidiariedad* debe ser reflejado también en la forma en que éstos vengán a materializarse eventualmente en las futuras propuestas concretas. La *globalidad* debe verse en un doble sentido:

Por un lado, en lograr una coherencia y coordinación de las medidas adoptadas respecto a recursos, estructuras y mercados, que respeten los objetivos básicos del Tratado de Roma, tanto en sus artículos 39 como 130.

Por otro, esta globalidad debe contemplar también la relación causa-efecto de las medidas que se adopten en el terreno de la conservación y gestión de los recursos, racionalización, reestructuración y adecuación de las flotas y en la mejora del funcionamiento y aprovisionamiento del mercado comunitario. La nueva Política Pesquera Común debe integrar también las acti-

vidades profesionales y la repercusión y consecuencias socioeconómicas que puedan conllevar las medidas adoptadas.

Resulta esencial poder contar con la financiación suficiente no sólo para garantizar el éxito de las medidas adoptadas, sino también para hacer frente a todas sus consecuencias en un contexto de cohesión económica y social.

El principio de subsidiariedad, contemplado como una responsabilización «en cascada» para garantizar las medidas de conservación y gestión de los recursos, debe ser potenciado, incorporando cada sector pesquero nacional en esta dinámica.

En este sentido, estamos de acuerdo en que se deben compartir responsabilidades entre la Comunidad, los Estados miembros, las regiones pesqueras, las organizaciones y asociaciones profesionales, los armadores y los propios pescadores.

Para lograr los anteriores objetivos, es necesario que la normativa que establezca tanto las medidas técnicas como los sistemas de gestión de cada pesquería sea coherente, sencilla, justificable y no discriminatoria.

La subsidiariedad en el sentido de que la Comisión extienda sus competencias, es un asunto que requiere mayor clarificación y desarrollo, debiéndose materializar en propuestas concretas que permitan una valoración justa y precisa por parte de los Estados miembros.

En tercer lugar, quisiera hacer una referencia al acceso a las aguas. En este sentido, el propio informe resalta algunos de los problemas derivados del régimen de adhesión de España y Portugal a la Comunidad. Sin perjuicio de que el examen pormenorizado de esta problemática se realizará en el contexto del «Informe 92», estimo que el régimen establecido y la experiencia de seis años servirán sin duda como ejemplo, tanto en sus efectos positivos como en los negativos, para el diseño de la fu-

tura Política Pesquera Común. No obstante, España considera que se debe avanzar en el concepto de igualdad de acceso, sin discriminación por razón de nacionalidad.

Finalmente, quisiera hacer reflexiones respecto a la dimensión exterior de la Política Común Pesquera, concretamente los acuerdos con terceros países.

El abastecimiento del mercado comunitario no solamente justifica, sino que también exige el reforzamiento de la actividad pesquera comunitaria en aguas internacionales o de terceros países. Esta justificación y exigencia se reflejan asimismo si se tiene en cuenta la dimensión de la flota comunitaria y su importancia como generadora de empleo directo e indirecto y sostén de industrias complementarias y auxiliares.

Obtener posibilidades de pesca en aguas de terceros países, para lograr los objetivos antes expuestos, ha sido y es un reto que la Comunidad ha sabido afrontar. Así, sin perjuicio de que el objetivo principal de la política exterior pesquera de la Comunidad se haya centrado en la negociación de acuerdos llamados de primera generación, se han incorporado conceptos, instrumentos y medios financieros nuevos que han permitido o permitirán a la Comunidad complementar y enriquecer su acervo negociador, adecuándose a la realidad cambiante del mundo de la pesca.

Sin perjuicio de que España estima que los acuerdos de primera generación representan actualmente la fórmula más adecuada a la estructuración y realidad de la flota comunitaria, así como la más rentable en las actuales circunstancias, no vemos que exista una incompatibilidad en la diversificación ponderada hacia acuerdos llamados de segunda generación. En definitiva, no solamente se trata de una reincorporación de elementos de cooperación en el contexto de acuerdos pesqueros (en

ocasiones acusados de ser exclusivamente crematísticos), sino también puede resultar el instrumento preciso para obtener acceso a caladeros difíciles.

Ahora bien, aún reconociendo los importantes avances obtenidos en la diversificación de mecanismos estructurales alternativos o complementarios a las licencias directas, éstos deben incorporarse de forma más decidida y autónoma en el contexto de la negociación de nuevos acuerdos de pesca.

En este sentido, deberá reflexionarse sobre la oportunidad de integrar, dentro de los propios acuerdos pesqueros, medios e instrumentos suficientes para garantizar un aumento, ampliación y agilización de las actuales posibilidades derivadas de los reglamentos 4028/86 y 3944/90.

Así, España ha venido proponiendo la oportunidad de contemplar la negociación de los nuevos acuerdos de segunda generación en un contexto de tres velocidades: la primera, anterior o simultánea a la propia negociación, que incluye la posibilidad de llevar a cabo, en tiempo real, campañas experimentales de rentabilidad comercial de nuevos caladeros; la segunda, en el marco del acuerdo en sí, de compatibilización de licencias directas con fórmulas de asociación temporal; la tercera, de materialización de empresas mixtas derivadas de una experiencia mutuamente satisfactoria de la relación anterior.

No obstante los aspectos anteriores, en los que existe, como decía al principio, un cierto nivel de consenso, lo cual no significa que los temas estén resueltos definitivamente, existe otro grupo de temas en los que España realiza observaciones más a fondo.

Consideramos necesario racionalizar y flexibilizar el actual sistema de gestión de los recursos pesqueros en base a los TACs y las cuotas, puesto que se trata de un esquema demasiado teórico y complejo, que presenta di-

ficultades de control en la práctica.

En primer lugar debe ponerse de manifiesto que las unidades de gestión no se corresponden, en ocasiones, con los stocks biológicos, por lo que sería conveniente abordar esta cuestión.

Por otra parte, la mayoría de los TACs son de precaución, fijándose para especies o stocks de los que se carece de evaluaciones o datos científicos fiables y su establecimiento puede representar obstáculos adicionales a las actividades pesqueras. El objetivo de los TACs de precaución es simplemente mantener estable el esfuerzo de pesca. Por todo ello, se considera conveniente estudiar la posibilidad de disminuir el número de TACs de precaución.

En cuanto al propio sistema de TACs y cuotas, en su estado actual, es necesario indicar que no contempla la realidad de las pesquerías de arrastre demersal, donde la pesca va dirigida a un conjunto de especies objetivo que se capturan conjuntamente, por lo que se hace preciso introducir el concepto de TACs multiespecíficos que tenga en cuenta el problema de los descartes que se producen.

Es preciso introducir, asimismo, el concepto de TACs plurianuales, que podrían permitir una gestión de los recursos más eficaz que la actual. En este contexto, en lo concerniente a los TACs multiespecíficos y plurianuales, deben estudiarse y debatirse las normas de aplicación práctica de estos nuevos métodos de gestión y avanzar en la posibilidad de combinar TACs plurianuales con multiespecíficos.

En cuanto a la reducción del esfuerzo de pesca y la sobrecapacidad, como primera consideración, no se deberá identificar reducción de mortalidad por pesca con reducción de capacidad, tal como parece deducirse del informe de la Comisión. La reducción de mortalidad se puede lograr con medidas técnicas de conservación y medidas de reducción del esfuerzo pesquero. De lo

que se trata es de equilibrar la actividad pesquera y la conservación de recursos. En esta ecuación intervienen otros factores, además de la capacidad de pesca, que no deben ignorarse a la hora de buscar la optimización de la actividad conjugada con un objetivo conservacionista, como son una amplia batería de medidas técnicas y de regulación del esfuerzo pesquero.

Por otra parte, en los segmentos de flota en los que sea necesario aplicar una reducción de capacidad, debe conjugarse esta disminución con la renovación y modernización de la flota en aras a la necesaria rentabilidad y seguridad, propiciando medidas socio-estructurales que constituyan la suficiente contraprestación a esta política de reestructuración.

En este contexto, y para lograr los objetivos perseguidos, se considera imprescindible el establecimiento de incentivos económicos para hacer fren-

te a factores y circunstancias coyunturales, primar la utilización de artes selectivos y fomentar las innovaciones tecnológicas que favorezcan la selectividad de las artes de pesca y la no captura de juveniles.

En relación a otro tema importante presentado como es el abastecimiento del mercado y política comercial, consideramos que el objetivo prioritario de la política de mercados es garantizar el abastecimiento y la rentabilidad de la actividad pesquera. Este objetivo debe conseguirse respetando los principios de unidad de mercado, preferencia comunitaria y solidaridad financiera, de tal modo que en todo momento se mantenga un equilibrio equitativo entre los intereses de los productores y los propios de la industria de transformación.

Además, la creciente apertura del mercado comunitario al exterior implica la creación de contrapartidas finan-



cieras que garanticen la supervivencia de la Europa Azul y eviten que la actividad extractiva entre en crisis, con un descenso acelerado del nivel de autoabastecimiento y un mayor deterioro de la balanza comercial.

La Política Pesquera Común debe agilizar los mecanismos de intervención frente a las graves perturbaciones del mercado europeo y a la vez fomentar la política de calidad. Dicha política de calidad requiere inversiones adecuadas, para lo cual se necesitan instrumentos financieros e iniciativa empresarial apropiados.

Por otra parte las medidas de regulación del mercado han de ser coherentes entre sí y han de diseñarse teniendo en cuenta el nivel de oferta de los productores europeos. Dentro de límites razonables, la oferta de países terceros ha de complementar la propia, de acuerdo con el principio de preferencia comunitaria.

En ningún caso una política a corto plazo (regulación de precios, salvaguardas, etc.) puede poner en riesgo los fines de una política estructural a largo plazo destinada en principio a dotar a los pescadores y transformadores comunitarios de unas infraestructuras adecuadas.

Existe otro grupo de temas de interés que todavía no han sido debatidos en profundidad, pero que España considera de gran importancia. Entre ellos podemos destacar la instauración de un sistema de licencias, el control de la Política Pesquera y el establecimiento de una Política Común Mediterránea, el principio de estabilidad relativa, o los descartes. Me gustaría comentar brevemente cada uno de ellos.

Como bien es sabido, la normativa nacional española ha mantenido tradicionalmente un esquema de gestión de los recursos basado en el control directo del esfuerzo de pesca, mediante censos por modalidad y elaboración de planes específicos de actividad que limitan el número de unidades que ope-

ran sobre un determinado recurso, existiendo para dotar de flexibilidad al sistema, la figura de cambios temporales de modalidad, por períodos limitados, para aquellas pesquerías y flotas que reúnen las condiciones necesarias.

En caladeros extracomunitarios, se han fijado censos específicos, órdenes de prelación, condiciones excluyentes, etc., que condicionan la actividad en el contexto de acuerdos pesqueros con terceros países o en zonas reguladas por organismos multilaterales, y sirven para determinar y controlar el nivel de esfuerzo pesquero.

Asimismo se controla la actividad de los buques de altura y gran altura en aguas internacionales o en zonas específicas mediante la concesión de permisos temporales de pesca, que limitan tanto temporal, como técnica, geográfica o por artes o especies objetivo, la actividad de dichos buques.

Por tanto, España tiene cierta experiencia respecto a la utilización de un esquema de licencias o mecanismos similares, para planificar y regular el esfuerzo de pesca y estoy seguro de que esta experiencia será tenida en cuenta en los debates que se mantendrán para diseñar una eventual política comunitaria de licencias y que en el contexto de la misma se comprenderá la necesidad imperiosa de eliminar rigideces que, además de perjudicar la operatividad y la rentabilidad de una flota, contienen inherentes un potencial de riesgo a la seguridad de la vida humana en la mar.

En cuanto a la política de control, España apoya el concepto de control global integrado, que no sólo comprende los aspectos relacionados con la conservación y gestión de los recursos pesqueros y los desembarques, sino que se extiende también a las medidas estructurales y a los procesos de transformación y comercialización.

Se entiende que las competencias de control y de imposición de sanciones deben permanecer en los Estados

miembros conforme con sus respectivas legislaciones nacionales, sin perjuicio de que la Comisión supervise los controles nacionales. En el mismo sentido, se estima que la competencia para imponer sanciones es materia reservada a los Estados miembros conforme con sus respectivas legislaciones nacionales.

Finalmente, por lo que respecta a la introducción de nuevas tecnologías en los mecanismos de control, tales como la combinación satélites-cajas negras, España al igual que la mayoría de los Estados miembros, sin oponerse a ello por razones obvias de apoyo a las innovaciones tecnológicas, mantiene ciertas reservas en cuanto al modelo elegido por la Comisión, por estimar que su eficacia en el control de posibles infracciones no está suficientemente probada (facilita información del posicionamiento pero no de la actividad del buque). Existen, asimismo, dudas sobre su rentabilidad (las comunicaciones vía satélite son muy onerosas) y sobre sus implicaciones jurídicas. Por tanto, no cabe duda que será un tema a estudiar.

En cuanto a la Política Pesquera en el Mediterráneo, el documento de reflexión sobre las orientaciones para el establecimiento de un régimen común de pesca está siendo objeto de un estudio separado del presente informe. Actualmente está en fase de recopilación de información y en período de debate. En estas condiciones, parece prudente esperar las conclusiones del documento antes de pronunciarse.

En todo caso, el Mediterráneo es un área marítima de características claramente diferenciadas del resto de las aguas europeas, por lo que el modelo de gestión de los recursos pesqueros establecido en el Atlántico no tiene por qué ser extrapolable a esta zona.



Interrogantes sobre el sector pesquero

De la bajura a los grandes congeladores, con especial atención al sector bacaladero

Por D. ISMAEL GONZALEZ PELLICER

Periodista.

Director del programa radiofónico

«Españoles en la mar»

de Radio Exterior de España

Hace un mes el Secretario General de AETINAPE me hacía llegar su petición para una nueva colaboración destinada al número 36 de la revista que periódicamente edita este importante colectivo profesional náutico-pesquero.

Me indicaba los plazos convenientes para que el original estuviese en la redacción central. Y, como casi siempre ocurre, a última hora preciso ha sido relegar otros asuntos y a toda máquina teclear para llegar puntualmente a la cita con la edición.

En el mismo breve escrito, el amigo Ramírez Faustero dejaba a mi elección el tema a abordar, «de sobra sabes cuales son los temas de mayor actualidad y de interés para el colectivo náutico-pesquero».

Y aquí viene el dilema. ¿Por dónde empezar? ¿Por qué «tajo» hincamos el diente al calamitoso sector pesquero hispano? Podríamos comenzar por la problemática de los grandes congeladores y de sus dificultades para hallar caladeros en los que faenar; intentarlo por la bajura del Cantábrico y sus constantes roces con los pescadores franceses, a cuenta del abusivo empleo de

artes pelágicas por parte de los galos. Materia abundante hay también para hablar de la situación por la que atraviesan nuestros bacaladeros; asimismo podríamos ocuparnos del frecuente embarque ilegal de marroquies en buques andaluces, mientras el paro aumenta entre nuestros pescadores. Y optamos por quedarnos con las dos cuestiones citadas.

1. ¿Qué pasa con nuestra flota bacaladera? Pasa que nos han echado (a la flota comunitaria) de la zona 2J3KL, incluso antes de que nuestras parejas completasen al cien por cien de su cupo de capturas autorizadas. La razón que esgrimen para adoptar esta medida, según las autoridades canadienses, es el descenso alarmante de stock de esta especie. Por este mismo motivo nos han expulsado también del banco de la zona 3M, conocida también como Falmish Cap, en aguas internacionales por cierto. Así, pues, a nuestros bacaladeros les quedan muy pocas zonas para desarrollar su actividad pesquera. Pocas y escasas en recursos.

Canadá presiona constantemente y la Comunidad Europea cede a estas

presiones cuando, según opinión autorizada de responsables del sector, es poco creíble que 24 parejas (y no llega a tantas unidades la flota de Portugal, el otro perjudicado), puedan producir un daño tan terrible en un stock tan enorme. Y estos mismos responsables de nuestro sector bacaladero piden a Canadá que reflexione y se de cuenta de que quizá no sea la flota comunitaria la que esquilma las especies en las aguas de su jurisdicción y en las de su entorno. Al menos no lo son las parejas, los barcos que pescan exclusivamente bacalao. Probablemente los responsables del desaguizado sean los buques de la flota no comunitaria (rusos, japoneses, coreanos, chilenos, etc.), los que se dedican a otro tipo de pesquería (peces planos, el fletán negro, la platusa, cabra, red fish...) en cuyas redes, lógicamente, también entra bacalao. Y no en cantidades despreciables.

Pero aún hay algo más preocupante. Mientras la flota comunitaria tiene que retirarse (la bacaladera) y, supongamos, que también lo hace la que congela sus productos, en aquellos ca-

COLABORACIONES

laderos quedan los barcos pertenecientes a los países que no han aceptado el acuerdo NAFO, que siguen pescando alegremente. Es decir, retiramos una parte de la flota que está explotando el recurso pero queda otra gran parte que sigue faenando a sus anchas y obteniendo más beneficios. Ahí, o se llega a un acuerdo global y todas las flotas desaparecen en una época determinada, y el caladero se recupera, o bien se va a otro sistema de control, lo que no se puede hacer es echar a unos y quedarse otros.

Una discriminación clara, sin duda, si además tenemos en cuenta quienes fueron los pioneros en la pesca del bacalao: los españoles, especialmente vascos que, en la caza de la ballena, fueron los primeros en descubrir los grandes bancos bacaladeros de Terranova. Desde entonces y en especial en todo lo que va del presente siglo, la presencia de la flota bacaladera española

en aquellas aguas ha sido constante. Y no es lógico lo que está sucediendo. Ni desde el punto de vista técnico ni desde el punto de vista humano. Es una tradición que hay que respetar. Pero, hasta ahora, la CE se está dejando llevar por Canadá al aplicar unos criterios excesivamente conservaduristas. Porque, repetimos, 24 parejas no hacen tanto daño. No pueden pescar tanto por mucho que quisieran...

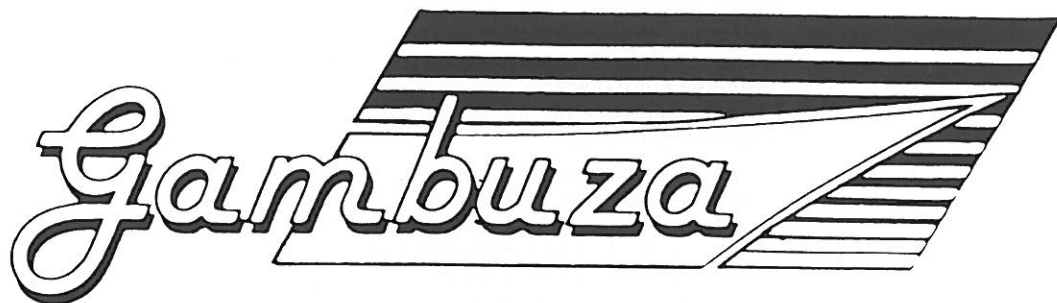
Y segundo interrogante:

2. ¿Por qué se permite el enrole de tripulantes marroquíes en barcos andaluces, aun sin licencia para caladeros aluitas, mientras que el paro se incrementa en el sector?

Es la cuestión que no hace muchos días planteaban al programa «Españoles en la mar» algunos pescadores andaluces que prefieren mantener el anonimato por temor a la represalia y evitar que les impidan el embarque. Se

quejan de la dificultad que para enrolarse tienen muchos marineros gaditanos, onubenses y de otros puertos del litoral andaluz, en determinados buques, mientras que sí lo hacen ciudadanos marroquíes a quienes no se da de alta en la Seguridad Social, a quienes se paga menos y que, por razones obvias, mantienen la boca cerrada. Ni protestan, ni reclaman, ni siquiera hablan de ello aun sabiéndose explotados, discriminados, porque saben que de hacerlo se les acaba hasta el salario de miseria. Y quienes esto nos cuentan, señalan que los distintos organismos competentes en la materia (Comandancia de Marina, ISM y Oficina de Empleo) son conscientes del problema. Pero nada hacen para evitar que ciudadanos marroquíes se enrolen en esas condiciones y estén quitando el pan a muchas familias españolas.

¡Así nos luce el pelo!



SUMINISTROS NAVALES

SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6

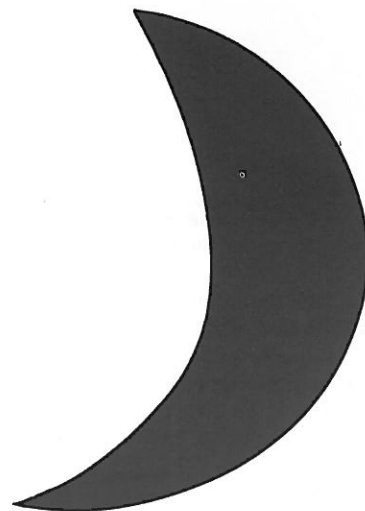
Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178



Seguridad marítima

Por D. RAIMUNDO CALVIÑO GARRIDO
Mecánico Naval Mayor
Miembro del Grupo de Expertos Tecnológicos
del GTP de Pesca y Acuicultura para la
Reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras



En la revista número 33 de AETINAPE, correspondiente a junio de 1991, en la página 5 de la sección Informe, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera ponía el dedo en la llaga. En el editorial de la misma revista, AETINAPE no sólo ponía el dedo, sino las dos manos. Según dicho Informe mantiene que en la pasada década los 80, el promedio de siniestralidad anual en Galicia —desconocemos las series estadísticas correlativas referidas al conjunto de la costa española— fue de 24, es decir, «para los últimos diez años, 1.200 vidas salvadas y 109 perdidas». La proporción, pues, para la pasada década entre vidas salvadas y vidas perdidas fue de 11/1. Realizando una pequeña prospectiva hacia el futuro teniendo por base estos datos, podemos señalar que dentro del margen de probabilidad establecido, tendremos que esperar que se produzcan en esta misma costa a la que nos referimos —la gallega— alrededor de 240 siniestros. ¿Podrán los actuales cursillos de supervivencia en la mar y lucha contra incendios, bajar la relación de 11/1 a 12/0? Dentro de las malas pers-

pectivas que ensombrecen el horizonte actual del sector extractivo pesquero, semejante logro pondría ya de por sí un pequeño broche final a tan negra historia de los hombres de la mar, no conocida por todos.

¿En base a qué debemos o podemos esperar el salvar a 1.400 hombres (sometidos a situación de peligro), 1.400 hombres (de los que se prevé que podrían —estadísticamente— perder casi 200)? Desde el año 1984 al año 1990 se produjeron siniestros en



237 buques. Según una estadística elaborada por ISM, LLOYD'S, OMI y AETINAPE, en 1990 hubo en España 71 buques siniestrados. Las causas pueden ser desagregadas en los siguientes porcentajes, en función de las variables de riesgo desencadenantes del siniestro observado. Así:

Debido a vías de agua	39%
Debido a incendios	24%
Abordajes	23%
Varadas	12%
Otras causas, errores humanos	2%

Prosiguiendo con esta misma lista de datos disponibles podríamos volver a agrupar los porcentajes en función de otro criterio, a mi entender, más importante —el antes del siniestro y después del siniestro— de los que resultarían claramente dos grupos bien diferenciados, tanto entre sí como con respecto a los anteriormente citados.

A) Situaciones ante las que cabe aplicar un menú de respuestas que puedan abortar el curso de la peligrosidad, frente a...

B) Situaciones ante las que cabe, por un lado, esperar una asistencia exterior y, por otro, una preparación personalizada/colectiva para asumir el siniestro (y sus consecuencias) con posterioridad al mismo.

En este sentido los porcentajes ahora se repartirían de la siguiente manera:

COLABORACIONES

86% Todavía se puede evitar la evolución del siniestro a más (39% + 24% + 23%).

14% Sólo resta sobrevivir y esperar asistencia. (12% + 2%).

A partir de aquí me gustaría resaltar lo siguiente con ánimo constructivo y a modo de discreta reflexión. En los cursillos que se están impartiendo en Ferrol y en Salvaterra do Miño (Pontevedra) de «Supervivencia y lucha contraincendios», la marcada orientación con la que se está trabajando en ellos es la de incidir expresamente en esos

dos específicos campos de siniestralidad que el mismo nombre del curso explicita, es decir, supervivencia y lucha contraincendios. Con esto se pretendería poner coto a estas situaciones características dentro de la peligrosidad en su conjunto. ¿Pero en qué medida? Veamos. Dentro de la estadística anterior, la expresa cobertura técnica que este curso proporciona a sus alumnos está restringida al 24% (incendios) y al 14% (supervivencia), que sumados dan un 38%. Cifra significativa, y que aparte del éxito de los cursos para mante-

ner un nivel de preparación óptimo con el que enfrentarse a estos casos, conviene elogiar sin titubeos. ¿Mas, con qué recursos nos habremos de enfrentar actualmente al 68% restante de siniestralidad registrada? Cabe esperar efectivamente que incidiendo sobre todo en las prácticas de supervivencia, que el número de víctimas que cabría esperar en la siguiente década (200) se viese reducido en una proporción muy elevada: estos son los deseados beneficios netos que respaldarían la iniciativa de la realización de estos cursos, y que se vienen persiguiendo por parte del sector marítimo desde no hace poco.

No obstante, a pesar de que el índice de siniestralidad y el coste en vidas humanas se hallan íntimamente ligados, hay que dejar constancia que lo están en proporción directa: a más siniestros más muertes, a menos siniestros menos muertes. ¡Pero menos muertes no implica necesariamente menos siniestros!

Por lo tanto y sin perder de perspectiva el enorme esfuerzo que se viene realizando desde numerosos frentes para atajar y solventar aquellas conductas y prácticas erróneas que por subsanables —en el sentido de la peligrosidad que acarrearán— puedan ser erradicadas, es preciso subrayar que la variable sobre las que debemos enérgicamente incidir es, en sustancia —por mor de su especial transparencia— la de prevención misma de los siniestros (sean de la naturaleza que sean). A partir de aquí sí que estaremos seguros, pues es bien cierto y está demostrado que a menos número de siniestro corresponde un menor número de víctimas.

Sin embargo, en otra importante área no se incide lo más mínimo, que es el de las inspecciones y control de buques y despachos, lo que provocará continuar con la desarticulación del sector marítimo-pesquero en cuanto a su debilidad para hacer frente a tanto muerto flotante.





El acuerdo pesquero CE-Marruecos y su importancia para la flota canaria

Por el Excmo. Sr.
D. ANTONIO A. CASTRO CORDOBEZ
Consejero de Agricultura y Pesca
del Gobierno de Canarias

El acuerdo firmado entre la CE y Marruecos en materia de pesca, que tiene una duración de cuatro años desde el primero de mayo y que fue alcanzado tras duras negociaciones entre las partes implicadas, es de enorme importancia para la flota de estas islas, permitiendo mantener en actividad a un importante número de barcos, armadores y marineros, con lo que ello comporta además como efecto de expansión a las actividades indirectas dependientes del sector.

Tradicionalmente y a lo largo de muchos años los barcos pesqueros de Canarias se han trasladado a las costas vecinas para obtener sus capturas, lo que ha motivado que dicho caladero sea conocido en nuestras islas bajo la denominación de «Banco canario-sahariano».

Ya en 1764, el marino escocés George Glass escribió un libro sobre Canarias, en el que dedica un importante capítulo a las pesquerías del Archipiélago, así como a la que se practicaba de las islas con las costas cercanas de África, señalando incluso el interés de instalar factorías en ambas orillas.

De las embarcaciones pioneras que navegaban a vela y que conservaban el pescado curado en sal, se ha pasado a una importante flota que incorpora la tecnología más moderna y que podríamos desglosar de la siguiente manera: artesanal, sardinal, arrastrera-cefalopodera, arrastrera-demersal, palangrera y merlucera.

