



AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

NOVIEMBRE 1992 - N.º 37

VII PLENO NACIONAL AETINAPE

Huelva 3-6 Diciembre
Escuela Nautico-Pesquera de Huelva

NUEVOS HORIZONTES

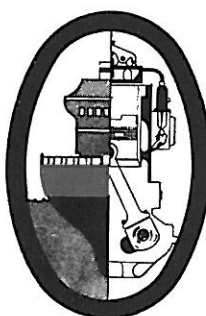


«EL CAMINO MAS CORTO» SUMIMAR

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



conózcanos
a fondo



SUMIMAR, S. A. .

SUMINISTROS MARINOS

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



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.



**MINISTERIO DE
AGRICULTURA
PESCA
Y
ALIMENTACION**



FROM

NORTE

SE EVIDENCIAN NUEVOS HORIZONTES

Mirar hacia el norte en vísperas de un Pleno de la Organización Profesional Marítimo-Pesquera más numerosa de Europa, equivale a plantearse, en clave dialéctica, lo que ha sido de nosotros en todo este tiempo, lo que está siendo y, sobre todo, lo que será. A poco que profundicemos en la observación del contexto en que nos movemos, observamos —y es ya un tópico— una gran reestructuración económica que va a afectar, sin remedio, a las perspectivas profesionales ante las cuales se va a desarrollar nuestro futuro colectivo e individual. Tenemos delante un horizonte nuevo, construido al compás de una realidad cambiante, dominada por unas relaciones económicas cuya situación crítica está agudizándose por minutos. La construcción europea, el aumento de la competitividad, el desarrollo de los mercados y la optimización de los procesos de producción han llevado a la profesión marítima al borde de un abismo ante el que no es posible mirar sino viendo un nuevo horizonte.

He ahí una señal que está guiando este VII Pleno de la Organización: nuevos horizontes en los que se vislumbra algo más que paro, desconsideración y siniestralidad; tres auténticos puntos cardinales de nuestra lucha lúcida y ágil.

Un paro heredado de una crisis de la Marina Mercante española que ha acabado con la práctica totalidad de los puestos de trabajo, al que hay que añadir el clima general de reconversión y de cierto caos en que se encuentra el sector pesquero, provocado por la pésima actuación institucional en el proceso de integración en la CE, por la tibieza internacional de nuestro país a la hora de planificar la utilización de nuevos caladeros, cuyas reservas se nos limitan a veces con justificaciones simplemente proteccionistas, y otras amparadas en informes biológicos, tan discutibles como interesados, además de una estructura empresarial poco preocupada por la economía, y muy pendiente de beneficios a corto plazo, vengan de donde vengan, sea de la exacerbada explotación de hombres y caladeros, sea de las pingües subvenciones del Estado, o de la oxidada comodidad de poner el pescado fresco en arcaicos circuitos de comercialización y dedicar el resto del tiempo a la ostentación y los ocios más o menos vanales. Un paro que impone una gran reflexión colectiva acerca del papel de los profesionales de la pesca en la sociedad y en la economía, un debate que los profesionales debemos compartir con los empresarios, la Administración pública y los sindicatos representativos en el sector, del que se extraigan conclusiones realistas tendentes a conectar nuestro trabajo con los nuevos horizontes de la competitividad. Un paro, en definitiva, que se convierta en el acicate de una nueva filosofía de raíz europea, que resitúe, recalifique, reestructure, rehaga lo que tenga que rehacer, para lograr el objetivo de bienestar que todos deseamos.

La desconsideración profesional es otro de los argumentos que el Pleno nos permite tratar. La crónica enfermedad que padece un organismo como la Dirección General de la Marina Mercante mantiene todavía sin solución la situación de los Titulados Náutico-Pesqueros en la flota de Cabotaje, una actitud que, gracias a pérfidos intereses, mantiene a la DGMM anclada a la paradójica situación de hacer oídos sordos a las normativas recomendadas internacionalmente. Ya se sabe: los oscuros intereses corporativos que anclan a esta institución a épocas pre-democráticas, son un duro obstáculo de poder fáctico que hace inútil cualquier intento de normalizar la comunicación de la DGMM con el resto del sector. Esta situación se ha agravado últimamente con la promulgación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que crea todo un sistema de organización portuario cuyas referencias a la pesca son escasísimas y propias de una actividad marginal. A ello hay que unirle la ausencia de proyectos claros en otro de los muchos y diversos departamentos ministeriales que tienen competencias en el mar: la Secretaría General de Pesca Marítima, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Se hace necesario llegar a fórmulas eficaces para la organización de la Administración Pesquera periférica, en cuyo diseño tenemos mucho que opinar desde esta casa, que es la más representativa del sector pesquero, se mire por donde se mire. La reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras parece ir avanzando, si bien nos asomamos, durante estos próximos meses, a una solución definitiva, encaminada a integrar las diferentes ramas y niveles pedagógicos en un tronco común permeable y coherente, que ofrezca a los jóvenes profesionales una formación interdisciplinar y adecuada para afrontar los nuevos tiempos.

Ya por último, hablemos de la siniestralidad. Por dos razones: la primera, como símbolo; las noticias pesqueras que parecen gustar más en los periódicos tienen relación con los accidentes marítimos, lo cual es un síntoma evidente de que a la sociedad en general le preocupan las condiciones humanas del trabajo a bordo. La segunda, tiene relación con la primera, y no porque deseemos establecer una pérfida asociación de ideas: la actual situación de los cursillos de seguridad y salvamento, cuyo interés para el Estado parece radicar únicamente en la parafernalia propagandística que lleva implícita cualquier actividad de este tipo, y no en que los tripulantes españoles de buques puedan obtener una formación más o menos adecuada en temas de seguridad. Otra cosa no podemos pensar ante el vergonzoso pozo en que está ahogada esa decisión, que obligará nuevamente a replantear la fecha de entrada en vigor de unos cursos que no ha realizado todavía ni el cinco por ciento de la población, a poco más de un mes vista del plazo establecido por la DGMM.

En fin, como se ve, argumentos para el VII Pleno hay de sobra. Sólo queda pendiente la consabida llamada de atención: año tras año, siempre que hay ocasión, repetimos que AETINAPE sólo será lo que todos queramos que sea. No hay obra, en ningún lugar del mundo que haya sido hecha de la nada. Y si hoy disponemos de una Asociación consolidada, que ha logrado una envidiable supervivencia, que es capaz de poner en juego a todo el país cuando en algún lugar se mueve algún papel relacionado con la actividad marítimo-pesquera, si hemos logrado todo eso, no podemos dejarnos vencer por el peor enemigo que tenemos, contando incluso a la DGMM, y que sólo tiene un nombre: la desidia, nuestra propia desidia, esto es, nosotros mismos.

Animo, y que el Pleno de Huelva suponga un nuevo punto de avance en esta ruta rumbo norte que nos hemos trazado hace siete Plenos.

NORTE:

- Se evidencian nuevos horizontes ... 1

INFORME:

- El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos ... 3
- Una Ley de Pesca para frenar el agobio del sector ... 11
- Por la enseñanza marítima integrada y progresiva ... 13
- Marina Mercante, obligada a negociar con los náutico-pesqueros ... 7

COLABORACIONES:

- Consideraciones a la reestructuración de la flota comunitaria ... 19
- La empresa naviera: estrategias ante el Mercado Unico ... 21
- Resurge la unidad de los armadores de pesca ... 23
- Cómo actúan los «jode-chinchos» ... 25
- Las nuevas medidas en materia de protección por desempleo ... 28
- Consulta Médica por radio ... 30
- Políticos y funcionarios, mentiritas a diario ... 31
- La Marina Mercante vasca e la CE. ... 33

- Investigación y ordenación pesquera. ... 37
- La función de los interlocutores sociales y de la Organización Internacional del Trabajo ... 39
- Desde la Escuela Media de Pesca al Instituto Politécnico de F.P. Marítimo-Pesquero de Canarias ... 45
- Gestión del stock de respetos en el Departamento de Máquinas ... 49
- La carta de navegación cara al futuro ... 56
- Nuevas perspectivas profesionales en el mundo del mar ... 59
- Contradicciones del S.V.A. ... 63
- El Sistema ARGOS y su aplicación en las explotaciones pesqueras ... 65
- Inseguridad en los buques ... 68
- Los días de mar ... 53
- Programa de protección integral de la franja costera del golfo de Cádiz. ... 69
- LEGISLACION** ... 71
- OPINIONES** ... 77
- NOTICIAS** ... 79
- PASATIEMPOS** ... 82
- SERVICIOS** ... 84

AETINAPE

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

N.º 37 - NOVIEMBRE 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

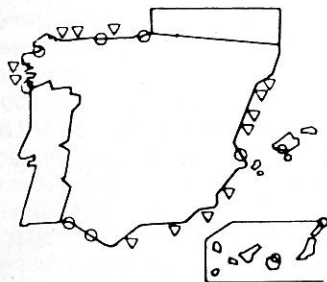
Imprime:

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:

- GIJÓN:**
Eduardo Castro, s/n. - Telf. (985) 32 58 08
- CADIZ:**
Duque de Nájera, 10
- DENIA (Alicante):**
Isaac Peral, 3 - Puerta 4
- PALMA DE MALLORCA:**
Robert Graves, 94-2.º B.
- PAIS VASCO (Pasajes de San Pedro):**
Lonja de Pescadería, 1.º Piso
Teléfono (943) 39 09 27
- HUELVA:**
Cabeza Rubia, 36 - Telf. (955) 22 45 81
- ARRECIFE DE LANZAROTE:**
Avda. del Puerto Naos, 1 - Telf. (928) 81 06 00
- VIGO:**
García Olloqui, 4 - Oficina 4 - Telf. (986) 22 77 42
- LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:**
Espigón del Castillo, Local 5
Entrada al Muelle Pesquero (Edificio Báscula)
Telf. (928) 46 22 14

DELEGADOS:

- VIGO:**
Manuel A. Ameijeiras Pedrido
Manuel Prendes González
- ASTURIAS:**
Isidro Mon Martínez
- LA CORUÑA:**
Emilio Suárez Tembra
- CADIZ:**
Celso Cordeiro Portela
Jesús Santomé Martínez
- BALEARES (P. de Mallorca):**
Antonio Gutiérrez Martínez
- HUELVA:**
Antonio Banderas Tenorio
Pedro Medero Rodríguez
- PAIS VASCO (Pasajes):**
Javier Anatol Lopetegui
Juan Aizpurua Cincunegui
Juan Manuel Sanles Fontán
Fernando Ríos Pardavila
- DENIA (Alicante):**
Lorenzo Ribes Serra
Lorenz Simó Barrachina
- ARRECIFE DE LANZAROTE:**
Francisco Curbelo Villalba
Francisco J. Toledo Hernández
Juan Domínguez Meliá
- LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:**
Manuel Puch González

COLABORADORES:

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

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE: José Ignacio Espel Rodríguez, Luis de la Peña Rivas, Carlos A. Molares Alvarez, Pescador, Francisco Javier Martínez Couto, Centro-Radio Médico, Miguel S. Peña, José A. Martínez de Landaluce, Antonio Gutiérrez Martínez, Dany Appave, Domingo Romero Ortega, Rafael Sopena, José Manuel Muñiz Ríos, Antonio Pardo Rubido, Remolino, UGT-MM. SLMM-CC.OO.), (ARE), Consejería de Agricultura y Pesca de al Junta de Andalucía, Pedro Robles Chacartegui, Juan Monteagudo, P.V.S.

Servicios en ondas decamétricas (HF)

No todos los buques que operen en la zona A3 estarán equipados con estaciones terrenas de buque INMARSAT. Los que no las tengan utilizarán las radiocomunicaciones en ondas decamétricas como alternativa, e incluso los buques equipados para el sistema INMARSAT necesitarán las radiocomunicaciones en dichas ondas cuando se encuentren fuera del alcance de INMARSAT (el COSPAS-SARSAT está concebido estrictamente para alertas de socorro de RLS y no para comunicaciones bidireccionales).

Llamada selectiva digital (LSD)

Los mensajes de alerta y seguridad en frecuencias terrenales (ondas métricas, decamétricas y hectométricas) se encaminarán mediante la llamada selectiva digital (LSD).

Para fines de socorro y seguridad se ha asignado una serie de frecuencias, a saber: 2187,5 kHz en la banda de MF, 4207,5 kHz, 6312 kHz, 8414,5 kHz, 12577 kHz y 16804,5 kHz en las bandas de HF, y 156,525 MHz (Canal 70) en la banda de ondas métricas.

La razón de que se hayan asignado tantas frecuencias en la banda de ondas decamétricas es que las características de propagación varían según la posición geográfica y el momento del día, por lo que la elección de frecuencia dependerá del lugar y el momento en que ocurra el suceso. Los buques dotados de equipo de ondas decamétricas mantendrán la escucha por lo menos en la frecuencia 8414,5 kHz y también en la frecuencia de ondas decamétricas más adecuada a la zona en la que estén navegando. También podrá mantenerse la escucha en todas las frecuencias mediante un receptor de exploración.

Los mensajes de socorro de LSD incluyen datos como la identidad del comunicante (automáticamente), la naturaleza del peligro (prevé nueve indica-

Organización Marítima Internacional (OMI)

El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos

(2.ª parte)

dores diferentes que van desde el incendio o explosión hasta abandono del buque), y la situación del buque y la hora en que se transmite el mensaje, datos estos dos que pueden ser incluidos automáticamente en el mensaje si el buque tiene equipo para la fijación de la posición y una interfaz de navegación.

Después de la alerta de socorro y el acuse de recibo iniciales, las comunicaciones posteriores se efectuarán por

radiotelefonía o por impresión directa de banda estrecha (IDBE) según se indique en el mensaje de socorro.

El equipo LSD es relativamente nuevo, pero ha sido ensayado intensamente estos últimos años en pruebas organizadas por el Comité Consultivo Internacional de Radiocomunicaciones (CCIR) de la UIT entre 1982 y 1986. Las pruebas en ondas decamétricas se efectuaron en 1983 y demostraron que cuando las llamadas se intentaban en





más de una frecuencia la tasa de éxito era superior al 98%.

Servicio de alcance medio

Se proporcionará un servicio de alcance medio utilizando la frecuencia de 2187,5 kHz para LSD y de 2182 kHz para radiotelefonía (la actual frecuencia de socorro y llamada utilizada en radiotelefonía). Esta se utilizará también para funciones de coordinación SAR y comunicaciones en el lugar del suceso, en tanto que la frecuencia de 2174,5 kHz se usará para el encaminamiento de comunicaciones de socorro y seguridad mediante IDBE. La frecuencia de 518 kHz se utilizará para mensajes NAVTEX.

Servicio de corto alcance

Los buques que operen dentro de la cobertura de ondas métricas pueden utilizar la frecuencia de LSD para llamadas: 156,525 MHz (canal 70) para alertas de socorro y llamadas de seguridad, y la de 156,9 MHz (canal 16) pa-

ra tráfico radiotelefónico de socorro y seguridad.

Equipo radioeléctrico para embarcaciones de supervivencia. Transpondedores de radar

El SMSSM está concebido para garantizar que la ayuda llegue con una demora mínima; pero en algunos casos será imposible llegar al lugar de un suceso antes de que se hunda el buque. En tales casos, la llamada de socorro habrá sido transmitida por el buque o automáticamente por la RLS por satélite, y los supervivientes se habrán embarcado en las embarcaciones de supervivencia. La dificultad principal que se plantea a los encargados del salvamento es sencillamente encontrar a las víctimas.

Un dispositivo que ayuda a las unidades de salvamento a localizar los buques y las embarcaciones de supervivencia de noche o de día en cualesquiera condiciones meteorológicas es el transpondedor de radar, el cual se activa al recibir un impulso de radar. A

continuación transmite automáticamente una serie de impulsos que aparecen en la pantalla de radar del buque o aeronave. De esta manera se determina rápidamente la situación del transpondedor, lo cual hace mucho más fácil para las unidades SAR llegar al lugar con rapidez.

En virtud del SMSSM, es obligatorio llevar a bordo de las embarcaciones de supervivencia y de los buques los transpondedores que operen en la frecuencia de 9 GHz.

Un aspecto importante que la OMI y la UIT tuvieron que examinar al elaborar el nuevo sistema fue el relativo a las funciones del oficial radiotelegrafista a tenor del SMSSM. En virtud de la reglamentación vigente, los buques para los que se prescriba equipo radiotelegráfico deben llevar a bordo un oficial radiotelegrafista capacitado en la utilización del Código Morse. No obstante, la introducción del SMSSM conducirá a la desaparición gradual de la radiotelegrafía en Morse en favor de la telegrafía de impresión directa («TELEX» por radio).

En consecuencia, muchos Gobiernos sostuvieron que no sería necesario llevar a bordo un oficial radiotelegrafista, ya que no se exigen aptitudes especiales para utilizar un radioteléfono o para manejar el otro equipo de emergencia que se prescribirá para el sistema.

Otros Gobiernos insistieron en que si bien tal vez no es necesario un oficial radiotelegrafista, todavía se necesitará un especialista en radioelectricidad capaz de ejecutar operaciones de mantenimiento y reparaciones de emergencia a bordo.

Durante la Conferencia SMSSM se llegó con éxito a un punto medio entre esas dos posiciones y, en virtud de la regla 15 del capítulo IV, en su forma enmendada, los buques que operen en zonas A1 y A2 deberán garantizar la disponibilidad del equipo «utilizando métodos como los de duplicación de equipo, mantenimiento del equipo elec-

trónico en el mar, o una combinación de ellos, según lo apruebe la Administración». En zonas A3 y A4 se deberá utilizar una combinación de dos de estos métodos como mínimo.

La regla 16 trata del personal de radiocomunicaciones. Esta establece que «todo buque llevará personal capacitado para radiocomunicaciones de socorro y seguridad de manera satisfactoria para la Administración. Este personal deberá estar en posesión de los títulos especificados en el reglamento de radiocomunicaciones según corresponda, pudiéndose encomendar a cualquiera de los miembros de tal personal la responsabilidad primordial de las radiocomunicaciones durante sucesos que entrañen peligro».

El coste

El coste de instalar el equipo de SMSSM dependerá de la zona en que opere el buque. En la actualidad, el tipo de equipo que se lleva a bordo depende de que el arqueo del buque sea superior o inferior a 1.600 toneladas.