Actualmente el número de unidades con base en Canarias autorizadas a faenar en Marruecos y su T.R.B., se indican a continuación:

	N.º	
	UNID.	T.R.B.
Flota palangrera	7	649
Flota sardinal	8	3.882
Flota arrastrera-cefalopodera ..	122	29.052
Flota artesanal	42	1.442
Flota arrastrera-demersal	3	394
Flota atunera	14	1.372
Flota merlucera	3	395
TOTAL	199	37.186

En líneas general, y tras el acuerdo alcanzado, Canarias con ciento noventa y nueve barcos faenando en la zona, mantiene tanto el número de embarcaciones como las posibilidades de captura.

También se considera un gran avance el que en las correspondientes licencias figuren tanto las distancias a la costa hasta donde se permite pescar, como las modalidades autorizadas. Esto contribuirá a una mayor clarificación de las pesquerías y de la zona donde se debe faenar, disminuyendo con ello el riesgo de potenciales conflictos. Asimismo, se valoran positivamente los períodos de paro biológico, por lo que representan para la regeneración de especies, en definitiva, para mejorar la rentabilidad de las capturas en los períodos de faena.

El control de la actividad pesquera de la flota comunitaria, unido a la promesa de extenderlo al conjunto de los barcos de diferentes nacionalidades que operan en dicho caladero y la implantación de vedas temporales de dos meses, prácticamente para el conjunto de las pesquerías, deberá permitir la protección de los recursos marinos y su explotación racional, todo ello en línea con la política común de pesca de la CE.

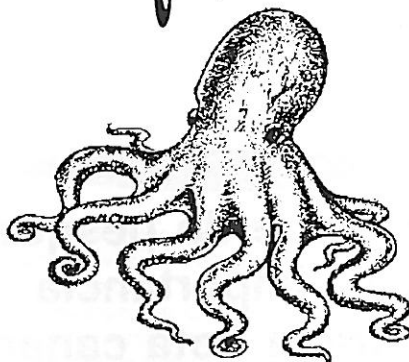
Finalmente, aunque se trata de un acuerdo caro para algunos tipos de modalidad, se estima que el coste es asumible por el sector, teniendo en cuenta la evolución de la balanza comercial de los productos de la pesca y la tendencia alcista de los precios.

COS MARISCOS TAMÉN HAI QUE SER LEGAL



Centolo

Tamaño Mínimo Legal: 12 cm.



Polbo

Peso Mínimo Legal: 750 grs.



Nécora

Tamaño Mínimo Legal: 4,5 cm.



Berberecho

Tamaño Mínimo Legal: 28 mm.



Percebe

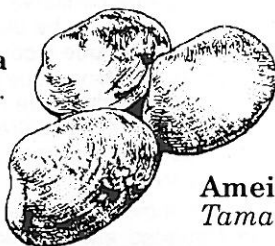
Tamaño Mínimo Legal: 4 cm.



Vieira

Tamaño Mínimo Legal: 10 cm.

Ameixa Rubia
Tamaño Mínimo Legal: 40 mm.



Ameixa Fina
Tamaño Mínimo Legal: 40 mm.

Ameixa Babosa
Tamaño Mínimo Legal: 38 mm.

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

Para non esgota-lo marisco en Galicia



TOMEMO-LAS MEDIDAS A TEMPO



CONSELLERÍA DE PESCA
MARISQUEO E ACUICULTURA

El Hermano Alegrías

Por D. MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero



Cuando alguien no veía más que el lado negro de las cosas, cuando sólo acertaba a vaticinar problemas y desgracias, mi maestro solía identificarlo con la frase «ya está aquí el Hermano Alegrías», probablemente prestada de algún personaje de un sainete o de alguna película de los años veinte. Pues bien, aunque intento evitarlo, cuando miro lo que se nos viene encima no puedo menos que recordar aquella frase, y me veo yo también merecedor del calificativo.

Y como pudiera ser que el apelativo no solamente lo tenga bien merecido, sino que además deberían añadirme el de «Agurón» que era como los chavales de mi barrio definían al que siempre tenía miedo que nos pillara el guarda del Retiro, o el portero del inmueble donde programábamos alguna trastada (o sea, un Hermano Alegrías «Junior»), como puede darse el caso de que los problemas que yo veo, o no sean tan graves o ni tan siquiera existan, voy a tratar de enumerarlos para que, alguien —que a todo hay quien gane— me convenza del error en que me encuentro.

Comencemos —ahora que andamos a vueltas con el Quinto Centenario— con América. Canadá parece que está llegando al límite de su aguante, yo no sé si con razón o sin ella, pero tengo allí un amigo que de vez en cuando me obsequia con algún recorte de prensa, y el último fue la constatación, por autoridades canadienses, acerca del desembarco en puertos ingleses —y por barcos españoles y portugueses— de grandes partidas de bacalao con tallas muy inferiores a las permitidas.

Argentina, a lo que parece ha suspendido las conversaciones con la Comisión para la firma de un tratado de pesca —con licencias incluidas—. Y

nunca mejor dicho lo de suspendidas, ya que las ha dejado... para septiembre.

Chile sigue en sus trece sobre que ya tiene barcos de sobra en sus caladeros, sin dar facilidades de trasbordo para los palangreros dedicados al pez espada, y hablando sobre un mar patrimonial, testimonial, o algo así.

En los tres casos, subyace la posibilidad de ampliar las aguas más allá de las 200 millas, cosa en la que estoy seguro se llegará... y a no mucho tardar.

Cambieemos de rumbo y fijemos la mirada en África, comenzando por lo más cerca: Marruecos. El reino alauí,



COLABORACIONES



a pesar de que acaba de firmar con la Comisión de la CE la prórroga del tratado de pesca, lo que da un respiro —sólo eso— para los cerca de 700 barcos españoles que allí faenan (ojo a la cifra, ¡que ya son barcos!), cada vez está endureciendo más las normas, y dentro de muy poco, una vez que ya exige que los desembarcos se realicen en sus puertos, se dará cuenta que para conseguir el máximo de valor añadido a esas capturas, es mucho más práctico la utilización de barcos al fresco.

Namibia, por su parte, ha ido ya un poco más lejos, y sus planes de pesca incluyen el que en el plazo de cinco años, el 60% de las capturas de especies demersales deberán serlo por barcos al fresco.

Y yo, pobre de mí, me asombro al ver que nadie repara en estas cosas, ya que no sólo no se ofrecen solucio-

nes, si no que ni siquiera se mencionan como tales problemas. Me sucede cuando veo que somos el único país con una gran flota congeladora, y se me ocurre preguntarme: ¿somos los más listos, o por contra, somos los más tontos?, porque desde luego alguna de las dos hipótesis debe de estar ocurriendo.

No entiendo, francamente, como ante la gravedad de los cambios no sólo presentidos, sino algunos ya en vías de ejecución, los gobiernos autónomos de las regiones afectadas no están poniendo a punto toda una serie de medidas para adecuarse a esa evolución, y obtener los máximos beneficios posibles, si es que existe aún la posibilidad de conseguirlo.

Ante todo este desastre, tan solo dos débiles lucecitas, una el intento canario de hacer unos cursillos de capacitación, sensibilización o como se

quiera llamarlos, en aspectos de comercialización de las capturas, y el otro, el reciente acuerdo firmado entre la Secretaría de Pesca y una fundación universitaria para la realización de diversos estudios.

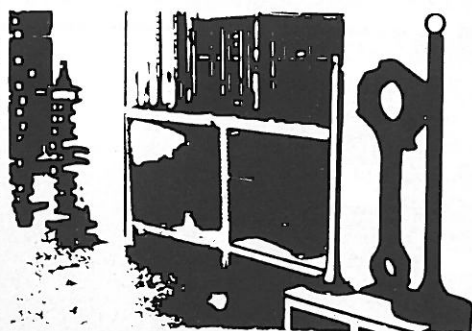
Dentro de mi papel de agorero oficial, me atrevo a decir que casi hemos perdido todos los tranvías, y que por muy bien librados que podamos salir, vamos a estar tan cubiertos de esparadrapos que más bien pareceremos una momia egipcia.

Si esto llega a ocurrir, me veo como en tiempos pasados: escribiendo un memorial y presentándolo a las autoridades para que me premien otorgándome alguna prebenda o alguna pensión que me permita pasar decentemente mis días de vejez, si es que consigo llegar a ella después de tantos disgustos.



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)



Consideraciones sobre los problemas de la pesca en el Mediterráneo

Por el Excmo. Sr.
D. LUIS FONT DE MORA MONTESINOS
Conseller de Agricultura y Pesca
de la Generalitat Valenciana

La incorporación de España a la Comunidad Europea ha permitido conformar en el Mediterráneo un área semi-cerrada de regiones pesqueras, siendo por ello sumamente importante, en este nuevo período 1993-2002, incidir en una configuración diferenciada de la política pesquera común de la que podamos aprovechar las regiones mediterráneas los beneficios de la política comunitaria.

Las características propias del Mediterráneo en sus aspectos geográficos, políticos, sociales y económicos, condicionan la explotación de sus recursos pesqueros. Y la economía pesquera se integra en otras múltiples actividades económicas de gran importancia para las regiones del litoral que a su vez incorporan a nuestro mar un aumento de los niveles de contaminación y un impacto negativo sobre el medio ambiente.

Son unos 48.000 barcos pertenecientes a las regiones pesqueras de la CE los que faenan en el Mediterráneo, la mayor parte se dedican a la pesca artesanal, siendo 120.000 el número de pescadores, con una producción esti-

mada de 710.000 toneladas de pescado al año.

¿Qué supone todo ello? Que nuestro mar que es prácticamente cerrado, soporta la incidencia del incremento de las poblaciones litorales sobre todo en época estival, provocando un aumento de la calidad de vida y una mayor demanda de productos alimenticios, entre otros el pescado, pero por otra parte estamos incrementando los vertidos contaminantes y sometiendo a nuestro mar a una situación de sobre-esfuerzo pesquero para atender la demanda de pescado.

Aquella situación anterior de considerar al pescador como el único agotador de los recursos pesqueros, tiene que dar paso a otra en la que nuestras organizaciones y administraciones pesqueras alcemos conjuntamente nuestra voz en contra del deterioro de nuestro mar.

Hasta ahora se nos pedía conserváramos y gestionáramos el recurso pesquero, controlando la calidad de unas aguas en situación de deterioro. Pero quizás ha llegado el momento en que debamos ponernos al frente de nuestro sector pesquero y empezar a reservar zonas para la repoblación pesquera, crear nuevos hábitats mediante arrecifes artificiales que permitan la re-

generación de los recursos y exigir a las otras administraciones públicas el control de los vertidos y una depuración suficiente de las aguas. Pasando a ser frente a nuestros pescadores los garantes de que ese medio marino va a ser mucho más que un cultivo biológico, es decir, es un cultivo ecológico, siendo uno de los pocos productos de nuestra alimentación producido de una forma natural.

Las orientaciones para una política pesquera mediterránea en el período 1993-2002, pasan por la ampliación que ha supuesto para el Mediterráneo la integración de las regiones litorales españolas y quedan bien reflejadas en el documento de trabajo 4.853/92 que envió la Comisión al Consejo de 25 de febrero de 1992. En base al mismo se han elaborado las siguientes consideraciones:

En primer lugar, es importante que se produzca la disminución del estado de sobrepesca, para ello dentro de una política de estructura hay que primar la parada voluntaria de los buques, estableciendo unas prioridades en función de la no selectividad de las artes. Esto debe ir acompañado de la creación de zonas de reserva de pesca.

Se debe armonizar la legislación pesquera en el área mediterránea, en

COLABORACIONES

las partes en que esto sea posible, no siendo válido el sistema de TAC y cuotas para nuestro mar, siendo más importante la distribución de la pesca por áreas que el tamaño de las mallas.

En el área de mercado, se deben armonizar las tallas mínimas comerciales, potenciando el papel de las organizaciones pesqueras en la comercialización, de tal forma que el valor añadido revierta sobre el sector, potenciando de esta forma su poder adquisitivo.

En el control de la pesca, se deben mejorar los sistemas actuales de inspección, incorporando la vigilancia aérea que sin necesidad de llegar al sistema tipo satélite, sí permita que los sistemas tradicionales aéreos tengan el



respaldo legislativo suficiente como elemento probatorio ante los tribunales.

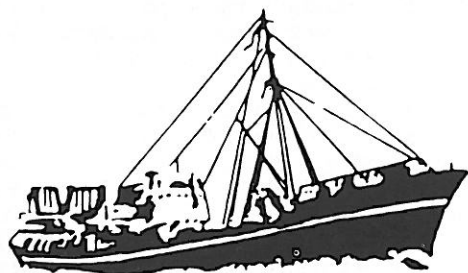
En la investigación, estamos escasos de planes experimentales de pesca, mediante proyectos pilotos que evi-

dencien al sector pesquero los resultados de los seguimientos de determinadas pesquerías. En el área de la Comunidad Valenciana ya existió en sus tiempos un plan experimental de pesca en aguas de Castellón de excelentes resultados.

Las repercusiones que cualquier medida ocasione al sector se acompañarán con las de tipo social y regional, elaborando unas políticas regionales de integración del sector pesquero con el resto de los sectores económicos, pero sin olvidar que muchos de los problemas que puedan afectar a la conservación y gestión de los recursos pesqueros pasan, como decíamos al principio, por evitar aquellas actividades que contaminan nuestro mar.

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)



INJURIAS

«En el templo del favor todo es grande menos las puertas; son tan bajas que hay que entrar arrastrándose». (Pierre Marc. Escritor francés).

Esta cita se la dedico a esos perros «falderos» que sólo piensan que todo el mundo está conspirando contra ellos, para ocupar su puesto; puesto de perro; gentuza que para poder relacionarse con los demás, tienen que pasarse la vida dedicándose a las **injurias**, aunque para ello tengan que arrastrarse bajo las puertas del favor.

En mayor o menor medida, las **injurias** nos afectan a todos, y más aún cuando de ellas puede depender nuestro puesto de trabajo.

Desde las páginas de esta revista, que me brinda como en otras ocasiones un gran hueco, quiero defenderme y procurar a los que hemos caído en boca de esos «perros falderos», con cabeza de cerdo y lengua de víbora, y lo hago públicamente como nos gustaría que lo hicieran los acusadores; pero claro son tan cobardes que no se atreven a tanto.

Esas acusaciones injuriosas vienen motivadas por lo siguiente: En el mes

Injurias y razonamientos

Por D. JOSE ANTONIO TORRES CHAPELA
Patrón de Pesca de Altura

de febrero del año en curso, se expuso a la flota pesquera perteneciente a ANACEF que faena en el banco canario-sahariano, lo que a continuación se expone:

1. Revisión del convenio colectivo.
2. Incorporación de tripulantes marroquíes en buques de nacionalidad española.

Se debatieron estos puntos y se acordó hacer al siguiente día una votación entre los distintos buques, para determinar si los mencionados puntos se remitían directamente a la patronal ANACEF y a la Administración, o si se remitían a los sindicatos con representación en el caladero y que fuesen éstos los que plantearan los puntos antes expuestos a la Asociación de Armadores y al Gobierno central.

Se procedió a la votación tal como se había acordado, y de 130 buques aproximadamente que deberían votar, lo hicieron 119, dando el siguiente resultado:

- 105 votos a favor de que los puntos fuesen remitidos a los sindicatos.
- 12 abstenciones y 2 votos negativos.

Se acordó a continuación nombrar una Comisión, de la cual no formé parte, aunque participé en la elaboración de los puntos que a continuación se exponen, pues así me lo solicitó la Comisión.

Redacción del Documento

Acuerdos tomados por los trabajadores que faenan en el banco cana-

rio-sahariano, los cuales serán remitidos en su día a los sindicatos:

A. Convenio colectivo.

1.º Es voluntad del colectivo que presta sus servicios en la flota que faena en el banco canario-sahariano, la revisión del convenio en donde consideramos muy importante la presencia de los sindicatos con representación en el sector.

2.º Este colectivo considera imprescindible un consenso entre los sindicatos representativos, antes de proceder a la denuncia del convenio y a su posterior revisión.

3.º Los sindicatos aportarán, en acorde con su representación, el número de delegados correspondientes para la negociación. La suma total de los mismos no será inferior a cuatro ni superior a seis, tal como quedó establecido en el preacuerdo de desconvocatoria de huelga.

4.º Esta Comisión, en representación del colectivo, tendrá como cometido el enlace entre la Comisión negociadora y el colectivo.

5.º En caso de discrepancias entre los sindicatos para la formación de la Comisión negociadora, este colectivo optará si procede a que sea sólo un sindicato el que nos represente.

P.D. Estos puntos que nosotros consideramos esenciales podrán ser modificados siempre y cuando los sindicatos aporten fórmulas que este colectivo considere más oportunas.

B. Posible incorporación de tripulantes de nacionalidad marroquí en buques de nacionalidad española.

En vista de la actitud de la CE en desmantelar el sector pesquero, el colectivo que faena en el banco canario-sahariano quiere exponer a los sindicatos los siguientes puntos:

1.º La creación de puestos alternativos de trabajo, o en su defecto, la negociación con quien proceda de un fondo de garantía salarial, o jubilación anticipada voluntaria a los 50 años.

2.º Obligación de que los tripulantes de nacionalidad marroquí posean un certificado médico en regla. Así como posesión de algún certificado que demuestre sus aptitudes como marino de pesca.

3.º Buscar fórmulas con quien proceda, para que los patrones al mando del buque puedan actuar en su caso ejerciendo la autoridad que le corresponda, contra aquellos tripulantes de nacionalidad marroquí en defensa de los intereses de la empresa, que repercuten directamente en los intereses de todos los tripulantes del buque.

Durante este proceso nadie habló de los armadores, nadie incitó a las tri-

pulaciones a tomar ningún tipo de medida.

A la vista de lo expuesto no cabe más que preguntarse: ¿Estando fuera de «onda»? Pues no encuentro explicación a que se nos prive del uso de la telefonía y se nos tache de folloneiros, sindicalistas, etc. Este etc., no haré uso de él públicamente, ya que por desgracia en este tipo de comentarios hay que pluralizar y hoy por hoy aún hay personas que merecen todos mis respetos, y no quiero involucrarlos en lo que sería un espinoso tema.

Quizás yo no sea la persona más adecuada para hacer ningún tipo de recomendación a los empresarios del sector, pero por una vez tengo el atrevimiento de hacerlo y les recomiendo lo siguiente: Aquellos que suelen tenerlos, cambién de animal de compañía, pues hay proverbio chino que dice «Cuando un perro ladra a una sombra, cien mil perros hacen de la sombra una realidad». El «perro faldero» suele ver sombras por todas partes.

RAZONAMIENTOS

Los empresarios para defender sus intereses y exponer sus opiniones rea-

lizan reuniones, en las cuales es de suponer, que habrá una serie de señores que lleven la «batuta» para que estas reuniones sean fructíferas. Don Manuel Freire, don Carlos Romero, don José Ramón Fontán, etc., supongo que serán los que lleven la «batuta» de ANACEF. Y no creo que nadie fuera de la Asociación les prive el poder de reunirse cuando consideren oportuno.

Aquí, en la mar (sin dejar de producir las empresas) hacemos algo similar, unos llevan la «batuta» (los que ustedes llaman «folloneiros»), y otros opinan, pero para ello tenemos que hacer uso de la telefonía, pues no disponemos de otro medio (en las cárceles suelen tener un salón de actos), y creo que no sería del agrado de nadie el tener que desplazarnos a puerto, y tener allí nuestras reuniones y plantearnos nuestras cuestiones e intereses, que también creo que tenemos.

En 1988, hubo una huelga de la flota congeladora que faena en el banco canario-sahariano. Antes, durante y después de la misma los empresarios o sus representantes quisieron evitar a toda costa la presencia de los sindicatos en las distintas comisiones negociadoras.

Se firmó un preacuerdo de desconvocatoria de huelga y a continuación se negoció un convenio colectivo, que fue aceptado por la mayoría de ambas partes. Este convenio posteriormente fue firmado por los representantes de los empresarios y por la Comisión de la flota, que representaban con UGT y CC.OO. a los trabajadores, aunque las centrales sindicales no firmaron el mencionado convenio.

Como miembro de la Comisión de flota, participé en el preacuerdo de desconvocatoria de huelga y posteriormente en la negociación del convenio colectivo. Todo este proceso tuvo una duración de unos nueve meses. En ese período de tiempo conocí a algunos empresarios que en representación de ANACEF asistieron a las distintas ne-



gociaciones. Unos me causaron una gran impresión razonando sus posturas, otros por el contrario decían rotundamente «no» a todo cuanto se planteaba, sin exponer ningún tipo de razonamiento.

Los que mantuvimos la cordura, tratamos de llegar al máximo de nuestras aspiraciones, conseguir lo mejor. Nosotros «sacar» lo máximo a los empresarios y ellos procurar de que no le «sacásemos» nada.

Se consiguió entre ambas partes un consenso, que más tarde sería ratificado por la mayoría de ambas partes, y firmado por sus representantes.

Hoy día y sólo han pasado tres años, la mayoría de las empresas no cumplen el mencionado convenio (algunas sí lo hacen), alegando que no está firmado por los sindicatos.

Nosotros a la vista de lo expuesto nos preguntamos, ¿si durante todo el proceso la Patronal evitaba a los sindicatos, por qué se apoyan ahora en éstos, para eludir el compromiso de lo firmado? ¿Nos estarían engañando a dos mil hombres los representantes de ANACEF que asistieron puntualmente a la negociación del convenio colectivo y a su posterior firma?

Personalmente, creo en la buena fe y en la honestidad de estos señores, y bajo esta creencia, los trabajadores del banco canario-sahariano, en su inmensa mayoría, queremos que se revise el convenio colectivo, tal y como quedó acordado y firmado por ambas partes y que sean los sindicatos los que planteen a la Patronal esta cuestión.

Durante varios meses las negociaciones de la CE y Marruecos nos tuvieron en vilo a los empresarios y a los tripulantes. Por las noticias que recibimos a través de la «prensa» no habrá reducción de la flota que faena en el banco canario-sahariano, al menos durante los próximos cuatro años, de lo cual nos alegramos, y es de suponer que los empresarios quedarían satisfechos, al menos en este punto del Tratado. Otra



cosa sería que se tuviera que reducir un número elevado de licencias, entonces los empresarios tendrían sus reuniones, sus debates, sus entrevistas con responsables gubernamentales, etc., en defensa de sus intereses, y sin ninguna duda nosotros apoyaríamos la defensa de esos intereses, lógicos y fundamentales que también son nuestros. Pero también consideramos lógico y fundamental, ya que no podemos reunirnos, el hacer uso de la telefonía para manifestarnos en contra de otro punto del Tratado de Pesca, como es «la incorporación de dos tripulantes marroquíes en cada buque de nuestro pabellón». ¿O no es digno que defendamos nuestros puestos de trabajo?

En la firma del anterior acuerdo pesquero con Marruecos, se bloqueó el

puerto de Las Palmas a solicitud de los armadores, y finalizado dicho bloqueo, en una asamblea realizada en un pabellón del muelle de La Ribera, un representante de los armadores nos decía a los presentes (titulados) «los marinos tenemos muchos cojones». Gracias.

Si hablan de los dos puntos expuestos (revisión del convenio colectivo e incorporación de tripulantes marroquíes en buques españoles), es para tacharnos de «folloneros», qué calificativo se les daría a aquellos señores que no cumplen el convenio u otras disposiciones legales. Seguramente nos dirán que para algo están los Tribunales; que también deben estar para determinar si es o no legal el uso de la telefonía para debatir los temas referidos anteriormente, y que determinen éstos la ilegalidad o no del único medio del que disponemos para plantearnos estas cuestiones.

Creo que algo muy importante se ha perdido: **El diálogo entre ambas partes**, el cual se consiguió (después de muchas discusiones y de limar muchas asperezas) con la firma de un convenio que ambas partes consideramos justo, y el cumplimiento del mismo evitaría también el tiempo dedicado a este tipo de comentarios, que ya no tendrían razón de ser.

Ante lo expuesto cabe hacerse una pregunta: ¿quiénes son los «folloneros»? Los que buscan que se cumpla un compromiso aceptado y firmado, o los que eluden el cumplimiento de dicho compromiso.

Califiquenme o califiquennos como ustedes crean conveniente, pero para ello háganlo con «razonamientos» y no con «injurias».

De todas formas creo estar convencido de lo siguiente:

«Las **injurias** tienen una gran ventaja sobre los **razonamientos**, y es la de ser admitidas sin prueba por una multitud de gente» (Alessandro Mauzoni, 1785-1873).



Perspectivas del sector pesquero vasco, tras la adhesión a la CE

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

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

A finales de siglo pasado y principios del actual se produce una «revolución» en el mundo de la pesca: la aplicación del vapor y, posteriormente, el motor de explosión a los buques; la aplicación del ferrocarril que permite que el pescado llegue todavía fresco a mercados interiores; la producción industrial de hielo que aumenta considerablemen-

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

Estos acontecimientos que se han desarrollado en menos de un siglo, han propiciado que los problemas de sobrepesca que en un principio afectaron únicamente a áreas tradicionales como el Mar del Norte en Europa, se extendieron como una mancha de aceite por todos los mares y océanos del mundo, constituyendo un gravísimo problema: el del control y gestión de las pesquerías.

Ante la inoperancia de los acuerdos internacionales, numerosos estados ribereños amplían sus aguas jurisdiccionales con el fin de preservar sus recursos pesqueros y gestionarlos adecuadamente. El concepto de Zona Económica Exclusiva (ZEE) que se extiende

hasta las 200 millas de las líneas base es adoptado por la gran mayoría de los estados.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982), reconoce a los estados ribereños derechos y obligaciones en materia de explotación de los recursos biológicos en su ZEE.

Dentro de este marco complejo, especialmente para los países con pesquerías de larga distancia, se produce en 1986 la adhesión del reino de España. La Comunidad Económica Europea, globalmente considerada, constituye la cuarta potencia pesquera mundial después de la URSS (CEI actual), China y Japón (según el Anuario Estadístico de la FAO de 1989), con una tendencia a ser igualada e incluso superada por países como Perú y Chile.

Como características más importantes de la flota comunitaria reseñamos: (Ver esquema 1 en página 34)

La flota vasca no representa mucho dentro de la comunitaria: el 0,72% del número de buques y el 9,28 del TRB. Sus características principales son: (Ver esquema 2 en página 34)

Sin embargo, es en tonelaje mayor que la de Bélgica, Alemania e Irlanda, e igual a la danesa. Dentro del conjunto estatal representa el 19,6% del TRB. Unido ello a su especial situación geográfica, en el centro del Golfo de Vizcaya, su problemática pesquera es el reflejo de los vaivenes de la pesca

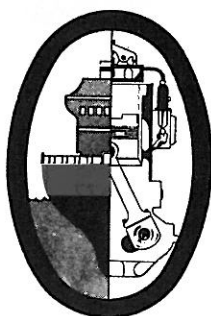
«EL CAMINO MAS CORTO»

SUMIMAR

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

249
STSL

**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



**DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
PARA LAS ISLAS CANARIAS**



**DISTRIBUIDOR
OFICIAL
D. NAVAL**

**FILTRO SEPARADOR
RACOR®**

Juan Rejón, 127
Teléfonos 46 23 45 - 46 37 27
Fax 46 26 85

Télex 95701 STSL - E
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

COLABORACIONES

ESQUEMA 1

PAIS	NUMERO DE BUQUES	NUMERO DE PESCADORES	TRB	K.W.
Bélgica	205	1.271	26.279	78.244
Dinamarca	2.921	7.323	112.577	497.589
Alemania	591	1.895	45.910	127.540
Grecia	21.894	40.164	131.970	574.736
España	20.759	89.074	573.858	1.683.067
Francia	10.361	18.000	202.866	1.129.388
Irlanda	1.796	7.900	ND	ND
Italia			269.470	1.522.269
Países Bajos	666	3.311	ND	451.950
Portugal	16.195	38.924	184.369	493.173
Reino Unido	8.283	22.422	208.974	1.194.268

Fuente: Informe de la Comisión al Consejo y Parlamento Europeos.

ESQUEMA 2

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
N.º buques.	748	746	747	745	749	708	641
TRB	113.199	113.983	117.343	119.763	121.158	115.161	116.191
Potencia	387.278	391.542	401.626	412.431	417.431	398.298	398.348
Tripulación	7.950	7.938	8.050	8.104	8.111	7.642	7.120

comunitaria, ya que tiene buques prácticamente en todos los subsectores pesqueros.

Nuestra experiencia en la Comunidad Económica Europea no es grande, pero seis años nos dan una perspectiva suficiente para analizar los problemas habidos y la situación de futuro que se nos plantea.

No podemos negar que la adhesión del reino de España y Portugal a la CE se realizó, en materia pesquera, en un contexto discriminatorio cuyas consecuencias estamos sufriendo en la actualidad. La prensa europea se hacía eco constantemente, y con noticias alarmistas, de la «invasión» que suponía el acceso a sus recursos de una flota que representaba el 50% del total comunitario, pero callaba un aspecto fundamental ya que nuestro consumo «per

cápita» (30 kilos/persona/año) doblaba a la media comunitaria.

Mas el hecho cierto es que el Tratado de Adhesión consagraba en materia pesquera unas graves discriminaciones para nuestra flota que, sin ser exhaustivos citamos:

—Limitación a 300 del número de buques que faenan en aguas de la CE.

—Prohibición de cambio de modalidad de pesca: el buque que pesca al arrastre no podrá hacerlo al palangre o viceversa.

—Establecimiento de zonas vedadas para nuestra flota hasta el 1 de enero de 1996.

—Presencia en caladero de 150 buques simultáneamente, lo que obliga a realizar planes de pesca con los 300 autorizados a faenar.

—Disminución de potencia si se pretende sustituir un buque por otro nuevo.

—De las 30 especies con valor comercial susceptibles de ser capturadas únicamente se permite el acceso a 8 y algunas de ellas con cuota insignificante.

Incluso la flota artesanal que por su carácter local no se creía afectada, hubo de soportar un grave problema derivado de los «fleclos» de interpretación del Tratado, que le impedía el acceso a un caladero tradicional.

Para sustituir cualquier buque, faenase o no en aguas comunitarias, habrá de aportarse un desguace equivalente, lo que limita el crecimiento de la flota. Posteriormente, con la aprobación de los P.O.P. (Planes de Orientación Plurianuales) se disminuye la flota y en un reciente informe de la Comisión de Pesca al Consejo Comunitario se indica que el **excendente de flota es de un 40%.**

Como aspectos positivos de la Adhesión podemos considerar:

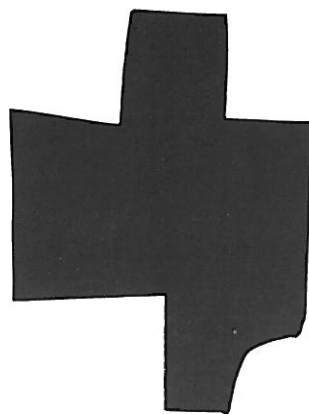
—La existencia de un marco de referencia: el Tratado que a pesar de su carácter restrictivo, como mínimo hasta 1996 (y posiblemente hasta el 2003) nos permite actuar desde dentro de la CE y hacer oír nuestra voz cuando se pretende adoptar medidas lesivas para con nuestros intereses. ¿Qué sería de nuestra flota si no se hubiese integrado en la Comunidad? Sin duda alguna la flota vasca dada su especial situación geográfica habría quedado drásticamente reducida al recibir el tratamiento de país tercero por parte de Bruselas.

—La asunción por la Comunidad de la negociación de los tratados pesqueros con terceros países, lo cual aumenta mucho las posibilidades de acuerdos más favorables al poner en un lado de la balanza un mercado de 300 millones de habitantes y la gran capacidad económica y financiera de la CE.



Terranova

Por D. JOSE BEOBIDE
Capellán en Terranova



A comienzos de febrero de 1970 entrábamos de arribada (fuego a bordo) con el bou bacaladero «Céfiro» de la compañía Pysbe, en el puerto canadiense de Port-aux-Basques, en el extremo SW de la isla de Terranova (Newfoundland).

Ahora, veintidós años más tarde, veo que aquella entrada, la última de un barco de esa compañía, fue todo un símbolo.

Port-aux-Basques, Placentia, Placentia Bay, Biscay Bay y otros nombres geográficos de Canadá nos hablan de la industria vasca ballenera y bacaladera, desarrollada ya en el siglo XVI. Hace ahora catorce años (1978) se descubrían los restos del ballenero vasco «San Juan», de Pasajes, en Red Bay (Labrador), hundido en aquellas aguas más de cien años antes de que Sir Humphrey Gilbert tomara posesión de Terranova en nombre de la Corona británica, haciéndola así la primera colonia de lo que luego sería el Imperio Británico.

En 1970 la Pysbe era la empresa bacaladera española con más experien-

cia y de mayor envergadura: 16 bous, dos de ellos ramperos. Estábamos entonces en plena euforia bacaladera: además de la citada compañía, con dos grandes factorías en Pasajes de San Juan y Ferrol, existía la Pbsa, de La Coruña, con 12 bous clásicos. Además todavía, la flota más reciente de parejas había alcanzado un desarrollo enorme, pues contaba con unas setenta y cinco parejas, repartidas entre Pasajes (con más de la mitad de ellas), Vigo y La Coruña como puertos-bases principales.

La Pysbe se había creado en Pasajes en 1927, veintidós años antes de que Terranova fuera parte de Canadá. En el decenio 1970-1980 las cosas se desarrollan de manera muy rápida: en 1973 salimos en pareja el «Ciclón» y el «Ráfaga», los dos bous ramperos que tenía Pysbe, con la chimenea aún de dicha empresa, pero con ésta ya vendida y vencida.

Poco más tarde (1977) Canadá establece unilateralmente (como lo han hecho los demás) las 200 millas de zona económica. Con el «Céfiro» estuvimos trabajando en el Golfo de San Lorenzo, a vista de tierra.

Desde el establecimiento de las 200 millas, las cosas iban a cambiar velozmente: de aquella flota enorme de bacaladeros de todas las naciones que faenaban a comienzos de los años 70 no quedan hoy si unos restos y la amenaza de la práctica desaparición de nuestra actividad pesquera en aquellas aguas si Canadá logra lo que quiere, es decir, el control total y absoluto de la plataforma continental y Flemish Cap.

Es imposible analizar extensamente aquí todas las causas de lo que hoy ha llegado a ser la pesca del bacalao. Pero hay que mencionar unas cuantas muy salientes.

Es preciso reconocer ante todo la presencia monstruosa e incontrolada de aquella flota internacional de hace veintidós años. Los rusos, por ejemplo, disponían de una verdadera armada, con docenas de grandes bous, servidos por petroleros, remolcadores, mercantes e incluso rompehielos que les permitían pescar entre hielos. Los bancos eran explotados de forma arrasadora por este tipo de grandes bous, que «limpiaban» todo, y de forma derrochadora por los barcos clásicos (bous y parejas), que pescaban solamente al lado, seleccionaban a menudo el bacalao, arrojando a la mar (¡hasta hoy día!) cantidades enormes de pescado, bueno en sí, pero de poco valor comercial.

Por otra parte, hay que considerar aquí también la geografía del Este de Canadá, sobre todo de Terranova, para poder entender la postura militante de dicha nación en esta materia. La mayor parte de la industria pesquera de la isla está desparramada por multitud de pueblos pesqueros, muy pequeños la mayoría de ellos, bastantes prácticamente aislados y dependientes casi exclusivamente de la pesca. La mayoría de los barcos son de bajura, con multitud de pequeñas embarcaciones. Estos pueblos ejercen una gran presión sobre el gobierno de la isla y ésta, a su vez, levanta el grito ante el gobierno central de Ottawa. Existe, además, una tensión considerable entre esta flota artesanal (inshore fishing) y la flota de al-

tura (deep-sea trawlers) que confirma la rivalidad clásica entre ambas pescas en todas partes.

Es lógico que, como todos los gobiernos, el gobierno canadiense tienda a polarizar la culpabilidad de sus problemas pesqueros en los extranjeros. No hace mención, sin embargo, del despilfarro cometido durante la gigantesca operación de reconversión pesquera posterior a la implantación de las 200 millas y en la que se malgastaron millones de dólares.

Es bien patente la frustración de los pescadores a los que en las elecciones de 1949 se les vendió la idea de que tras la unión con Canadá, una nueva era de abundancia haría obsoleta e innecesaria la pesca («Burn your boats» se les dijo...). Hoy en día, sin embargo, Terranova tiene el índice de desempleo más alto de toda la nación. No acaban de desarrollarse los recursos naturales, como la minería, los complejos hidroeléctricos, insuficientemente aprovechados o disfrutados injustamente por otros (como en el caso de la gigantesca central subterránea, la mayor del mundo, de Churchill Falls en Labrador, de la que se lleva la mayor

tajada la provincia de Quebec), el petróleo submarino, con unas reservas enormes, pero cuya llave está en manos de Ottawa y de las grandes multinacionales petrolíferas, lejos de Terranova. Existe un incipiente separatismo en Terranova respecto a Canadá, a la que consideran que les trata de forma altanera, ajena a sus problemas y a su idiosincrasia.

La frustración del mundo pesquero de Terranova la explotan habilmente tanto el gobierno provincial de Ottawa para alentar una creciente xenofobia antieuropea (sobre todo antiespañola y, en menor grado, antiportuguesa) desconocida cuando llegué por primera vez a St. John's hace veintiséis años.

Pero no todo es demagogia oficial canadiense. No creo que desvelo ningún secreto al decir que por parte nuestra ha habido no poca culpa de la situación actual: trampas en la red, pesca ilegal dentro de aguas, falsificación de datos y, sobre todo, despilfarro destructor de la pesca. La estúpida campaña sentimentaloides llevada a cabo hace unos años por organizaciones ecologistas y por «especialistas» como la Brigitte Bardot en Europa contra la

caza de las focas, que supuso que la industria peletera local desapareciera prácticamente y con ella los ingresos necesarios para cientos de pescadores en paro, no ha hecho más que arrojar leña al fuego y acrecentar la presente xenofobia reinante. Ante la actual proliferación alarmante de las focas (capitanes portugueses y españoles me han confirmado la presencia de focas accidentalmente cogidas en la red fuera de las 200 millas), yo he escuchado repetidas veces comentarios como éste en Terranova: «Pues ahora, las cuotas de pescado para los extranjeros que se la den de lo que devoran las focas, que se han multiplicado por su culpa». Si las cifras que manejan los científicos son ciertas (se habla de tres a cinco millones de focas alrededor de Terranova), lo que éstas consumen (y el pescado que estropean con sus excrementos no es tampoco despreciable) excede con mucho todo lo que el conjunto de las flotas pesca en aquellas aguas.

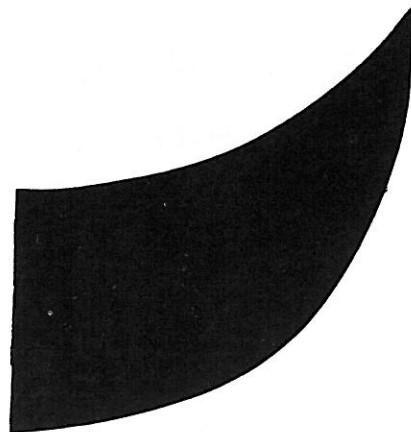
En esta problemática de Terranova no podemos olvidar una situación muy especial que nos toca a nosotros de una manera particular, no sólo por afinidad natural (es parte de Francia y un tercio amplio de la población es de origen vasco) sino porque ha sido siempre tierra amiga para nosotros y constituye además, hoy por hoy, la única posibilidad de que nuestros barcos puedan seguir faenando en aquellos bancos. Me refiero a St. Pierre et Miquelon, tratado de manera implacable por Ottawa, que está asfixiando a sus vecinos (12 millas de Canadá), habitantes de un archipiélago minúsculo (242 kilómetros cuadrados, contra cerca de 10 millones que tiene dicha nación), con una población de 6.500 personas, casi inermes frente al coloso de enfrente, dependientes totalmente de la ayuda que Francia quiera prestarles y abocados a que la pesca, única industria viable hoy por hoy, tenga un futuro bien sombrío. La reciente decisión (10 de junio pasado) del Tribunal de Arbitraje de New York sobre el contencioso Fran-



cia (St. Pierre et Miquelon, sobre todo) con Canadá limitando la zona económica de St. Pierre a 24 millas al Oeste y Sur de las islas, deja a esta población a expensas de la migajas que puedan caer de la mesa de Ottawa.

En la reciente cumbre mundial de Río de Janeiro, Canadá ha desarrollado una verdadera ofensiva en toda regla para defender sus pretensiones. Hay que reconocer que (como antes lo hicieron los europeos con la defensa de las «monas» focas) el Gobierno canadiense ha sabido manejar bien de cara a la galería los argumentos ecológicos, hoy tan populares. Y así dicen: Los extranjeros, sobre todo los españoles, se ocultan bajo pabellones de conveniencia, trabajan sin licencias, no respetan las cuotas de la NAFO (hasta un 40% más de lo estipulado), se comportan como verdaderos «bastard's» y «pirates» (sobra la traducción). Todo ello con profusión de mapas, estadísticas, fotos de reconocimientos aéreos, análisis de los stocks pesquero hechos por sus científicos, descripción catastrófica de la situación de los pescadores canadienses y su industria pesquera, etc., a la vez que hacen un retrato idealizado de la propia gestión de la pesca llevada a cabo por ellos. («Nosotros ejercemos un control ecológico sobre la pesca, ellos roban y destruyen»).

De esta manera Canadá ha logrado el apoyo de organismos internacionales como la FAO y la simpatía de las naciones del tercer mundo, que ven en la postura canadiense un modelo para defender sus recursos de pesca, amenazados por la presencia cercana de las flotas extranjeras. Así Canadá ha logrado erigirse en consejera oficial de países como las Seychelles, lo cual puede provocar una extensión de la problemática del bacalao hacia el atún. Se prepara así el terreno para una actitud internacional tolerante para la búsqueda anexión de la plataforma continental «canadiense». Después de todo, ¿qué es esto comparado con lo quiere reivindicar Chile, ese llamado «mar de



presencia» de 1.400 millas nada menos hasta la Isla de Pascua?

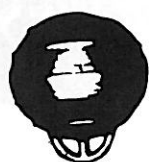
Estoy de acuerdo (aunque quizá sea tarde) con la idea de que hay que trabajar más (y mejor de lo que se ha hecho) por los derechos históricos, más que por los derechos geográficos. ¿Ilusión? ¿Desfase? Sin embargo, y volviendo al caso de Terranova, si la costa de la península de Labrador (y buena parte del interior) forma hoy en día provincia con Terranova (Newfoundland and Labrador) se debe a la decisión del Privy Council de Gran Bretaña (decisión tomada en la misma época en que se creó la Pysbe) en favor de Terranova contra Quebec, tomada en razón a los derechos históricos de

los pescadores de la isla citada, que tenían la costumbre de ir a pescar en verano a Labrador «desde tiempos remotos», descartando los derechos geográficos de Quebec, que forma un todo continuado evidente con la península de Labrador. Hay que añadir aquí que, aún hoy en día, Quebec no termina de reconocer esta decisión, tomada hace más de sesenta años, y se siguen imprimiendo allí mapas que muestran toda la península de Labrador formando parte integrante de su provincia.

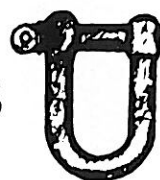
Cuando uno piensa ahora en nuestra antigua (y reciente) industria pesquera (¡desde el siglo XVII!) se saca la conclusión de que hay unos derechos históricos más «derechos» que otros...

Si no se lucha ahora mismo por controlar este nuevo tipo de imperialismo en forma de expansionismo marítimo (al que todos los países se arriman en la medida que pueden) de nuestra pesca del bacalao, tan clásica y enraizada en nuestra cultura, no quedará ya mucho más de lo que queda del «Ciclón» (su compañero el «Ráfaga» ya desapareció), hoy atracado al muelle de Trintxerpe (Pasajes), con el casco medio desguazado y cubierto de óxido...





EFECTOS NAVALES



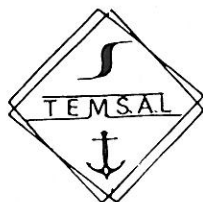
PAZBEN

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



**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

En estas fechas se están analizando las consecuencias negativas de la crisis de la flota congeladora, tratando de buscarle una salida a la misma.

Al que suscribe le vienen a la memoria los planteamientos de hace dos años con la constitución de la «Plataforma Ciudadana en Defensa del Sector Pesquero», que fuera apoyada por todos los sindicatos y partidos políticos, menos la UGT, el PSOE y algunos colectivos sin mucha incidencia en el sector.

Aquello sucedía en el año 1990. En la actualidad, los representantes de UGT hablan de constituir una mesa de trabajo para buscarle solución a los marineros. El Secretario General de Pesca (de Madrid) encarga a la Consejería de Pesca la elaboración de un Plan de Viabilidad para la flota congeladora gallega. Los armadores, por su parte, sin contar para nada con los sindicatos le presentan otro plan al alcalde de Vigo, que sale corriendo para Madrid con el papel (no era otra cosa el citado plan de los armadores) para justificar así unas gestiones (?) en defensa de Vigo.

Bien, ya tenemos el plan. Y este plan tiene, a mi modesto entender, dos caras: Una refleja los intereses de los armadores, y la otra, con muchas ambigüedades, pretende tratar la situación de los marineros.

Hace dos años se pedían «medidas urgentes de viabilidad para la flota congeladora», en las que se recogían medidas positivas para la parte social y que ahora vienen reflejadas en este plan propuesto por la Consejería de Pesca con el apoyo del Secretario General de Pesca del Gobierno central, lo que significa la pérdida de dos años injustificadamente.

La realidad viene a demostrarnos —por mucho que lo niegue el triunfalismo del señor Loira— que es nefasta la política pesquera del Gobierno Central y de la CE para Galicia, y más concretamente para la flota congeladora,

Las dos caras de la crisis de la flota congeladora

Por D. XOSE MANUEL TOBIO GONZALEZ

Executiva do Sindicato do Transporte, Mar e Telecomunicacións da CXTG-CIG

que representa el 80% de la totalidad del Estado.

Se concedieron préstamos fáciles a los armadores para la construcción de barcos, que podían ser beneficiosos si su aplicación fuese correcta al sustituir buques pesqueros anticuados y antieconómicos por otros que permitiesen un aprovechamiento racional de los recursos existentes.

Pero lo que se logró fue aumentar la capacidad de la flota congeladora en unos momentos en que debería haberse limitado fuertemente. Este aumento puede cifrarse en un 74,1% en el número de buques congeladores, coinci-

diendo los años 1988 y 1989 con las mayores restricciones para el acceso a los caladeros tradicionales, dando lugar a la actual sobredimensión del sector y dificultando enormemente la amortización de los barcos construidos. (Datos recogidos del propio plan).

Paralelamente, a los marineros se les crearon unas expectativas de trabajo o empleo estable, que les llevó en muchos casos a solicitar préstamos —hipotecarios en la mayoría de los casos— para la construcción de una vivienda, pero con grandes diferencias en relación con los armadores. Estos se declaraban insolventes y los prés-



COLABORACIONES

tamos solicitados hipotecaban los barcos, lo que significó que —según datos solventes de la entidad Caixavigo— dan como incobrables unos 3.000 millones de pesetas, y en cambio a los marineros sí les pueden embargar las pequeñas propiedades o viviendas hipotecadas, puesto que las entidades financieras saben mejor que hacer con las pequeñas propiedades que con los barcos, por lo que los trabajadores quedan sin trabajo y sin vivienda. Ahora, mientras en el citado plan los armadores solicitan el aplazamiento de los pagos y que bajen los intereses de los créditos, no se contemplan para los marineros estas mismas ayudas.

En definitiva, a la CE no le interesa la flota congeladora, ni las otras, porque a pesar de tener un importante déficit de productos pesqueros prefieren importar la materia prima. Pensamos

que a la larga esta política va a tener consecuencias negativas, en concreto a partir del momento en que los países poseedores de los recursos cuenten con la posibilidad de transformarlos ellos mismos. En este caso es clara la política empresarial de Pescanova.

Mientras, ¿qué se hace con los marineros y con los más de 25.000 puestos de trabajo indirectos? La respuesta la tiene los políticos, fundamentalmente Bruselas. Desde los sindicatos estamos trabajando para que los marineros se organicen sindicalmente con el fin de aumentar las medidas de presión para tratar de cambiar su situación de forma que no pierdan sus puestos de trabajo, o que les ofrezcan otros alternativos a través del reciclaje profesional y fundamental, de la creación de nuevos empleos. Por otra parte, la CIG está a exigir el reconocimiento de las

enfermedades profesionales originadas directa o indirectamente por las condiciones de trabajo en el sector. Este reconocimiento y una política apropiada de jubilaciones anticipadas, afectaría casi a un 30% de los profesionales de la flota.

Estas medidas estructurales del sector están contempladas —ya estaban hace dos años— ¡qué tiempo perdido! en el actual Plan de Viabilidad de la flota congeladora propuesto por la Consellería de Pesca. Falta por añadir la obligación de las partes afectadas a la negociación de un convenio colectivo, ahora inexistente, y la constitución de una Comisión que controle el cumplimiento de este plan para que no quede en una declaración de intenciones, que permita que los marineros sigan sin poder comer y los armadores con el estómago lleno.

BOSCH
FULMEN
Bendix

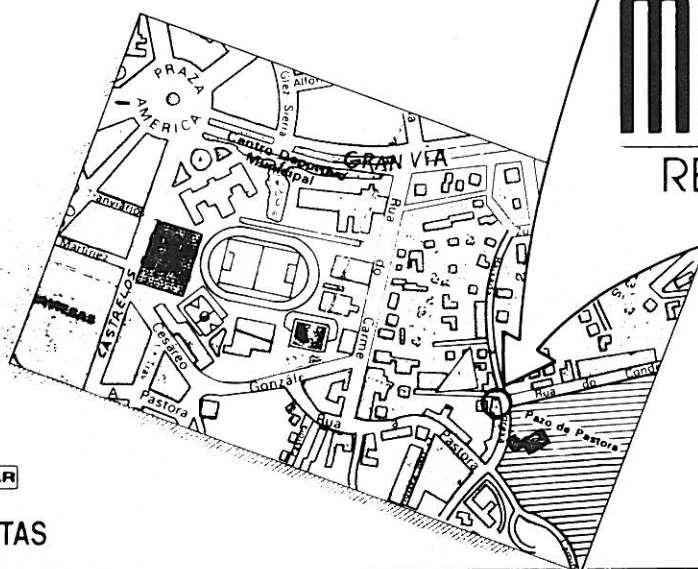
P3
FILTROS

MANN
FILTROS

Fleetguard
FILTROS

CATERPILLAR
FILTROS

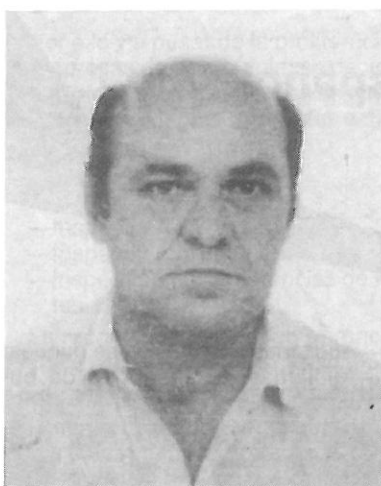
HERRAMIENTAS



MARQUIN
RECAMBIOS

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

36210 VIGO



Huelva, sede del VII Pleno Nacional de AETINAPE

Por D. RAMON FERNANDEZ MENENDEZ
Director de la Escuela de Formación Profesional
Marítimo-Pesquera de Huelva

Son mis primeras palabras de agradecimiento a la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, por haberse fijado en Huelva y en esta Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera para la celebración del VII Pleno Nacional.

Los 3.000 kilómetros de costa española obligan a nuestro país a ser eminentemente marino. Marino en sus distintos aspectos: mercante y pescador. Cada uno de estos sectores con su problemática y exigencias que configuran un tipo de profesional sociológicamente diferente al resto de la gran familia de trabajadores.

De esta costa, 800 kilómetros corresponden a la Comunidad Autónoma andaluza, desde la desembocadura del Guadalquivir en Ayamonte hasta Cala Cerrada en Almería, y en general, sobre todo en el Golfo de Cádiz, de aguas poco profundas y mucha luminosidad, ricas en peces, mariscos y moluscos, lo cual ha dado como resultado una fuerte actividad pesquera, pero tan desproporcionada que hoy ha dejado casi esquilmosos los distintos caladeros.

Son muchos los barcos y muchos los hombres que en Huelva y en Andalucía toda, viven de la mar. Buen acier-

to es, pues, que este Pleno Nacional de AETINAPE que ya ha pasado por las provincias del Norte, se asome ahora al Sur, donde todavía no llega a ser ampliamente conocida, y buena ocasión es ésta para llegar a todos los rincones del sector pesquero, ya que es necesario que todos conozcamos el prestigio nacional de la Asociación, logrado a fuerza de tesón, y dignificando cada día más esta profesión que tantos puestos de trabajo ha generado y cuyo volumen económico, en Huelva, está mercedamente en los primeros puestos. Buena idea, en orden a esta dignificación, nombrar a S.M. el Rey Juan Carlos I, Capitán de Pesca Honorario.

Forzoso es que se conozca la ingente labor de AETINAPE en orden a la Reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras, la ampliación de los programas y su lucha por buscarle dentro del ámbito de las enseñanzas el lugar que le corresponde. Esta Asociación como elemento de unión de unos trabajadores titulados y sin distorsionar para nada las enseñanzas en otras disciplinas marítimas, aspira a una mejor preparación de los hombres que han de llevar la responsabilidad de unas vidas y un capital como medio de producción, sin descuidar un mínimo de formación jurídica en cuanto también tienen que ver con relaciones internacionales. El con-

tenido de nuestras enseñanzas tiene que dejar de ser la cenicienta de las ciencias náuticas. Nuestros titulados deben de llegar a tener un paralelismo con otros titulados cara al posterior desarrollo de su vida profesional.

Huelva, desde ya, abre sus puertas a este colectivo de titulados náutico-pesqueros para seguir reflexionando, como en Vigo, sobre el alcance y contenido de nuestras titulaciones. Y para ello el lugar más idóneo, la Escuela de la Junta de Andalucía acabada de hacer. La fusión de dos centros privados, Escuela de la Sección Naval, antes Flechas Navales y la Escuela Stella Maris pasaron a la Junta de Andalucía, que hace ahora, de tres edificios obsoletos, uno solo con dos secciones: Residencia de alumnos con capacidad para 150 internos y Centro docente con capacidad para 250 alumnos.

Estamos seguros que la Consejería de Agricultura y Pesca, a través de la Dirección General de Investigación, Tecnología y Formación Agroalimentaria y Pesquera, sienten la satisfacción que representa el que nuestra Comunidad, en Huelva profundamente pesquera y en esta Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera, se celebre el VII Pleno Nacional de AETINAPE que se proyecta para la primera quincena del próximo diciembre.