En enero de 1988, el Subcomité de Radiocomunicaciones revisó los cálculos anteriores relativos a los costos probables de instalar el equipo de SMSSM. Dicho Subcomité calculó que cuesta entre 25.240 y 56.640 dólares de los EE.UU. dotar a un buque de arqueo igual o superior a 1.600 toneladas con el equipo de radiocomunicaciones que actualmente prescribe el SOLAS. Los buques de 300 a 1.600 toneladas de arqueo bruto, que actualmente sólo están obligados a llevar radioteléfono a bordo (prescripción mínima del SOLAS en la actualidad), llevan equipo que cuesta entre 8.165 y 23.070 dólares de los EE.UU.

Seguidamente, el Subcomité calculó el coste de instalar el equipo del SMSSM en buques nuevos que operen en las cuatro zonas marítimas. Se supone que los cálculos son correctos con un margen de error de $\pm 30\%$ y se basan en precios vigentes en julio de 1987.

Buques de la zona A1

	Dólares EE.UU.
Equipo de ondas métricas	1.100
Receptor de LSD para ondas métricas	400
Controlador y procesador de clase B de LSD	1.150
Receptor NAVTEX	1.000
RLS por satélite	1.750
Transpondedores SAR (dos aparatos)	1.500
Equipo portátil de ondas métricas (tres aparatos)	1.650
Total	8.900

Buques de las zonas A1 y A2

	Dólares EE.UU.
Equipo para la zona A1	8.900
Equipo de ondas hectométricas	6.000
Receptor de LSD para ondas hectométricas	400
Controlador y procesador de clase B de LSD	2.050
Total	17.350

Buques de las zonas A1, A2 y A3

Hay dos variantes en este caso: los buques que pueden estar equipados con una estación terrena de buque INMARSAT o con equipo de ondas hectométricas/decamétricas. Los costes calculados son como sigue:

	Dólares EE.UU.
Equipo para la zona A1	8.900
Equipo de ondas hectométricas/decamétricas	9.400
Receptor de exploración de LSD para ondas hectométricas/decamétricas	2.500
Controlador y procesador de clase A de LSD	3.400
Equipo de radiotélex	5.600
Total	29.800

Variante INMARSAT

	Dólares EE.UU.
Equipo para zonas A1 y A2	17.350
ETB de norma C de INMARSAT	8.000
Total	25.350

Si se instalase una ETB de norma A de INMARSAT, el coste total se elevaría a 47.350 dólares de los EE.UU.

Buques de las zonas A1, A2, A3 y A4

En los buques que operan en todas las zonas, el equipo del SMSSM será el mismo que se prescribe a propósito de la variante de ondas hectométricas/decamétricas, lo cual asciende a un coste total de 29.800 dólares de los EE.UU., aproximadamente.

Buques existentes

Suponiendo que los buques estén dotados del equipo moderno prescrito por las reglas vigentes del Convenio SOLAS, se ha calculado que el coste del equipo adicional necesario para cumplir con las prescripciones del SMSSM sería el siguiente:

	Dólares EE.UU.
Buques de la zona A1	7.800
Buques de las zonas A1 y A2	10.250
Buques de las zonas A1, A2 y A3 (variante de ondas hectométricas/decamétricas)	21.750*
Buques de las zonas A1, A2 y A3 (equipados con una ETB de INMARSAT)	10.250*
Buques de las zonas A1, A2, A3 y A4	21.750*

* Estos costes no incluyen el del equipo que se pueda prescribir para la recepción de información sobre seguridad marítima (ISM).

Cómo se introdujo el sistema

El SMSSM entra en vigor el 1 de febrero de 1992 según el procedimiento de «aceptación tácita». Este procedimiento fue introducido en los convenios de la OMI a principios de la década de 1970 como medio de garantizar que las enmiendas entrasen en vigor en un plazo razonable.

El problema que presentaba el sistema original era que la rapidez con que las enmiendas entraran en vigor dependían de la rapidez con que fueran ratificadas por los gobiernos contratantes (partes) del Convenio. Por ejemplo, una enmienda al Convenio SOLAS 1960 sólo podía entrar en vigor después de haber sido aceptada por dos tercios de las partes contratantes. Este proceso era tan engorroso —por que eran muchas las partes contratantes— que ninguna de las enmiendas aprobadas a finales del decenio de 1960 y principios del decenio de 1970 llegaron a entrar en vigor.

Para remediar este defecto, en el Convenio SOLAS 1974 se incluyó el procedimiento de «aceptación tácita». En virtud de éste, una enmienda entra en vigor en una fecha determinada

a menos que sea rechazada expresamente por un tercio de las partes contratantes, o por un número de partes contratantes cuyas flotas representen más del 50 % del tonelaje mundial. En el caso del SMSSM, no se recibió objeción alguna.

Los capítulos del SOLAS afectados por las enmiendas aprobadas por la Conferencia SMSSM a fin de introducir el sistema son los siguientes:

—Capítulo 1, parte B (reconocimientos y certificados). Se debe a que el nuevo sistema entrañará modificaciones de los procedimientos de certificación y de reconocimiento conexos.

—Capítulo II-1 (construcción-compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas), reglas 42 y 43. Estas reglas tratan de las fuentes de energía eléctrica de emergencia en los buques de pasaje y de carga, respectivamente.

—Capítulo III (dispositivos y medios de salvamento). Las enmiendas introducen las prescripciones con respecto a los equipos radioeléctricos para embarcaciones de supervivencia y a los transpondedores de radar.

—Capítulo IV (radiocomunicaciones). Este capítulo será sustituido por un texto completamente nuevo.

—Capítulo V (seguridad de la navegación). Se ha modificado para introducir prescripciones que exijan dotar a los buques de instalaciones de radar que funcionen en la banda de frecuencia de 9 GHz.

Calendario

El calendario adoptado para la introducción del SMSSM es el siguiente:

—Las prescripciones relativas al equipo NAVTEX y a las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) por satélite se aplicarán a todos los buques a más tardar el 1 de agosto de 1993.

—Entre el 1 de febrero de 1992 y el 1 de febrero de 1999, los buques existentes pueden cumplir, bien con las prescripciones del SMSSM, bien con el existente capítulo IV del Convenio SOLAS.

—Los buques construidos con posterioridad al 1 de febrero de 1995 deberán cumplir todas las prescripciones aplicables del SMSSM.

—Después del 1 de febrero de 1999, todos los buques deberán cumplir las disposiciones del SMSSM.

De lo dicho se desprende que el SMSSM no entrará en vigor de la noche a la mañana. Efectivamente, el sistema actual seguirá rigiendo para los buques existentes casi hasta finales de siglo, aunque parte del equipo del SMSSM será obligatorio mucho antes de esa fecha.

El SMSSM se ha venido desarrollando a lo largo de muchos años y tras muchos debates con intervención de los Estados miembros de la OMI, otras organizaciones intergubernamentales, como la UIT e INMARSAT, y numerosas organizaciones no gubernamentales. No cabe duda de que su introducción representa el hecho más importante en las radiocomunicaciones marítimas desde que se utilizó por vez primera la telegrafía sin hilos en las postrimerías del siglo XIX.

Los albores de las radiocomunicaciones marítimas

El sistema de radiocomunicaciones marítimas actualmente en vigor se desarrolló gradualmente en el decurso del presente siglo y está regido por las reglas contenidas en el capítulo IV del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) y el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

Difícilmente se podría exagerar la importancia de las radiocomunicaciones para la seguridad marítima. La introducción del teléfono y de la telegrafía no tuvo mucha aplicación en el mar, ya que uno y otra dependían de cables y, una vez que el buque perdía de vista la costa, quedaba de hecho apartado de todo contacto con otras personas, excepto en el caso de que fortuitamente avistase a otro buque. En caso de emergencia, la única ayuda que un buque podía recibir era la de algún otro que estuviese lo suficientemente cerca para ver que se encontraba en dificultades, como siempre se ha hecho desde que se inventaron los buques.

El descubrimiento de la telegrafía sin hilos por Guglielmo Marconi en 1895 y el subsiguiente desarrollo de la tecnología de las radiocomunicaciones merced a los esfuerzos hechos por otros científicos de otros países, revolucionaron las telecomunicaciones marítimas.

A los diez años de la primera transmisión efectuada por Marconi, la telegrafía sin hilos ya se estaba convirtiendo en un medio de telecomunicación internacionalmente reconocido y se expresaba cierta preocupación sobre si se podría controlar eficazmente su empleo. En particular, se temía que la rivalidad comercial pudiera tener consecuencias adversas para la seguridad marítima y empezaba a preocupar la posibilidad de que la proliferación de la radiotelegrafía condujera a una conges-



tión grave y en última instancia peligrosa.

Los transmisores de chispa utilizados a la sazón tenían un ancho de banda muy amplio. Dos operadores que empleasen esos transmisores podían anular cualesquiera otros mensajes en un radio de 100 kms., incluidos los mensajes de socorro.

En 1903, dos años después de haberse enviado el primer mensaje radiotelegráfico a través del Atlántico, se celebró en Berlín una conferencia de radiocomunicaciones para examinar los estudios preliminares encaminados a la reglamentación internacional de las radiocomunicaciones. Una de las principales decisiones adoptadas fue la de obligar a las radioestaciones costeras a recibir y transmitir telegramas procedentes de buques en el mar o con destino a los mismos, independientemente del sistema radioeléctrico que los hubiera cursado.

La primera conferencia internacional de radiotelegrafía se celebró igualmente en Berlín, en 1906, y en ella se aprobó un convenio para el que sirvió de

modelo el Convenio Internacional de Telegrafía de 1875, que tanto éxito había tenido. Se establecieron otros principios fundamentales que tendrían gran importancia para el futuro de las radiocomunicaciones en el mar. Las partes contratantes del Convenio se obligaban a conectar las radioestaciones costeras a la red telegráfica internacional, a conceder absoluta prioridad a todos los mensajes de socorro y a evitar las interferencias radioeléctricas en la medida de lo posible.

Esa conferencia sentó las bases para el desarrollo de las radiocomunicaciones marítimas. El creciente número de accidentes en el mar demostró la importancia de las radiocomunicaciones para el salvamento de vidas humanas. El más famoso de tales accidentes ocurrió en 1912 cuando se hundió el «Titanic» causando la pérdida de más de 1.500 vidas. Aunque se salvaron 700 vidas gracias a que el trasatlántico «Carpathia» captó el mensaje de socorro del «Titanic», tal vez se hubiese reducido más el número de víctimas si el «Californian», que se encontraba a una dis-

tancia relativamente corta del lugar, también lo hubiera captado. Por desgracia, su oficial telegrafista estaba franco de guardia.

Tres meses después, se reunió otra conferencia internacional de radiocomunicaciones, esta vez en Londres. Inevitablemente, el desastre estaba presente en la mente de todos. Aunque se decidió que la instalación de equipo radioeléctrico a bordo de todos los buques no debía hacerse obligatoria internacionalmente, se tomaron medidas para ampliar la cobertura radiotelegráfica y se prescribió que algunos buques mantuvieran un servicio permanente de escucha radioeléctrica.

En aquella conferencia, se adoptaron las letras «SOS» como llamada internacional de socorro (anteriormente se habían empleado las letras «CQD»). En contra del mito popular, esas tres letras no son una abreviatura y carecen de significación especial salvo que los conocidos «...-...-...» del Código Morse son fáciles de recordar y transmitir. (La llamada de socorro «Mayday» utilizada en radiotelefonía es una deformación fonética de la expresión francesa «m'aidez», que simplemente significa «ayudadme»).

Dos años después, en 1914, se adoptó el primer Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), cuyo capítulo V trataba de radiotelegrafía. Se prescribía que los buques que transportaran más de 50 pasajeros llevaran una instalación radioeléctrica que tuviera un alcance de 100 millas marinas por lo menos. En el Convenio se hacía referencia al Convenio internacional de radiotelegrafía de 1912 y se utilizaba el mismo criterio para clasificar los buques. Una regla importante exigía que los buques de pasaje mayores mantuvieran un servicio de escucha radioeléctrica continua.

Igualmente, el Convenio obligaba a los buques que recibiesen una llamada de socorro a acudir en auxilio del bu-



que que la hubiese lanzado y otorgaba al capitán de un buque que se hallase en peligro el derecho a requerir los servicios de todo buque que respondiera a su llamada.

En otoño de 1914, Europa estaba en guerra y a consecuencia de ello el Convenio no entró en vigor. No obstante, había establecido un precedente que fue seguido en ulteriores conferencias.

En 1929 se celebró, también en Londres, la segunda conferencia SOLAS, en la que se adoptó un convenio que entró en vigor en 1933. Aunque este convenio seguía la línea trazada por el de 1914, en él se tuvieron en cuenta, como es natural, los adelantos técnicos logrados durante los años intermedios.

Por ejemplo, el problema de mantener un servicio de escucha radioeléctrica continua había quedado resuelto en cierto modo por el invento de la autoalarma radiotelegráfica y el convenio de 1929 admitía algunas excepciones respecto del servicio de escucha a bordo de los buques que llevaran di-

cho dispositivo. Otra de las reglas prescribía que los buques de pasaje mayores tuvieran algunos botes salvavidas provistos de equipo radioeléctrico.

No obstante, para 1948, el Convenio SOLAS había quedado anticuado y, por lo tanto, se convocó una nueva conferencia con miras a aprobar una tercera versión. A diferencia de su predecesor, prescribía que todos los buques de pasaje y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 llevaran a bordo una instalación radioeléctrica. En el nuevo convenio se tuvieron igualmente en cuenta otros adelantos conseguidos en las radiocomunicaciones, incluidas la radiotelefonía, en los buques de 500 a 1.600 toneladas de arqueo bruto, y la radiogoniometría.

El radioteléfono apareció a comienzos del presente siglo. Uno de los precursores más destacados del mismo fue el norteamericano Lee De Forest, quien hizo una aportación importante a la radioelectrónica cuando ideó la válvula de triodo. Ese descubrimiento hizo que se pudiera transmitir la voz humana y ya en 1907 De Forest había instalado uno de sus aparatos en un transbordador del río Hudson. Aunque su adopción iba a ser bastante paulatina, la radiotelefonía demostró ser muy útil y llegó a convertirse en el único medio de comunicación entre todos los buques, quedando la radiotelegrafía restringida a los buques de mayor desplazamiento.

Otro adelanto importante en las radiocomunicaciones tuvo lugar en el decenio de 1950 con la introducción de la miniaturización en forma de transistores. Con ello se pudieron utilizar frecuencias mucho más altas que antes e igualmente se pudo reducir el tamaño de las instalaciones radioeléctricas y el consumo de energía.

La OMI —llamada entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)— inició sus actividades en 1959 y una de sus primeras tareas consistió en actualizar el Convenio SOLAS de 1948.



Operaciones de búsqueda y salvamento

Al mismo tiempo que trabajaba con miras a mejorar las comunicaciones marítimas, la OMI tenía la vista puesta en el existente sistema de búsqueda y salvamento.

Por más que la obligación de que los buques acudieran en ayuda de los barcos en peligro estuviera consagrada tanto en la tradición como en los tratados internacionales (como el Convenio SOLAS) no existía ningún sistema internacional que rigiese las operaciones de búsqueda y salvamento. En algunas zonas, había una organización bien establecida capaz de proporcionar asistencia con prontitud y eficacia; en otras no existía en absoluto.

La coordinación y el control de las operaciones de búsqueda y salvamento corría a cargo de cada país de conformidad con sus propias necesidades y en función de sus propios recursos. En consecuencia, los planes organizativos nacionales se han desarrollado por diferentes vías. La diversidad de esos planes y la falta de procedimientos convenidos y normalizados a escala mundial podía dar lugar a dificultades, singularmente en las fases iniciales de una alerta. En ciertos casos, la consecuencia podía ser la utilización antieconómica de los servicios de búsqueda y salvamento o una duplicación innecesaria de esfuerzos.

Se confió a la OMI la misión de mejorar esta situación y, como primera medida, se elaboró un manual de operaciones de búsqueda y salvamento para orientación de las personas que necesiten auxilio en el mar, o que se encuentren en situación de proporcionar ayuda a otros. El Manual fue aprobado por la Asamblea de la OMI en 1971 con el título de «Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR)».

El Manual MERSAR proporciona orientación para quienes, durante emergencias en el mar, puedan necesitar la ayuda de otras personas o quie-

La versión de 1960 de ese Convenio siguió el mismo esquema en lo referente a las radiocomunicaciones, pero las reglas del capítulo IV, dedicado por entero a las comunicaciones marítimas para fines de socorro y seguridad, eran mucho más pormenorizadas que las de los convenios anteriores. Concedía la misma importancia a garantizar que el equipo se ajustara a condiciones rigurosas; al mantenimiento de servicios de escucha radioeléctrica adecuados; a la instalación de equipo radioeléctrico en ciertos botes salvavidas, y en él se hacían referencias al Reglamento de Radiocomunicaciones aprobado por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), que es otro organismo especializado del sistema de las Naciones Unidas.

La OMI aprobó un nuevo Convenio SOLAS en 1974, y el capítulo IV que, como en las versiones anteriores, trataba de radiotelegrafía y la radiotelefonía, fue mejorado una vez más. En 1981, algunas de las reglas relativas a la radiotelegrafía y la radiotelefonía fueron sustituidas y otras enmendadas. Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de septiembre de 1984.

El capítulo IV del Convenio SOLAS

1974 trata principalmente de las instalaciones destinadas a fines de socorro y seguridad y no contiene nada concreto acerca del equipo destinado a la correspondencia pública. Las prescripciones técnicas aplicables al equipo destinado a ese fin están recogidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT.

Mediante las adaptaciones necesarias del Convenio SOLAS y la aprobación de varias recomendaciones, la OMI se ha mantenido a la par con la mayoría de los adelantos logrados en las radiocomunicaciones marítimas. Una de las novedades más importantes ha sido el continuo desarrollo de la radiotelefonía. Esta apareció por vez primera en el SOLAS 1948 y en el SOLAS 1960 se prescribió obligatoriamente una estación radiotelefónica en todos los buques de 300 a 1.600 de arqueo bruto, a menos que estuviesen dotados de una estación radiotelegráfica. La instalación a bordo de equipo radiotelefónico (que la OMI había recomendado desde 1975) se convirtió en obligatoria para todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas en virtud de las enmiendas de 1981 al Convenio SOLAS 1974.

nes sean capaces de prestar ayuda ellos mismos. En particular, está concebido para ayudar al capitán de cualquier buque al que se pide que realice operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) en el mar de personas en peligro.

En 1978, el Comité de Seguridad Marítima, con ánimo de ayudar a los gobiernos a implantar el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos que se había elaborado para la consideración por parte de la Conferencia de 1979, adoptó un segundo Manual titulado «Manual OMI sobre búsqueda y salvamento (IMO-SAR)». El Manual proporciona orientaciones, más que prescripciones, para una política común de búsqueda y salvamento marítimos, alentando a todos los Estados con litoral a que desarrollen sus organizaciones sobre líneas semejantes y permitan a los Estados adyacentes cooperar y prestar ayuda mutua.

El Manual se ha ajustado lo más posible al Manual de búsqueda y salvamento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a fin de garantizar la observancia de una política común y facilitar las consultas de ambos Manuales por razones administrativas u operacionales. Por otra parte, el Manual MERSAR se ha ajustado también, en los casos pertinentes, al Manual IMOSAR.

El paso siguiente se dio en 1979, cuando en una conferencia convocada por la OMI y celebrada en Hamburgo, se adoptó el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (que entró en vigor en 1985). El Convenio está concebido para establecer un criterio internacional convenido con respecto a las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR). Su objetivo es elaborar un plan internacional SAR, de forma que, sea cual fuere el lugar de un accidente, el salvamento de las personas en peligro en el mar esté coordinado por una organización SAR y, en

caso necesario, mediante cooperación entre organizaciones SAR vecinas.

El Convenio trata de cuestiones tales como organización, cooperación, medidas preparatorias, procedimientos operacionales y sistemas de notificación de los buques.

El Convenio no establece ningún calendario ni estipula fecha alguna en la que el plan deba entrar en funcionamiento. Lo que sí hace es describir la manera en que deben establecerse un plan SAR internacional y sus áreas SAR componentes.

Los océanos del mundo han sido divididos en 13 zonas para fines de búsqueda y salvamento y, en la mayoría de ellas, se ha designado a uno o más países para recoger información pertinente a esos fines.

Cuando esté plenamente implantado, el Convenio SAR proporcionará el marco para las operaciones de búsqueda y salvamento. El Convenio y los dos manuales con él relacionados, junto con otras resoluciones y recomendaciones adoptadas en la Conferencia de 1979, garantizarán que esas operaciones se lleven a cabo con la máxima rapidez y eficiencia, sea cual fuere el lugar en que ocurra el suceso.

Lo que no puede hacer el Convenio SAR es mejorar las comunicaciones, que tan importantes son en las operaciones de búsqueda y salvamento. Ahí es donde entra el SMSSM.

Servicio Mundial de Radioavisos Náuticos (SMRN)

Si bien la transmisión y recepción rápidas de mensajes de socorro es la labor más importante de las radiocomunicaciones en el mar, es esencial que los buques reciban avisos sobre cuestiones que puedan afectar a su seguridad. Entre ellas cabe citar el establecimiento y el mal funcionamiento de faros, señales acústicas, balizas y otras ayudas a la navegación, la localización de pecios y otros peligros y el establecimiento de estructuras mar adentro.

A fin de garantizar que todos los buques reciban la información que puede afectarles, la OMI y la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) establecieron un servicio mundial de radioavisos náuticos (SMRN). Este servicio fue aprobado por la Asamblea de la OMI en 1977, y en 1979 la Asamblea aprobó un sistema revisado.

Con arreglo a este sistema, los océanos del mundo están divididos en 16 zonas (llamadas NAVAREAS). El servicio comprende lo necesario para la difusión de información mediante radioavisos transmitidos con regularidad.

El SMRN ha incorporado actualmente otro servicio encaminado a mejorar la seguridad en el mar. Se trata del NAVTEX, un servicio automático para difundir radioavisos náuticos y meteorológicos y otra información de seguridad y urgencia (véase anexo 1, página 6).

El NAVTEX será obligatorio para todos los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas y para todos los buques de pasaje cuando entre en funcionamiento bajo el SMSSM a más tardar a partir del 1 de agosto de 1993.

El vocabulario normalizado de navegación marítima

La utilización de satélites de comunicaciones y de otros adelantos técnicos ha mejorado muchísimo la calidad de las comunicaciones marítimas, aunque las dificultades lingüísticas pueden todavía causar confusiones.

Por lo general se considera que el inglés es la «lengua internacional del mar», pero incluso cuando dos partes hablan inglés puede haber malentendidos a causa de la imprecisión de su empleo, aun por aquellas personas cuya lengua materna es precisamente el inglés. En ocasiones, ello ha tenido consecuencias graves que, en algunos casos, ha conducido a la pérdida de vidas humanas.

La renuncia general que se experimentó en la Administración marítima española a una reforma en profundidad siguiendo más o menos los criterios definidos en la CONMIMAR, ha traído como consecuencia que cada uno de los organismos con competencias en el mundo marítimo se hayan visto obligados a reformular sus estrategias con la finalidad de readaptarse a las nuevas exigencias funcionales del sector.

Los burócratas de la Dirección General de la Marina Mercante han plasmado esta estrategia en la Ley de Puertos y la Marina Mercante, por una parte, y en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo, por otra. Ambas, dos leyes que perpetúan una concepción de la administración trasnochada y cuya justificación reside más en intereses corporativos y funcionariales, que en planteamientos de eficacia y profesionalización.

Ambas leyes, por diferentes motivos, se encuentran bastante alejadas del mundo pesquero. La razón no es otra que la mentalidad de sus relumbrantes redactores, bastante acostumbrados a los despachos de caoba. Si en la Ley de Puertos, la pesca aparece como una actividad secundaria, subsidiaria de ese otro capítulo que conforma el sector del transporte, en el Plan de Seguridad Marítima el escándalo de los plazos para la formación de personal en materia de Lucha Contra incendios y Supervivencia en la Mar, o la red de «escuelas» que se crearon al calor de los cheques oficiales, ofrecen buenos ejemplos de cómo se tratan los temas pesqueros en las competencias que figuran al frente de la DGMM. Ambas decisiones afectan muy especialmente a una población marítimo-pesquera que numéricamente es varias veces superior al grupo de trabajadores —y de titulados— de la Marina Mercante.

Ante este estado de cosas, ¿qué está haciendo ese otro organismo público que es la Secretaría General de Pesca Marítima? Sabemos que muchas de

Una Ley de Pesca para frenar el agobio del sector

- La Secretaría General debe responder con contundencia a la renuncia de reformar globalmente la Administración marítima

las competencias de las que gozaba han sido paulatinamente transferidas a las Comunidades Autónomas, algunas de las cuales mantienen lo que podríamos llamar «reivindicaciones de totalidad», esto es, competencias totales sobre esta actividad económica en sus respectivos territorios.

Es cierto que de esa forma podría acabarse, en esos territorios, con el sambenito de que la actividad pesquera no es lo suficientemente importante en los respectivos ámbitos económicos, como lo es en Madrid. Este argumento es una de las históricas razones en base a las cuales el Gobierno central no dedica la suficiente atención a la pesca, dado el escaso peso del sector en el PIB español, y la pequeña influencia social que tiene la población marítima en el conjunto del Estado, algo que no sucedería en comunidades

autónomas como Galicia, Euzkadi, Andalucía o Canarias.

Habida cuenta de todas estas reflexiones, volvamos a la Secretaría General de Pesca Marítima. En principio, la mayoría del sector esperaba un cambio sustancial de planteamientos de la mano de los principios racionalizadores de la CONMIMAR. Abandonado ese espíritu dialogante y de coordinación entre los diversos organismos marítimos del Estado, comienzan a plantearse dudas acerca de los planes de futuro que tiene la SGPM. Poner encima de una mesa cuál va a ser su gestión periférica, si es que va a existir, o cómo puede defender los intereses del mundo pesquero en el marco de las labores de inspección y vigilancia pesquera, o de qué manera va a estar garantizada la profesionalidad pesquera de las Capitanías de Puerto, son cuestio-



nes que tarde o temprano tendrá que plantearse el secretario general José Loira.

De cuándo se lo plantee, dependerá la inminencia de unos resultados que el mundo pesquero está reclamando desde todas sus esquinas, sobre todo en un momento de reconversión tan drástico como el que estamos viviendo. De cómo se lo plantee, va a depender la aportación que el sector marítimo-pesquero pueda ofrecer a los nuevos horizontes de competitividad y efi-

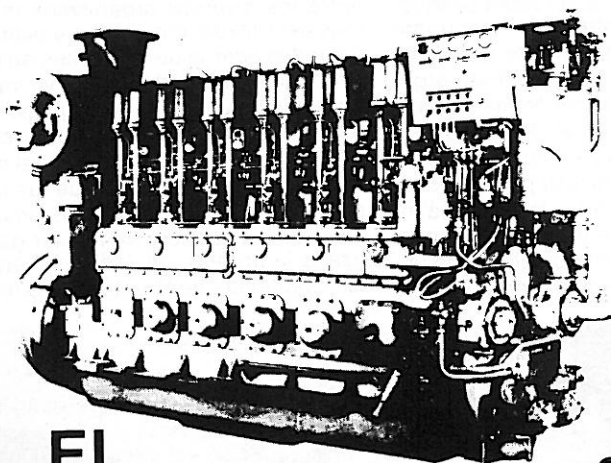
cacia que estructuralmente se está planteando nuestra economía.

La Administración y el sector público en general tiene un papel muy importante que cumplir en las nuevas estructuras económicas, y la inteligencia de nuestros funcionarios públicos no puede estar condicionada por miedos, inseguridades y presiones que conviertan al Estado en un orondo racimo de privilegiados sin responsabilidades concretas ante la sociedad y sin capacidad directa de los sectores económi-

cos que recurren a él sólo cuando buscan ayuda.

Una Ley de Estructuras Pesqueras que de alguna forma dé respuesta a estas cuestiones que afectan a la Administración pesquera, es un objetivo que debe plantearse con urgencia, sin más dilación, la Secretaría General de Pesca Marítima. Existen muchos profesionales del sector que desean contar con los mecanismos óptimos para aportar sus conocimientos al progreso de la Sociedad.

HABLA POR SI SOLO



**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO



Anglo Belgian Corporation

OFICINA:

Ingeniero Marquina, 9, bajo

Teléfono (943) 39 87 57

PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)

La aplicación de la Ley Orgánica General del Sistema Educativo —más conocida por la LOGSE— está suponiendo un drástico cambio en las estructuras educativas españolas. Ante ello, y considerando que entre las disciplinas que contemplan las autoridades del Ministerio de Educación se encuentran las relativas a las enseñanzas marítimo-pesqueras, AETINAPE elaboró un informe sobre el que ya hemos adelantado una información en el número 36 de nuestra publicación (pág. 5), y que ha sido remitido a las instancias oportunas del Estado para que lo tomen en consideración.

A continuación publicamos las propuestas complementarias al informe publicado en la revista anterior. Estas propuestas se están debatiendo en diferentes foros, por lo que están sujetas a modificaciones que pueden introducir aspectos positivos a esta importante reforma.

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, administración, investigación o la economía pesquera.

Propuestas de AETINAPE de acuerdo con el nuevo sistema educativo (LOGSE) para las enseñanzas marítimo-pesqueras (Pesca):

F.P. Nivel II: técnico grado medio.
F.P. Nivel III: técnico grado superior.

Por la enseñanza marítima integrada y progresiva

—El Capitán de Pesca y el Mecánico Naval Mayor, o como se pase a denominar posteriormente a la reforma, no entran en este cuadro de reformas por pasar a diplomaturas universitarias.

—Creación de la figura del alumno náutico-pesquero de Puente y Máquinas en la flota pesquera.

Perfil de la figura náutico-pesquera equivalente al título profesional de Patrón de Pesca de Litoral de 1.ª clase:

Técnico de grado medio en pesca marítima

Objetivo base: Manejar y controlar las instalaciones del buque.

Figura profesional: Manejo y control de instalaciones en puente y cubierta.

Competencia general: Gestionar y ejecutar la administración del buque, manejar los equipos e instalaciones de

navegación, pesca, seguridad y comunicaciones.

Capacidad profesional (atribuciones): Este técnico en manejo y control de instalaciones de Puente y Cubierta está facultado para el mando de embarcaciones dedicadas a la pesca, de eslora no superior a 30 metros entre perpendiculares, dentro de la zona comprendida entre los paralelos 10° N y 52° N y hasta el 20°W y todo el mar Mediterráneo.

Puede realizar sus actividades en embarcaciones dedicadas a la pesca de altura y gran altura, como oficial encargado de guardia.

Perfil de la figura náutico-pesquera equivalente al título profesional de Patrón de Pesca de Altura:

Técnico de grado superior en pesca marítima



Objetivo base: Dirigir y gestionar el buque.

Figura profesional: Mando del buque.

Competencia general: Planificar y dirigir las actividades del buque.

Capacidad profesional (atribuciones): Este técnico está facultado para el mando de embarcaciones dedicadas a la pesca cuya eslora entre perpendiculares no supere los 50 metros, y sin limitación geográfica.

Define, analiza, planifica, organiza y supervisa el aprovisionamiento del buque, así como su gestión económica y de personal.

Analiza y evalúa la información suministrada por los equipos de instalaciones de navegación, comunicaciones, meteorológicas y de pesca, planificando y supervisando las operaciones y actuaciones más convenientes.

Observa y controla el cumplimiento de las normas y procedimientos en materia de seguridad e higiene en el trabajo de acuerdo con los reglamentos y convenios nacionales e internacionales en materia de navegación y pesca.

Planifica y dirige la producción y conservación de los productos obtenidos de la actividad extractiva.

Puede realizar sus actividades en embarcaciones dedicadas a la pesca de superior eslora como oficial encargado de guardia.

Podrá desempeñar labores técnicas y de inspección en industrias y empresas del sector.

Perfil de la figura náutico-pesquera equivalente a Técnico de grado medio en Máquinas Navales (antiguo Mecánico Naval de 2.ª clase):

Técnico de grado medio Máquinas Navales

Objetivo base: Manejar y controlar las instalaciones del buque.

Figura profesional: Manejo y control de instalaciones y servicios de máquinas.

Competencia general: Manejar, con-

trolar y mantener los equipos e instalaciones de buques.

Capacidad profesional (atribuciones): Este técnico está facultado para el mando de las máquinas y servicios de un buque hasta 750 KW.

Maneja y controla los equipos e instalaciones de la sala de máquinas, de elaboración y conservación del pescado y de cubierta.

Realiza operaciones de reparación y mantenimiento de los equipos que manda y maneja.

Puede realizar sus actividades en buques de superior potencia como oficial encargado de guardia, así como efectuar trabajos de reparación y mantenimiento.

Perfil de la figura náutico-pesquera equivalente a Técnico de grado superior en Máquinas Navales (antiguo Mecánico Naval de 1.ª clase):

Técnico de grado superior en Máquinas Navales

Objetivo base: Dirigir y gestionar el buque.

Figura profesional: Dirección y gestión de las instalaciones y servicios de Máquinas.

Competencia general: Planificar y dirigir las actividades (mando), reparación y mantenimiento de instalaciones y servicios de Máquinas.

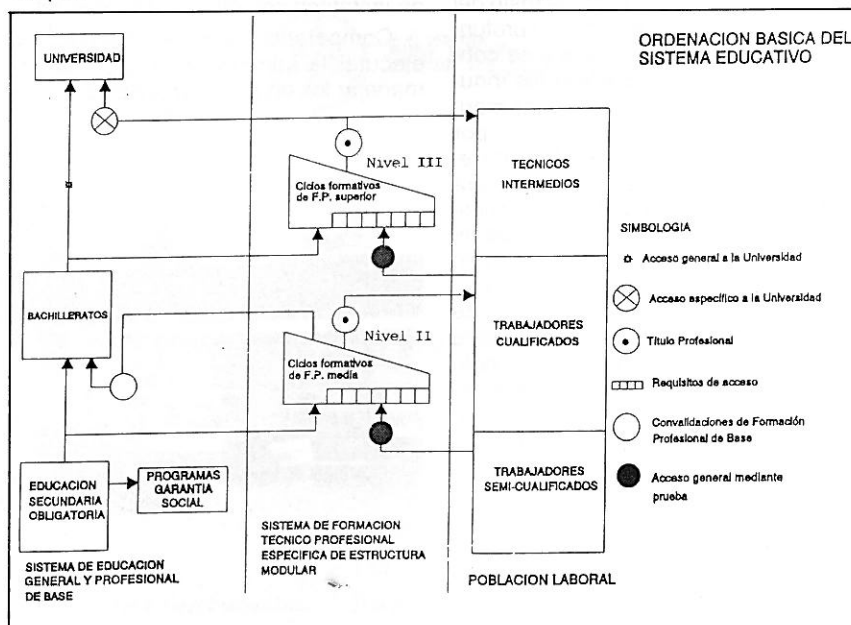
Capacidad profesional (atribuciones): Este técnico está facultado para el mando de las Máquinas y servicios de un buque de hasta 1.500 KW.

Dirige, maneja y mantiene las instalaciones y servicios del buque.

Puede realizar sus actividades en buques de superior potencia como oficial.

Observa y controla el cumplimiento de las normas y procedimientos en materia de seguridad e higiene en el trabajo, de acuerdo con los reglamentos y convenios nacionales e internacionales que le afectan.

Podrá desempeñar labores técnicas y de inspección relacionadas con sus conocimientos en industrias y empresas en general.



Propuestas de AETINAPE a la Dirección General de la Marina Mercante

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

Por todo ello, el colectivo de profesionales náutico-pesqueros que ejercen su actividad en Marina Mercante presenta como marco de sus reivindicaciones, los siguientes puntos:

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

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

C. Revisar los expedientes de los Titulados Náutico-Pesqueros que solicitaron certificaciones de servicio con arreglo a lo dispuesto en el convenio internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978, que no se han otorgado en base a criterios muy restrictivos por parte de la Dirección General de la Marina Mercante.



D. Que la Dirección General de la Marina Mercante disponga a la mayor brevedad posible la anulación de los apartados que limitan a los Patrones Mayores de Cabotaje en el tráfico de pasajeros en cuanto a periodos restringidos y navegación nocturna.

E. Homologación internacional de las titulaciones y certificaciones de servicio expedidas por la DGM.

F. Potenciar el nivel de los estudios en la formación profesional náutico-pesquera y control de las actas de exámenes de las escuelas reconocidas.