El Instituto Marítimo Español (IME), es una empresa privada e independiente, creada a finales de 1984 por un grupo de profesionales del mundo marítimo, con el fin de promover la enseñanza en ese campo en áreas no cubiertas por los planes de formación oficiales, donde existían evidentes huecos que el IME ha ido cubriendo desde su constitución.

Siempre se ha destacado el IME por la calidad de su enseñanza en los programas que imparte, ya que entre sus objetivos de servicio al sector marítimo entiende que debe primar la calidad.

Desde su fundación ha ido extendiendo sus actividades con el objetivo prioritario de impulsar el prestigio de la presencia marítima española, así como el desarrollo de acciones encaminadas a ofrecer servicios al sector.

Actualmente cubre las siguientes áreas: formación de profesionales del sector marítimo, pesca y marina deportiva, apoyo tecnológico de vanguardia a empresas, entidades y órganos de la Administración y asesoramiento a cuantas entidades y sociedades demanden sus servicios.

Estas acciones se canalizan a través del grupo IME y sus filiales.

El IME promueve la formación integral de los alumnos para permitirles el acceso a puestos de responsabilidad en el sector. El prestigio alcanzado por nuestros cursos ha permitido establecer contactos con distintas instituciones educativas y formalizar acuerdos y colaboraciones que suponen una mayor introducción del mundo marítimo en este tipo de instituciones y un fructífero intercambio de ideas y métodos de enseñanza. En este sentido es ya un hecho la colaboración activa de la Universidad Pontificia Comillas, a través del ICADE.

Este convenio de colaboración alcanza los cursos de Master de Negocio Marítimo, Derecho Marítimo y Pesca y Acuicultura, que al desarrollarse conjuntamente con el ICADE, reciben

¿Qué es el Instituto Marítimo Español?

Por D. MIGUEL PARDO BUSTILLO
Presidente del Instituto Marítimo Español (IME)

la doble acreditación del IME y de la Universidad Pontificia Comillas.

Asimismo, se organizan frecuentemente seminarios, jornadas y conferencias con la colaboración de prestigiosas entidades en el área docente, como por ejemplo la Universidad Complutense de Madrid.

Recientemente y como consecuencia del espectacular auge de la marina deportiva en España, el IME ha iniciado los programas de enseñanza en esta área para satisfacer la demanda que existe en este campo.

Para llevarla a cabo, ha suscrito un convenio de colaboración con la Real Asamblea de Capitanes de Yate, para impartir cursos destinados a obtener las nuevas titulaciones en materia deportiva, por lo que se organizan estos programas de formación conjuntamente.

La actividad de la enseñanza muchas veces requiere la investigación en ciertas materias y la aplicación práctica de los temas impartidos. Por ello, el Instituto Marítimo Español ha creado una empresa filial, IME Consultores, para que lleve a cabo la actividad de consultoría o de realización de estudios por cuenta propia o de otros clientes.

Muchas compañías han confiado en IME Consultores, que en su corta vida ha realizado diversos estudios sobre variedad de temas, algunos de los cuales citamos a continuación:

—Plan de viabilidad de compañías navieras.

- Auditorías energéticas de buques.
- Auditorías de seguridad de buques.
- Estudios de plantillas óptimas.
- Racionalización del trabajo a bordo.
- Diseño informático de una empresa.
- Estrategias comerciales de equipos.
- Elección de buque óptimo para construir.
- Estudios de mercado de tipos de buques.
- Planes estratégicos empresariales.
- Planes de fusiones empresariales y creación de empresas mixtas.
- Estudios de mantenimiento preventivo.
- Estudios de planes de investigación y desarrollo (I + D).
- Anteproyectos y proyectos de buques.
- Sistemas de procedimientos de operación.

Para el desarrollo de estas actividades se cuenta con consultores expertos, así como equipos humanos y técnicos que pueden viajar cuando es preciso a realizar trabajos en campo (bucques, astilleros, puertos, etc.).

Paralelamente a la creación de IME Consultores, se vio la conveniencia de constituir una empresa filial para llevar a cabo las inspecciones de buques, astilleros, mercancías, conferencias, contenedores, etc., que requería la actividad consultora.

Por ello y a pesar de la proliferación de empresas de esta índole, se decidió formar dicha sociedad que, entre otras, puede desarrollar las siguientes actividades:

- Inspección de averías.
- Valoración de buques.
- Inspección de cargas.
- Inspección de contenedores.
- Inspección de conferencias de fletes.

La reconocida capacidad gerencial

e independencia del gupo IME, así como la utilización de las más modernas técnicas de gestión, son las armas de IME Inspecciones para entrar en este mercado.

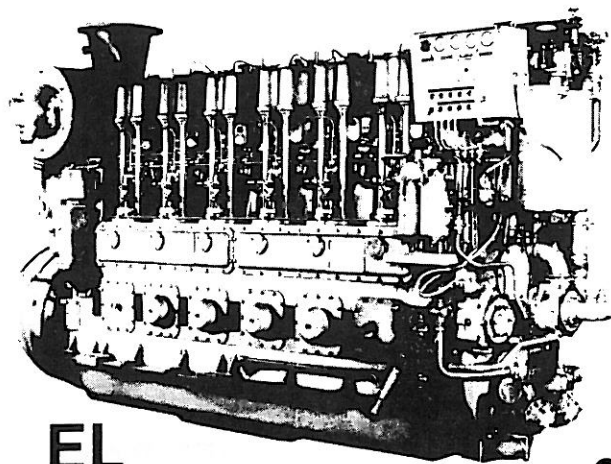
En la actualidad esta empresa cuenta con una red de inspectores localizada en los principales puertos españoles además del staff de las oficinas centrales.

El Instituto Marítimo Español ha iniciado una línea de publicaciones útiles

para el sector marítimo, creando un fondo editorial. Este servirá de complemento a la actividad docente, que precisa en muchas ocasiones la publicación de trabajos, estudios o textos que se imparten en los programas de formación.

Los primeros títulos aparecidos se refieren a aspectos como seguro marítimo, enciclopedia marítima, guía de yates, así como historias de algunas empresas navieras.

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)

EL BANCO DE CADA UNO

CADA UNO DE NUESTROS CLIENTES DISPONE DE MAS DE 3.500
SUCURSALES EN TODO EL PAIS. PARA ESTAR
MAS CERCA. PARA SER MAS RAPIDOS. PORQUE PARA
SER EL PRIMER BANCO ESPAÑOL, HAY QUE SER EL PRIMERO
PARA CADA UNO DE NUESTROS CLIENTES.
ASI ES EL CENTRAL HISPANO. ASI ES EL BANCO DE CADA UNO.



Central Hispano

EL BANCO DE CADA UNO

La Asociación AETINAPE, permanentemente preocupada por el devenir de todos los asuntos que afectan a sus asociados y al sector marítimo-pesquero, me ha pedido un trabajo de colaboración sobre la situación en que se encuentra la Reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras, a lo que no puedo corresponder, de momento, por encontrarse este tema en manos de un grupo de expertos en el Ministerio de Educación y Ciencia que estudia y revisa las distintas propuestas formuladas por los organismos competentes, tratando de conseguir unos resultados que puedan satisfacer las razonables demandas del sector que, insistentemente, viene exigiendo de la Administración y que se podrían resumir en estas:

—Adaptación de nuestras Enseñanzas al Sistema General Educativo del país.

—Clasificación y homologación de nuestros títulos a los niveles establecidos por la CE.

—Conseguir la consideración económica y social por parte de la sociedad para nuestros titulados en razón de la importancia y responsabilidad de sus funciones profesionales.

Confiamos que en breve plazo salgan a la luz los resultados y podamos comentar si han acertado en esta ocasión y ofrecen al sector y a la sociedad española un proyecto de formación técnica marítimo-pesquera consecuente con sus aspiraciones, cuestión de muy difícil consecución, máxime teniendo en cuenta que la Administración marítima no ha prestado la debida atención a la solución de los problemas que, por la singularidad, profesionalidad y responsabilidad de los titulados Náutico-Pesqueros, han merecido y merecen.

Una prueba evidente de lo que acabamos de señalar la tenemos en que las atribuciones, condiciones y programas vigentes de nuestros profesionales emanan de disposiciones anteriores a 1975, momento en que la situación política, económica y social de Es-

¡Siempre a remolque!

Por D. JUSTO PEREZ MACIAS

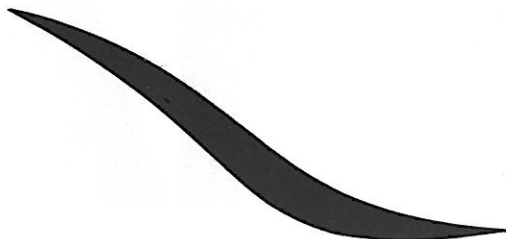
Profesor del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero del Mediterráneo
Alicante

paña presentaba características muy diferentes a las actuales. Las necesidades del sector marítimo-pesquero han variado sustancialmente como resultado de la aplicación a nuestros buques y empresas del progreso tecnológico surgido en los últimos treinta años. Lo que ha originado una drástica disminución de nuestras flotas y una reducción cuantitativa de la demanda de titulados. Si a esto unimos los cambios experimentados en la Administración con la implantación del Estado de las Autonomías y el posterior ingreso de España en la CE, llegaremos a la conclusión de que los perfiles diseñados para atender las demandas del sector en aquel momento histórico, han quedado radicalmente desfasados y se requiere una urgente reconversión de

los mismos, adaptándolos a las nuevas exigencias del mercado marítimo internacional. Por tanto sería muy conveniente se tomara en serio, de una vez, la Reforma (no sólo de las Enseñanzas) sino de todo aquello que es perjudicial para nuestros profesionales y para el sector, de lo contrario estaremos abocados a dejar el papel de extraordinaria importancia que hemos tenido en la actividad marítimo-pesquera.

Otro de los problemas que se observa es la vigencia del obsoleto Cuadro Indicador de las tripulaciones de los buques mercantes y de pesca, diseñado para unas flotas de hace más de treinta años, por lo que su acomodación a las necesidades reales de estos momentos, opino que es casi milagrosa. Muchas son las quejas que se rumo-





rean y escuchan por el litoral relativas a la falta de renovación de los Cuadros Indicadores, y de la necesidad imperiosa de que esta cuestión se lleve a cabo lo antes posible para un mejor desarrollo del sector en un mercado de tan difícil competencia, si es que no queremos caer en manos de armadores extranjeros que cuentan con normativa más flexible, en la contratación de sus tripulaciones, sin que con ello quiera decir que hay que hacer una reducción drástica de las mismas, sino adaptarlas a las necesidades reales del momento actual.

Cuestión interesante que serviría de estímulo a los futuros titulados y que, sin duda, redundaría en una mayor afluencia de recursos humanos al sector, sería la implantación de una normativa que facilitara el embarque de los alumnos de nuestros Centros en determinados tipos de buques —mercantes y pesqueros— como ya tienen concedido los que cursan los estudios superiores de náutica. ¿No sería posible gestionar con los armadores algún sistema similar al que ya disfrutaban los alumnos de náutica? Téngase en cuenta que el embarque para los aspirantes a cualquier título profesional marítimo es obligatorio, circunstancia que no concurre en otros estudios ni profesiones, y que ello enriquecería y completaría la formación de estos nuevos profesionales que ahora, una gran parte de ellos, tienen que abandonar es-

tas actividades por no encontrar buques para realizar sus prácticas. ¿No es lamentable y costoso, no sólo para el interesado sino para la propia sociedad, que un muchacho que comenzó estos estudios con gran ilusión, tenga que abandonarlos para elegir otra profesión, al no poder efectuar sus prácticas de embarque? La vocación marinera no es tan abundante como antaño, y si no suplimos estos pequeños inconvenientes, cada vez será menor. Por tanto, desde aquí solicito de la Administración el apoyo necesario para que estos sacrificados alumnos puedan encontrar más fácil su acceso profesional. Ellos sabrán compensar el esfuerzo que se haga con un loable espíritu de abnegación y entrega en el desempeño de sus atribuciones.

Sé que existe un conglomerado de pequeños obstáculos que aunque no son graves a título individual, sin embargo, en su conjunto, frenan el desarrollo e impiden la evolución del sector. No voy a enumerarlos para no hacer muy extenso este trabajo. No obstante, impregnado de un exceso de optimismo, deseo exponer unas sencillas y sinceras consideraciones que pudieran favorecer un crecimiento de nuestras actividades y recobrar un prestigio que, a nivel universal, casi tenemos perdido.

Estamos celebrando el Quinto Centenario del Descubrimiento de América, gran acontecimiento genuinamen-

te marinero. ¿Por qué no aprovechar este momento, tal vez el más adecuado, para transmitir nuestra sabia experiencia marítima y pesquera a nuestros países hermanos de Hispanoamérica? Los marinos españoles han gozado —hoy ya menos— de un enorme prestigio profesional que no es comparable —salvo casos excepcionales— con otras carreras y profesiones. Ellos han llevado con orgullo su esmerada y eficiente formación por todos los confines del mundo, donde han sido estimados y respetados por su ejemplar y correcto comportamiento. En base a estos pilares se podría intentar:

a. Difundir nuestra formación marítimo-pesquera por los países hispanoamericanos, haciéndoles llegar la información precisa y la colaboración de nuestros expertos.

b. Atraer hacia nuestros Centros Náutico-Pesqueros posibles becarios de terceros países ribereños del Mediterráneo y continente africano que aportaría una doble ventaja: dar a conocer nuestra cultura y tecnología marítimo-pesquera y hacerlos consumidores o utilizadores de la misma; es decir, abrir mercados en este sector que pudiera ser bastante interesante.

c. Conquistar el mercado marítimo europeo ofertándole perfectos profesionales, de los que bastantes países carecen.

Si supiéramos articular adecuadamente esta nueva faceta, aunque sólo fuera con ese exiguo sentido mercantilista, en un futuro no muy lejano, podríamos recobrar parte de ese prestigio universal marítimo que ahora no anda muy bien clasificado.

Hagamos todos los que integramos este importante sector un pequeño esfuerzo para mentalizarnos de que si queremos avanzar y expansionarnos, tenemos que convencer a los demás de que lo que pretendemos venderles no es solamente bueno, sino que ellos reconoczan que es lo mejor del mercado competitivo.





Primitiva reseña histórica sobre mapas y cartas de navegación

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

Cuando se pretende encontrar una ruta que nos lleve de un lugar a otro, necesitamos poseer un conocimiento, más o menos, del espacio que la circunda. Así surgió posiblemente la idea de representación de los mapas.

Unos indican distancias como separación entre pueblos, grandes ciudades o espacios continentales. Los hay apropiados para trazar las distintas rutas a seguir por los buques cruzando los mares, a los que llamamos cartas náuticas. Otros, muestran accidentes naturales como montañas, ríos, valles, vertientes, etc. Se llega incluso a dar conocimiento por este medio, de cómo era una zona o lugar hace cientos de años. Existen, como sabemos, mapas de geografía, económica, humana, física, política y de actividades varias. También con propiedades del subsuelo para distintos tipos de plantas o arbustos que puedan germinar o desarrollarse. Se confeccionan, asimismo, para la predicción del tiempo de isóbaras, isógonas líneas relacionadas con el magnetismo terrestre, y otros de comprobada utilidad.

El trazado de los distintos mapas tiene siempre algo en común, indicando la posición de lugares respecto a la superficie de la Tierra. El hombre intuyó los fundamentos para llevar a cabo tales estudios, durante los 2.500 años últimos. Si tenemos en cuenta que en su vida de trotamundos, deambuló por espacio de unos 500.000, nos parecerá corto el período reseñado.

En principio tuvo que calcular y medir las distancias que frecuentaba, partiendo de su lugar de origen. Luego reflexionando, desarrolló la idea de ofrecer la superficie terráquea para su representación por el sencillo, aunque inexacto procedimiento, de exponer la superficie curvada del planeta en un plano cuando, como es sabido para grandes espacios resulta irreal. Y cuando supo más cosas del mundo en que vivía, decidió la manera de señalar los informes adquiridos.

Los primeros cartógrafos

Durante milenios se creyó que la Tierra era un disco plano. Las observaciones desde un paraje en terreno plano, sobre una colina o en alta mar, en condiciones de buena visibilidad, le presentaban siempre al hombre de entonces más o menos, un extenso redondeo como amplitud abarcable. Representando ese supuesto disco con su

propia localidad como centro, y a varias distancias situaba señales indicando montes, ríos, pueblos, contornos de litoral, etc., como accidentes naturales que conocía.

Para los griegos de la antigüedad, con una descripción del mundo desde el Indo hasta el Atlántico, se tenía como accidente de mayor importancia al mar Mediterráneo. Bordeado de países conocidos, figuraba como parte central de mapas dibujados hasta lo que sus conocimientos alcanzaba. Fueron Pitágoras y Parménides (s.V. a.C.) los primeros en atribuir la supuesta redondez de la Tierra, confirmada posteriormente por Aristóteles en 350 a. de C.

Siglo y medio más tarde Eratóstenes, matemático y astrónomo griego de la escuela de Alejandría, calculó con notable aproximación la longitud de un círculo máximo (meridiano terrestre). Descubrió en una de sus observaciones estando en Assuan, población egipcia a orillas del Nilo, el día del solsticio de verano (21-22 de junio), que el Sol de mediodía se encontraba en su vertical por la reflexión del disco en el fondo de un pozo. Comparando este dato con otras observaciones efectuadas en la mencionada fecha en Alejandría y midiendo la sombra proyectada por un poste perpendicular en esta ciu-

COLABORACIONES



dad obtuvo un ángulo de 7,5 grados. Este valor en arco equivalía aproximadamente a 250.000 estadios (unos 800 kms), lo que distaban ambas localidades en sentido N.S.

Después del experimento, Eratóstenes levantó un plano indicando las posiciones de determinados lugares conocidos; mapa que no llegó a nosotros, aunque sí varias descripciones donde es posible comprender el sistema empleado. Dibujó unas líneas paralelas al Ecuador, que imaginaba rodeando el

globo terráqueo, haciéndolas pasar por famosas ciudades como Bizancio, Rodas, Alejandría y Assuan. Un segundo trazado perpendicular a las anteriores, pasando asimismo por las urbes mencionadas le dio la convicción de que podía situar en un plano cualquier lugar ubicable en sus coordenadas.

Tuvo en cuenta tan ilustre sabio de que aun así, no quedaba resuelto el problema de la esfericidad de la Tierra trasladada a un plano. Este inconveniente fue inicialmente abordado por

Tolomeo, matemático, astrónomo y geógrafo griego del siglo II, aunque sólo existen reconstrucciones realizadas durante la Edad Media que indican los trabajos originales de Tolomeo. Este, empleando una nueva idea, curva las líneas horizontales de su retícula y sustituyendo las verticales por otras coincidentes en la parte superior resultaba en cierto modo un sensible avance para representar sobre un plano algo semejante a la verdadera forma del planeta Tierra.



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 todas las Administraciones Públicas, las Organizaciones de Consumidores y los profesionales de la pesca colaboren decididamente para alcanzar estos objetivos.

LOS PEZQUEÑINES DE HOY SON LOS PECES DE MAÑANA.

NO LOS PESQUES, NO LOS PIDAS, NO LOS COMAS.

PROTEGELOS.



FROM



En los últimos meses se han venido realizando diversas reuniones entre los titulados marítimos del S.V.A. La causa es, fundamentalmente, la creación del Grupo B en el sector marítimo.

En la mesa técnica de negociación: Agencia Estatal de Administración Tributaria —ente al que está adscrito actualmente el S.V.A.— con los sindicatos, planteándose la necesidad de la creación urgente de este Grupo, ya que este sector debe ser el único de la Administración en el que está truncada la promoción interna y la carrera administrativa.

El S.V.A. es un organismo conocido principalmente por su lucha contra el contrabando y narcotráfico, campos en los cuales ha venido cosechando éxitos notorios y un prestigio tanto a nivel nacional como internacional.

La evolución del Servicio de Vigilancia Aduanera en los últimos años ha sido la siguiente:

El Servicio de Vigilancia Aduanera

Por D. JOSE M. BROCOS HERMIDA

Patrón del Servicio de Vigilancia Aduanera

Responsable información-Sección Sindical CC.OO.-S.V.A.

puntal 1,9, 2 motores M.W.M. de 1.000 H.P., velocidad 50 nudos, propulsión: hidro-jets.

1987: aviones, 4; helicópteros, 4.

Se dan de alta las embarcaciones:

—Alcaraván IV y V, H.J. VIII y H.J. IX.

—Gavilán IV, de características: eslora 28,5 m., manga 5,15, puntal 3, 2 motores M.T.U. de 1.960 H.P., velocidad 30 nudos.

ra borda de 300 H.P.

1990: Un I.M.P. y otros auxiliares. Entra en funcionamiento Cóndor.

1991: Dos nuevos aviones Aviocar C-212.

—Un helicóptero BO-105.

Entran en funcionamiento embarcaciones encautadas Cóndor II y III, esta última con embarcaciones auxiliares de alta velocidad abordo.

En cuanto a los resultados obtenidos por el conjunto de los servicios marítimos y terrestres del S.V.A.

(Ver recuadro MERCANCIAS INTERVENIDAS, en página siguiente)

De los datos anteriores queremos destacar lo siguiente:

1. Desde 1986, año en el que se incorporaron un gran número de funcionarios, se paralizó la entrada de personal por el veto del Ministerio del Interior a la convocatoria de nuevas oposiciones hasta el año 1989.

2. Durante los años 1986, 1987, 1988 se refuerzan considerablemente los medios materiales del Servicio.

3. En cuanto a las mercancías intervenidas, cabe destacar, por encima de las valoraciones estadísticas, el cambio cualitativo que se ha producido en la década de los ochenta entre las aprehensiones de tabaco y estupefacientes, pasando de ser el 71% y 9,3% respectivamente en 1983 al 11% y 71% en 1986 y el 3% y 87% en 1991, a pesar de ir en continuo aumento las aprehensiones de tabaco.

MEDIOS PERSONALES	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Oficiales marítimos	38	36	33	32	38	34
Maquinistas navales	36	35	33	32	36	35
Patrones	74	69	68	67	83	83
Mecánicos navales	121	118	117	112	164	163
Marineros	345	336	330	325	390	386

MEDIOS MATERIALES:

A partir de 1985 se potencian los medios del Servicio con nuevos aviones y la entrada en funcionamiento de helicópteros y embarcaciones de alta velocidad.

1986: aviones, 3; helicópteros, 3; patrulleros altura, 15; patrulleros medios, 7; alta velocidad, 10; auxiliares, 17.

Entran en funcionamiento este año: 2 patrulleras altura (Alcaraván II y III con 28,5 m. eslora, 6,1 manga, 3,3 puntal. 2 motores M.T.U. de 1.960 H.P. y 30 nudos velocidad máxima).

Siete H.J. Eslora 14 m., manga 3,8,

—Alca I, características: eslora 17 m., manga 4,7, puntal 2,07, 2 Motores M.W.M. de 1.000 H.P., velocidad 40 nudos.

1988. Se dan de alta:

—Alca II, Alca III, H.J. X.

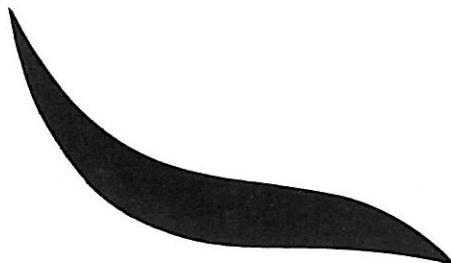
1989. Se dan de alta:

—Cormorán I, de características: eslora 17 m., manga 4, puntal 2,05, 2 motores G.M. de 1.400 H.P., velocidad máxima 64 nudos. Propulsión: hélice de superficie.

—Tres I.P.P.: embarcaciones con un motor fuera borda de 200 H.P.

—Dos I.M.P. con dos motores fue-

COLABORACIONES



MERCANCIAS INTERVENIDAS

AÑOS	HACHIS Kgs./Ptas.	COCAINA Kgs./Ptas.	TABACO (cajetillas)	EMBARCA- CIONES	VALORACION Pesetas
1986	4.995 9.700.000.000	81 971.310.000	5.801.466 1.617.000.000	27 24.815.000	14.990.151.385
1987	11.799 20.243.368.000	81 984.600.000	3.199.032 893.500.000	39 53.849.000	25.238.147.870
1988	16.215 31.500.000.000	140 1.500.000.00	4.628.163 748.000.000	55 31.242.000	35.642.720.738
1989	11.392 34.174.000.000	73 731.000.000	7.494.576 1.257.500.000	110 150.500.000	46.895.495.879
1990	7.647 21.376.000.000	205 2.047.000.000	9.896.410 1.655.000.000	84 260.027.000	38.733.721.523
1991	39.018 118.701.000.000	2.264 22.640.000.000	15.859.556 2.737.000.000	90 140.000.000	162.358.701.297

Valoraciones totales: droga, tabaco, divisas, material electrónico, metales preciosos, etc.

Asimismo, el resultado obtenido en 1991 con una valoración total de más de 162.000 millones de pesetas.

El presupuesto total del organismo en el 91 fue de 8.500 millones.

A pesar de estos resultados, ¿cuáles, sin embargo, la situación real del S.V.A., y por qué la necesidad de su reestructuración?

A. Conflictividad interna:

A partir del año 86, los funcionarios del S.V.A. ante la situación general por la que atravesaba el Servicio y su incierto porvenir, nos movilizamos realizando asambleas en todas las bases marítimas, constituyendo un sindicato para el Servicio Marítimo —el SESMA— con el objetivo de mejorar las bajas retribuciones económicas, regular la jornada laboral y fundamentalmente adecuar el funcionamiento del Servicio a los tiempos democráticos, sanearlo y luchar por su futuro.

El esfuerzo colectivo hizo que la Administración se sentase a negociar con los delegados elegidos (recordamos que hasta junio del 87 no se reguló la negociación en las administraciones públicas).

Se fueron resolviendo puntualmente temas concretos y parecía quedar claro el futuro del S.V.A. con la convocatoria de oposiciones en 1989. Estaba en marcha una nueva relación de puestos de trabajo y una reestructuración del organismo.

Lamentablemente, y a partir de entonces, se pusieron en marcha los mecanismos de los intereses ocultos, que siempre encuentran a las personas oportunas, las ambiciones personales, la prepotencia, los mecanismos arbitrarios, la ineficacia, la aplicación práctica del llamado «principio de Péter». Los principios de mérito y capacidad para la promoción interna y la carrera admi-

nistrativa se cambiaron por los de sometimiento e incondicionalidad.

Errores operativos, organizativos y de adquisiciones que se intentaron silenciar por medios coactivos y los muchos agravios producidos, generaron un fuerte malestar. Se desarrollaron las secciones sindicales de CC.OO. y UGT y se denunció la situación en medio de una gran crispación.

B. Medios materiales:

Las inversiones realizadas a partir del 89 en medios navales que no han dado resultado, la pérdida accidental de algunas unidades, las bajas y el envejecimiento general de la flota, sometida a un fuerte desgaste, con muchas horas de funcionamiento y un mal sistema de mantenimiento, hace que el número de unidades efectivas diste mucho de ser el adecuado.

C. Los cambios organizativos, insuficientemente estudiados, salidas rutinarias y centralizadas, falta de coordinación entre los servicios marítimos, aéreos y terrestres. Burocratización en el funcionamiento operativo...

D. La falta de adecuación a las nuevas necesidades operativas, tanto en el contrabando de tabaco como en el tráfico de estupefacientes.

E. Falta de reglamento de régimen interno y los perfiles de los puestos de trabajo, que permitan saber hasta dónde llegan los derechos y obligaciones de cada puesto.