G. Creación de la figura del alumno náutico-pesquero de Puente y Máquinas en la Marina Mercante.

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

Figuras profesionales náutico-pesqueras de acuerdo con el nuevo sistema educativo (LOGSE) para las enseñanzas de Cabotaje:

F.P. Nivel II: técnico grado medio.

F.P. Nivel III: técnico grado superior.

—El Mecánico Naval Mayor, o como se pase a denominar posteriormente a la reforma y la figura que resulte posterior al Capitán de Cabotaje, no entran en este cuadro de reformas por pasar a diplomados universitarios.

Perfil de la figura náutico-pesquera equivalente al título profesional de Patrón de Cabotaje:

Técnico de grado medio en navegación de cabotaje

Objetivo base: Manejar y controlar las instalaciones del buque.

Figura profesional: Manejo y control de instalaciones en puente y cubierta.

Competencia general: Gestionar y ejecutar la administración del buque,

manejar los equipos e instalaciones de navegación, carga y descarga, seguridad y comunicaciones.

Capacidad profesional (atribuciones): Este técnico en manejo y control de instalaciones de Puente y Cubierta está facultado para el mando de embarcaciones dedicadas al tráfico marítimo (mercancías y pasajeros), de eslora no superior a 50 metros entre perpendiculares, dentro de la zona comprendida entre los paralelos 10° N y 60° N y hasta el 20° W y 50° E.

Puede realizar sus actividades en embarcaciones dedicadas al tráfico marítimo de mercancías y pasajeros en buques de superior porte, como oficial encargado guardia, según convenios internacionales vigentes.

Perfil de la figura náutico-pesquera equivalente al título profesional de Capitán de Cabotaje (antiguo Patrón Mayor de Cabotaje):

Técnico de grado superior en navegación de Cabotaje

Objetivo base: Dirigir y gestionar el buque.

Figura profesional: Mando del buque.

Competencia general: Planificar y dirigir las actividades del buque.

Capacidad profesional (atribuciones): Este técnico está facultado para el mando de embarcaciones dedicadas al transporte de mercancías y pasajeros cuya eslora entre perpendiculares no supere los 80 metros, sin limitación geográfica.

Define, analiza, planifica, organiza y supervisa el aprovisionamiento del buque, así como su gestión económica y de personal.

Analiza y evalúa la información suministrada por los equipos de instalaciones de navegación, comunicaciones, meteorológicas, carga y descarga, planificando y supervisando las operaciones y actuaciones más convenientes.

Observa y controla el cumplimiento de las normas y procedimientos en ma-



teria de seguridad e higiene en el trabajo de acuerdo con los reglamentos y convenios nacionales e internacionales en materia de navegación y transporte.

Puede realizar sus actividades en embarcaciones dedicadas al transporte de mercancías y pasajeros de superior eslora como oficial encargado de guardia.

Podrá desempeñar labores técnicas y de inspección en industrias y empresas del sector.

Perfil de la figura náutico-pesquera equivalente a Técnico de grado medio en Máquinas Navales (antiguo Mecánico Naval de 2.ª clase):

Técnico de grado medio en Máquinas Navales

Objetivo base: Manejar y controlar las instalaciones del buque.

Figura profesional: Manejo y control de instalaciones y servicios de máquinas.

Competencia general: Manejar, controlar y mantener los equipos e instalaciones de buques.

Capacidad profesional (atribuciones): Este técnico está facultado para el mando de las máquinas y servicios de un buque hasta 750 KW.

Maneja y controla los equipos e instalaciones de la sala de máquinas, equipos auxiliares y cubierta.

Realiza operaciones de reparación y mantenimiento de los equipos que manda y maneja.

Puede realizar sus actividades en buques de superior potencia como oficial encargado de guardia, así como efectuar trabajos de reparación y mantenimiento.

Perfil de la figura náutico-pesquera equivalente a Técnico de grado superior en Máquinas Navales (antiguo Mecánico Naval de 1.ª clase):

Técnico de grado superior en Máquinas Navales

Objetivo base: Dirigir, manejar y controlar las instalaciones del buque.

Figura profesional: Dirección y gestión de las instalaciones y servicios de Máquinas.

Competencia general: Planificar y dirigir las actividades (mando), reparación y mantenimiento de instalaciones y servicios de Máquinas.

Capacidad profesional (atribuciones): Este técnico está facultado para el mando de las Máquinas y servicios de un buque de hasta 15.000 KW.

Dirige, maneja y mantiene las instalaciones y servicios del buque.

Puede realizar sus actividades en buques de superior potencia como oficial.

Observa y controla el cumplimiento de las normas y procedimientos en materia de seguridad e higiene en el trabajo, de acuerdo con los reglamentos y convenios nacionales e internacionales que le afectan.

Podrá desempeñar labores técnicas y de inspección relacionadas con sus conocimientos en industrias y empresas en general.

Nota: El futuro Mecánico Naval Mayor o como se denomine, pasará con las atribuciones de Diplomado de Máquinas.

Escepticismo es la única impresión cosechada por los representantes de AETINAPE después de su última reunión con varios técnicos de Marina Mercante, en un intento por desbloquear la situación de los titulados náutico-pesqueros en el sector del cabotaje.

Las negociaciones del colectivo náutico-pesquero español con la Dirección General de la Marina Mercante han experimentado en los últimos meses un forzado avance, provocado por la buena disposición para el diálogo de Manuel Panadero, Secretario General para el Transporte del Ministerio del que depende la DGMM, el de Obras Públicas y Transportes.

La reunión, celebrada en la sede del Ministerio, tuvo lugar entre una gran tensión, provocada sobre todo por lo que tenía de obligatorio para el Director General de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, que había sido convocado por sus inmediatos superiores con el único objetivo de tratar los problemas náutico-pesqueros en el sector. Hay que recordar que en anteriores ocasiones, Marina Mercante ocultaba estas negociaciones en medio de otras de carácter general, en las que tomaban parte diversos colectivos sociales y en las que se trataban asuntos de toda índole. Siempre se habían negado, aunque sólo fuera implícitamente, a una negociación directa con el colectivo náutico-pesquero.

Aparte del contenido real de las reivindicaciones planteadas por la Asociación sobre la situación de los titulados en los buques mercantes, existía otro motivo de reflexión ante las autoridades, ante la inminencia de la entrada en vigor de la Ley de Puertos y Marina Mercante, cuya propia existencia imposibilita la esperanza de lograr una administración marítima integrada y resuelta de forma profesionalizada, eficaz y positiva. Como ya se informó en anteriores números, la Ley de Puertos supone alejar de forma explícita a los titulados náutico-pesqueros de la administración

Marina Mercante, obligada a negociar con los náutico-pesqueros

- La situación del colectivo en la flota de cabotaje, la Ley de Puertos y Marina Mercante y las enseñanzas de cabotaje, temas de la reunión

marítima periférica, y no contempla una administración pesquera específica, lo cual equivale a decir que las estructuras de los puertos continuarán inmóviles.

El mantenimiento de los empleos en Marina Mercante pasa por una serie de medidas entre las cuales destaca la necesaria revisión y modificación de las atribuciones profesionales de los titulados náutico-pesqueros en Marina Mercante, siguiendo los criterios de la Organización Marítima Internacional,

de tal forma que se pueda competir en el mercado de trabajo en igualdad de condiciones que los titulados náutico-pesqueros europeos a partir del 1 de enero de 1993.

La revisión de los expedientes de los profesionales que solicitaron certificaciones de servicio con arreglo a lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar de 1978, que se han otorgado en base a criterios muy restrictivos por parte de la



DGMM. Además, este organismo debería anular los apartados que limitan a los patrones mayores de cabotaje en el tráfico de pasajeros en cuanto a periodos restringidos y navegación nocturna, además de proceder de inmediato a la homologación internacional de las titulaciones y certificaciones de servicio expedidas por la DGMM, aspecto éste que cobra más importancia a medida que se acerca la desaparición de las fronteras europeas.

El apartado docente también tuvo su lugar predominante en las negociaciones, ya que la tabla reivindicativa expuesta por AETINAPE contenía diversas cuestiones importantes, como la necesidad de incluir los planes de estudio de los títulos de cabotaje en la futura reforma de las enseñanzas náutico-pesqueras, desarrollando un plan de

estudios que contemple la figura de Capitán de Cabotaje, así como potenciar el nivel de los estudios en la FP náutico-pesquera, y el control de las actas de examen de las escuelas reconocidas. Además, y como último y significativo punto reivindicativo se contempla la necesidad de crear la figura del alumno náutico-pesquero de Puente y Máquinas en la Marina Mercante al objeto de facilitar una mejor formación práctica de los estudiantes.

Además de estos temas, los titulados náutico-pesqueros solicitaron de la DGMM que este organismo apoye, ante el Ministerio de Educación, el acceso desde el nivel de Formación Profesional de 2.º Grado marítimo-pesquero a las Diplomaturas Marítimas. Hay que resaltar que Marina Mercante es el principal obstáculo para que este acceso

se produzca. También se pidió que se presentase próximamente el proyecto de reforma de las enseñanzas de cabotaje, dentro del marco de la LOGSE, y encaminado a lograr una carrera marítima integrada en sí misma y con el resto del sistema educativo español.

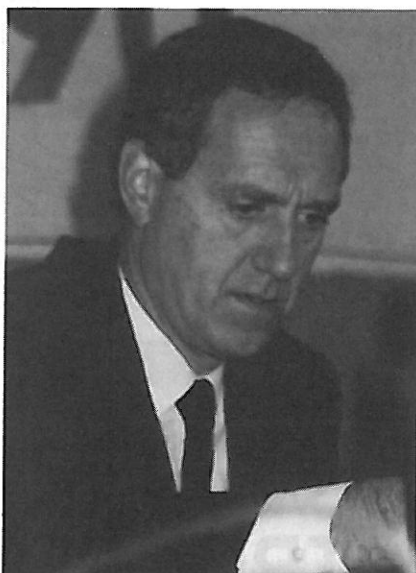
En cuanto a los cursos de especialización en seguridad marítima, la DGMM se comprometió a favorecer su celebración en centros públicos y abrirlos a todos los profesionales del mar.

Si bien la reunión transcurrió en un clima de gran dureza, debido a la postura cerril de la DGMM, se ha establecido un calendario concreto de negociaciones bilaterales y multilaterales, sobre los diversos temas competencia de ese organismo.

El segundo registro: mano de obra barata

La creación del segundo registro de Canarias como salida de urgencia a la crisis marítima se está configurando —y así se ha hecho saber a las autoridades de Marina Mercante— como una solución poco atenta a los intereses de la parte más numerosa del sector marítimo español. Los trabajadores de la Marina Mercante ven que con esta solución se aminoran sus posibilidades de empleo, pues las empresas recurren a la «libertad» que les otorga el Estado para proceder a contratación de personal sin regulaciones colectivas. Se está creando así una especie de bandera de conveniencia para empresas en crisis, a las que se les autorizará un cierto relajo salarial y de condiciones de vida a bordo. La mengua en el empleo y la rebaja en las condiciones laborales de los trabajadores del mar es evidente, algo que no parece importar mucho a los responsables de Marina Mercante, si tenemos en cuenta que a los ya elevados niveles de desempleo, este registro permitirá la incorporación de tripulaciones de terceros países.





Consideraciones a la reestructuración de la flota comunitaria

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

Ante la nueva etapa en la que se pretende adecuar la pesca comunitaria a los recursos existentes creemos que deben quedar claros algunos principios básicos:

1. Los recursos de pesca en las aguas de la CEE han de ser para la flota comunitaria. Este principio que parece obvio está siendo transgredido en la actualidad por numerosos buques con bandera de conveniencia.

2. El derecho a la libertad de acceso a los recursos, basado en la regulación comunitaria y en la no discriminación por razón de la nacionalidad.

Hemos de constatar que la experiencia de la aplicación de la política pesquera comunitaria ha puesto de relieve bastantes carencias, citamos:

1.º El Reglamento 170/83 no ha cumplido los objetivos para los que fue redactado.

2.º La actual política comunitaria de conservación de recursos falla estrepitosamente ante la ausencia de un control serio y efectivo.

3.º El principio de estabilidad relativa pensado para la Europa de los diez

ha sufrido en materia pesquera un gran cambio tras la adhesión de España y Portugal. Consideramos que ha de ser revisado.

Dentro de un planteamiento general la nueva política pesquera comunitaria habrá de tomar medidas para mantener los stocks de las especies comercializables en un nivel suficiente para hacer viable, desde un punto de vista social y económico, la actividad pesquera. De otra parte se ha de tener en cuenta que son las empresas las destinatarias de la actividad pesquera y dentro del juego de libre mercado y con la regulación precisa para el mantenimiento de las especies, será a ellas a quienes compete la actividad pesquera optimizando las capturas y obteniendo los beneficios necesarios para que se pueda invertir en nuevas tecnologías que, respetando la viabilidad de las especies, aseguren la rentabilidad de la empresa.

En numerosos documentos (entre otros el informe encargado por la Comisión al Grupo de Expertos) se habla del desequilibrio existente entre los recursos disponibles y la capacidad de pesca, cifrándose el exceso de capacidad en un 40%. Es claro que este criterio general mantenido por el Grupo de Expertos se matiza posteriormente

en los distintos caladeros al decir que en unos (Mar del Norte) la sobreexplotación llega al 80% y en otros (Golfo de Vizcaya) al 20%.

Estamos de acuerdo que la adecuación del esfuerzo al recurso debe ser uno de los objetivos de la nueva política pesquera comunitaria, pero antes de proceder a una reducción de la flota comunitaria ha de erradicarse el esfuerzo producido por el intrusismo de los buques que faenan ilegalmente en esas aguas. Asimismo, teniendo en cuenta la situación actual de los recursos, la reducción habría de realizarse con preferencia en aquellas embarcaciones que irresponsablemente están utilizando artes de pesca manifiestamente depredadoras de determinadas especies, como es el caso de las redes pelágicas para la anchoa y las volantas para los túnidos.

Si la reducción de flota es imprescindible consideramos que habrán de adoptarse medidas fiscales y laborales que establezcan indemnizaciones y reciclajes para los trabajadores afectados, teniendo en cuenta que la experiencia nos demuestra que los puestos de trabajo directos que se pierden en el sector pesquero son muy difíciles de recuperar.



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



La empresa naviera: estrategias ante el Mercado Unico

Por D. LUIS DE LA PEÑA RIVA
Presidente de la Asociación
de Navieros Españoles

A finales del mes de junio tenía lugar la reunión del Consejo de Ministros de Transportes que daba carpetazo a un largo proceso de negociación entre los Países Comunitarios para pactar el esquema de liberalización de los servicios marítimos de cabotaje. Entre el prolijo y complejo calendario de aperturas aprobado para cada tipo de tráfico y buques empleados, ha causado una buena impresión entre las empresas navieras dedicadas a estos tráficos el hecho de que, finalmente, y a pesar de la oposición manifiesta expresada por británicos, daneses y holandeses, se haya conseguido en la práctica que el tráfico con las islas, tan importante por el volumen que estos tráficos representan en España, no quede abierto hasta inicios de 1999, mientras los productos estratégicos lo harán en 1977, y el cabotaje continental esperamos que para España se materialice en 1994.

Pero aun tratándose de evidentes logros de adaptación transitoria, que podrán beneficiar a las empresas españolas para su debido posicionamiento en el mercado a corto o medio plazo, lo que queda patente con este acuerdo es, en definitiva, el fin de un esque-

ma basado en el principio de reserva del Estado sobre el transporte, que inspiraba unas estrategias empresariales que ya no serán posibles en el futuro. Liberalizado ya el tráfico internacional, y como se ha dicho, pactado el calendario para la paulatina apertura de los tráficos de cabotaje en lo poco que resta de siglo, a la flota mercante española no le queda otra alternativa que su adaptación a unas condiciones de competitividad que la homologue al «standard» internacional.

Asistimos, por tanto, a la muerte de la tutela que el Estado ha venido ejerciendo durante años sobre la actividad naviera, a la que sin duda deberá suceder una etapa en la que prevalezca sobre otras consideraciones la aplicación de recursos en orden a su eficacia, en un modelo de absoluta libertad de mercado. Estas nuevas reglas del «juego», o si se quiere, estas nuevas condiciones en que ya se venía desenvolviendo el transporte marítimo en el mundo, y que ahora empiezan a regir para España, han comenzado a operar significativos cambios en el aspecto organizativo y estratégico de las empresas.

Ahora bien, con ser fundamental el reto de adaptación de las empresas a esta nueva realidad, nada se conseguirá si paralelamente las autoridades españolas no realizan por su parte el esfuerzo de concluir el cambio del mar-

co legal que la nueva realidad del mercado exige. El paso dado por los «Doce» en el Consejo del mes de junio, que significa coronar la última etapa del proceso de liberalización de la demanda del transporte marítimo que le quedaba a España, debe acompañarse en nuestro país de un proceso de desregulación del mercado de recursos marítimos que deje expedita a las empresas la puerta a esos recursos que configuran la oferta de servicios.

Los pasos dados por las autoridades españolas en los últimos tiempos parecen compartir estos planteamientos, aunque cabría llamar la atención sobre la lentitud que se observa en la puesta en vigor de estos instrumentos, lo que puede restar eficacia a las empresas navieras que ya han realizado una apuesta por la permanencia en el negocio marítimo.

Próximo a cumplirse un año desde que el Gobierno presentara al sector un proyecto de creación de un registro especial de buques, que tendría su localización en Canarias, se ha optado ahora por su inclusión, a través de una disposición adicional, en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con el fin de «acelerar», en la medida de lo posible, su puesta en vigor. Sin embargo, el hecho de que los beneficios que contempla, y que constituyen su razón de ser, tales como ventajas en el IRPF de los tripulantes, Seguridad

COLABORACIONES

Social y fiscalidad de la empresa, tengan que esperar a la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, sobre la que todavía se negocia con las autoridades del archipiélago, enfrían en parte el optimismo que la implantación de este instrumento despierta.

Como es sabido, son estos Segundos Registros fórmulas adoptadas por varios Estados europeos desde hace años y que se han revelado eficaces para el relanzamiento de las respectivas flotas nacionales y, consecuentemente, para el impulso en el empleo de tripulaciones autóctonas. Es esta última realidad, el reto de mantener e incentivar en un futuro próximo el empleo de trabajadores españoles en la flota, motivo de preocupación para las empresas navieras. En este sentido, las mismas han expresado en diferentes ocasiones la importancia que tiene hacer un esfuerzo en el aspecto de la formación y la reducción de las cargas sociales que tienen nuestros tripulantes respecto de otros pabellones internacionales, objetivo que en buena parte podría verse facilitado por

la implantación del segundo registro de buques en Canarias.