F. Las carencias presupuestarias del presente año.

G. Como consecuencia de todo lo anterior, desánimo y apatía de los funcionarios de todas las escalas.

El panorama no es pues alentador, pero ¿qué alternativas hay para la vigilancia marítima? La Guardia Civil del Mar es un cuerpo ajeno al medio marítimo, tardarán años en estar en condiciones de prestar un servicio eficaz. Fue una opción política la creación de un cuerpo militarizado, que se respeta por la legitimidad que dan los votos a

quien gobierna, pero que a su vez se denuncia desde los sectores implicados por lo irracional de la medida y por el coste presupuestario añadido —muchos miles de millones.

Los 2.000 miembros de ese nuevo cuerpo podrían ser profesionales civiles, integrados en organismos civiles, procedentes de los sectores pesquero y mercante (hoy en crisis), con sobrada experiencia y en los que además el Estado ya gastó fuertes sumas en su preparación académica y técnica.

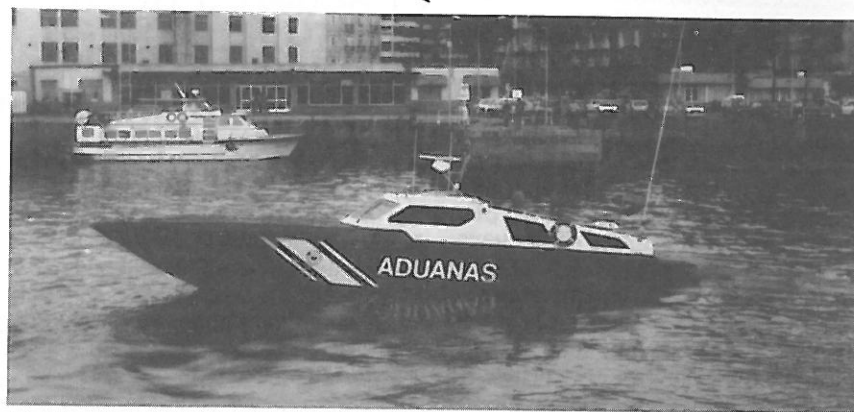
Ya se ha publicado al respecto más de un artículo. Sólo remarcar, que para la salud de un Estado democrático es indispensable la actuación y el fortalecimiento de los movimientos colectivos, asociaciones y fundamentalmente los sindicatos. Es evidente que más allá de los intereses corporativos, gran parte de los funcionarios integrados en el movimiento sindical, han contraído el compromiso de luchar por la mejora de los servicios públicos y que éstos se mejoran con la denuncia de lo ineficaz y el mutuo entendimiento de los papeles que le corresponden por un lado a los gestores y por otro a la representación sindical.

En este sentido, desde la entrada del S.V.A. en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, se han abierto negociaciones Administración-Sindicatos, y se nos ha planteado la necesidad de construir el futuro del Servicio entre todos. Esperamos que no todo quede en palabras.

Nuestra sección sindical, y enlazando con lo dicho al comienzo del artículo, apuesta por la potenciación del S.V.A., por coordinar los servicios civiles en materia marítima: vigilancia fiscal, pesquera, asistencia y control del tráfico marítimo, contaminación y especialmente en auxilios y salvamentos.

Hemos puesto en la mesa de negociaciones nuestros planteamientos ante la reestructuración del organismo.

Pretendemos la racionalización y efectividad de los medios materiales y



humanos con que cuenta la Administración, empezando por la mejora de la coordinación de los medios marítimos, aéreos y terrestres de nuestro propio Servicio.

Solicitamos y planteamos propuestas sobre el desarrollo de los horarios firmados por CC.OO. y UGT con el establecimiento de tres turnos operativos, lo cual significaría que se contaría con funcionarios operativos el 100% del tiempo.

Asimismo una mayor especialización del personal, para lo cual propusimos el cambio de grupo de las diferentes escalas.

La promoción interna y la carrera administrativa ha de hacerse con criterios de objetividad, primando los principios de mérito y capacidad. Desde el Grupo C, en el que ya estaría personal con titulaciones náuticas requeridas, se especializaría el personal pasando a los grupos superiores.

Creemos que la Administración debe considerar la importancia de la actividad marítima de nuestro país (frontera sur de Europa, con un gran movimiento de tráfico marítimo, una importante flota pesquera y deportiva...) y que potenciar, racionalizar y coordinar los medios existentes es sin duda más efectivo y mucho menos costoso.



El pasado día 23 de junio, en la última reunión de los Ministros de Transporte de la CE, en la que ostentaba la presidencia Portugal, llegaron a un acuerdo para proceder a la liberalización del cabotaje, que no conlleva a paliar las grandes dificultades que atraviesa el sector marítimo español, pero sí hacerlo de una forma más suave, merced a las moratorias conseguidas.

España consiguió una moratoria de un año (hasta 1-1-94) en la aplicación de la norma y una entrada en vigor escalonada para algunos tráficos hasta el 1-1-99.

El acuerdo ministerial estipula que el 1 de enero de 1993 (para España 1994), coincidiendo con la entrada en vigor del mercado interior, se liberalizará en la Comunidad el cabotaje consecutivo continental, es decir, la facultad que asistirá a un buque extranjero procedente de un puerto exterior, de cargar en un puerto español y descargar también en otro español, antes de proseguir singladura hacia un país distinto.

Los buques que efectúen dicho cabotaje continental podrán operar de acuerdo con las condiciones laborales vigentes en el país de abanderamiento,

El acuerdo de los «Doce» para liberalizar el cabotaje no ha solucionado la desaparición de la flota nacional, sino que la ha dulcificado

Por D. JOSE ANTON DE LERA
Patrón Mayor de Cabotaje

to, excepto los buques de menos de 650 TRB, para los que regirán las del país de acogida.

El acuerdo establece diversas limitaciones. El tráfico con las islas, Ceuta y Melilla continuará siendo prerrogativa nacional hasta el 1 de enero de 1999, y posteriormente las líneas extranjeras que efectúen cabotajes estables con esos destinos tendrán que respetar las condiciones sociales vigentes en el país de acogida. No así los tráficos de buques mayores de 650 TRB que procedan de un país extranjero, o se encaminen a uno de ellos, los cuales podrán mantener las condiciones del país de bandera.

El cabotaje continental consecutivo que transporte petróleo, derivados de

éste y agua, no será liberalizado hasta el 1 de enero de 1997. El cabotaje de buques menores de 650 TRB no se liberalizará hasta el 1 de enero de 1998.

España se reserva una cláusula de salvaguardia, que la Comisión se ha comprometido a aplicar con celeridad si los perjuicios para España de la nueva normativa son muy acusados una vez comiencen a ser aplicados.

Este acuerdo estipula la total apertura de los puertos nacionales al cabotaje indiscriminado para el 1 de enero de 1999, siempre y cuando medie una decisión favorable en este sentido, del Consejo de Ministros Comunitario. La Comisión europea deberá evaluar la evolución del sector, que servirá de base para las deliberaciones ministeriales.



Planitec, S. L.
PAPELERIA TÉCNICA

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



Los días de mar

Por D. JAIME LEGARRA BELASTEGUI
Director del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero de Pasajes

te falta de madurez práctica. Se aprecia en las preguntas que hacen, su forma de expresarse, falta de seguridad en cuestiones básicas, en fin, todo lo que denuncia al novato o al ajeno al oficio marinerio.

Indudablemente, se debe a que los 700 o 550 días de mar que se supone han realizado para acceder a las titulaciones exigidas para comenzar un curso de Capitán de Pesca o Mecánico Naval Mayor, no han existido, en parte por lo menos; más que en los certificados presentados para la expedición del título.

Esto es común entre quienes tienen en su familia o círculo de amistades a armadores o altos titulados de los buques que los mantienen enrolados mientras están en tierra estudiando o dedicándose a otra actividad.

La actual imposibilidad de retener la documentación profesional desde el momento de la matrícula en una Escuela de Pesca o Instituto Politécnico y la facilidad con la que algunos han conseguido una libreta duplicada, dificulta el control de un embarque ficticio.

Lamentablemente, el falsificador de días, puede sufrir en sus propias carnes la falta de experiencia, ya que si accede pronto a un puesto de responsabilidad, su falta de madurez e inseguridad le harán pasar muy malos ratos al afrontar situaciones que no puede resolver por no habérselas encontrado cuando tenía el apoyo de un superior experimentado.

Cuando el Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno vasco organizó las prácticas subvencionadas de alumnos náutico-pesqueros, nos encontramos con muy pocas solicitudes. En parte se debía a que preferían embarcar como subalternos por obtener

una mayor remuneración económica, pero sobre todo porque a muchos se les acababa la posibilidad de «camuflar» días de mar. Todo ello a pesar de que el número de días de prácticas se reduce en un tercio del total.

Los pocos alumnos que han realizado sus días de mar en estas condiciones, han demostrado el valor formativo del sistema. El control del tutor del Centro educador, su dirección, el completar los trabajos indicados en el Cuaderno de Prácticas, y el llevar su Diario, tienen un efecto óptimo ya que encauzan su actividad a la formación, además del normal trabajo a bordo. Lógicamente con este sistema, sobre todo por la intervención del tutor, se controla realmente el tiempo de embarque.

Como conclusión y solución podríamos decir que aunque el futuro titulado no embarque como alumno en prácticas, sino como simple marinerio o engrasador, pero exigiendo el control de su tutor y la ejecución del Cuaderno de Prácticas y del Diario, se solucionaría, casi totalmente, el problema de los falsos días de mar.

De esta forma se mejoraría el valor de las prácticas de tal manera que cabría reconsiderar una disminución del número de días exigidos para tramitar una titulación. En este sistema vemos otra ventaja: Al tener que implicarse los mandos del buque, éstos, casi sin darse cuenta, realizan un reciclaje continuo al apoyar al aspirante e intercambiar con él experiencia por novedades técnicas.

Creo que es un tema suficientemente importante e interesante, para que se expresen en nuestra revista las opiniones de los profesionales, sus ideas y críticas con respecto al problema de los días de mar.

La formación de quien se va a dedicar a una profesión marítima, sea en el sector pesquero o en la marina comercial, pasa por la realización de unos períodos de embarque, indispensables para una completa capacitación profesional.

Si en alguna profesión es necesaria la práctica, la nuestra se lleva la palma en esa exigencia. Nuestro trabajo se efectúa en un medio muy especial, con limitaciones de espacio, de relación y una exigencia de atención muy grande, con horarios sobrecargados y en un medio naturalmente hostil. La responsabilidad de quien va a cuidar de un equipo humano en un buque, exige la garantía de una práctica marinera que le haga capaz de afrontar cualquier situación que se le pueda presentar.

Aunque hay equipos de simulación que facilitan las prácticas técnicas, nunca llegan a sustituir la experiencia ganada día a día en el ejercicio de la profesión.

Y llega el problema: lamentablemente nos encontramos en los cursos superiores con candidatos a titulaciones, que debían tener una aceptable experiencia pero que presentan una eviden-



La mar también pertenece al planeta Tierra

Por D. JUAN MANUEL VAZQUEZ ALVAREZ
Capitán de Pesca

Verdaderamente, no entiendo muy bien las dificultades que atraviesa el sector marítimo-pesquero, cuando queremos realizar, gestionar o tramitar documentación alguna sobre asuntos dependientes de instituciones como pueden ser: Direcciones Generales, Consejerías, Cofradías de Pescadores, Comandancias de Marina, Instituto Social de la Marina, etc., por aquello de no saber a veces a qué ministerio pertenece ni a quiénes remitirlos. Todo a consecuencia de la amplia y compleja cobertura de competencias encomendadas actualmente a cada una de ellas y aún continúan sin perspectivas de cicatrizar lo que desde hace bastante tiempo venimos padeciendo sin ninguna visión de futuro.

Tratándose de mar, y en base a la definición dada en el Derecho Marítimo que considera a un buque como un barco con cubierta destinada al servicio de la industria o del comercio y transporte marítimo, cabe preguntarse ¿por qué dos sectores tan importantes como Marina Mercante y Pesca se encuentran separados y dependiendo de distintos ministerios? Creo que la pesca tiene muchas más actividades en común con la Marina Mercante que con Agricultu-

ra, y por el contrario, Marina Mercante tiene más en común con Pesca que con Obras Públicas o Turismo. Por tanto, ninguno de éstos se encuentra en el lugar que le corresponde y por consiguiente seguirán existiendo las divergencias en estas dualidades por las incoherencias sometidas al atenderse a la vez asuntos de distinto ámbito, pues nunca mejor dicho **«De la mar es el mero y de la tierra el carnero»**, obviamente, no podemos emplear aquí aquello de «a río revuelto, ganancia de pescadores».

Por otra parte, podemos hacer un análisis sobre la información recibida a través de las revistas editadas por el MAPA; observaremos en éstas que se refieren en un 85% a temas agrícolas y en un 15% a temas pesqueros.



Teniendo en cuenta nuestro caso, casi todo el territorio español queda rodeado de agua y a la vez ocupado por puertos, significando la importancia de un gran peso específico de la pesca en los ámbitos económico, social y político, es lamentable no dedicar una página en los periódicos de algunas provincias marítimas sobre la situación de este sector y solamente la dediquen cuando ocurre una tragedia o se firmen convenios, quedando como si la mar fuese la oveja negra de todas las profesiones, aunque la realidad sea otra.

Resaltar que la única publicación oficial en el marco marítimo-pesquero y que es gratuita, es la conocida popularmente como «Hoja del mar», hay alguna otra pero es para promoción interna y personal incluidos algunos de sus amigos, tal es el caso de una revista que dice llamarse «Marina...».

Conclusión, es más exacto ir al grano, estableciendo un nuevo procedimiento de gestión a fin de atender nuestros intereses con organización y poder coordinar con eficacia los servicios que se presten para proceder donde y cuando corresponda, ya que por razón de su naturaleza estos colectivos (Marina Mercante y Pesca) se merecen mucho más.

Indudablemente sería un paso importante integrar todo lo concerniente al mundo marítimo-pesquero. Y como la mar también pertenece al planeta Tierra, evitemos dar tantas vueltas a la hora de buscar soluciones, porque para vueltas las que se dan en la mar.



ACADEMIA GALEGA DE CIENCIAS

El intento de la Cátedra de Náutica y Pilotaje de Pontevedra, en el siglo XVIII

Por D. FRANCISCO LOPEZ CAPONT
Tecnólogo Pesquero

Ahora que tiene tanta actualidad la modificación de las Enseñanzas, incluso se discuten las titulaciones que se deben implantar, conviene revisar el «intento» de crear desde 1770 la Cátedra de Náutica y Pilotaje, en Pontevedra.

Con motivo de la expulsión, en 1777, de los Jesuitas por Carlos III se creó en Pontevedra la Junta Municipal de Temporalidades, cuya finalidad era administrar los bienes que éstos tenían en Galicia, entre los cuales resaltaban seis excelentes colegios, uno de los cuales estaba en la ciudad de Pontevedra.

Dos años después, se trató de aprovechar lo que se llamaba Colegio de Regulares, (era algo así como la Casa Matriz de los Jesuitas) como edificio para la deseada Escuela de Náutica en Pontevedra, con la condición de que no afectase al culto en la iglesia anexa.

Por aquello de que la Historia se repite, el problema fundamental fue —al igual que ahora— conseguir dinero. Se presupuestaban 400 ducados al año, de los cuales 300 eran de sueldo para el Maestro (Náutica y Dibujo) y 100 para gastos en instrumental y Cartas Hidrográficas para enseñanzas náuticas. Como era de esperar, el Ayuntamiento no tenía fondos (se acababa de gastar 40.000 reales en ganarle al Convento de San Francisco el pleito sobre la Fuente de la Herrería) y así empieza un largo papeleo para conseguirlos. Una de las sugerencias económicas fue apelar, a través del Ministerio de Marina, al histórico Gremio de Mareantes del Corpo Santo, pero se encontraron que «los Arbitrios del expresado Gremio de Mar son casi ningunos y tanta su pobreza que actualmente sólo hay de existencia 40 reales de Vellón, no siendo posible que en esta situación puedan contribuir con cosa alguna los matriculados para el citado objeto», como se hace constar en un legado que se encuentra en el Archivo Histórico Nacional. Se fundamentaba esta petición

La Caja de Ahorros de Pontevedra acaba de distribuir una excelente publicación (aunque de número muy limitado), con el ciclo de conferencias que bajo el título general de «El hombre y su entorno», organizó antes con la Academia Galega das Ciencias. Naturalmente un programa de este tipo toca muy diversos temas, algunos generales sobre nutrición, hábitat, contaminación, etc., vinculados más o menos indirectamente al pescado o los problemas marítimos, pero para nosotros tiene especial interés la conferencia dada por el profesor Francisco López Capont, bajo el título «Actualidad de las ideas de Cornide de Saavedra y el Padre Sarmiento sobre pesca», donde además de revisar el trabajo de estos precursores de la investigación pesquera española del siglo XVIII, dedica un capítulo al problema del intento de crear, hacia 1770, la primera Escuela de Náutica y Pilotaje en Pontevedra: Enseñanza que podríamos considerar (aunque con otros planteamientos técnicos) como un antecedente de nuestros actuales estudios. Curiosamente en aquel intento de hace dos siglos ya había los mismos problemas burocráticos, legislativos, etc., que hoy padecemos.

Por su interés histórico algo anecdótico pero también de enseñanza actual que tiene (a pesar de los 200 años pasados), reproducimos aquí el correspondiente capítulo que figura en la citada publicación de la Caja de Ahorros de Pontevedra.

en que el Gremio «debe ser el más interesado en que haya buenos pilotos y que adelanten los hijos de él en la Náutica y Arte de Pilotaje». Pero desgraciadamente en un informe de abril de 1771, de la Corporación Municipal Pontevedresa, consideran «que el establecimiento de dicha Cátedra será infructuoso y que no se verifique por este medio las piadosas intenciones del Rey, ni tampoco la pública utilidad, porque advierten en sus vecinos poca o ninguna inclinación al seguimiento de este estudio y si alguna pudieran manifestar serían los marineros de este Arrabal, pero su general miseria los tiene tan apocados que ni alientos tiene

para aprender a sus hijos a leer y escribir, dedicándolos desde sus primeros años a la pesca para sustentarse como única finca en que afianzar su vivir y así se habría de pagar a un Maestro sin discípulos ni oyentes».

Desgraciadamente, este comentario del Municipio, hoy también tendría gran parte de actualidad, pues es manifiesta la resistencia al estudio de la sufrida familia marinera, que por el contrario no duda en sacrificarse —y con más frecuencia de la deseada— hasta morir en su trabajo. Esto no es crítica, porque tampoco podemos intentar tener buenos pescadores a base de lo que los británicos llaman obreros de cuello

duro, defecto en el que en estos momentos se tiende a caer, (a veces frecuentemente con desfasadas planificaciones técnicas diseñadas en despachos políticos).

Prosigamos, por parte del Ayuntamiento pontevedrés —y no creo que descubra nada nuevo— tampoco había dinero, pues en el llamado *Capítulo de Propios y Arbitrios* posible suministrador de los fondos, «no sólo no hay cantidad alguna de dinero sobrante, sino incluso aquellos fondos háyanse alcanzados por antiguos débitos» y además «tampoco discurren medios para poder alcanzarlos», pues, según manifestaba el Municipio en otoño de 1770, la población de Pontevedra está «en el más lastimoso estado, por la decadencia de sus comercios y ejercicios». Naturalmente se intentaron otras soluciones entre ellas un nuevo arbitrio sobre el aguardiente que parecía ser algo así como la fuente capaz de satisfacer todas las penurias monetarias oficiales de la época, pues por ejemplo el famoso «Proyecto para fomentar la Marinería y Pesquerías de El Ferrol», donde el presbítero Ramón Quintana propone, al Conde de Florida Blanca, algo similar a lo que Cornide y otros ilustrados gallegos desarrollaron como Montepío para protección de huérfanos y viudas. Busca como principal financiamiento nuevos gravámenes en «fondas y botellerías», sobre el vino y aguardientes. Por último se pensó como lo mejor era «expropiar» el gran negocio de la célebre *Barca de Pasaje*, que desde el Arrabal de Pontevedra cruzaba los viajeros al muelle de San Salvador de Poyo. Estaba explotada por los Benedictinos del Monasterio de San Juan de Poyo y era algo así como el peaje de la actual autopista, aunque más barata, pues sólo se cobraba un ochavo cada vez que se cruzaba el río Lérez (es decir, un cuarto ida y vuelta). Naturalmente este convento pleiteó y sin entrar en detalles, digamos que tenía antigua experiencia, pues antes tuvo numerosos y frecuentes pleitos con las

ser de hierro, sino de palo, o pescar con Tangas⁷, según se practica en Rianjo, o con Angazo, según se usa en el Puente San-Payo, y al que usare de Rastro de hierro, se le harán de multa mil maravedis, y se tomará por perdido dicho Instrumento.

Item, se declara, que en los quatro meses de Mayo, Junio, Julio, y Agosto no se debe andar a la Pesca de Oltra, por ser el tiempo en que este genero se halla en la Cria, y al que executare lo contrario, se le faguen seiscientos maravedis de multa.

Item, se declara, que la Pesca de la Oltra debe principiar desde primero de Diciembre hasta ultimo de Abril, pero en el Puente San-Payo, y Puertos inmediatos, se permite, que puedan principiar desde primero de Septiembre hasta ultimo del expresado mes de Abril, por no tener aquellos Naturales otra Pesca, para mantenerse.

Item, se priva, que en las Marecas bajas ninguno palle a cojer la Cria de la Oltra, que queda arrimada a la tierra, antes bien procuraran todos echarla a la Mar a dentro, para que se crie, crezca, y pueda ser útil; y respecto de que, para coger dicha Cria, es preciso entrarle a pie en el agua salada, celarán los Marineros, que ninguno del Gremio de Tierra entre a hacerla, ni a pescar con Filgas, Sollas, y otros Pescados; y si alguno lo executare, darán cuenta al Subdelegado, para que lo ponga preso, y tome la correspondiente providencia al encarniemento en lo sucesivo.

Item, se declara, que de pocos años a esta parte se ha introducido para la Pesca un Instrumento, llamado Naza, a manera de una Quarterolla fabricada con mimbres, o juncos, el qual se echa al fondo con una piedra de medio quintal, y dentro de la Naza la correspondiente carnada, con que se pesca todo genero de Pescados; cuyo Instrumento es muy perjudicial, no solo, porque se coje con él la misma Cria, que esta en el fondo, sino porque desprendiendole de dicho Instrumento las piedras, quedan en el fondo, y hacen daño a la limpieza de la Ria

autoridades y Gremio del Mar, por diversas causas entre las cuales recordemos las disputas por los valiosos salmones del río Lérez, pues la jurisdicción marítima sólo puede «redar en las rías hasta donde alcanza la mar salada» (concretamente la «mayor de los equinocios») y por tanto la pesca en el río Lérez era de ellos. Claro está, esto resultaba muy inconcreto a los efectos de una correcta delimitación. No creamos que este problema de los límites de jurisdicciones pesqueras pasó a la historia, porque ahora la Autonomía española y más concretamente la gallega, sólo tiene atribuciones «entre puntas» y por tanto los problemas son poco más o menos similares. Naturalmente los frailes de Poyo, con su experiencia en pleitos, consiguieron que el Fiscal del Real Consejo fallase a su favor y no se pudo conseguir este ingreso como aporte para sostener la proyectada Escuela de Náutica.

Esto de buscar fondos que aquí estamos resumiendo, duro unos tres años (1769-1772) en los que se acumularon toneladas de legajos, protocolos, resoluciones, acuerdos, propuestas e incluso inútiles pleitos. Pero la triste reali-

dad es que a pesar de haber ya adquirido libros para la Escuela, se canceló oficialmente (en parte por sugerencia de Jorge Juan). En enero de 1773 las Escuelas de Náutica se establecieron en Lequeitio, Sanlúcar y Alicante, con las correspondientes Cátedras en los respectivos Colegios. Una vez más nos encontramos con que Galicia y concretamente Pontevedra, perdió algo para lo que tenía argumentos, sin que tengamos que olvidar que ello pudo ser por la «rivalidad y la vil intriga» como insinúa el historiador González Zúñiga en su «Descripción Económica de la Provincia de Pontevedra», publicada en 1834.

Aunque veinte años después la Escuela de Náutica se fue a La Coruña, reconocerán que no hemos avanzado mucho en la cuestión de disponibilidad de fondos para enseñanza y menos aún en la implantación de nuevos estudios náutico-pesqueros en nuestra querida región, porque si bien hoy en día nos enorgullecemos de que Galicia es la primera región pesquera de España (incluso, mejor dicho, del Mercado Común Europeo), aún está en proyecto la Facultad de Ciencias del Mar, en la Universidad del Sur de Galicia (Vigo), mientras en Las Palmas de Gran Canaria ya salió la primera promoción de estos licenciados y en este curso 1989-90, la Universidad de Cádiz inicia los correspondientes estudios de Ciencias del Mar.

Además, llovía sobre mojado; lo que antecede se relaciona y ratifica los comentarios que hizo Cornide de Saavedra cuando lamenta que se hubiese dejado morir la Escuela de Ostricultores que había en Santa Eugenia de Ribeira y que él, con clara visión de futuro y como caballero ilustrado, propuso renacer. Hoy estamos también en la fase de proponer que renazca una necesaria Escuela de Ostricultores Gallegos. No cabe duda: la *Historia pesquera de Galicia y España se repite después de dos siglos*.



Las enseñanzas náutico-pesqueras en La Coruña

Por D. JOSE MANUEL COSTAS CAPELO
Profesor de Navegación del Instituto de Enseñanzas
Secundarias y Profesionales de La Coruña

Son muchos los problemas que aquejan a la enseñanza en general y más aún aquellos que afectan en particular a las enseñanzas náutico-pesqueras. Problemas derivados de un inadecuado diseño curricular, de una ineficaz estructura educativa y de un no más eficaz funcionamiento del propio sistema educativo.

Sin embargo, no es mi intención polemizar en esta ocasión, en torno a las grandes líneas maestras de nuestro sistema educativo, de las que, por cierto, nos venimos ocupando abundantemente en estos últimos tiempos con ocasión de la Reforma, sino de un problema muy puntual surgido en el I.E.S.P. de La Coruña (antigua Universidad Laboral), cual es el progresivo abandono de las enseñanzas marítimo-pesqueras, en su modalidad de adultos, que venimos padeciendo desde hace ya algunos años como una pesada espada de Damocles dispuesta a cortar por lo sano al menor descuido de quienes defendemos una postura contraria a la mantenida por la Consellería de Educación en este asunto.

Pero esta defensa de caracteres nuntativos, que se significa en escritos razonados dirigidos por los órganos

rectores de este Centro a las autoridades académicas responsables, en reuniones mantenidas al mismo nivel, en huelgas y manifestaciones protagonizadas por los alumnos, etc, se viene resquebrajando curso tras curso debido a la política liquidacionista, perfectamente secuenciada, que ha venido aplicando la Consellería.

Primero se amenaza a los alumnos con la eliminación del sistema de protección del que venían disfrutando desde el mismo origen de estas enseñanzas y que, por otra parte, continuaban y continúan disfrutando los mismos alumnos en centros escolares dependientes de la Consellería de Pesca. Esta amenaza crea un cierto pesimismo

en nuestros alumnos, que temen por sus becas de cursos futuros, observándose así una incipiente diáspora a otros centros que, en principio, no se deja notar en el número de alumnos matriculados debido a que el volumen de solicitudes de plaza escolar es habitualmente mayor que el ofertado por nuestro Centro.

Posteriormente, se materializa la amenaza; pero, ante el decidido rechazo con el que se recibe la medida en este Instituto, la Consellería acuerda proponer una solución de compromiso, en colaboración con la Consellería de Pesca, que consiste en mantener las becas sólo a aquellos alumnos que ya la hubieran disfrutado el curso anterior.



por lo que esta protección no alcanza a los alumnos de nuevo ingreso. La medida era inequívocamente liquidacionista y así pudimos observar un número importante de abandonos en los cursos de Patrón de Pesca Litoral y Mecánico Naval de Segunda Clase a raíz de hacerse pública la medida.