El momento actual por el que atraviesan las economías occidentales, marcadas por unos pronósticos de crecimiento muy moderado por lo que respecta al futuro más inmediato, no debe desalentar la iniciativa empresarial. Si, como se dice, nos encontramos ante una recesión coyuntural, es de esperar que muy pronto contemplemos un resurgir de la actividad y de la demanda comercial, para lo que las empresas deberán estar preparadas para los nuevos retos con unidades modernas y competitivas que operen al dictado de nuevos modelos logísticos.

En el plano mundial, los últimos años han estado marcados por no pocas dificultades en las flotas. En el caso concreto de España, hemos asistido a una pérdida de posiciones que, con ser dramática, ha enseñado a las empresas a poner en juego nuevos recursos y estrategias que garanticen su continuidad en el negocio. Puede afirmarse sin temor a equivocarnos que las empresas que hoy por hoy conforman

este sector, mantienen el ánimo de conservar un tejido empresarial, profesionalizado, que continúe siendo soporte de una importante actividad generadora de empleo y, como es patente, de enorme valor añadido para la economía española.

Las nuevas «reglas del juego» con las que a partir de ahora España deberá desenvolverse en el negocio marítimo, exigen la competitividad de la flota. Pero sin duda, esta será más asequible en la medida que se adopten marcos más flexibles de explotación para las empresas. Ejemplos de la eficacia que planteamientos de esta clase generan, existen en todo el mundo occidental, complementados con otras políticas de apoyo fiscal y financiero. Planteamientos de esta clase no deberían ser descartados por el Estado español, como no lo son por otros países industrializados como Japón o Estados Unidos, donde es valorada en su justa medida la importancia de la posición estratégica que, tanto desde un punto de vista comercial como defensivo, supone contar con una flota mercante en manos de intereses nacionales.



Planitec, S. L.
PAPELERIA TECNICA

TIENDA:

Velázquez Moreno, 49

Telfs. (986) 222919 - 222918

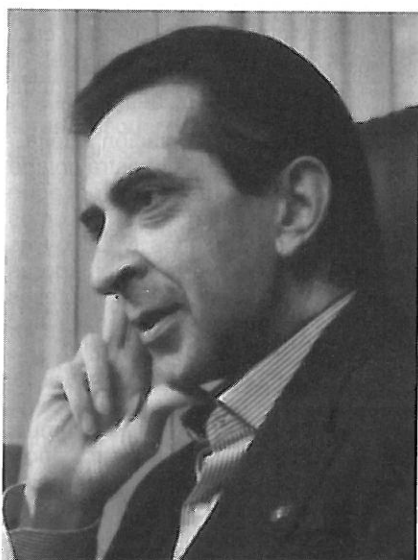
Fax: 431707 - 36202 V I G O

PLANITEC MANTIENE EL RUMBO

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

Infórmate en AETINAPE o acude directamente a:

VELAZQUEZ MORENO, 49 - V I G O



Resurge la unidad de los armadores de pesca

Por D. CARLOS A. MOLARES ALVAREZ
Presidente de la Organización
de Asociaciones Pesqueras de España

No es necesario acudir al cinismo moral de Maquiavelo y sus recomendaciones al príncipe. Siempre, en todas las épocas, quien planea ganar una batalla económica, militar, política, deportiva... sabe que la mitad de su éxito, y a veces más, puede dársele la desunión del adversario. Y por ello, el buen estratega no sólo prepara sus fuerzas, sino que se afana también por dispersar los centros de atención del contrario. Promover disputas internas y abrir falsos frentes desde fuera son los preámbulos de las grandes ofensivas.

Si esto es lo que conviene a nuestros hipotéticos rivales, del enemigo reza el dicho popular, para conseguir el éxito en cualquier actividad humana, hay que actuar en sentido contrario. Ser nosotros quienes en función de las circunstancias seleccionemos nuestros objetivos y prioridades. Comentar y coordinar nuestras fuerzas. Sumar energías y medios en vez de desgastarnos en querellas intestinas.

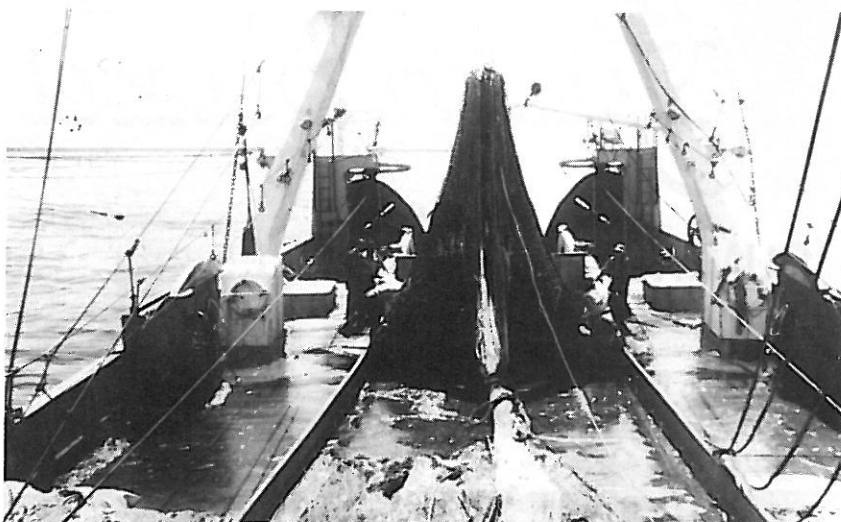
No se trata de crear unanimidades por la fuerza. No es necesario. Ni siquiera conveniente. No hay unión más poderosa que la se produce entre hom-

bres libres e iguales que se conviertan racionalmente con mecanismos inteligentes para articular y superar sus naturales diferencias. Las direcciones impuestas llevan en sí mismas el germen de la destrucción. Mientras que las que se establecen consciente y voluntariamente tras considerar internamente los intereses de los miembros diversos del colectivo, tienen más garantías de estabilidad y eficacia. Y son más justas.

Tampoco hay que tener una mentalidad conspirativa o belicosa de la vida. El afán de guerrear y dominar posiblemente es una patología de lo humano. Pero no podemos ser tan inge-

nuos que ignoremos que la vida es lucha. Contra los elementos naturales, contra las circunstancias externas, y también contra mil intereses humanos contrapuestos a los nuestros. No siempre los mismos. Nuestros aliados de un día pueden ser duros competidores al siguiente. Y quizá sus cambios o los nuestros sean legítimos. Unos y otros podemos estar persiguiendo fines honorables que nos enfrenten en noble lid.

Estas reflexiones nos las hemos hecho los armadores de buques de pesca de toda España. Nuestros mayores,



COLABORACIONES

acompañados por el entusiasmo de magníficos técnicos náutico-pesqueros y por la laboriosidad extraordinaria y con frecuencia heroica de nuestros hombres de la mar, consiguieron hacer de España una de las primeras potencias pesquera del Mundo y convertir los puertos españoles en centros creadores de trabajo y bienestar para centenares de miles de familias.

Y sin embargo, cuando el sector comienza a verse agobiado por la pérdida de sus caladeros tradicionales; cuando nuestra flota necesita hacerse presente en las meras decisiones de la Comunidad Europea; y cuando la internacionalización de la economía nos coloca ante una competencia desnuda y casi brutal, una tendencia suicida nos estaba llevando a la fragmentación de nuestras pujantes organizaciones. Tanto más incomprensible, cuanto que no existían problemas graves que justificaran la desagrupación.

Pero reaccionamos a tiempo. Los di-

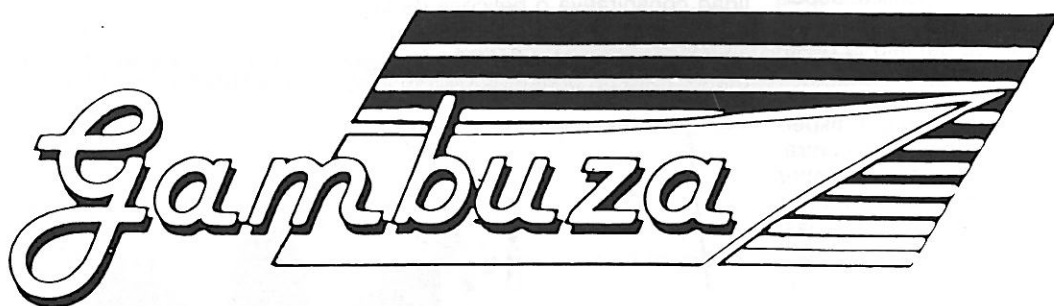
rigentes de las agrupaciones nacionales, con el apoyo y decisión de todo el sector, supimos ver que el futuro hemos de conquistarlo con una labor asociada; que el respeto de nuestras particularidades es perfectamente compatible con la defensa conjunta; que un sector unido y generoso puede acudir en ayuda decisiva de cualquiera de sus ramas que lo pida; que así, inteligentemente coordinados, quien quiera luchar con nosotros, sabrá que ha de hacerlo con un adversario compacto y poderoso.

A cuyo fin y tras meses de tanteos, conversaciones y consultas a nuestros asociados, el pasado día 13 de mayo, constituimos la «Organización de Asociaciones Pesqueras de España» que integra en su seno sin extinguirlas a las ocho organizaciones nacionales del sector y que, sin perjuicio de haber comenzado a funcionar como tal, prevé una segunda fase de integración más perfecta; aunque nuestro ideal de per-

fección no sea la uniformidad, sino el mantenimiento, bien articulados y coordinados, de los distintos intereses de cada norma del sector con sus entidades confederadas.

Desde esta Organización nueva e ilusionada, ofrecemos nuestra colaboración a todos. Comenzando por aquellos a quienes sentimos más próximos, como son los Titulados Náutico-Pesqueros. Y a nuestros trabajadores. Nuestras empresas son sus empresas. Nuestras dificultades también les afectan. Nuestro éxito será su éxito.

Como también la ofrecemos a las Administraciones Públicas. A las autonómicas. A la española. A la comunitaria. Contarán con nuestro apoyo ejemplar. Y con nuestra voz reivindicativa, leal, exigente y unitaria. Conscientes de que al defender nuestros intereses, protegemos los de nuestros técnicos y trabajadores y contribuiremos de manera importante a la riqueza del país.



SUMINISTROS NAVALES • SHIP-CHANDLER

Serafín Avendaño, 6
Teléfonos (986) 43 00 77 - 43 12 73
Particular (986) 20 19 27
36201 V I G O

Télex 83059 - VASG i.
Fax (986) 43 41 78 **B**

La expresión «jode-chinchos», que los pescadores emplean como calificativo despreciativo y podíamos decir también como acusativo, para referirse a las actuaciones de los administradores pesqueros de turno, la hemos visto impresa por primera vez en las páginas de un diario gallego. La escribe el periodista X. M. García Palmeiro en uno de sus artículos de opinión, que titula «Aínda máis dúbidas», y dice que se emplea también en Cangas de Morrazo para referirse a visitantes, turistas e «intrusos varios».

A García Palmeiro le pueden quedar aún «dúbidas» sobre la forma de gobernar de todos los «intrusos varios» que dirigen la política pesquera, gallega o del Estado. Pero a la mayoría de las gentes de la pesca, tanto los «armadores de moqueta» como los armadores-pescadores, de arrastre de fondo (el pelágico y semipelágico está prohibido) o de pesca de cerco y otras artes, como los técnicos y tripulantes de la flota, lo mismo los de altura que los de bajura, ya ni siquiera podemos tener dudas. Solamente podemos sentir tristeza e impotencia ante las actuaciones de estos «jode-chinchos», que están hundiendo la pesca española, y a los que nadie pide responsabilidades por sus actos.

Alguien puede pensar que el desencanto de los pescadores es fruto de su afán de depredadores, que con su ambición esquilman las especies capturando los peces inmaduros. Pero la realidad es bien diferente. Nos autorizan la pesca con artes de mallas «reglamentarias» que no dejan escapar vivos los peces pequeños, que luego son anti-reglamentarios porque no alcanzan la «talla mínima». Como no alcanzan las tallas mínimas y su aprovechamiento después de muertos está prohibido se convierten en «by catch», expresión académica que emplean para definir la devolución al agua de todos los peces pequeños. Y los pescadores sabemos muy bien que, cuanto mayor es el «by catch», primero deja de ser rentable un

Cómo actúan los «jode-chinchos»

Por PESCADOR

caladero, que es cuando se dice que está esquilado. Lo que nunca se dice, es de si los buques y las mallas que se emplearon fueron los más adecuados para la explotación de esas zonas de pesca.

Nuestra impotencia proviene de ver cómo personas ajenas al sector de la pesca, que en la mayoría de los casos sus únicos méritos profesionales han sido los de ser «funcionarios de carrera», o político, tienen patente de corso, para, en aras de la conservación de las especies unos, de la seguridad de la vida humana en el mar otros, y a cuenta de la formación profesional para mejorar las condiciones de vida de los pescadores otros, están hundiendo entre todos el sector pesquero y despilfarrando a su cuenta los dineros públicos.

Y decimos despilfarro de los dineros públicos, porque cada gobernante de turno hace sus programas e incluso sus leyes, o crea diversas estructuras que el tiempo se encarga de demostrar que no sirven para conservar los caladeros en sus niveles óptimos de producción, ni paliar la situación de bancarrota de la flota pesquera «industrial». Para aclarar lo que entendemos por despilfarro de los dineros públicos, vamos a recordar solamente algunos hechos que ya son parte de la historia de la pesca.

Todos sabemos que la crisis del sector de arrastre congelador empezó a gestarse con la implantación de las 200 millas por algunos países sudamericanos del Pacífico. Cuando las 200 millas se implantaron en el Atlántico, ya España tenía una flota congeladora llama-





da de primera y segunda generación, flota que empezó a tener dificultades para acceder a los caladeros para los que fuera diseñada.

Cuando el señor Oliver (funcionario de carrera) ocupa la Secretaría de Pesca del Estado y Fernando González Laxe la Dirección General de Ordenación Pesquera, programan la renovación de la flota congeladora de arrastre y destinan importantes partidas de dinero público para la construcción de los modernos pesqueros de arrastre, conocidos por buques de la tercera generación. El destino de estos buques es de todos conocido. Los que no han sido mal vendidos están trabajando en precario o amarrados a los muelles, a la espera de ser cedidos a empresas mixtas de «segunda generación». El fracaso de la mayoría de las empresas conjuntas de la «primera generación» nadie quiere recordarlo. Aunque ahora, para la formación de estas empresas de «segunda generación» parte de los dineros parece que vendrán de Bruselas. Los resultados de este nuevo programa se verán a no muy largo plazo.

Las reflexiones sobre la responsabilidad de los que manejan nuestros dineros las hacíamos cuando asistíamos como curiosos a la entrega a la Armada, por la Secretaría de Pesca, de uno de estos modernos buques arrastreros de la «tercera generación». Primero nuestros administradores conceden el permiso de construcción y facilitan las ayudas a fondo perdido para llevarla a cabo. Luego sus armadores (los pescadores de bajura les llaman de moqueta), no saben qué hacer con el buque y es el señor Loira Rúa el que tiene que volver a soltar el dinero público, esta vez cumplir su programa de convertirlo en buque de apoyo a la flota pesquera de caladeros lejanos, cuando ya apenas nos va quedando flota y los caladeros tienen otros dueños.

El periodista García Palmeiro debe tener hoy claras las dudas que expresaba hace ya cuatro años cuando nos presentaban en la Delegación de la Consellería de Pesca de Galicia en Vigo la maqueta del «Canal de Experiencias de Artes de Pesca», que se construiría en Bouzas. Sus promotores nos

decían que sería uno de los más modernos de Europa. El presidente de la Xunta de Galicia Fernando González Laxe, el conselleiro de Pesca Rodríguez Peña y la directora general de Formación Pesquera Pilar Aguirre, creían necesaria la inversión de más de 600 millones de pesetas para la modernización de los métodos de enseñanza y estudio del diseño de las artes de pesca de la flota española. Esta, o parecida, fue la respuesta que recibió García Palmeiro, cuando preguntó qué beneficios reportaría una inversión tan importante.

Han pasado ya cuatro años desde su inauguración por los mencionados políticos, sin que se haya puesto en funcionamiento. Ni se usó como apoyo de las enseñanzas pesqueras que se imparten en el IPPM del Atlántico, ni la industria lo necesitó para el perfeccionamiento de las artes que emplea. El caso es que, cuando ya nos habíamos olvidado de que existía el «Canal», vimos publicado en la prensa un anuncio de la Consellería de Pesca y Marisqueo de Galicia, ofreciendo Cursos para mejorar los conocimientos técnicos de los profesionales de la pesca, que se impartirían en el «Canal de Experiencias Pesqueras» de Vigo. La matrícula para cursos de tres semanas costaba 100.000 pesetas y 65.000 para los cursos impartidos en diez días de clases. Para información remitían a «Foster Galicia, S. A.» y al «Instituto de Tecnología y Ensayos Pesqueros de Vigo». No sabemos quiénes son, ni a qué se dedican, ni quiénes dirigen estas empresas que colaboran con la Consellería, para darle al «Canal» alguna actividad, aunque sean ajenas a sus cometidos. Pero lo más grave es un rumor de radio-ribeira que dice que doña Pilar Aguirre, que todavía sigue de directora general de Formación, con el equipo de López Veiga, quiere deshacerse del «Canal», que antes promovió con los políticos que ahora son su oposición.

Hace poco tiempo, bajo la respon-

sabilidad de la directora Aguirre, se inauguraba en la isla de Arousa un instituto de Formación Profesional en marisqueo y acuicultura. Decía la noticia que, «la complejidad de las instalaciones y medios de que dispone el Instituto de la isla, corresponde a la complejidad y diversidad del sector marisquero de Galicia, y es un centro de características únicas, cuya construcción y puesta a punto superó los 600 millones de pesetas. En él se pretende enseñar nuevas especialidades a profesionales de grado medio y formación complementaria a post-graduados. También impartirán cursos para la obtención del carnet de mariscador-acuicultor y especialistas en acuicultura, profesiones que crea la Ley de Pesca de Galicia y que contempla la LOGSE y la CEE». También informaba que «dada la realidad puntera, tanto a nivel del contexto español como del europeo, las instalaciones de la isla de Arousa deben tener un uso y una proyección que superen los objetivos fundamentales para los que fue creado». Ojalá esta vez, doña Pilar y compañía acierten en las previsiones que hacen, porque los vientos de la historia marisquera de Galicia nunca fueron propicios para que los «técnicos de grado medio» pudiesen vivir de su profesión.

El mismo medio que informaba de la inauguración del Instituto de la Isla, decía que «otros 240 millones de pesetas de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, han ido a parar al Centro de Investigaciones Marinas de Corón, en Vila Nova de Arousa, antiguo «Centro Experimental de Marisqueo». Este centro había sido creado por el antiguo e ineficaz Plan de Explotación Marisquera de Galicia, para la formación de capataces marisqueros. No sabemos cuántos especialistas se formaron allí, para qué sirvieron y qué mejoras aportaron para incrementar la producción de las marismas en las rías. Lo que sí sabemos es de las guerras que estallan —ahora más que antes— entre los pescadores de bajura, donde los



con carnet tratan de marginar a los que no lo tienen del uso y disfrute de los aprovechamientos comunales que se reproducen en sus áreas.

Mientras los políticos elaboran sus programas creando infraestructuras nuevas para hacer una especialidad ficticia en el sector de pesca de bajura, otras noticias de prensa más acordes con la realidad marisquera de Galicia, nos informan de la crisis que sufren las incipientes industrias dedicadas a la cría y engorde peces, y de la desaparición de algunas por falta de rentabilidad, después de haber agotado las ayudas que los «jode-chinchos» concedieron a sus promotores.

Especialistas como el Dr. López Capont analizan la producción de ostras en Galicia (marisco de calidad con de-

nominación de origen) y resulta que mientras que aquí cultivamos «ostra japonesa» con sabor gallego Francia, que está ahí al lado, puede inundar nuestros mercados con el mismo producto como ya lo hace con sus centollas y sus bueyes. Mientras tanto, el conselleiro López Veiga, sus directores generales don Ernesto Penas y doña Pilar Aguirre, todos ellos grandes especialistas en la materia, con sus colaboradores de Corón, promocionan el «cangrejo real» de nuestras costas, subvencionando su explotación, creando una actividad mantenida artificialmente con el dinero de Juan Pueblo.

No les importan los estudios que les presentan economistas de prestigio sobre los rendimientos de los buques arrastreros del litoral gallego, que se ven obligados por sus decretos a descansar los fines de semana, porque la mayoría de ellos son de «armadores de moqueta». Ni escucharon las razones que trataron de exponerle los pescadores del cerco, cuando sus inspectores decomisaron en Vigo alcriques de la talla más apreciada por la industria conservera, porque ellos con su sapiencia habían fijado la talla mínima en 30 cms. Solamente cuando los pescadores decidieron parar de pescar y crear «piquetes informativos», para impedir las ventas en el Berbés, accedieron a modificar la talla del alcrique, pez emigrante y saltarín que los bancos de bonito acercan a nuestras costas en ocasiones.

Por todo lo que aquí exponemos y por otras muchas actuaciones de los responsables de la política pesquera española dirigida por un gallego, al que otro gallego desde la Consellería de Pesca de Galicia, culpa de los males del sector, sin ver la viga en su propio ojo, le agradecemos a X. M. García Palmeiro que el sentir de la mayoría de los pescadores, tanto del Morrazo como de toda Galicia, y tal vez de toda España, lo haya reflejado con una expresión popular marinera tan apropiada como es la de «jode-chinchos».



Las nuevas medidas en materia de protección por desempleo

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

mente era dentro de los cuatro años anteriores.

Segunda. La duración de la prestación estará en función de los períodos

de ocupación cotizada en los seis años anteriores a la situación legal de desempleo, o al momento en que cesó la obligación de cotizar, con arreglo a la siguiente escala:

Desde	360 días hasta	539 días	120 días de prestación
» 540 » »	719 » »	180 » »	
» 720 » »	899 » »	240 » »	
» 900 » »	1.079 » »	300 » »	
» 1.080 » »	1.259 » »	360 » »	
» 1.260 » »	1.439 » »	420 » »	
» 1.440 » »	1.619 » »	480 » »	
» 1.620 » »	1.799 » »	540 » »	
» 1.800 » »	1.979 » »	600 » »	
» 1.980 » »	2.159 » »	660 » »	
» 2.160 » »		720 » »	

Las modificaciones en materia de protección por desempleo, tras la entrada en vigor del Real Decreto-Ley 1/1992, de 3 de abril, de Medidas Urgentes sobre Fomento del Empleo y Protección por Desempleo (BOE 7-4-92), el día 8 de abril del presente año, son esencialmente las siguientes:

Primera. Se establece en doce meses el período mínimo de cotización necesario para acceder a la prestación de nivel contributivo.

Nótese la gran diferencia con respecto a la anterior situación; en la Ley 31/1984, de 2 de agosto, de Protección por Desempleo, el período mínimo de cotización necesario era de seis meses. De ahí la gran contestación social que ha originado la entrada en vigor del R.D.-Ley 1/1992 (el célebre «Decreto-zo»).

Este período mínimo de cotización de doce meses ha de ser dentro de los seis años anteriores a la situación legal de desempleo o al momento en que cesó la obligación de cotizar. Anterior-





En resumen, a efectos prácticos y siguiendo la pauta de la escala anteriormente reseñada, la duración de la prestación es la tercera parte de los períodos de cotización. Dato este que también difiere, en perjuicio para el trabajador en situación de desempleo, respecto a la anterior situación, en donde a partir del período mínimo de cotización (seis meses) cada seis meses daba derecho al disfrute de tres meses de prestaciones; por lo que la duración de la prestación era la mitad del período de cotización.

Tercera. La cuantía de la prestación se determinará aplicando a la base reguladora los siguientes tipos: el 70% durante los ciento ochenta primeros días y el 60% a partir del día ciento

ochenta y uno. Si relacionamos esta medida con lo que señalaba el artículo 9.º 2 de la Ley 31/1984, de 2 de agosto, de Protección por Desempleo, que era: «la cuantía de la prestación por desempleo se determinará aplicando a la base reguladora los siguientes tipos: 80% durante los seis primeros meses, el 70% desde el séptimo hasta al duodécimo mes, ambos inclusive, y el 60% a partir del décimotercero mes», se desprende un severo recorte en la cobertura de la contingencia de desempleo.

Es de reseñar el mantenimiento de la base reguladora de la prestación por desempleo, que viene configurada por el promedio de la base por la que se haya cotizado por la contingencia por desempleo durante los seis últimos me-

ses anteriores a la situación legal de desempleo, o al momento en que cesó la obligación de cotizar.

Cuarta. El derecho a la prestación o al subsidio por desempleo se extinguirá cuando los beneficiarios rechacen una oferta de empleo adecuada o se nieguen a participar en trabajos de colaboración social, programas de empleo, o en acciones de promoción, formación y reconversión profesionales, salvo causa justificada.

En la anterior regulación el rechazo o negativa era por segunda vez.

Quinta. Se introduce, por primera vez en el sistema de protección por desempleo, la posibilidad de acceder al subsidio de desempleo a quienes, careciendo de responsabilidades familiares, se encuentren en situación legal de desempleo y no reúnan el período mínimo de cotización para la prestación de nivel contributivo. Quienes se hallen en tal situación y hayan cotizado como mínimo seis meses tendrán derecho a seis meses de subsidio por desempleo.

Cuando se reconozca el derecho al subsidio por desempleo, las cotizaciones que sirvieron para el nacimiento del subsidio no podrán ser tenidas en cuenta para el reconocimiento de un futuro derecho a la prestación del nivel contributivo. Cotizaciones que en la situación anterior sí que eran tenidas en cuenta para el reconocimiento de un futuro derecho a la prestación del nivel contributivo, aunque en tal supuesto la prestación asistencial subsiguiente se vea disminuida en igual número de meses que los disfrutados anteriormente.

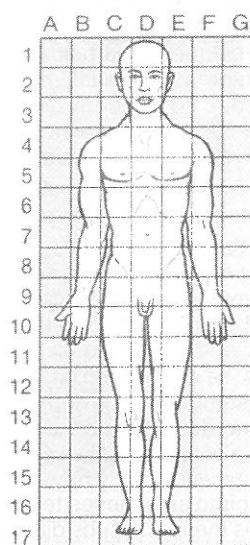
Finalmente, debemos indicar, a los efectos de tranquilizar a los actuales prestatarios de la protección por desempleo, que las situaciones legales de desempleo que se hayan producido antes de la entrada en vigor del presente Real Decreto-Ley seguirán rigiéndose por la normativa anterior aun cuando no se haya producido el reconocimiento del derecho.

CONSULTA MEDICA POR RADIO

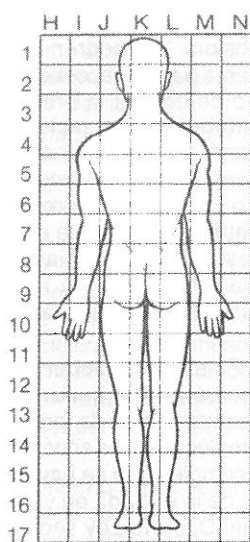
LE RECOMENDAMOS QUE SIGA LAS SIGUIENTES INSTRUCCIONES
ANTES DE CONSULTAR CON EL CENTRO RADIO-MEDICO:

- Rellene en una hoja las contestaciones al cuestionario básico o tenga preparadas las respuestas antes de comenzar la consulta.
- Tenga a mano la relación de medicamentos que tiene su botiquín. No dude en comunicar si carece de alguno de los medicamentos aconsejados.
- Mantenga la calma. Una buena recogida de datos es la garantía de una rápida y eficaz asistencia.

Láminas de situación de síntomas



LAMINA 1



LAMINA 2.

Cuestionario básico

1. Filiación:
 - D.N.I.
 - Nombre
 - Apellidos
 - Fecha y lugar de nacimiento
 - Cargo a bordo
2. Situación o caladero
3. ¿Cuál es el problema?
 - Procure indicar de forma precisa lo que preocupa al enfermo
4. ¿Desde cuándo lo presenta?
 - Minutos
 - Horas
 - Días
5. ¿Cómo comenzó?
6. ¿Dónde se localiza?
 - Use las láminas adjuntas
7. ¿Es la primera vez que le ocurre?
8. ¿Respira sin dificultad?
9. ¿Se le palpa el pulso?
 - ¿Cuántas pulsaciones por minuto?
10. ¿Tiene fiebre?
 - Indique la temperatura
11. ¿Sigue algún tratamiento médico?
 - ¿Cuál, por qué?
12. ¿El enfermo es alérgico a algo?
13. ¿Ha tenido alguna enfermedad importante o ha sido operado?
14. ¿Es consumidor de: tabaco, hachiss, alcohol, sustancias inyectadas o inhaladas?



Políticos y funcionarios, mentiritas a diario

Por D. MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero

Dentro de lo que se ha convertido ya en habitual comparecencia, la presente colaboración pretendo dedicarla a realizar una visión panorámica del talante y del hacer cotidiano de los distintos actores de nuestra industria, y de entre la gama de especímenes humanos que presenta la panoplia de nuestra aristocracia pesquera, debemos en primer lugar, y respetando el orden jerárquico, situar a los políticos y funcionarios.

Pretender que los políticos, además de estar en la Administración Pesquera, sepan de pesca es pedir demasiado. En el actual reparto de cargos hemos salido bastante favorecidos, ya que nos ha tocado un ministro que ha lidiado con asuntos de pesca durante muchos años, un secretario general para el que la pesca ha sido desde siempre tema de conversación en la mesa familiar, lo que no es poco, y tenemos también algunas honrosísimas excepciones a nivel de gobiernos autónomos, donde hasta contamos con gente con experiencia directa en la mar. Pero son tantos los problemas actuales que, absortos en el día a día, no tienen tiempo

más que de espantarse las moscas —mejor avispas— y leer, cuando llega el caso, los escritos que les preparan sus colaboradores, añadiendo algo de su cosecha para, generalmente, rematar el desaguisado.

Me cuesta trabajo pensar que ellos mismos se creen que nuestra flota (1/3 del TRB de la comunitaria) no va a sufrir una reducción mayor del 20 ó 30 por ciento, y me duele escuchar que no hace falta reducir barcos sino reducir esfuerzo (¿hasta qué límite?), o que somos aún capaces de salir airosos del actual bache. En una palabra, tienen un papel y lo interpretan con mejor o peor fortuna, tragando más de cuatro sapos en el camino.

De los funcionarios haría una división, en la que los directores generales, igual que los políticos, por regla general no son sino lectores aventajados con algún que otro toque de genialidad propia, y dependen como ellos de la calidad y/o competencia de sus colaboradores.

Y a partir de los subdirectores generales, los hay con colaboradores, y los hay que van solos ante el peligro, pero me parece que hay un símil que cuadra muy bien con la Administración a esos niveles, y es que son como esos globos que al principio se inflan para después, acabado el carburante —la ilusión—, quedarse en nada. Y una vez perdida la ilusión, todo se reduce a las ocho horas, el sueldo y a casa hasta el

día siguiente, y si se ha tenido la suerte de agarrar una idea simpática, pues se le estira todo lo posible, y pare usted de contar.

Yo, y lo digo sin acritud (¿les sueña?), a muchos de estos niveles los encuentro como muy flojitos, a falta de un hervor, como si vivieran fuera de la realidad de lo que es el mundo pesquero de hoy, aferrados a su parcelita, y eso sí, ignorando todo lo que pasa fuera de sus cuatro paredes. Prefiero no citar ejemplos para que nadie se sienta aludido, y por consideración hacia ellos, porque a fin de cuentas, no son sino unos «mandaos».

Dentro de los funcionarios, altamente cualificados y ocupando siempre puestos relevantes, hay un grupo al que califico de negativo para nuestra industria. Me estoy refiriendo a los diplomáticos, para los que —casi desde tiempo inmemorial— hay varios puestos reservados en nuestra administración pesquera, y que utilizan Pesca como un trampolín (muy valioso) para un puesto mejor. Y es lamentable, porque por Pesca ha pasado gente muy competente, que ha desempeñado una gran labor, y que ahora ejerce cargos que nada tienen que ver con ella. Otros hay que por mantener ideas trasnochadas han arruinado muy recientemente seis meses de mi trabajo, pero ese es otro cantar que ahora no viene a cuento.

Lo que nunca podré perdonar a los

políticos y funcionarios de alta graduación es que jamás, ni antes, durante o después de nuestro ingreso en la CEE, jamás se han preocupado de la única pesquería que nadie podrá arrebatarnos —la nuestra— y han perdido tiempo, saliva y esfuerzos defendiendo esas cosas que ellos saben ya insalvables: el libre acceso a los caladeros comunitarios, el binomio acceso al mercado por acceso a los recursos, y ese otro absurdo que es nuestra sobredimensionada flota congeladora, entre otras.

«¿Y los técnicos, qué?», seguro que a estas alturas se están preguntando más de cuatro. Porque como siempre, dirán, es muy fácil criticar lo ajeno y obviar los errores de lo propio. Pues bien, los técnicos dicen —decimos— tonterías y estupideces sin cuento, algunas con graves —gravísimas— consecuencias para las empresas, ya que desgraciadamente, muchos de esos técnicos tienen o tenían puestos ejecutivos en diversas firmas o agrupaciones del sector.

Lo único que diferencia a los técnicos de los políticos y funcionarios es que, sea cual sea su nivel de actuación, siempre tienen que responsabilizarse de sus actos, nunca pueden echarle la culpa a los colaboradores que les han preparado el escrito, ya que, o son ellos los que preparan —y firman— el documento, o si están al frente de una empresa o agrupación, son los que tienen que dar la cara y los primeros que pagan —o deberían pagar— los vidrios rotos.

La panoplia de técnicos pesqueros es muy amplia, los tenemos biólogos, químicos, ingenieros, juristas, marinos mercantes y, sobre todo, últimamente ha proliferado otra subclase que yo sin titubeos considero como la más peligrosa: los economistas.

Hay una cosa que me he preguntado muchas veces: si en el caso de los juristas —entre los que honrosamente me cuento— solamente puede considerarse abogado el que se colegia y



ejerce así la profesión, en el caso de los Licenciados o Doctores en Económicas, ¿cuál es el baremo para que esos señores se encaramen al altar que los cataloga como ejercientes de la sagrada materia económica?, porque si nos atenemos a los resultados de su actividad... (mejor lo dejo para otro día).

Y para más inri, tenemos también economistas pesqueros que en tanto que técnicos han sido funcionarios y juegan además a políticos. Hay casos muy notorios y que no hace falta ni mencionarlos, como dice la Biblia: **«Por sus obras los conoceréis».**

Pero reconozco que en el fondo, muy en el fondo, lo que subyace en mí es envidia hacia ese colectivo (gracias a Dios reducido) tan especial, capaz de decir hoy y desdecirse mañana sin el mínimo sonrojo, capaces de decir y escribir las mayores tonterías sin titubear, sin miedo a que alguien practique después la prueba de la hemeroteca, y que se sienten y actúan como si fueran «la

mamá de Tarzán» que dirían los centroamericanos. Yo, es tal la admiración que siento por ese grupito (envidia, Miguel, sé sincero) que ya lo he dicho en mi casa: **«De mayor, quiero ser economista».**

Y así, gracias a políticos, funcionarios y técnicos, entre mentiritas, mentiras, tonterías, estupideces, irresponsabilidades y demás, en este país seguimos entonando el «Sin novedad, señora baronesa», mientras el barco hace agua por todas partes, la máquina se para y las ratas hace ya varios meses que lo abandonaron, dejando a bordo solamente a los ilusos, a los tontos de baba y a los pobres de solemnidad, escuchando (todavía esperanzados, ¡pobres ellos!) los cantos de sirena y los seudopartes de guerra anunciando retiradas estratégicas, que nos aseguran —aún— un futuro esperanzador para nuestra industria.

Antes de terminar, para evitar suspicacias no buscadas —tampoco temidas— y aunque creo que resulta evidente, diré que, salvo el último párrafo, estas líneas están —pretendidamente— escritas en clave intrascendente. No es que la reacción adversa me importe mucho, porque pienso que mis amigos me conocen y han leído ya mis opiniones —en serio— con harta frecuencia, y los que no son mis amigos también conocen lo que pienso sobre ellos. Pero siempre quedan los indecisos y a esos es a los que hay que cuidar para que no se lleven una impresión equivocada... y para traerlos al redil si ello es aún posible.