El pasado curso a pesar de la intensa presión a que fue sometida la Consellería, nuestros alumnos adultos ya no tuvieron acceso al sistema becarío del que gozan los alumnos de los centros de Ferrol y Vigo, dependientes de la Consellería de Pesca.

Y llegamos a las postrimerías del curso recién terminado, en el que las noticias apuntaban al abandono de todos los cursos de adultos. Sin embargo, gestiones de última hora lograron conjurar la nueva amenaza no sin antes sufrir un nuevo recorte en lo que venían siendo sus derechos hasta entonces: nuestros alumnos ya no sólo no disfrutarán del beneficios de las becas, sino que no tendrán derecho a disponer de plazas de internado aun cuando decidieran afrontar de su propio pecunio el coste de las mismas.

Esto es el principio del fin si no somos capaces de convencer a los res-

ponsables de la Consellería de Educación del grave error que cometen. Me atrevería incluso a expresarlo en términos de insensibilidad porque hablamos de adultos, profesionales de la mar, que aspiran a mejorar sus condiciones socio-culturales y laborales en un sector fundamental para Galicia como es el de la pesca.

Nuestra postura no es en absoluto interesada sino generosa, tampoco es hostil sino de preocupación por los resultados de una decisión que no entendemos a quién puede beneficiar pero sí sabemos a quienes va a perjudicar.

Podría esgrimir una extensa relación de razones para justificar nuestra posición en defensa de unas enseñanzas que habrían de ser potenciadas más que abandonadas. Bastarán algunas de ellas para que el lector pueda formar su propio criterio. Veamos:

1. Este es un Centro que nació con una clara vocación marinera y es, actualmente, el Centro decano de estas enseñanzas en Galicia.

2. Es el mayor Centro de Formación Profesional de nuestra región; el que dispone de mayor infraestructura, aunque parte de ella se esté quedando obsoleta; el que dispone de la mayor su-

perficie edificable, ya que se asienta en una finca de más 500.000 metros cuadrados, si bien un parque deportivo, en fase de construcción, la ha mermado en parte.

3. Su ubicación no puede ser más favorable puesto que La Coruña, además de ser el primer puesto pesquero de fresco en Europa y una de las dos principales ciudades gallegas, a gran distancia de cualquier otra, está estratégicamente situada entre los puertos de la costa de las provincias de Lugo y La Coruña.

4. El número de alumnos que aspiran a obtener plaza en nuestro Centro, a pesar de todas las dificultades de estos últimos años, es superior a nuestra capacidad de matrícula.

5. Aun abandonando las enseñanzas náutico-pesqueras de adultos, conservaríamos las de nuestros alumnos más jóvenes de Formación Profesional. Esto significa que la Administración seguiría obligada a satisfacer las necesidades de recursos didácticos que pudieran requerir estas enseñanzas por lo que su nivel de utilidad se vería notablemente reducida.

6. ¿Por qué abandonar unas enseñanzas que, después de la Reforma, probablemente le sean atribuidas por ley en exclusiva?

Entiendo que no es procediendo a su marginación o liquidación como la Consellería debe resolver los problemas que le crea su desconocimiento más que la singularidad y asumiendo como necesario el conocimiento de los elementos que la conforman para que las decisiones que se adopten respondan a necesidades observadas y no a prejuicios o medidas pretendidamente economicistas.

Sólo me resta desear que el curso 92/93 sea el de la consolidación definitiva de las enseñanzas marítimo-pesqueras en La Coruña y que en un futuro próximo podamos felicitarnos de haber alumbrado el gran Centro que, por necesario, todos anhelamos.



Introducción

En este artículo se hace una reflexión acerca de un aspecto que está en íntima relación con el proceso de reforma en que se encuentran inmersas actualmente las enseñanzas marítimo-pesqueras en España, y concretamente con la evolución que a juicio de los autores, puede experimentar el nivel de calidad de las enseñanzas en la Comunidad Autónoma andaluza, en relación con el profesorado que ha de asumir las tareas docentes ahora y en el futuro, en la certeza de que tal evento es uno de los factores fundamentales que intervienen en la configuración del nivel de calidad de la enseñanza.

Partimos del antecedente inmediato a la situación actual, marcado fundamentalmente por la Ley 43/81, que creaba los Cuerpos de Profesores y Maestros de Taller de los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros. Creemos que aquella Ley contribuía de forma clara a la mejora de la calidad de las enseñanzas y establecía el marco adecuado para la regularización de la actividad docente en nuestras enseñanzas.

Por último, recordar la evolución del proceso autonómico, con la asunción de las competencias en las enseñanzas por las distintas Comunidades Autónomas y el comienzo a nuestro juicio, de una situación confusa y en ocasiones caótica en lo que se refiere al profesorado de los Institutos y Escuelas de Formación Marítimo-Pesquera. Situación en la que falta un marco unitario de referencia para una actividad, la docente, que tiene proyección estatal, y que por tanto debe contar con un perfil unificado y controlado por el Gobierno de la nación, de acuerdo a sus obligaciones en cuanto a la vigilancia de la calidad de la enseñanza, todo ello sin perjuicio de las competencias de cada Autonomía.

Situación del profesorado

Entramos ahora a exponer:

Andalucía: ¿La calidad de las enseñanzas marítimo-pesqueras en peligro?

Por **COLECTIVO DE PROFESORES DE LA ESCUELA DE CÁDIZ**

1.º La situación en que se encuentran los profesores marítimo-pesqueros en Andalucía, y

2.º Las consecuencias que ello va a tener en la calidad de las enseñanzas.

Una vez transferidas las competencias en materia de Formación Profesional Marítimo-Pesquera a la Junta de Andalucía, ésta las enmarcó dentro de las actividades de la Consejería de Agricultura y Pesca, concretamente bajo la dependencia de la Dirección General de Pesca. Durante el curso 1983-84 se produjo una notable renovación del profesorado en el Instituto de Cádiz, a consecuencia de la aplicación de las normas sobre incompatibilidades, incorporándose a la plantilla un buen número de profesores jóvenes, que ocuparon las plazas vacantes a través de concurso público abierto y sistema de baremo para la adjudicación de las plazas interinamente.

Hasta la aprobación y entrada en vigor de la Ley de la Función Pública Andaluza, la situación del profesorado era confusa y se entendía por la mayoría, una pervivencia tácita del esquema vigente anteriormente, es decir, un marco organizativo similar al establecido en la Ley 43/81. Más tarde, y una vez elaborada la Relación de Puestos de Trabajo de la Junta, el profesorado quedó adscrito al Cuerpo de Funcionarios en sus distintos grupos en el caso de Cá-

diz, y al grupo de Laborales en el de Huelva.

A partir de la primera relación de puestos de trabajo, y en los años sucesivos, se ha producido una tendencia constante a la adscripción como funcionarios de las plazas de profesor en la Escuela de Huelva, de forma que en la actualidad puede decirse que una buena parte de las plazas de ese Centro tienen tal adscripción.

Es en el transcurso del año 1990, y especialmente 1991, cuando el profesorado empieza a constatar las consecuencias de la adscripción de las plazas, al producirse las primeras ofertas de empleo público, convocatoria de oposiciones y concursos y resolución de estos últimos. Efectivamente, a la vista de esos acontecimientos, el profesorado toma conciencia de las siguientes cuestiones:

a) Pertenece al Cuerpo de Funcionarios de la Junta.

b) La vía de acceso al funcionario es la recogida en la Ley de Función Pública, es decir, la selección oposición para cada Cuerpo y «opción».

c) Sólo existe una «opción», la denominada «Pesca», para los cuerpos A2 (Superior facultativo) y B2 (Facultativo medio), que parece tener algo que ver, aunque sea lejana y tangencialmente, con las plazas que los profesores están ocupando.



d) Se confirma como única vía de acceso para los profesores interinos, la concurrencia a las oposiciones de la opción «Pesca», cuyo temario está compuesto de dos partes: un 30% aproximadamente de administración general, y el resto de contenido específico sobre la pesca y la agricultura en sus más diversos aspectos.

e) La confirmación de lo anterior se produce cuando ya se han celebrado dos convocatorias de oposiciones y han concluido algunos concursos de traslado, concretamente durante el curso 1991-92. Hasta ese momento el profesorado ha estado siempre en la creencia de que iba a disponer de un sistema de acceso a las plazas que se basara en su actividad estrictamente docente, y tuviera en cuenta la especialización por áreas de conocimiento y/o asignaturas, es decir, una vía similar a la existente antes de la transferencia de competencias, y esa creencia no sólo no ha sido nunca desmentida por la Administración, sino mantenida en cada ocasión en que se le ha consultado.

f) El acudir a la vía de acceso definitivamente establecida, supone para

el profesorado en caso de éxito, el incorporarse a la carrera administrativa según su estructura general, sin que exista vinculación alguna entre personas y plazas de profesores; de forma que al aprobar, el ya nuevo funcionario será destinado a una plaza del cuerpo al que ha accedido y un nivel que corresponda según disponga la función pública, sin que dicha plaza tenga que ver necesariamente con su actividad docente anterior.

g) Que en virtud de la estructura y nivel de las plazas de profesor en el Instituto de Cádiz y la Escuela de Huelva, la única vía de acceso a la mayor parte de ellas es la del concurso, para lo cual es necesario poseer previamente la condición de funcionario. Quiere decir esto, y se pone un ejemplo imaginado, pero ajustado realmente a las normas, que un profesor interino que actualmente ocupa plaza de profesor tutor, tendría que presentarse a unas oposiciones con un temario que como ya dijimos nada tiene que ver con su trabajo actual, y si las aprueba sería destinado a una plaza, en principio de nivel base, de la plantilla de Agricul-

ra y Pesca que puede estar en Jaén y tener que ver con el cultivo del olivo; y después de permanecer un año en esa plaza, ya podría, si hubiera vacantes y salieran a concurso, presentarse a una plaza de profesor.

h) Que existe una enorme rigidez en la estructura de las plantillas de los Centros en lo que se refiere a las plazas, que no permite en absoluto ni la temporalidad en el desempeño de funciones complementarias a la básica de profesor (jefaturas de departamento, de estudios, secretario, director, etc.), ni el ejercicio de los cauces democráticos de representatividad propios de un Centro público docente. En relación con este último punto hay que recordar que en Andalucía, además de la LODE y LOGSE, existe una Ley autonómica de formación de adultos, de la que las autoridades docentes están justamente orgullosos, en la que se establece la vinculación de los Centros a las normas de la LODE.

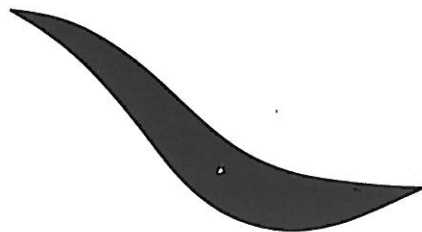
La situación del profesorado marítimo pesquero andaluz se agrava a partir de 1991, cuando se producen las primeras resoluciones de concursos de traslado, las cuales han tenido, hasta el día de hoy, las siguientes consecuencias:

1.^a Adjudicación de la plaza de «Jefe de Estudios» de la Escuela de Huelva, a una funcionaria con título de Ingeniería Técnica.

2.^a Adjudicación de una plaza de «Profesor A» del Instituto de Cádiz, a una funcionaria con título de Licenciatura en Biología (en ese momento en Cádiz la plaza de profesor de Biología la ocupa una funcionaria que procede del Cuerpo de Profesores de los Institutos Politécnicos, por lo que a la recién incorporada se le asignan clases de Matemáticas).

3.^a Adjudicación de una plaza de «Profesor tutor B» del Instituto de Cádiz, a un funcionario con título de Capitán de la Marina Mercante, hasta ese momento ejerciendo labores de inspec-





ción pesquera y otras de la Delegación Provincial. (Al producirse su incorporación, las únicas necesidades docentes del Centro son las de cubrir la vacante en Higiene Naval).

4.ª Adjudicación de una plaza de «Profesor B/C», a un funcionario con título de Bachiller Superior. (Es difícil determinar la labor docente que se le deba asignar). La plaza adjudicada es del Instituto de Cádiz.

5.ª Adscripción a la plaza de «Secretario» del Instituto de Cádiz, a un funcionario con título de Licenciatura en Derecho. (Hay en Cádiz un profesor de Derecho Marítimo que está en Instituto desde antes de producirse las transferencias).

Y lo que es peor, los concursos seguirán produciéndose en el futuro sin que sea posible adivinar sus consecuencias, aunque podría ser que en las próximas resoluciones, cualquiera de los profesores interinos (con una media de antigüedad de 8 años) sea desplazado por funcionarios que no posean ni experiencia docente, ni titulación acorde con las necesidades que el Centro tenga.

A tenor de lo expuesto, y en relación con el tema de este artículo, que es la calidad de las Enseñanzas marítimo-pesqueras, tenemos que decir:

1.º Que como se ha dicho está abierto y en marcha un proceso que puede terminar constituyendo unas plantillas de profesores sin experiencia docente ni títulos relacionados con la profesión marítima o las necesidades académicas de los Centros.

2.º Que lo aberrante de la situación, la falta de esperanzas respecto al futuro, la inseguridad permanente en que se encuentran y la falta de un marco normativo de funcionamiento de los Centros acorde a su actividad docente hacen que los profesores actuales, interinos o fijos estén en una clara situación de desánimo y absolutamente faltos de motivación. Puede uno preguntarse que para qué sirve, por ejemplo,



el esfuerzo por la renovación y mejora por el estudio, o adquisición de nuevas técnicas, si de nada ha de servirle para el acceso a su plaza.

Lo que queda expuesto en los dos puntos anteriores se va a reflejar necesariamente en el nivel de calidad de las enseñanzas con una influencia claramente negativa. Por otra parte, sorprende que conociendo y llevando a cabo la Administración el proceso de reforma no haya tomado las medidas de control a que está obligada para garantizar los mínimos de calidad, no sólo por un compromiso moral con los ciudadanos sino por la propia legislación vigente, ya provenga de los Decretos de transferencia o se trate de compromisos internacionales que en materia de formación marítimo pesquera obligan a España.

Hay que hacer saber a todos los pro-

fesionales y estudiantes, que contra lo que pudiera esperarse, ninguno de los funcionarios, y hablamos de Cádiz, que han accedido a plaza de profesor a través de concurso, se sienten en absoluto limitados para ejercer la enseñanza, aún sin poseer experiencia, ni que los niveles de la misma alcancen al grado de Diplomatura. Parece que esto responde a una actitud muy extendida, pero al mismo tiempo atrevida, que no considera que la enseñanza requiera «profesionalidad».

En resumen, pensamos que en Andalucía la calidad de las enseñanzas marítimo-pesqueras está seriamente amenazada y téngase en cuenta que aquí sólo se ha analizado y expuesto uno de los factores que la determinan, concretamente el del profesorado.

Creemos que la Administración, tanto nacional como Autonómica, en sus distintas secciones, ya sea Educación o Pesca, deben tomar medidas que garanticen un profesorado profesionalizado, idóneo y eficaz. Por otra parte, hacemos una llamada a todos los sectores profesionales, alertándolos acerca de la situación en Andalucía, que puede que sea semejante en lo aquí expuesto a la de otras Comunidades Autónomas. Y por último, recalcar los que pensamos pueden ser dos puntos fundamentales de la organización de las enseñanzas, que le proporcionen calidad y dignidad:

1) Uniformidad en los perfiles profesionales del profesorado para todo el territorio nacional, supervisado por la Administración Central.

2) Funcionamiento de los Centros Públicos Docentes de acuerdo a las leyes educativas vigentes.

Comprendemos que este artículo pueda ser farragoso y largo para el lector, pero su complejidad nos ha exigido su extensión y no obstante solicitamos disculpas a los lectores y agradeceremos que hayan llegado hasta aquí, comprometiéndonos a cuantas aclaraciones sean precisas.

El sector pesquero es actualmente uno de los que mayor siniestralidad laboral presenta dentro de la industria española. Ello se debe, a mi juicio, a varios factores, de los que paso a enunciar los siguientes:

—El trabajo en los barcos se realiza en unas condiciones peores que en tierra, debido a la precaria estabilidad provocada por el oleaje.

—La disponibilidad de espacio es mucho menor en los barcos que en tierra, lo que obliga con frecuencia a trabajar en condiciones muy difíciles.

Falta de mentalización en la seguridad, acompañada de un cierto fatalismo histórico.

—Condiciones ambientales que favorecen que los tripulantes en demasiadas ocasiones no realicen su trabajo en óptimas condiciones físicas ni mentales.

En cuanto a la primera cuestión, la estabilidad siempre es mejorable optimizando el diseño de la embarcación, no obstante, en este aspecto seguirán mandando las condiciones de la mar.

Respecto de la disponibilidad de espacio, algo se ha conseguido al disponer de máquinas más potentes que reducen los volúmenes de la maquinaria y que además ofrecen hoy día mayor garantía de funcionamiento.

Uno de los factores en donde más se podría avanzar es en el aspecto de que la seguridad en el trabajo es una cuestión a la que debemos prestar la máxima atención, ya que de ello depende nuestra propia vida y en ocasiones la de los demás. Tradicionalmente se ha considerado como un tributo que la mar se cobraba con vidas humanas parte de lo que la actividad pesquera obtenía de su seno. Deberíamos pararnos a pensar que cualquier actividad humana va dirigida a la obtención de algún beneficio y no por ello hay que pagar en esa moneda.

Seguridad a bordo

Por D. MANUEL CASTRO MATEOS

Profesor de Motores
en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero
de Canarias

Cuando menciono las condiciones ambientales, evidentemente me estoy refiriendo a la soledad (al menos en el aspecto familiar), aislamiento, dureza del trabajo, larga jornada laboral con cortos períodos de descanso, convivencia forzosa con otras personas en espacios muy reducidos durante largos períodos de tiempo, etc. En estas condiciones el poco tiempo de ocio de que se dispone y la poca oferta de opciones con que llenarlo, provocan que los tripulantes intenten la evasión de esa cruda realidad por medios poco ortodoxos, siendo el sector pesquero uno de los sectores industriales que ofrece mayores índices de «drogodependencia». Sé que la expresión puede provocar polémica y por esa razón la entrecomiello. Me refiero en primer lugar al alcohol, que no por legal deja de ser una droga dura (calificación de la OMS), que causa no pocos estragos entre

nuestros pescadores. Pero como nuestro mundo es parte de la sociedad común en la que vivimos, no somos ajenos a otro gran problema de ésta, que consiste en la aparición de nuevas drogas, aún más perniciosas que el alcohol, como los derivados del cannabis (marihuana y hachis), heroína y cocaína. Estas drogas están suplantando, cuando no sobreponiéndose, a las clásicas, sobre todo en nuestros jóvenes, y si en cualquier circunstancia el problema es grave, cuando se trata de la mar toma caracteres muy preocupantes.

Tenemos que hacer de la actividad pesquera una fuente de ingresos, una realización personal y un sector de trabajo no diferenciado de los demás en lo que no es intrínseco al propio trabajo. Contribuyamos a disminuir los accidentes laborales. **Trabaja, pero seguro.**





Marinos en la Historia

El Almirante Pascual Cervera y Topete

Por D. PASTOR SANCHEZ VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor

El Almirante Pascual Cervera y Topete nació en Jerez de la Frontera, el 18 de febrero de 1839. Estudió en la Escuela Naval de San Fernando en 1848-51, pasando a prestar servicios en diferentes buques en la campaña de Marruecos en 1853, alcanzando el grado de Teniente de Navío por su comportamiento. Participó en la expedición española contra Conchinchina en 1862 y ascendió a Capitán de Navío en 1866, en la guerra del Perú. A comienzos de la insurrección cubana en 1868, cooperó al bloqueo de los puertos de la isla, más tarde tomó parte en la guerra Carlista en defensa del arsenal de La Carraca, como comandante del acorazado «Pelayo», y de 1883 a 1891 sirvió como asesor de la Reina Regente en temas navales.

A finales de 1892 ejerció como Ministro de Marina hasta mayo del año siguiente. Ya en posesión del empleo de Contraalmirante, al iniciarse la guerra hispano-americana, se le dio el mando de la escuadra destinada a América compuesta por los cruceros «Infanta María Teresa», «Cristóbal Colón», «Almirante Oquendo» y «Vizcaya» y los cazatorpederos «Terror», «Furor» y «Plutón». El 26 de febrero de 1898 cuando

el mando naval decretaba partir para el bloqueo de Cuba, Cervera escribió una carta al Ministro del Ramo exponiéndole que la Armada española era, cuando menos, tres veces inferior a la norteamericana en armamento, cañones que no funcionaban, etc., señalando al final de la misiva: «No me es lícito callarme y hacerme solidario de aventuras que causarán si ocurren, la total ruina de España, y todo por defender una isla que fue nuestra y ya no nos pertenece, pues aun cuando no la perdiéramos de derecho con la guerra, la tenemos perdida de hecho, y con ella nuestra riqueza y una enorme cifra de soldados jóvenes, víctimas del clima y de las balas, defendiendo un ideal que sólo es romántico, si lo es». Y unos días antes de la partida, insiste Cervera: «Nunca seré yo quien decrete la salida de la escuadra, porque me creería responsable ante Dios y la Historia, de unas vidas sacrificadas en aras del amor propio, pero nunca en la verdadera defensa de la patria». Pero el Gobierno no hizo caso de Cervera y ordenó la salida de la flota de Cádiz el 8 de abril de 1898, consiguiendo burlar varias veces a la escuadra americana y fondeó en la bahía de Santiago de Cuba el 19 de mayo, donde quedó sometida al bloqueo por el almirante estadounidense William T. Sampson.

El 3 de julio, por orden del Gobierno, realizó Cervera una temeraria salida contra una escuadra muy superior



Pascual Cervera y Topete

en número, en la que perdió todos sus buques y fue hecho prisionero por el Teniente de Navío Wainwright al mando del «Gloucester».

En atención a su especial bravura y digno comportamiento en la batalla, fue tratado con toda suerte de consideraciones por los vencedores, y el 12 de septiembre del mismo año le autorizaron regresar a España. A su llegada fue sometido a un consejo de guerra por la pérdida de la escuadra, pero los pronunciamientos favorables le absolvieron.

En 1901 ascendió a Almirante y en 1906 ejerció la Capitanía General de Ferrol. Poco después alcanzó el retiro y fijó su residencia en Puerto Real (Cádiz), donde falleció el 3 de abril de 1909. Poseía las Cruces del Mérito Naval Roja y Blanca y la Gran Cruz de Caballero con Cruz y Placa de San Hermenegildo, Cruz de la Marina de Diodema Real, Isabel la Católica, Joló, Cuba, Carraca, Rusia, Benemérito de la Patria, Cruz de Comendador de la Legión. La Armada bautizó con su nombre un destructor.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

B.O.E. n.º 80 de 2-4-92.

RESOLUCION de 12 de febrero de 1992, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Instituto de Educación Secundaria y Profesional, dependiente de la Consejería de Educación y Ordenación Universitaria de la Junta de Galicia, para impartir los cursos de supervivencia en la mar (primer nivel).

B.O.E. N.º 87 de 10-4-92.

RESOLUCION de 24 de marzo de 1992, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Centro de Formación Profesional Náutico Pesquera, dependiente de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Diputación Regional de Cantabria, para impartir cursos de supervivencia en la mar (primer nivel) y lucha contra incendios (primer nivel).

B.O.E. n.º 88 de 11-4-92.

RESOLUCION de 14 de febrero de 1992, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la empresa «Seguridad Gallega Nosa Terra, Sociedad Anónima» (SEGANO-SA), para impartir los cursos de supervivencia en la mar (segundo nivel) y lucha contra incendios (segundo nivel).

B.O.E. n.º 90 de 14-4-92.

ORDEN de 4 de marzo de 1992, sobre expedición de duplicados de los documentos de identidad marítima, por extravío o deterioro.

JEFATURA DEL ESTADO

B.O.E. n.º 99 de 24-4-92.

INSTRUMENTOS DE RATIFICACION del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y del Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, hechos en Roma el 10 de marzo de 1988.



MINISTERIO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARIA DEL GOBIERNO

B.O.E. n.º 106 de 2-5-92.

ORDEN de 27 de abril de 1992, por la que establece el procedimiento que habilita al personal del servicio marítimo de la Guardia Civil para el manejo de sus embarcaciones.

MINISTERIOS DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

B.O.E. n.º 115 de 13-5-92.

ORDEN de 30 de abril de 1992, sobre concesión de subvenciones para actividades de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

B.O.E. n.º 150 de 23-6-92.

ORDEN de 12 de junio de 1992, por la que se fijan las normas generales que han de regir la utilización de licencias de pesca para palangreros menores de 100 TRB en aguas de la zona Villa del CIEM.

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

RESOLUCION de 30 de abril de 1992, de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se aprueba la oferta de empleo público para 1992.

ANEXO I

Personal funcionario

Grupo A

Cuerpo Superior de Inspectores de Finanzas del Estado: 150.

Escala Técnica del SVA: 20.

Maquinistas Navales del SVA: 4.

Oficiales Marítimos del SVA: 8.

Cuerpo Superior de Sistemas y Tecnologías de la Información. Especialidad de Administración Tributaria: 15.

Grupo B

Cuerpo de Gestión de la Hacienda Pública: 600.

Gestión de Sistemas e Informática. Especialidad de Administración Tributaria: 40.

Inspectores Jefes del SVA: 8.

Oficiales de Radiocomunicación del SVA: 18.

Grupo C

Cuerpo General Administrativo de la Administración del Estado. Especialidad de Agentes de la Hacienda Pública: 800.

Técnicos Auxiliares de Informática. Especialidad de Administración Tributaria: 70.

Inspectores del SVA: 60.

Mecánicos Navales del SVA: 6.

Patrones del SVA: 16.

Grupo D

Cuerpo de Auxiliares de Intervención de Puertos Francos de Canarias: 15.

Agentes de Investigación del SVA: 16.

Marineros del SVA: 40.

ANEXO II

Personal laboral

Todas las categorías: 488.

FALTA DE COMPROMISO

Tan solo dos palabras, como complemento a este nuevo número de nuestra revista, para recordar brevemente un asunto no muy habitual, y no precisamente por la constante presencia que tienen dentro del sector.

Todos hemos pensado alguna vez —y, casi siempre seguro que acertamos— que los operarios que prestan sus servicios en el sector público y que se parapetan bajo la denominación de «funcionarios», no son precisamente el modelo de eficacia y competencia que en teoría les correspondería como trabajadores pagados por todos nosotros. Mas no es éste lugar adecuado para arremeter indiscriminadamente contra ellos, a sabiendas de que muchos de los receptores de esta carta, y por tanto socios de nuestra organización, pertenecen a esa categoría.

Lo que me mueve al comentario es la existencia de muchos personajes, que parapetados en los privilegiados puestos del Estado, hacen como si el resto de la sociedad «no fuera con ellos». En concreto, todos conocemos a muchos profesores que prestan sus servicios en las escuelas e institutos politécnicos marítimo-pesqueros y que no se preocupan en absoluto por los ataques, menosprecios y desconsideraciones que habitualmente recibe nuestra profesión de parte de alguna organización profesional e instituciones marítimas, comandadas por personajes de la misma titulación que muchos de nuestros profesores.

Ataques que todos sabemos además de donde proceden y quien los fomenta. Ataques que se centran, mayormente, en el producto de las propias escuelas —los titulados— y cuya proliferación cuenta con el apoyo pasivo de estos señoritos del mundo que nunca se han preocupado de saber qué ocurre ante sus narices. Callan, y por tanto otorgan, siempre que existe algún conflicto; la mayoría se inhibe, salvo una parte, agrupados en una federación que, en cambio, ésta sí está muy preocupada por los vaivenes del sector y así se lo hace saber al resto de la sociedad.

Ellos, los de las bolas de cristal —en las que se encierran ignorando su realidad— se conforman con cobrar los réditos de las luchas colectivas, pero desde la cómoda y estúpida postura de la no-intervención. Son los que la historia ha llamado siempre cobardes.

Salud, amigo, y ojo: que en toda guerra hay gusanos.

GERMAN OTAMENDI VALCARCEL
Capitán de Pesca

EL AVANCE EN COLECTIVIDAD

Como el conocido cuento de Pedro y el lobo, las amenazas o se hacen creíbles o sino se diluyen en un pozo de despropósitos. Por todo lo cual, hace mal Pedro el pastor cuando miente repetida e irresponsablemente sobre la existencia de una amenaza real (el lobo), pues como resultado de desmotivar abusivamente la solidaridad del resto de los pastores sin motivo real de peligro, éstos caerán irremediabilmente en la desconfianza y a la postre en la desmovilización sistemática. Efectivamente, no se puede estar todos los días poniendo a prueba un acuerdo basado en la mutua lealtad (se supone que el marco de defensa de los intereses de las partes no ha de lesionar el marco global de defensa común) cuando uno se dedica sin reparo alguno a quebrantarla: a todos nos toca reforzar nuestra parte de compromiso para que el pacto en su conjunto no se vea mermado un ápice en su eficacia. En este sentido, el pastor Pedro, llevado por su escepticismo e incredulidad hacia los resultados de una acción colectiva concertada por todos (al acuerdo de mutua asistencia entre los pastores), se ve tentado otra una y otra vez a demostrar (a sí mismo y a los demás) que este es débil (el pacto), que es frágil, y que además puede fracasar fácilmente si uno se lo propone (¡claro!), y a ello dedica todos sus esfuerzos como un vil saboteador. Mas Pedro, esperando que el acuerdo fracase tarde o temprano —sin prever las consecuencias «latentes» que ello acarreará—, cae en un gravísimo error (que le costará caro): no aceptar como creíble la teórica amenaza (real) del lobo. Y he aquí que Pedro ignora o desconoce que el peligro es real y no abstracto, y tras llevar el acuerdo a la ineficiencia y al descrédito, descubre atónito que una vez desmantelado éste, el lobo, hambriento, aparece en escena y se come las ovejas: algo ya irreparable. Es obvio, el lobo estaba esperando tras los árboles el momento adecuado para actuar impunemente tan pacientemente como Pedro esperaba el fracaso del pacto.

Difiriendo en sus respectivos objetivos, ambos ganan en los mismos (uno demuestra que el acuerdo finalmente no ha evitado nada, el otro obtiene las ovejas) aun desconociendo (?) ambos que se benefician mutuamente; pero con la dolorosa salvedad de que Pedro depende sólo y exclusivamente del éxito del lobo, no del fracaso de los pastores como él suponía: Pedro para poder vencer necesita «perder» sus ovejas.

Paradójicamente, Pedro (vive tranquilo cual primerizo que nunca ha vivido tiempos de «vacas flacas» confiado en que el lobo nunca llegará) y el lobo coinciden en el mismo tipo de convencional incredulidad; ninguno de los dos espera que el acuerdo, por ser colectivo, vaya a resultar útil cuando en realidad tenga que serlo. Esta escasa con-

vicción de Pedro lo pierde: lo convierte irónicamente en alguien que trabaja inocentemente en favor del lobo, su verdadero enemigo. Pero los pastores también saben que el lobo no gana si los pastores no quieren; disciplinando e informando responsablemente a Pedro impedirán que éste se posicione de modo equivocado e impedirán el éxito del lobo.

De lo que se trata en definitiva, es de que aprendamos una clara lección: no es bueno ni recomendable hacer depender la fuerza de los argumentos de uno de la posibilidad de fracasar uno mismo en la custodia de sus propios intereses a medio y largo plazo. Es decir:

1. Hay que demostrarle a Pedro que el peligro es real y obligarlo coactivamente a que entienda «libremente» que esto es así.

2. Hay que demostrárselo sin caer en fingimiento de amenazas o falsas alarmas, pues un abuso de las mismas puede llevar a olvidar que el peligro o amenaza, es realmente «real» (como de modo infeliz le ocurrió a Pedro). Mirando demonios donde no los hay restamos credibilidad a la amenaza, desvirtuamos nuestra capacidad de respuesta frente a ella y, finalmente, todos salimos perdiendo... menos el lobo.

3. Dediquemos todo nuestro esfuerzo no a buscar respuestas definitivas a cuestiones triviales (ya sabemos todos de sobra que si te empeñas en hacer fracasar algo, seguro que lo consigues) sino a encontrar respuestas provisionales a cuestiones fundamentales (saber y ser consciente de lo mucho que perdemos cuando no somos capaces de calibrar, ni lo intentamos, las pérdidas que sufrimos por no estar organizados frente a la amenaza).

FAUSTO COLON DE MAGALLANES

Capitán de Pesca
y Patrón Mayor de Cabotaje

- **Noruega se suma a los rechazos internacionales que sufre la pesca española**
- **La CE, bajo argumentos de la situación biológica del Gran Sol: nueva amenaza para los pescadores**

El mal tratado de adhesión que en materia pesquera firmó nuestro país con la Comunidad Europea, condicionó totalmente las actuales circunstancias por las que atraviesa el sector pesquero español, abandonado hasta por sus

propios administradores. La administración europea cede continuamente a las presiones de terceros países que juegan con el sector pesquero como elemento de negociación en la discusión de otras políticas económicas. A ello se une la flota comunitaria que faena en el Gran Sol, cuya «amenaza biológica» se convierte en una nueva sombra sobre el sector pesquero, fundamentalmente gallego y vasco.

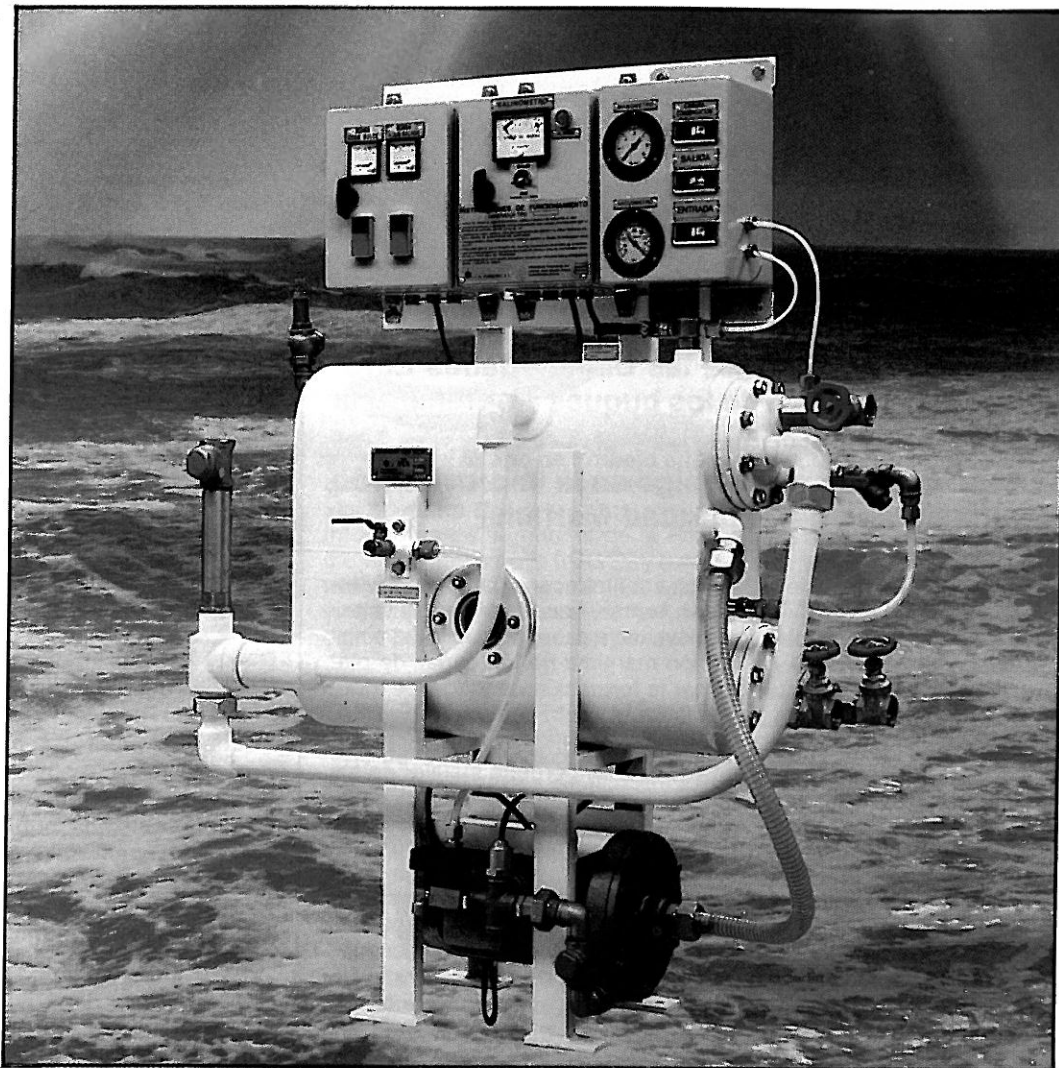
Si hace unas semanas Canadá imponía su criterio para «preservar» biológicamente una zona próxima a su ZEE por un período casualmente coincidente con la reorganización de sus propias estructuras pesqueras, hoy es Noruega quien arremete sin ningún criterio contra la pequeña flota comunitaria, que autorizó a pescar en sus aguas la ridícula cantidad de 5.000 toneladas. La deficiente redacción del acuerdo pesquero con ese país nórdico hace que ahora la CE no cuente con argumentos válidos para oponerse a la decisión noruega. Conviene recordar que es una reivindicación histórica de los profesionales del mar el que, a la hora de firmar un convenio, se prevea la disposición de mecanismos de seguimiento y control bilaterales del mismo, de tal forma que una parte llegue a determinadas conclusiones que le «obliguen» a tomar una determinación como esta: ya están pescadas las 5.000 toneladas asignadas, pero ¿y quién ha controlado esa cantidad?

La losa que pesa sobre las flotas pesqueras españolas —especialmente la vasca y la gallega— con el argumento de la mala negociación del Tratado de Adhesión, funciona ya como un disco rayado en todos los ámbitos pesqueros, sin que nadie, ni dentro ni fuera de la Administración, ofrezca soluciones ante el descalabro de ese sector productivo. Precisamente uno de los inconvenientes que tienen determinados países, como Noruega o Islandia, para adherirse a la CEE es la poquísima influencia del sector pesquero europeo en la Administración comunitaria, con lo que se le considera relegado a una «segunda división» en la que milita, pues ni siquiera está adherido a los Fondos Estructurales y al Fondo Social de la nueva Europa.

Además, ante todo esto hay que preguntarse por la eficacia de la política de subvenciones a fondo perdido que en años anteriores justificó la reestructuración de un sector pesquero que ya se veía amenazado con esta reconversión. Aquella política de subvenciones sirvió únicamente para cerrar empresas subvencionadas, pero sin exigírseles la reconversión de su actividad productiva hacia otros sectores, o hacia otras especialidades dentro del mismo sector, como por ejemplo, las relacionadas con el mundo alimentario de transformación del producto pesquero.

A.E.TI.NA.PE.

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

- **Una directiva del Consejo de las Comunidades Europeas obliga a los mandos de los buques a obtener una mayor formación sanitaria**
- **AETINAPE desea que no se caiga en la improvisación como en los cursos de Seguridad Marítima**

La formación de los profesionales del mar en materia de salud es motivo de una directiva comunitaria, publicada en el DOC (Diario Oficial de las Comunidades Europeas) que se hace eco de la necesidad de mantener a bordo personal con una formación básica en primeros auxilios.

Esta directiva europea fija sus objetivos en que los Estados miembros acomoden las legislaciones y sistemas de enseñanzas, para que antes del fin del año 94 estas disciplinas sanitarias estén incorporadas a la formación de las tripulaciones de mando de los buques, entre los que no se incluyen los dedicados a navegación fluvial, los turísticos de uso propio, los remolcadores de puerto y los de guerra.

Estos cursos de formación sanitaria tendrán dos niveles y la CE está preparando el diseño de programación para todos los Estados miembros, y dada la importancia que siempre se ha atribuido a los mecanismos preventivos para mejorar el grado de seguridad de nuestras tripulaciones, nos lleva en esta ocasión a exigir de la Administración española la adopción de medidas para integrar la formación sanitaria en el sistema de enseñanzas y realizar los cursos monográficos que sean necesarios para las personas que estén ejerciendo el mando. Hay que recordar, en este sentido, la amarga experiencia obtenida por el sector, al sufrir las consecuencias de la pésima organización de los cursillos de seguridad marítima

—lucha contra incendios y supervivencia en la mar— que todavía hoy se están llevando a cabo, porque la Administración marítima no fue capaz de planificar la formación de todos los tripulantes en el plazo previsto.

Además de diverso material físico, que la directiva ordena instalar en los buques, la Comunidad fija en cinco años el período en que el profesional haya de someterse a nuevos cursillos sobre el tema, pues se considera que ha de existir una formación permanente y actualizada en medicina de urgencia. También obliga a que todos los buques dispongan de un completo botiquín apto para practicar atenciones de primeros auxilios, y aun otro en las lanchas salvavidas.

Dado que otro de los preceptos recogidos en la directiva hace referencia a la obligación de que todo Estado miembro eleve un informe a la CE cada cinco años sobre este tema y obliga expresamente a que en él se hagan constar las opiniones de los colectivos sociales. Se espera de la Administración marítima española que ponga en marcha un proceso abierto y participativo en el cual los profesionales seamos algo más que los convidados de piedra, que únicamente existen para «ser informados» de las lentas, torpes y burocráticas disposiciones españolas, como demuestra lo sucedido con los citados cursos de seguridad marítima, que están en marcha a trompicones y con un vergonzoso retraso.

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.

RADIOTELEFONISTA NAVAL

Los Capitanes de Pesca, Patronos de Altura, Patronos 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.

REUNIONES

Representantes de AETINAPE han realizado en las últimas semanas diversas gestiones, contactos y reuniones, entre las que caben destacar:

- **Con el Inspector General del Servicio de Vigilancia Aduanera**, don Luis Herrera, para abordar asuntos como la Guardia Civil del Mar, la reforma del SVA en el marco de la Agencia Estatal Tributaria, la situación y el acceso de los Náutico-Pesqueros al SVA, reforma de los grupos en el seno del servicio, etc.

- **Con el Secretario de la Función Pública del Ministerio de Administraciones Públicas**, con quien tratamos sobre el acceso de los Náutico-Pesqueros a los diferentes grupos y niveles de las Administraciones públicas teniendo en cuenta el proceso de transición del actual sistema de enseñanzas al nuevo marco educativo marítimo-pesquero una vez finalizada la reforma.

- **Con el Director General de la Función Pública de la Xunta de Galicia**, con quien se estudiaron las posibilidades de que el colectivo Náutico-Pesquero pueda incorporarse a tareas en el ámbito de la Administración autonómica y la importancia que para ello tendrá la futura Ley de Pesca que se encuentra en su trámite parlamentario.

- **Con los Directores Generales de Pesca y de Formación de la Junta de Andalucía**, don Francisco Alba y don Francisco Nieto, respectivamente, con quienes se abordó tanto la situación general del sector marítimo-pesquero andaluz, como la situación de las enseñanzas y Escuelas Náutico-Pesqueras en esa Comunidad Autónoma. También se les informó de la celebración del VII Pleno Nacional de AETINAPE, en la primera semana del próximo mes de diciembre en la Escuela Náutico-Pesquera de Huelva.

- **Con el Grupo de Trabajo encargado de la Reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras**, quienes nos informaron de la marcha de la Reforma en el marco de la LOGSE y a quienes AETINAPE les transmitió sus reivindicaciones para alcanzar la justa y digna Reforma que el colectivo demanda.

- **Con responsable de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes**, sobre la grave y caótica situación del colectivo Náutico-Pesquero en Marina Mercante y los sistemáticos incumplimientos por parte de la D.G.M.M., acerca de la modificación del actual marco de las atribuciones profesionales.

- **Con el Director General de Estructuras Pesqueras y con el Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Personal Docente de los Institutos Politécnicos Marítimos-Pesqueros**, don Rafael Jaén y don Eloy Montero, respectivamente, para analizar la Reforma de las Enseñanzas y la marcha de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, así como el establecimiento de negociaciones con el Consejo de Universidades sobre fórmulas de integración de las titulaciones superiores Náutico-Pesqueras de Puente y Máquinas en la Universidad.

- **Reuniones en las delegaciones de Cádiz, Huelva y en el País Vasco en Pasajes y Bilbao**; en estos encuentros se han mantenido reuniones de trabajo con titulados, personal docente y autoridades, así como diferentes encuentros con los medios de comunicación social.

Desde aquí queremos agradecer la deferencia y el trato recibido por los representantes de AETINAPE por parte

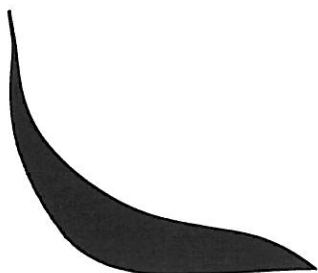
de los distintos medios de comunicación que siguen colaborando con AETINAPE en el camino de la defensa y mejora de la difícil situación del contexto marítimo-pesquero.

Nuevo teléfono de la Delegación de AETINAPE en Las Palmas de Gran Canaria: (928) 46 22 14.

CERTIFICADOS DE ESPECIALIDAD EN LUCHA CONTRAINCENDIOS 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 Contraincendios 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.



SINAVAL

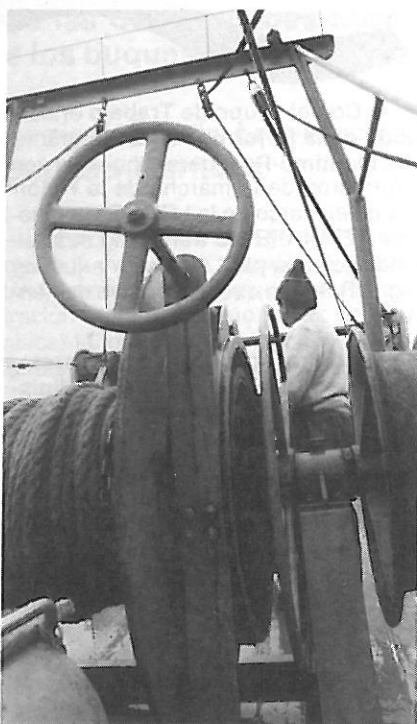
El Comité Técnico Asesor de SINAVAL, Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima, Portuaria y Offshore de Bilbao, se ha reunido en el Instituto de Investigación y Tecnología del País Vasco, y ha anticipado lo que será la próxima edición de esta prestigiosa Feria, a celebrar en noviembre de 1992.

La dirección de la entidad organizativa Feria Internacional de Bilbao, ha reunido al Comité Técnico Asesor para dar cuenta de los resultados de la edición anterior, debatir las sugerencias de los miembros del Comité y avanzar las grandes líneas de lo que será la próxima edición de este certamen bienal, que tendrá lugar del 17 al 21 de noviembre de 1992.

En el Comité Técnico Asesor de SINAVAL están representados todos los intereses de los sectores naval y marítimo: asociaciones de constructores navales y de fabricantes de equipos para buques, asociaciones de navieros, Asociación de Ingenieros Navales, Puerto Autónomo de Bilbao, organismos oficiales de Puertos y Marina Mercante, tanto de la Comunidad Autónoma Vasca como del Estado español, así como prensa especializada.

Esta participación de las asociaciones profesionales en las tareas organizativas de la Feria asegura una perfecta conjunción de intereses entre SINAVAL y los sectores que en ella participan. Es precisamente esta capacidad de «conectar» con la realidad de la industria a la que sirve una de las cualidades más apreciadas por expositores y visitantes de SINAVAL, según se ha puesto de manifiesto en anteriores ediciones de la Feria.

El marco elegido para la celebración de esta reunión del Comité Técnico Asesor —las magníficas instalaciones del Instituto de Investigación y Tecnología del Gobierno Vasco, en una isla situada en la desembocadura de la ría



de Guernica— viene a representar el compromiso de Feria Internacional de Bilbao, la industria vasca y la construcción naval española con la innovación tecnológica como factor determinante del futuro de esta actividad.

¿Qué ocurrió hace un año?

En la edición de 1990 de SINAVAL participaron 629 expositores, distribuidos en 249 stands. De ellos, un 15 por cien fueron extranjeros, procedentes de Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Italia, Japón, Noruega, Portugal, Reino Unido y Suecia.

De los expositores españoles, la tercera parte correspondió a empresas vascas. La Feria registró una asistencia de más de 10.000 visitantes profesionales durante sus cinco días de duración.

Según datos facilitados por la Orga-

nización, las encuestas realizadas al efecto revelaron un alto grado de reconocimiento a la calidad y utilidad del certamen, reflejado en los elevados porcentajes de intención de participar en próximas ediciones por parte de expositores (75 por cien) y visitantes (más del 90 por cien).

La prensa especializada, por su parte, destacó en aquella ocasión la consolidación definitiva de SINAVAL como Feria profesional representativa de los sectores naval y marítimo, su creciente proyección internacional, el gran interés técnico de las novedades que en ella se presentaron, su excelente organización y su capacidad para convertirse en lugar de exposición y debate de las principales cuestiones que afectan al desarrollo de los sectores participantes.

Planes de futuro

A partir de estas premisas se trabaja ya activamente en la preparación de la próxima edición, que tendrá lugar en noviembre de 1992. La Feria se celebrará en su emplazamiento habitual, los pabellones 4 y 5 del magnífico recinto de la Feria Internacional de Bilbao, junto a la ría del Nervión y justamente enfrente del «mítico» terreno de juego del Athletic de Bilbao, también llamado «la catedral del fútbol español».

La celebración de SINAVAL coincidirá con la de EUROFISHING, Feria Internacional de la Industria Pesquera, como ha ocurrido también en las últimas ediciones.

De entrada está ya garantizada la participación de las principales empresas españolas de construcción naval y equipos para buques, así como de una significativa representación extranjera de estos sectores.

También se cuenta con la participación del Puerto Autónomo de Bilbao, y esto es una noticia muy importante para los suministradores nacionales e internacionales de equipos de manipulación de carga y, en general, las empresas relacionadas con el tráfico maríti-

mo, por un motivo «de peso»: El puerto de Bilbao (primer puerto español por volumen de tráfico) acaba de adjudicar las obras de ampliación del Abra Exterior, que deberán estar terminadas en el plazo de 62 meses y que, sólo en obra civil, supone una inversión de más de 35.000 millones de pesetas.

No hace falta señalar que esta ampliación supone una apuesta muy fuerte por el futuro y la proyección internacional del puerto bilbaíno y por el fomento de todas las actividades relacionadas con la explotación de los buques, junto con una oportunidad de primera magnitud para los suministradores de equipos y sistemas de carga/descarga y acceso de cargamentos.

La organización de SINAVAL desarrolla en estos momentos un intenso trabajo, a escala nacional e internacional, para asegurar la participación de un número de expositores que supere las ya importantes cifras alcanzadas en anteriores ediciones.

Al propio tiempo se ha programado una importante campaña de actividades de promoción del certamen cuyo objetivo es superar también el alto nivel de visitantes profesionales alcanzado en ediciones anteriores, centrando el esfuerzo en aquellas zonas geográficas que, a juicio de los expositores representados en el Comité Técnico Asesor, presentan mayores oportunidades de negocio de cara al futuro.

Se trabaja también en la preparación de reuniones profesionales (Asociación de Ingenieros Navales, Comité Ejecutivo del European Maritime Equipment Council, EMEC, etc.) y jornadas técnicas sobre los temas de mayor actualidad: Financiación de buques, Petroleros 3E, ampliación del puerto de Bilbao, etc. La convocatoria de SINAVAL-92 y todos los acontecimientos profesionales que alrededor de ella se celebran, vienen, pues, a confirmar su carácter de lugar de cita imprescindible para el sector naval y marítimo.

Educación y Formación en materia de Prevención

Año Europeo de la Seguridad, la Higiene y la Salud en el lugar de trabajo

La Prevención de los Riesgos Profesionales es una acción permanente cuyas repercusiones sociales y económicas son considerables. El hombre es su elemento central y la preservación de salud su finalidad última. Compréndase entonces la importancia del aspecto «Educación y Formación», cuya finalidad es aumentar la concienciación de los ciudadanos respecto a los riesgos que se les presentan o que contribuyen a crear, para ellos mismos o para los otros, y capacitarles para participar en la prevención de dichos riesgos.

Conscientes de ello, la Asociación Internacional de la Seguridad Social y la Comisión de las Comunidades Europeas han decidido asociarse para convocar un concurso que recogerá, premiará y dará a conocer a toda la comunidad internacional sus mejores «**productos de educación y de formación en materia de prevención de los riesgos para la salud y la seguridad**». Escuelas, Universidades, Empresas.

Para lanzar este concurso se ha elegido el Año Europeo de la seguridad, la higiene y la salud en el lugar de trabajo. El Comité de la AISS «Educación y Formación en materia de Prevención», autor de la propuesta, ha sido encargado de su organización a nivel europeo e internacional.

Está prevista la constitución de un Banco de Datos Internacional para conseguir el objetivo de la difusión de los resultados del concurso.

Asimismo, está prevista la repetición periódica del concurso para alimentar dicho Banco de Datos.

REGLAMENTO

Artículo 1. El concurso es internacional y está previsto que tenga periodicidad anual. En él podrán participar las personas físicas o jurídicas, las empresas públicas o privadas, las instituciones y los organismos de formación con fines lucrativos o no lucrativos, cuya actividad se oriente total o parcialmente hacia la Educación y la Formación en materia de Prevención.

Artículo 2. El «Producto de Educación y de Formación en materia de Prevención» podrá concebirse específicamente para la formación en materia de prevención o para una formación general o profesional.

Podrá utilizar cualquier soporte escrito, audiovisual, informático, material, etc.

Deberá afectar a un conjunto de medios y métodos que se inscriba en un dispositivo de formación.

En especial, éste deberá incluir la definición:

- De los destinatarios de la formación.
- De los objetivos de formación previstos.
- De los métodos pedagógicos utilizados.
- De los contenidos impartidos.
- De los sistemas de evaluación aplicados.

Artículo 3. Para responder a las prioridades del Año Europeo, se han elegido siete categorías de destinatarios. Los candidatos podrán concurrir en una o varias de las categorías siguientes:

1) Alumnos de parvularios, escuelas primarias y secundarias de enseñanza general y profesional.

2) Estudiantes de enseñanza superior, futuras autoridades decisorias y diseñadores (todas las disciplinas científicas, técnicas y humanas).

3) Estudiantes, futuros especialistas en higiene, seguridad y condiciones de trabajo (ingenieros y técnicos de seguridad, especialistas en higiene industrial, médicos del trabajo, especialistas en ergonomía, psicólogos del trabajo...).

Empresas (formación continuada).

1) Personal de todos los niveles del sector de la Agricultura.

2) Personal de todos los niveles del sector de la Construcción y Obras Públicas.

3) Personal de todos los niveles del sector de la Pesca.

4) Personal de todos los niveles de los sectores no indicados anteriormente.

Artículo 4. La selección se realizará preferentemente entre los productos de educación y de formación:

—Recientes e innovadores en cuanto al contenido, la forma y la pedagogía.

—Coherentes en relación con el dispositivo de formación.

—Transferibles a otros países.