Observarán que cumplo la promesa de dar a mis colaboraciones un tono «light» (¿les gusta mi nuevo «look»?), aunque me parece una frivolidad y un crimen que, cuando el agua está llegando ya a la borda, andemos perdiendo el tiempo diciendo que el color de la chimenea no nos gusta y que hay que cambiarlo. Ya veremos si soy capaz de durar mucho tiempo así.

Buena pesca y buena mar.

La Marina Mercante vasca en la CE

Por D. JOSE A. MARTINEZ DE LANDALUCE
Secretario General
de la Asociación de Navieros Vascos



En la sociedad naviera vasca, predominan hoy sentimientos de preocupación e incertidumbre. Sin negar, ni mucho menos, que tales sentimientos se deben también y en gran medida a factores específicos, no deja de ser cierto que derivan igualmente de la delicada y preocupante situación que atraviesan los mercados de flete, sin excepción, desde hace ya más de dos años, y de los bajos niveles de contratación a los que nos están abocando nuestros competidores extranjeros, capaces de sobrevivir indefinidamente en semejante mercado gracias a unos costes operativos muy inferiores a los nuestros.

Pero la preocupación y la incertidumbre no surgen tan solo, ni quizás tan inmediatamente, por lo que está ocurriendo en los alrededores de nuestro entorno más inmediato, sino que derivan de la propia situación de la misma Europa de los Doce, donde la recesión económica se vislumbra más larga de lo inicialmente previsto, toda vez que no se advierten signos de recuperación en los grandes motores de la economía mundial: Japón, EE.UU. y Alemania, además de que la crisis recesiva parece adoptar caracteres estructurales.

El Sistema Monetario Europeo, que conducía a la moneda única y había sido concebido para proteger entre tanto la estabilidad y confianza de las monedas integradas, ha dejado al descubierto tras la salida temporal de la libra, la suspensión de la lira y la devaluación de la peseta, su insuficiencia y su vulnerabilidad, abriendo un período de desconfianza y falta de credibilidad entre el empresariado europeo.

Todo esto ocasiona dudas e indefiniciones, por no decir desconfianzas, que muy poco ayudan a la tranquilidad y al sosiego imprescindible que nuestro sector requiere para su recuperación.

Hace todavía muy poco tiempo, el sector saludaba con profunda satisfacción las ayudas otorgadas por la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad de la Marina Mercante para el relanzamiento del sector, y que se aseguraba eran la avanzadilla del ansiado Segundo Registro de Buques que iba a ayudar a instrumentalizar el tan largamente anunciado paquete de «medidas institucionales». Hoy es el día en que todavía estamos pendientes de su materialización definitiva, y lo que es más, de las ventajas reales que traerá consigo.

Los Segundos Registros

A principios de los años 70 la flota de nuestro país ocupaba el décimo-cuarto lugar del mundo y era propietaria del cuatro por ciento de la flota mun-

dial, mientras que los llamados pabellones de conveniencia, Panamá y Liberia, abanderaban al ocho por ciento de los buques y representaban el veintitrés por ciento del tonelaje.

Quince años más tarde, a finales de los 80, este tipo de pabellones había aumentado su participación al treinta y cinco por ciento, mientras que nuestra flota se había reducido a un tercio y la controlada desde Euskadi a un quinto.

Esta reducción de efectivos fue denominador común en todos los países comunitarios (fig. 1), pero no así las causas, ni las consecuencias, ni la forma en que se reaccionó ante el fenómeno.

Así, a diferencia de nuestro país en que la pérdida de tonelaje sí fue efectiva, en el resto la reducción fue ficticia, ya que se limitó al mero cambio de pabellón del buque, registrándolo en alguna bandera de conveniencia para abaratar costos, mientras que se seguía manteniendo el control real de la flota y los centros de decisión, posibilidad ésta que por desgracia era muy difícil si no imposible en nuestro país.

Más adelante, estos mismos países, deseosos de evitar este éxodo por cuestiones estratégicas, fiscales y de prestigio, se plantearon en una primera etapa detener la salida de buques de sus registros, y en una segunda lograr la vuelta de los que se habían ido, cosa que sólo sería posible estableciendo un marco jurídico especial que les

permitiese competir bajo su pabellón con buques que enarbolasen banderas de conveniencia.

La fórmula consistió en crear dentro del propio territorio o en territorio de su soberanía (off-shore) un segundo registro de buques lo más parecido posible a un pabellón de conveniencia.

Gran Bretaña estableció su segundo registro en la Isla de Man y posteriormente fomentó los de Gibraltar, Islas Cayman y Bermudas. Francia lo hacía en las Islas Kerguelen y Holanda en las Antillas Holandesas.

Noruega estableció un Segundo Registro en su propio territorio en 1987 y Dinamarca, país comunitario, lo hizo en 1988. Les siguieron Alemania en 1989, Portugal (Madeira) en 1990, y recientemente Luxemburgo, único país sin costa que abre su registro para dar cabida a los buques belgas. Además, muchos de estos Registros han obtenido temporalmente el estatus comunitario, como luego veremos, con lo cual podrán competir en nuestras propias aguas incluso en el tráfico de cabotaje en unas condiciones extraordinariamente ventajosas en cuanto a costos, sobre todo laborales.

La experiencia muestra que aquellos países que han establecido estos Registros han aumentado el empleo directo e indirecto en el sector marítimo y naval, sobre todo en mano de obra cualificada y especializada. Sirva decir que el sector naviero en Dinamarca supone en la actualidad, gracias a su Segundo Registro, la tercera fuente de divisas del país, y su flota se está renovando a un ritmo del 25/30% anual.

La liberalización del mercado de fletes

El 22 de diciembre de 1986, el Consejo de Ministros de Transporte de la Comunidad Económica Europea aprobó el reglamento n.º 4.055/86, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte

SEGUNDOS REGISTROS Y REGISTROS OFF-SHORE EN EUROPA

País	Registro	Fecha de creación	Nacionalidad de la tripulación
Gran Bretaña . .	I. Man Gibraltar I. Cayman I. Bermudas	— — — —	Cualquiera, pero el Capitán, Jefe Máquinas, 1.º Oficial, deben tener título británico.
Francia	Kerguelen	1986	35% francesa.
Holanda	Antillas Holand.	—	Cualquiera.
Noruega	NIS	1987	Cualquiera.
Dinamarca	DIS	1988	Cualquiera, excepto Capitán.
Alemania	RFS	1989	Cualquiera, excepto Capitán.
Portugal	Madeira	1990	Cualquiera.
Luxemburgo	Lux.	1991	Cualquiera, excepto Capitán que debe ser CEE.
España	Canarias	1992	50% tripulación española o CEE. Capitán y 1.º Oficial nacionalidad española.

marítimo entre Estados Miembro y Estados Miembro y países terceros.

El artículo segundo de dicho reglamento, contemplaba que las limitaciones impuestas al transporte de determinados productos, reservado hasta entonces en su totalidad o en parte, a buques que navegasen bajo bandera nacional, se eliminarían paulatinamente y a más tardar con arreglo al siguiente calendario:

—El transporte entre Estados Miembro realizado por buques que navegasen bajo bandera de otro Estado Miembro, el 31 de diciembre de 1989.

—El transporte entre Estados Miembro y países terceros realizados por buques que navegasen bajo bandera de un Estado Miembro, el 31 de diciembre de 1991.

—El transporte entre Estados Miembro y Estados Miembro y países terceros realizado por otros buques, el 31 de diciembre de 1992.

Más recientemente, los pasados días 22 y 23 de junio, el Consejo de Ministros de Transporte, reunido en Luxemburgo, aprobó por mayoría cualificada, con los votos en contra de Gran Bretaña, Dinamarca e Irlanda, la libre prestación de servicios de transporte marítimo, dentro de un Estado Miembro (cabotaje marítimo) a los buques registrados en y que enarbolan la bandera de un Estado Miembro, a partir del **1 de enero de 1993**, siempre que dichos buques cumplan todas las condiciones para realizar cabotaje en su propio país.

Excepcionalmente se autoriza has-

ta 1996 a realizar este tráfico a los buques inscritos en alguno de los Segundos Registros existentes en la CEE (DIS, Madeira, etc.). En otras palabras, los Segundos Registros quedan autorizados a realizar cabotaje en todos los Estados Miembro a excepción del suyo en donde paradójicamente su propia Administración se lo prohíbe.

Los siguientes servicios en el Mediterráneo y a lo largo de las costas de España, Francia y Portugal, quedarán exentos temporalmente de la implantación de este reglamento:

—Servicios de crucero hasta el 1 de enero de 1995.

—Transporte de mercancías estratégicas (petróleo, productos de petróleo y agua potable) hasta el 1 de enero de 1997.

—Servicios prestados por buques menores de 650 TRB hasta el 1 de enero de 1998.

—Servicios regulares de pasajeros y transbordadores hasta el 1 de enero de 1999 (1 de enero del 2004 en Grecia).

También quedan excepcionalmente exentos hasta el 1 de enero de 1999 el cabotaje insular y continente-insular en el Mediterráneo, Canarias, Azores, Madeira, Ceuta, Melilla y los territorios franceses de ultramar.

La Comisión se comprometió a estudiar una cláusula de salvaguardia para los tráficos continentales entre puertos españoles con el fin de postergar su liberalización hasta el 1 de enero de 1994, si bien será preciso justificar previamente la necesidad de esta moratoria.

Las consecuencias que todas estas medidas liberalizadoras están teniendo y tendrán en la flota mercante de Euskadi son evidentes, sobre todo si se tiene en cuenta que en nuestra Comunidad se concentra el mayor número de armadores del Estado de minigraneleiros, buques químicos y gaseros y grandes petroleros.

Este largo y tortuoso proceso de li-

beralización tiene su explicación en los enormes intereses puestos en juego y para comprenderlo basta decir que el volumen de mercancías que se mueven al año en, hacia, desde y entre países europeos utilizando cualquier medio de transporte, asciende a 25.000 millones de toneladas. De ellas 10.000 millones corresponden a países europeos de la OCDE.

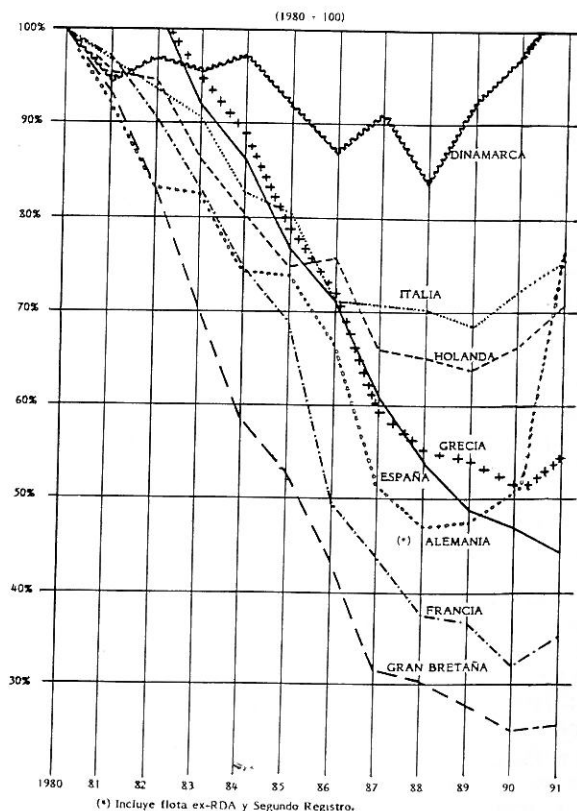
La CEE es, con mucho, el mayor centro de tráfico de mercancías del mundo y el 90% de su tráfico exterior emplea la vía marítima.

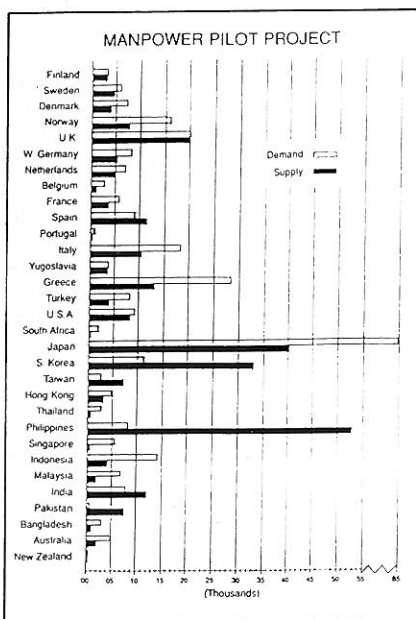
Si nos referimos al transporte internacional entre los distintos Estados Miembro, el volumen de mercancías

movido supera los 1.000 millones de toneladas, de ellas más de la mitad lo hacen por vía marítima, porcentaje que llega al 70% cuando se incluye el transporte fluvial. El transporte por carretera se reduce al 25% y a un modesto 5% el efectuado por vía férrea.

Teniendo en cuenta la creciente preocupación por el medio ambiente en Europa, es probable que el transporte marítimo se erija en la alternativa «verde» al transporte por carretera y ferrocarril al valorarse los niveles de ruido y polución así como el consumo de energía por tonelada-milla transportada, etc., por no mencionar la escasa infraestructura que requiere frente a las

EVOLUCION DE LA FLOTA COMUNITARIA 1980-1991 (T.R.B.)





- Figura 2 -

masivas subvenciones del transporte ferroviario o las extraordinarias inversiones que la red vial precisa.

La previsible carencia de profesionales

En Euskadi un gran porcentaje de los jefes de personal, inspección, fletamentos, tráfico, etc., de nuestras navieras está constituido por Marinos Mercantes con más de diez años de experiencia en la mar.

Esta política de promoción es común en el mundo entero y de acuerdo a una reciente encuesta basada en 340 respuestas procedentes de 46 países distintos, el 64% del personal ejecutivo de las navieras consultadas habían navegado un promedio de once años desempeñando muchos de ellos el cargo de Capitán o Jefe de Máquinas antes de quedarse en tierra.

La encuesta también reveló que cerca de un tercio de los directivos consultados tenía al menos 51 años de

edad, lo que significa que en un futuro relativamente próximo dejarán con su jubilación un importante número de vacantes.

Este tradicional sistema de promoción está llamado a sufrir cambios importantes como consecuencia de la acusada escasez de marinos que se prevé. La Escuela Superior de la Marina Civil de Bilbao, por ejemplo, ha visto decrecer el número de matrículas de primer curso de 200 estudiantes a 36 en sólo diez años.

El fenómeno es común a todos los países de la CEE. En Gran Bretaña el número de solicitudes para ingresar en las Escuelas de Náutica descendió de 2.315 en 1975 a 69 en 1988, y sólo la «City» de Londres absorbe para puestos en tierra a 1.000 marinos experimentados al año.

Se estima que entre todos los países de Europa se gradúan en la actualidad para hacer prácticas entre 5.000 a 6.000 alumnos al año, pero las vacantes previstas en tierra para practica, inspección, administración portuaria y otras actividades relacionadas se cifran en 8.000 por año para los próximos cinco años.

En un intento de evaluar el problema, la International Shipping Federation (ISF) y el Baltic International Maritime Council (BIMCO), decidieron, en 1990, encargar un estudio en profundidad a la Universidad de Warwick, que finalmente reveló la necesidad teórica actual de más de 50.000 oficiales (fig. 2), y lo que es más preocupante, que el tiempo de prácticas de los alumnos no se usaba para ese propósito, con lo que el problema no iba a ser en el futuro sólo de cantidad sino también de calidad.

Un buen profesional no se crea de la noche a la mañana. Desde que un alumno entra en la Escuela de Náutica hasta que se le considera apto para mandar transcurren cerca de diez años, y en la mayoría de los países se precisan más de cinco años para la

	PRE-SEA COLLEGES	SEA TIME (1st cert)	TO MASTER	
			TOTAL COLLEGE	TOTAL SEA
FRANCE	9	14	36	60
BELGIUM	36	24	36	48
DENMARK	21	12	21	21
W.GERMANY	36	24	36	60
ITALY	40	18	52	48
PORTUGAL	36	12	48	90
SPAIN	36	12	36	60
U.K.	3	24	24	36
HOLLAND	24	12	48	24

(ALL TIME IN MONTHS)

- Figura 3 -

simple obtención del título (fig. 3), siendo muchas veces condición imprescindible para optar a un trabajo en el sector, el haber desempeñado cargos de máxima responsabilidad a bordo.

La internacionalidad crecerá, tanto a bordo de los buques como en tierra, y es de prever que el negocio marítimo será atendido por equipos compuestos por gentes de distintas nacionalidades y por tanto multilingües que harán necesario el dominio de un idioma común que sin duda será el inglés debido a su larga implantación en el sector.

Nos enfrentamos, por tanto, a años de cambios importantes en que diezmados nuestros efectivos, mermadas nuestras fuerzas y escasos de profesionales nos tendremos que enfrentar a un mercado rabiosamente libre. Si la capacidad de trabajo y sacrificio y el sentido del riesgo y de la responsabilidad han sido valores tradicionales en la historia marítima de Euskadi, será también en esos valores en los que tendremos que apoyarnos para superar la crisis.

Históricamente la actividad pesquera ha sido una actividad sin regulación, donde lo único que importaba era tener más barco, más tecnología y más capacidad de pesca; ahora, el ejercicio de la pesca está totalmente condicionado por el acceso a los recursos y este acceso, a su vez, por los intereses económicos del país ribereño por una parte y, por otra, de la propia productividad de la pesquería, productividad calculada y estudiada por métodos científicos que cada vez tienen más importancia a la hora de decidir las capturas y, en definitiva, en gestionar el recurso pesquero.

Así como en otras actividades primarias, en la pesca estamos viviendo una transformación radical; de una explotación libre y descontrolada, que en muchos casos resultaba fatal para las pesquerías acarreado graves problemas de sobrepesca, estamos pasando a una explotación más racional donde el estudio científico de la capacidad de renovación del recurso sirve de referencia a la hora de ordenar su explotación. Esto viene a decir que nuestra actividad se acerca cada vez más a un cultivo donde una vez decidido por los estudios científicos el total de captura aconsejable para el equilibrio productivo de la pesquería, el pescador pasa a capturar-cosechar ese total de captura máxima posible de la manera más efectiva.