—Aplicables a los trabajadores de las PYME-PMI para la parte de formación continuada.

Artículo 5. Los diferentes comités de selección y el jurado final, en quienes recaerá la soberanía de la decisión, serán designados por el comité de organización, garante del concepto.

Para la primera selección, los expedientes de candidaturas comprenderán:

—Los datos precisos del participante.

—La indicación de la (o de las) categoría(s) en la(s) que participa.

—El título y una descripción del producto de educación y de formación,

descrito con arreglo al artículo 2, en un máximo de dos páginas, formato A4, redactado en una de las nueve lenguas de la Comunidad y en inglés.

Para la segunda selección (elección de los preseleccionados), los candidatos elegidos deberán enviar un expediente completo en el que se incluya el producto y sus soportes (escritos, audiovisuales).

Para la selección final, un Jurado compuesto por personalidades del mundo socio-económico elegirá a los «designados».

Los expedientes se tratarán de manera confidencial y el comité de organización los conservará, salvo decisión contraria de los candidatos.

Artículo 6. Los premios se entregarán en la ceremonia oficial de clausura del Año Europeo de la seguridad, la higiene y la salud en el lugar de trabajo, prevista para finales del primer trimestre de 1993, e incluirán:

Para los designados:

—Una invitación a participar en la ceremonia oficial.

—La entrega de una recompensa honorífica.

—La puesta a disposición de un documento de promoción.

Para los designados y los preseleccionados.

—La inscripción en un banco de datos internacional de cuya promoción, difusión y seguimiento se encargarán el Comité AISS «Educación y Formación en materia de Prevención» y la Comisión de las Comunidades europeas.

—La posibilidad de comercializar sus productos a través de este banco de datos.

Artículo 7. Los expedientes de las candidaturas, con arreglo al párrafo segundo del artículo 5, deberán enviarse, a finales de octubre de 1992, al Comité International de l'AISS «Education et Formation à la Prévention». Année Européenne 92. C.R.A.M.I.F.-17/19



Place de l'Argonne-F-75019 París-France. Tel. (1) 40344352. Fax (1) 40343973.

Artículo 8. La participación en el concurso implica la conformidad del candidato con el reglamento. Todos los casos no previstos por éste serán competencia del comité organizador. No se podrán recurrir sus decisiones.

SALUD Y SEGURIDAD: PREVENIR LOS RIESGOS

ORGANIZACION DE UN CONCURSO INTERNACIONAL

PREMIO DE EDUCACION Y FORMACION EN MATERIA DE PREVENCION

1992 es el Año Europeo de la Seguridad, la Higiene y la Salud en el lugar de trabajo. La prevención de los riesgos profesionales es una acción permanente con una considerable trascendencia social y económica, cuyo elemento central es el hombre y cuyo objetivo final es la preservación de la salud.

Conscientes de esta situación, la Asociación Internacional de la Seguridad Social y la Comisión de las Comunidades Europeas se han asociado para lanzar el Premio de educación y formación para la prevención.

En este concurso se recogerán, recompensarán y darán a conocer a toda la comunidad internacional los mejores productos de educación y de formación en materia de prevención de los riesgos para la salud y la seguridad.

Dicho concurso se dirige a las escuelas, las universidades, los organismos de formación y las empresas, con independencia de su sector de actividad y, más específicamente, a los sectores de la agricultura, la pesca, la construcción y las obras públicas.

El objetivo de este concurso, que debería tener una periodicidad anual, consiste en la creación de un banco de datos internacional que reúna todas las

iniciativas públicas y privadas en el ámbito de la formación y de la educación en materia de prevención de los perjuicios contra la salud.

Los expedientes de candidatura deberán remitirse, a más tardar a finales de octubre del 92, a: **Comité International de PAISS «Education et Formation à la Prévention». Année Européenne 92. C.R.A.M.I.F.-17/19 Place de l'Argonne-F-75019 París-France. Tel. (1) 40344352. Fax (1) 40343973.**

Más información: M. Alonso Arenal, Subdirector técnico del I.N.S.H.T. Calle Torrelaguna, 73. 28027 Madrid. Tel. (34-1) 4049828. Fax (34-1) 4032573.

OPOSICIONES

Rogamos a todos los afiliados que estén interesados en presentarse a las diversas oposiciones del ámbito marítimo pesquero (Inspecciones Pesqueras; Servicio de Vigilancia Marítima Aduanera; Instituto Español de Oceanografía, etc.) se dirijan a la Secretaría General de AETINAPE.

II COLOQUIO SOBRE SEGURIDAD A BORDO DE LOS BUQUES PESQUEROS

Este coloquio se celebrará durante los días 15, 16 y 17 de septiembre y el programa contempla la intervención de expertos de todo el mundo pertenecientes a organizaciones o universidades de diferentes puntos del globo. Estas jornadas, organizadas, entre otros organismos, por la Comisión de las Comunidades Europeas y por el Instituto Social de la Marina, supondrán, además, el comienzo de la actividad del Centro de Formación Ocupacional Marítima que el Instituto Social de la Marina posee en Bamio-Villagarcía.



VII PLENO DE AETINAPE

El Comité Ejecutivo y los Delegados y Colaboradores, después de estudiar diferentes propuestas, han acordado en principio, que el VII Pleno se celebre entre los días 3 y 6 del próximo diciembre. Tal y como acordó el VI Pleno, el lugar de celebración será Huelva y en concreto en el Salón de Actos de la nueva Escuela Náutico-Pesquera.

Se ruega a todos los afiliados que hayan cambiado de titulación, domicilio, teléfono, datos bancarios, etc., se pongan en contacto con la Secretaría General de AETINAPE para actualizar sus datos.

PRESENTACION

Los estudios de Formación Profesional Marítimo-Pesquero pueden realizarse en los Centros de Enseñanzas Oficiales dependientes de la Dirección General de Investigación, Tecnología y Formación Agroalimentaria y Pesquera de la Consejería de Agricultura y Pesca.

Estos Centros son:

—Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo-Pesquero del Estrecho de Cádiz.

—Escuela de Formación Profesional Marítimo-Pesquero de Huelva.

Esta formación pesquera va dirigida a dos tipos de alumnos:

- 1.º Adultos profesionales del mar.
2. Jóvenes a partir de 14 años, con titulación mínima de Graduado Escolar.

La actividad educativa está orientada fundamentalmente al pleno desarrollo de la personalidad del alumno, a la adquisición de hábitos intelectuales y técnicas de trabajo al tiempo que hacia la capacitación para el ejercicio de actividades profesionales relacionadas con el mar.

A los profesionales se les ofrece la oportunidad de obtener secuencialmente la formación necesaria para la mejora de su situación laboral.

CONDICIONES DE INGRESO

Para iniciar estudios del primer ciclo de F.P. o del primer curso correspondiente a las titulaciones profesionales es preciso estar en posesión del título de Graduado Escolar o Certificado de Escolaridad.

MATRICULA

Los plazos de matrícula son:

—Primera quincena de septiembre para los alumnos oficiales que inicien un curso, así como para los libres que se presenten a la convocatoria de septiembre.

Formación Profesional Náutico-Pesquera Junta de Andalucía. Consejería de Agricultura y Pesca

—Primera quincena de mayo para los alumnos libres que se presenten a la convocatoria de junio.

RESIDENCIA

Los Centros cuentan con residencia para alumnos con una capacidad de 150 plazas en Cádiz y 152 plazas en Huelva, donde los residentes disfrutan de alojamiento y manutención gratuitos.

La solicitud de plazas de residencia se presenta al formalizar la matrícula

para el curso que se desea realizar. Para obtener plaza es requisito imprescindible residir fuera de Cádiz y Huelva capital, respectivamente.

En la residencia de Huelva existe piscina para prácticas de supervivencia y pista polideportiva.

CARACTERISTICAS DE LOS CENTROS

Los Centros disponen de aulas generales, aulas especiales, laboratorios de electricidad, electrónica, física, química, idiomas, etc., talleres de ajuste, máquinas herramientas, soldaduras, instalaciones frigoríficas, motores, máquinas de vapor, simulador de máquinas de navegación, de radar, de puntero automático (ARPA), planetario, salón de video, cine, etc.

También disponen de embarcaciones para prácticas en el mar, que son: Barco Escuela Andalucía y el Sevilla en el Centro de Cádiz, y el Barco Huelva en el Centro de Huelva; estos buques están dotados de los más avanzados equipos de navegación y detección de pesca.

Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo-Pesquero del Estrecho. C. Duque de Nájera n.º 10-11002 Cádiz. Tfno.: (956) 224200.

Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Huelva. Paseo de las Palmeras, s/n.-21002 Huelva. Tfno.: (955) 247422.



b)

Formación de adultos (cursos)

Los alumnos de F. P. que terminen algún curso con equivalencia al de titulación profesional en la formación de adultos obtendrán el correspondiente certificado.

Títulos Profesionales	Atribuciones	Duración	Inst. Poli. F. P. Marítimo-Pesquero del Estrecho. CADIZ	Escuela F. P. Náutico-Pesquera HUELVA
Capitán de Pesca (*)	Mando de buques pesqueros sin limitaciones	Cursos de 9 meses	X	X
Patrón Mayor Cabotaje	Mando de buques de hasta 200 TRB dedicados al transporte de pasajeros. Mando de buques dedicados a la navegación de Cabotaje de hasta 700 TRB.	Cursos de 9 meses	X	X
Patrón de Cabotaje	Mando de buques dedicados a la navegación de cabotaje de hasta 250 TRB. Enrolarse como auxiliar de Puente en buque mercante.	Cursos de 9 meses	X	X
Patrón Pesca Altura	Mando de buques pesqueros hasta 700 TRB dedicados a la pesca litoral o de altura	Cursos de 9 meses	X	X
Patrón 1.ª Clase Pesca Litoral	Mando de buques pesqueros hasta 200 TRB dedicados a la pesca costera o litoral	Cursos de 9 meses	X	X
Patrón 2.ª Clase Pesca Litoral	Mando de buques pesqueros hasta 75 TRB	Cursos de 4/6 meses	X	X
Mecánico Naval Mayor	Jefe máquinas en buques pesqueros de hasta 3.000 KW de potencia. Oficial de máquinas en cualquier buque pesquero.	Cursos de 9 meses	X	X
Mecánico Naval 1.ª Clase	Jefe de máquinas en buques pesqueros de hasta 1.100 KW de potencia. Oficial de máquinas en cualquier buque pesquero.	Cursos de 9 meses	X	X
Mecánico Naval 2.ª Clase	Jefe de máquinas en buques pesqueros de hasta 400 KW de potencia. Oficial de máquinas en cualquier buque pesquero.	Cursos de 9 meses	X	X
Electricista Naval Mayor			X	—
Electricista Naval 1.ª Clase			X	—
Electricista Naval 2.ª Clase			X	—
Contraestre Electricista			X	—
Frigorista Naval			X	—

(*) En esta formación existe el Título de Capitán de Pesca, equivalente al 3.º Ciclo de F. P. Los alumnos de F. P. que finalizan el 2.º Ciclo en la rama de Pesca pueden acceder a la titulación de Capitán de Pesca, una vez que posean el título de Patrón de Pesca de Altura y el número mínimo de días de embarque exigidos.

c)

Titulaciones menores

Cursos	Atribuciones
Mecánico de litoral	Manejo de motores de embarcaciones pesqueras de hasta 180 KW de potencia efectiva.
Patrón de tráfico interior	Mando de embarcaciones hasta 50 TRB y 150 CV dentro del puerto, ría o bahía
Patrón de pesca local	Mando de embarcaciones pesqueras hasta 20 TRB dedicadas a la pesca costera o litoral.
Certificado competencia Marinero	La capacitación del marinero como tripulante subalterno de 2.º grupo o de iniciación en la profesión marítima.
Mecánico mariner	La capacitación profesional como mariner especialista en servicios de cubierta y máquinas de buques mercantes.
Radio telefonista naval	
Radio telefonista naval restringido	
Buceador profesional 1.ª clase	
Buceador profesional 2.ª clase	
Buceador profesional 2.ª clase restringido	
Reparación flota y salvamento buque	
Instalación y sistema de buceo	

Estos cursos se organizan tanto en los Centros como a lo largo del litoral, existiendo 4 convocatorias anuales: enero, abril, julio y octubre.

PLANES DE ESTUDIOS

Existen dos modalidades de estudio de esta rama profesional y tres especialidades de cada una de estas modalidades.

A continuación se relacionan los Centros en que se imparten por rama y Centro de Formación:

a)

Primer Ciclo

Cursos de F. P.	Rama	Cádiz	Huelva
1.º Curso	Puente Nav. Cabotaje	X	—
	Puente Pesca	X	—
	Máquinas	X	—
	Electricidad	X	—
2.º Curso	Puente Nav. Cabotaje	X	—
	Puente Pesca	X	—
	Máquinas	X	—
	Electricidad	X	—

Al finalizar el Primer Ciclo los alumnos de F. P. reciben el Certificado de TECNICO AUXILIAR, pudiendo continuar el 2.º Ciclo en cualquier otra rama de F. P.

Segundo Ciclo

Cursos de F. P.	Rama	Cádiz	Huelva
1.º Curso	Puente Nav. Cabotaje	X	X
	Puente Pesca	X	X
	Máquinas	X	X
	Electricidad	X	—
2.º Curso	Puente Nav. Cabotaje	X	X
	Puente Pesca	X	X
	Máquinas	X	X
	Electricidad	X	—
3.º Curso	Puente Nav. Cabotaje	X	X
	Puente Pesca	X	X
	Máquinas	X	X
	Electricidad	X	—

Al finalizar el Segundo Ciclo los alumnos de F. P. obtienen el título de TECNICO ESPECIALISTA, pudiendo continuar sus estudios dentro de la estructura de Educación y Ciencia.

La duración de estos cursos es de 9 meses

IN MEMORIAM FERNANDO PASTOR. INSPECTOR GENERAL DE ENSEÑANZAS NAUTICO-PESQUERAS HA MUERTO UN FUNCIONARIO SINGULAR

Era un señor bajito, como diría el poeta. Pero en ese pequeño frasco se guardaba una gran calidad humana. Quienes habíamos tenido el placer de compartir con Fernando Pastor horas y horas de trabajo, quizá seamos ahora más conscientes de lo que hemos perdido con su fallecimiento. Dentro de las estrecheces que a todo funcionario público le impone la burocracia administrativa, el colectivo marítimo pesquero siempre ha visto en este querido personaje la parte humana de ese monstruo de innumerables cabezas que es el Estado. Y sobre todo esta hidra infinita a la que llamamos administración marítima. Le recordaremos siempre como un funcionario al que su propia honestidad le impedía sentirse a gusto entre el lenguaje formal que le rodeaba. Su mirada escéptica se convertía en expresiva, en cambio, cuando fuera ya de corbatas y mecanismos estereotipados aterrizabas con él en cualquier pasillo. Ahí nacía la más hermosa de sus facetas: desgranar las cosas, explicarlas en profundidad, encontrar razonamientos adecuados para obtener conclusiones coherentes. Como a todos, en esta casa, hemos criticado con dureza algunas veces al funcionario Pastor. Pero su figura humana, con todo lo pequeña que era, no cabía en el más grande de los océanos, privilegio del que sólo goza la gente de buena voluntad. Descanse en la paz que se ha ganado, Fernando Pastor.

**PUBLICACIONES DEL
MINISTERIO DE AGRICULTURA,
PESCA Y ALIMENTACION
SECRETARIA GENERAL TECNICA
Centro de Publicaciones
Paseo de la Infanta Isabel, 1
28071 Madrid**

SECTOR PESQUERO

- Bases técnicas para la regulación de la pesca de arrastre en el Mediterráneo. Palma de Mallorca, 3-5 de junio de 1985. Oliver P. N.I.P.O.: 251-91-031-X. Ed. 1991 (Informe Técnico, n.º 100). Formato 21 x 30 cm., 34 páginas. Pesetas. 500.
- Datos biológicos del rape del Golfo de Vizcaya. Pereda, P. y Villamor, B. N.I.P.O.: 251-91-031-X. Ed. 1991 (Informe Técnico, n.º 101). Formato 21 x 30 cm., 12 páginas. Pesetas. 500.
- Experiencias de crecimiento en cesta. Ostrea Edulis L. (Mar Menor, Murcia). Abellán, E. y García-Alcázar, A. N.I.P.O.: 251-91-031-X. Ed. 1991 (Informe Técnico, n.º 103). Formato 21 x 30 cm., 12 páginas. Pesetas. 500.
- Parámetros biológicos de peces, crustáceos y moluscos del Mediterráneo Occidental. Recopilación Bibliográfica (1950-1990). Quesada, M.ª A. N.I.P.O.: 251-91-031-X. Ed. 1991 (Informe Técnico, n.º 102). Formato 21 x 30 cm., 174 páginas. Pesetas. 1.200.
- Pesquería de cerco en la región surmediterránea en 1989-1990. Giráldez, A. y Abad, R. N.I.P.O.: 251-91-031-X. Ed. 1991 (Informe Técnico, n.º 105). Formato 21 x 30 cm., 32 páginas. Pesetas. 500.
- Resultados de la campaña de evaluación acústica. ACOMED 90 (22 de octubre - 22 de noviembre 1990). Abad, R., Miquel, J. y Millán, M. N.I.P.O.: 251-91-031-X. Ed. 1991 (Informe Técnico, n.º 104). Formato 21 x 30 cm., 64 páginas. Pesetas. 500.
- Pesquerías tradicionales y conflictos ecológicos. 1681-1794. Una selección de textos pioneros. López Linage, J. y Arbex, J. C. I.S.B.N.: 84-7498-872-8. N.I.P.O.: 251-91-039-3. Ed. 1991. Formato 25 x 29 cm., 316 páginas. Pesetas. 8.800.



EL CAPITAN DE BUQUE

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación acaba de publicar el libro «El Capitán de buque», del que es autor don José Julián López Amo, profesor numerario de Derecho Marítimo del Instituto Marítimo-Pesquero del Mediterráneo, y cuya presentación la realiza el Secretario General de Pesca Marítima, don José Loira Rúa, indicando que esta obra, por su concepción y sistemática, puede ser de gran utilidad no sólo para los estudiosos de los temas náuticos y jurídicos, sino para todos los profesionales del sector marítimo-pesquero, sobre todo Capitanes y Patrones de buques de pesca, y también para los Patrones de embarcaciones deportivas.

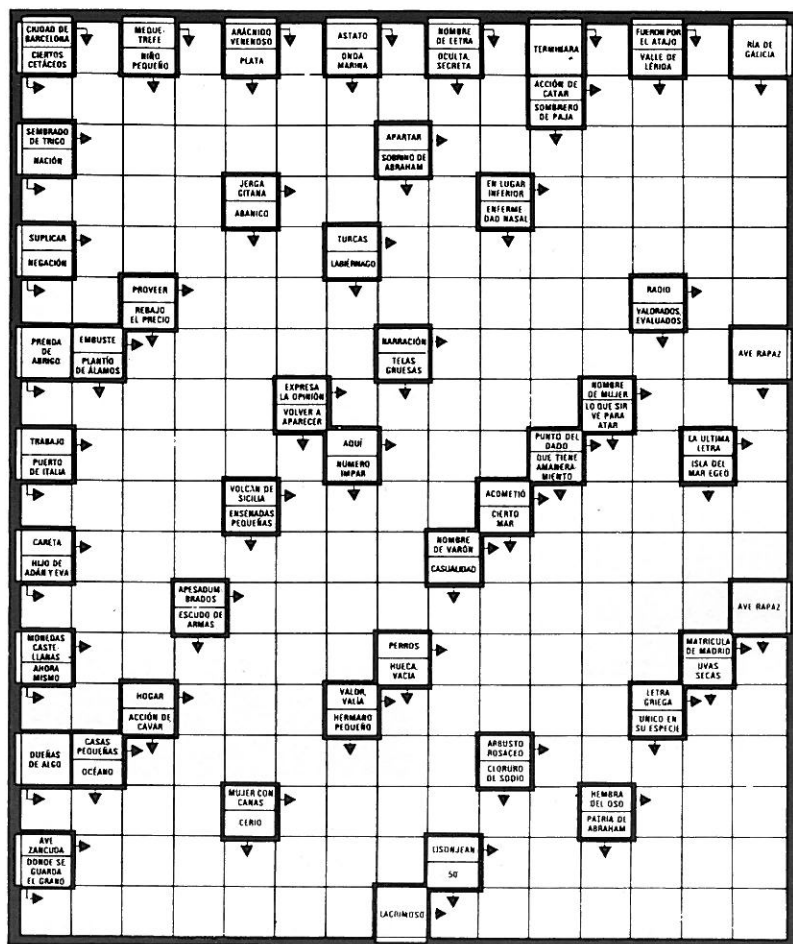


COLECCION «AMURA»

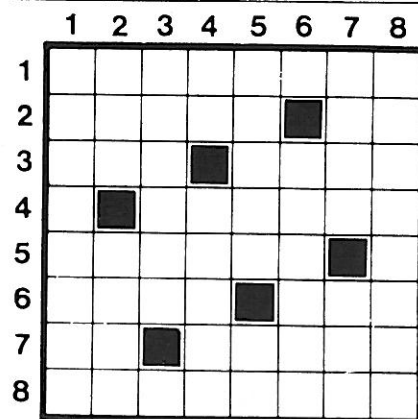
Ediciones Miraguano ha creado recientemente la Colección «Amura», tal denominación se refiere, como es sabido, a los dos costados de un buque, el de babor y el de estribor. Y el costado constituye la parte más expuesta e indefensa de los seres, pero también la que protege casi siempre ese motor de la vida llamado corazón. Al órgano motor de la presente colección le animan dos pasiones que son su razón de existir: contemplar por la amura de babor los textos inencontrables en castellano de la mejor literatura del mar, y otear a estribor las obras más insólitas de la misma. Cada volumen será, pues, una aventura por los siete mares, ya que, navegar a barlovento, por lujo y por capricho, es el secreto motivo de «Amura». El primer título de esta colección se titula «El mar», de Jules Michelet. El segundo título de la misma será «Los pescadores», de Raúl Brando (de próxima aparición).

PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO



CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.—1: Lugar donde se fabrican quesos. 2: Materia pingüe a propósito para untar, plural. Preposición inseparable que significa "por causa de". 3: Átomo que lleva una carga eléctrica. Interjección que equivale a ¡detente!, ¡poco a poco! 4: Poéticamente, italianas. 5: Carne gorda del cerdo. 6: Antigua región de Asia; habitantes, arameos. Prefijo griego que denota igualdad. 7: Matricula de Navarra. Trivial, superficial. 8: Molino de aceite.

VERTICALES.—1: Quinta, casa. 2: El primer número. Verbal, de palabra. 3: Relativa a una raza. 4: Voz de arriero. Familiarmente, partida de juego de azar. 5: Permanecen en un lugar. Símbolo del ázoe. 6: Substancia que se extrae del álao. 7: Nombre de letra griega. Río de La Coruña. 8: Aguijada.

HUMOR



NO ES JUSTO QUE LOS DEMAS LO HAGAN POR TI, COLABORA EN LA DEFENSA DE TU PROFESION



AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

AFILIADO N.º

Apellidos

Nombre E. Civil Edad

Nacido en Provincia el día

Hijo de y de D.N.I. n.º

Domicilio n.º Teléfono

Localidad Provincia

Título que posee N.º

Empresa Rama

(Pesca Mercante)

Cargo que ocupa en la Empresa



AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

Banco o Caja de Ahorros N.º C/c.

Oficina de N.º L/Ahorro

Titular D.

en a de de 198

Muy Sres. Míos:

Ruego a Vds. que con cargo a mi Cta. con Vds. hagan efectivos los recibos
que les sean presentados por la ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTI-
CO PESQUERA, hasta nuevo aviso por mi parte.

Les saluda atentamente.

FIRMA,

INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐

ANUAL ☐

Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:
AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 16-18, 2.º Dcha. - 15006 LA CORUÑA
La cuota de inscripción es de 5.000 pesetas y la cuota mensual de 800 pesetas
(Rogamos envíen una fotocopia del D.N.I. y de la Tarjeta de Identidad Profesional Marítima)

SERVICIOS

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

BANCOS

BANCO CENTRAL HISPANO
Urbana n.º 1 - Avda. General Sanjurjo, 10
15006 LA CORUÑA (981) 288218-289320

CAJAS DE AHORROS

CAJA DE AHORROS DE GALICIA - LA CORUÑA
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

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

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

ELECTROMECANICAS PASAIA, S. A.
Euskadi Etorbidea, 53. Gudarien Plaza.
Apartado de Correos 166.
Pasajes de San Pedro (943) 398446
TALLERES ELECTRICOS DEL MUSSEL, S.A.
Oficina: C/ del Aire, 22. Talleres: C/ Toledo,
23 - La Calzada - Gijón ... (985) 324318
NAVILEKTRA, S. A.
C/ San Pedro, 8. Pasajes de San Pedro
Guipúzcoa (943) 390041 - 390652

MOTORES MARINOS

GERARDO GAMECHO HERRERO
Ingeniero Marquina, 9 bajo
(Pasajes de San Pedro) ... (943) 398757
TRICASA. Urbaniz. El Cebadal. Vial 1. Parcela
30 G. Las Palmas de G. C. (928) 222852
TECNASA, Técnicos Navales, S. A.
Explanada Muelle Rivera. Edif. Shovhispan
Las Palmas de G. C. (928) 268146-264969
Télex: 96421 TNLP-B

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
Mesoire - La Coruña (981) 297755-297663

PROVISIONISTAS DE BUQUES

SUMPESCA, S. L.
Muelle de Ribera, 9
Las Palmas de G. Canaria. (928) 278436
GAMBUZA
Serafian 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 GIJONESES, S. A.
Plaza R. Alvargonzález, 5, Entlo.
Gijón 342101-321295

SUMINISTROS NAVALES

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

M	C	A	A	E	A	A	
C	A	C	H	A	L	O	T
T	R	I	S	A	L	S	E
P	A	I	S	C	A	L	O
R	O	G	A	R	O	T	O
N	O	A	B	A	S	T	E
P	A	R	A	N	A	R	E
G	A	B	A	N	O	P	I
L	A	B	O	R	A	C	A
B	A	R	I	E	T	N	A
M	A	S	C	A	R	A	M
S	E	T	A	P	E	S	A
D	O	B	L	A	S	C	A
Y	A	L	A	R	V	A	L
C	A	S	E	T	A	S	R
A	M	A	S	C	A	N	O
A	V	O	C	E	T	A	
G	R	A	N	E	R	O	

CRUCIGRAMA

	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Q	U	E	S	E	R	I	A
2	U	N	T	O	S		O	B
3	I	O	N		T	A	T	E
4	N		I	T	A	L	A	S
5	T	O	C	I	N	O		T
6	A	R	A	M		I	S	O
7	N	A		B	A	N	A	L
8	A	L	M	A	Z	A	R	A



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



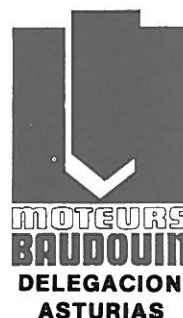
Distribuidor:

- 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

SEPA LO QUE SE PESCA



Ahora, la Sardina. Que aproveche.

Ayer, desde muchos lugares de la costa española salieron nuestros barcos a por las ricas Sardinas. Ahora en su mejor momento, en plena sazón.

Las Sardinas de este tiempo son las más jugosas, ricas en proteínas, vitaminas y grasas, y pasan rápidamente del mar a su pescadería,

frescas, recién pescadas.

Ponga Sardinas, enteras, en filetes, a la plancha, rebozadas, hay cientos de maneras de prepararlas y gustan a todos.

Salga usted también de pesca y consiga sus Sardinas.

Aprovéchese del momento y que aproveche.