El problema se plantea en el paso entre el informe puramente científico y la decisión política, decisión que siempre intenta equilibrar los intereses económicos del país ribereño, dueño de la pesquería, con los intereses del país propietario de los medios de producción, complicándose además con toda la problemática de mercados e intereses sociales de unos y otros.

Potenciar y desarrollar la información técnica y científica en las pesquerías con presencia histórica española es una asignatura pendiente de nuestros administradores, que tendrán que facilitar los medios técnicos y económi-

Investigación y ordenación pesquera

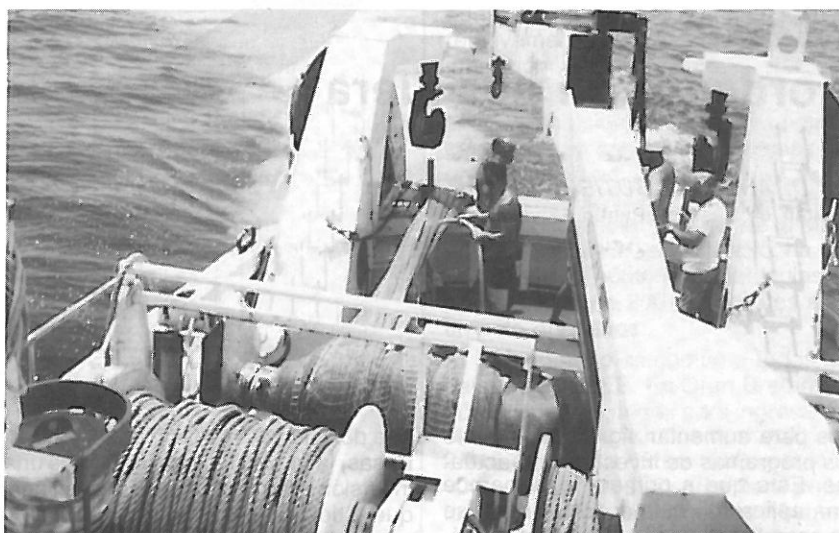
Por D. ANTONIO GUTIERREZ MARTINEZ
Capitán de Pesca y Patrón Mayor de Cabotaje

cos para aumentar significativamente los programas de investigación actuales. Esto que a primera vista parece una aplicación del sentido común, se ve complicado con la coyuntura económica por la que estamos pasando, donde la tendencia a reducir gastos por parte de la Administración puede llevarles a considerar que el incremento de gasto que conllevaría la potenciación de la investigación pesquera no es asumible, dejándolo estancado en los niveles actuales. Las consecuencias de

una decisión de este tipo serían desastrosas, la investigación siempre es una inversión a largo plazo y en el caso pesquero tiene aún mayor importancia, ya que el lugar que España ocupe internacionalmente en la investigación de los recursos pesqueros será el que cimentará la posición que nuestro país ocupe en la explotación de estos recursos.

Al extenderse a 200 millas las zonas económicas exclusivas e iniciarse una explotación masiva de los stocks, se





agudizó la necesidad de contar con estudios científicos que ayudaran a la mejor gestión de éstos; ahora bien, la interpretación política de estos estudios ha servido hasta ahora para apoyar los intereses económicos de unos u otros, pero muy poco para la mejor gestión y recuperación de las pesquerías.

Las últimas tendencias mundiales reflejadas en la Consulta Técnica sobre la Pesca en Alta Mar, convocada por la FAO en Roma entre el 7 y el 15 del pasado septiembre, intentan centrar el debate sobre el auténtico problema: «La conservación y gestión racional de las pesquerías de alta mar», dejando de lado las presiones políticas y centrando las cuestiones en los problemas técnicos que se plantean para reducir la incertidumbre de las evaluaciones, aumentando la fiabilidad de los modelos científicos sobre dinámica de poblaciones pesqueras.

El llevar adelante una política de investigación pesquera que esté de acuerdo con el potencial de nuestra flota, se debe plantear como una labor multidisciplinar donde los técnicos tengan una presencia amplia, apoyando al personal científico en todas las disciplinas que lo requieran. En los últimos

años es indudable que la investigación pesquera en España ha vivido un salto hacia adelante, dotándose de medios y agilizando mucho sus formas operativas; ahora bien, la escasez de personal técnico cualificado no científico acarrea problemas que, vistos desde fuera, parecen ridículos. De qué sirve tener un plan informático con equipos de última generación sin técnicos en informática, o con tan pocos que a los equipos sólo se les hace rendir al 30%. Qué hacer con millones de datos pesqueros sin matemáticos especializados en estadística que los manejen de acuerdo a modelos determinados para que los biólogos puedan llegar a sus conclusiones. El tener equipos electrónicos sofisticados es imprescindible para los trabajos científicos, pero también para su manejo, puesta a punto y reparación se necesitan técnicos muy cualificados en la materia. Y ni qué decir tiene que para hacer investigación pesquera hacen falta técnicos en pesca.

Si la dinámica de dotación de medios materiales y humanos en investigación pesquera se viera interrumpida por las restricciones económicas del presupuesto del 93, las consecuencias

para el futuro de nuestra industria pesquera a largo plazo serían irreversibles y los mayores problemas los tendríamos con la gestión y ordenación de nuestros propios recursos.

La gestión de los recursos pesqueros debe basarse sobre todo en datos fiables y exactos sobre la dinámica de las poblaciones de las especies explotadas y también sobre la dinámica de las flotas que las explotan, reduciendo la incertidumbre de las evaluaciones de forma que los pescadores puedan entender y sobre todo aceptar las medidas que se tomen para una mejor explotación de las pesquerías.

De nada sirven los estudios e investigaciones si el beneficiario final, que tendría que ser el pescador, no entiende las medidas adoptadas para la mejor gestión de su materia prima. Además de llevarnos a un estado de funcionamiento totalmente policial la falta de entendimiento de la Administración y el personal científico con los pescadores se basa muchas veces en la falta de canales adecuados; a los pescadores se les infravaloran sus conocimientos, los políticos utilizan las evaluaciones científicas para sus juegos de equilibrio y los científicos, inmersos en sus estudios se ven presionados para que dictaminen sobre dinámicas casi desconocidas y como están estudiándolas sólo pueden dar aproximaciones; les pedimos formulaciones matemáticas sobre su trabajo y no nos damos cuenta de que cuanto más se estudia más dudas se plantean. Todavía no conocemos lo bastante de la biología pesquera para llegar a una formulación exacta de la producción de una determinada especie; lo más que se puede hacer es ir aproximándose poco a poco y sin perder de vista que este estudio es cosa de todos los que vivimos de los recursos pesqueros; no sólo de los científicos, sino también de los pescadores, y que la potenciación de la investigación pesquera es la mejor inversión que puede hacer la Administración pesquera en estos tiempos de crisis.

La función de la OIT, tanto en lo que se refiere a los pescadores en general como respecto de problemas específicos relativos a las condiciones de trabajo y de seguridad de los pescadores, se examinaban ya con cierto detalle en el documento de trabajo que presenté al primer Simposio en Rimouski. Por esta razón, trataré de limitarme ahora a considerar la función de los interlocutores sociales representados en la OIT respecto de las condiciones de seguridad y de salud en los buques pesqueros. Sin embargo, quisiera en primer lugar referirme a las actividades recientes de la OIT en relación con los cuatro temas principales de este Simposio.

Estos temas guardan una relación tan estrecha entre ellos que será difícil considerarlos por separado. Por ejemplo, la introducción de una tecnología nueva precisa formación no sólo por razones de eficiencia, sino también de seguridad, puesto que la misma puede a la vez mejorar las condiciones de seguridad y crear nuevos riesgos. Por otra parte, algunos de los sistemas actuales de remuneración pueden ser disuasivos para la utilización de una nueva tecnología y fomentar métodos y prácticas indebidas de seguridad.

Los cuatro temas, a saber, accidentes del trabajo, nuevas tecnologías, sistemas de remuneración y formación, también se examinaron en la última reunión de la Comisión de la OIT sobre las condiciones de trabajo en la industria pesquera en 1988. Esta Comisión está compuesta de representantes de los gobiernos, los armadores y los pescadores. Permítaseme comunicarles algunos de los elementos importantes del informe que la Oficina sometió a la Comisión, así como algunas de las conclusiones de esta última.

Sistemas de remuneración e ingresos

El informe de la Oficina señaló a la atención de la Comisión las consecuen-

II Coloquio Internacional «Seguridad y condiciones de trabajo a bordo de los buques de pesca»

La función de los interlocutores sociales y de la Organización Internacional del Trabajo

Por D. DANY APPAVE
Del Servicio Marítimo de la Oficina
Internacional del Trabajo (OIT)

cias del sistema de participación. Los pescadores tienden a explotar sus buques con el menor número posible de tripulantes y a trabajar jornadas muy largas. Por esta razón, los pescadores se exponen a veces a riesgos que pueden parecer inaceptables para aumentar lo más posible sus ingresos.

Sin embargo, en sus conclusiones relativas a los sistemas de remuneración e ingresos, la Comisión consideró que «lo más conveniente es dejar que las modalidades de fijación de los salarios y los sistemas de remuneración de los pescadores se convengan en negociaciones entre los propietarios de buques pesqueros y los pescadores y sus organizaciones». En una resolución sobre las horas de trabajo y la dotación, la Comisión también reconoció «la relación existente entre las horas de trabajo y la dotación y la seguridad en el mar y que los períodos de descanso de los pescadores son importantes para mejorar el nivel de seguridad de la industria». Expresó el deseo de que la OIT continuara estudiando la posibilidad de adoptar normas internacionales sobre las horas de trabajo y la dotación. Instó finalmente a los gobiernos y a los interlocutores sociales a que continuaran su esfuerzo por mejorar las condiciones de trabajo de los pescadores, en especial en lo referente a las horas de trabajo y la dotación.

En otras palabras, los representantes de la industria pesquera estimaron que podían regular por cuenta suya las cuestiones relativas a los sistemas de salarios e ingresos, pero que sería conveniente que la legislación reglamente las horas de trabajo y la dotación.

Adaptación profesional a los cambios técnicos en la industria pesquera

Al examinar este tema, la Comisión sobre las condiciones de trabajo en la industria pesquera pidió que se adoptaran todas las medidas posibles para modernizar las operaciones de pesca mediante la aplicación de nuevas técnicas y tecnologías con el fin de promover la prosperidad de la industria pesquera y de mejorar las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores. Según la Comisión, cuando se adopten nuevas tecnologías se deberían tener en cuenta, entre otros factores, las necesidades de formación de los pescadores y la cooperación técnica entre países desarrollados y en vías de desarrollo y entre los propios países en desarrollo.

La Comisión estimó que una de las medidas de apoyo gubernamental podría ser la aplicación de regímenes de financiación para la renovación y el reajuste estructural de las flotas pesque-

ras y que en este apoyo se deberían tener en cuenta los aspectos técnicos y económicos de las pesquerías, así como las condiciones de vida, la salud, la educación y la formación de los pescadores. Consideró que las nuevas tecnologías son indispensables para la supervivencia de la industria pesquera pero que su adopción, especialmente cuando influyen en las condiciones de empleo, precisa ofrecer previamente a los pescadores amplios medios de información y de formación.

Todas las partes interesadas deberían tratar de reducir en lo posible las terminaciones de empleo, sin perjuicio del funcionamiento eficaz de la industria, y aliviar los efectos adversos de las terminaciones de empleo por razones tecnológicas. En estos casos, deberían realizarse esfuerzos encaminados a reunir fondos para formar y readaptar a los trabajadores en otras ocupaciones y ayudarles a encontrar nuevos empleos.

La Comisión formuló directrices concretas sobre la naturaleza de las medidas que deberían acompañar la adopción de una nueva tecnología:

Los planes de formación de los pescadores deberían basarse en necesidades claramente definidas y en evaluaciones realistas de la tecnología actual y de la disponibilidad de mano de obra instruida o experta. Para ello, los gobiernos deberían determinar qué planes podrían emprenderse utilizando recursos locales y qué planes podrían necesitar de expertos regionales y extrarregionales. Debería procederse conjuntamente a la formación y a la introducción de nueva tecnología con ayuda financiera de los gobiernos y/o mediante la cooperación técnica internacional. Se debería incluir la formación para nuevas tareas y métodos de trabajo a bordo, así como en materia de gestión y de reducción de pérdidas de pescado capturado.

Deberían crearse y aplicarse métodos mejorados para la formación de



pescadores en nuevas tecnologías. Podrían utilizarse para este fin equipos especiales de formación y materiales sencillos adaptables a las necesidades de personas analfabetas o semianalfabetas. Para la formación en centros docentes o en el empleo de pescadores industriales y artesanales debería recurrirse en particular a medios audiovisuales y a servicios de divulgación.

Debería prestarse atención al personal de formación y de divulgación y a los especialistas de formación, así como al diseño y al seguimiento de los programas de formación en el empleo destinados a las comunidades pesqueras.

También debería prestarse atención a la formación de pescadores locales en materia de gestión básica de recursos, protección ambiental, funcionamiento y dirección de organizaciones de pescadores, gestión pesquera y ac-

tividades relacionadas con el bienestar social y el desarrollo de la comunidad.

Debería promoverse la transferencia de tecnología mediante proyectos piloto y ayuda para crear la infraestructura necesaria así como mediante la mejora y la comercialización de los productos de la pesca.

Debería facilitarse a los pescadores y a los propietarios de embarcaciones información y educación que contribuyan a prepararles para la modernización de la industria pesquera.

Debería estimularse la colaboración de los pescadores para asegurar una buena adaptación a la aplicación de nuevas tecnologías y métodos de trabajo a la pesca. Las organizaciones de pescadores pueden servir útilmente como cauces de participación en esta esfera.

La pesca marítima puede ser una ocupación peligrosa, por lo que la seguridad es un factor importante. Debería estimularse la formación adecuada de los pescadores en el uso de equipos de seguridad a bordo y de las artes de pesca, así como en métodos y prácticas de trabajo y condiciones de seguridad, en tanto que medio primordial de reducir los accidentes de los buques y las lesiones y pérdidas de vidas entre los pescadores. Debería estimularse el fortalecimiento de las reglamentaciones nacionales en materia de titulación de pescadores y de inspección de la seguridad en los buques, y alentarse la creación de comités de seguridad pesquera al nivel nacional adecuado. Las condiciones de vida y de trabajo a bordo deberían ser tratadas por organismos apropiados a nivel nacional.

Necesidades sociales y económicas de los pescadores en pequeña escala y de las comunidades pesqueras rurales

La mayor parte de los pescadores del mundo son pescadores muy modestos que viven y trabajan en países

en desarrollo en condiciones muy precarias. Tras haber examinado la naturaleza de sus problemas, la Comisión adoptó una serie de conclusiones sobre el particular. Algunas de ellas están relacionadas con los temas examinados en el presente Simposio.

La Comisión estimó que una de las necesidades principales en esta esfera era mejorar la educación básica y el grado de alfabetización. Consideró que la enseñanza gratuita y la formación a cargo de servicios de divulgación eran esenciales para el desarrollo de la pesca en pequeña escala. El objetivo a largo plazo de los gobiernos debería consistir en alcanzar la autosuficiencia nacional mediante la mejora del nivel de calificación que precisa la industria, incluida la manipulación, el tratamiento y la comercialización del pescado.

A este respecto, la Comisión señaló la necesidad de cooperación técnica entre países en desarrollo. La adopción de la nueva tecnología, que debería resultar especialmente provechosa para los países en desarrollo, tendría que realizarse con precaución para prevenir una sobreexplotación y una disminución de los recursos que por último menoscabarían los niveles de vida de los pescadores.

Seguridad a bordo de los buques de pesca: función de los interlocutores sociales

Es interesante considerar las opiniones expresadas por la Comisión Económica y Social de las Comunidades Europeas sobre la seguridad y la salud en el trabajo de los pescadores (Soc/235 Safety and Health on Board Fishing Vessels). Las estadísticas de los Estados marítimos de la CEE muestran que la pesca es la más peligrosa de todas las principales ramas de actividad económica y que en ella se registran diez veces más accidentes mortales que en los demás sectores con alto coeficiente de riesgo, como las minas, la construcción y la agricultura.

Los accidentes son más frecuentes en los buques pequeños que en los grandes.

A pesar de esta situación, se observa a menudo que las autoridades tienden a vincular el campo de aplicación de los reglamentos a la explotación de los buques grandes, en lugar de los más pequeños que forman la parte más importante de la flota pesquera mundial.

Por ejemplo, los gobiernos se han resistido a ratificar el Convenio de Torremolinos de la OMI. El principal obstáculo en este caso es que sus disposiciones abarcan a buques relativamente pequeños. Muchos países consideran que el límite mínimo de tonelaje es demasiado bajo, aunque los buques pequeños estén más expuestos a los accidentes que los otros.

Por esta razón, la Comisión Económica y Social incitó a los países a ratificar y aplicar varios convenios, recomendaciones y directivas de la OIT y de la OMI que establecen obligaciones concretas para los empleadores y los trabajadores en cuanto a la solución de cuestiones como la duración exorbitante de las jornadas de trabajo.

Naturalmente, la responsabilidad principal en materia de seguridad debería incumbir a los principales interesados, a saber, los pescadores. Sin embargo, cuando las personas expuestas al riesgo no pueden o no quieren garantizar la seguridad de su lugar de trabajo, las autoridades competentes deberían encargarse del problema. La industria tendría que establecer procedimientos adecuados para garantizar la seguridad en los lugares de inspección de los buques, las reuniones y programas de formación sobre seguridad a bordo, así como la investigación de los accidentes y la notificación de los mismos. Tendrían que establecerse procedimientos y prácticas adecuados en la legislación, en especial cuando no es posible conseguir su aplicación sobre una base voluntaria.

Una de las atribuciones importantes de la OIT es incitar a todos los interlocutores sociales a ejecutar políticas que se ajusten al contenido y espíritu de los instrumentos internacionales de la Organización.

El Convenio (núm. 155) y la Recomendación (núm. 164) sobre seguridad y salud de los trabajadores y medio am-





biente de trabajo, 1981, son instrumentos básicos en esta esfera. Con arreglo a las disposiciones del Convenio, los Estados ratificantes pueden excluir a la industria pesquera de su campo de aplicación previa consulta con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores interesadas. Pese a ello, los buques de pesca son lugares de trabajo en que deberían aplicarse los mismos principios en materia de seguridad y salud y en que las normas deberían ser más estrictas en razón de los mayores riesgos existentes. Por esta razón, una aplicación más amplia de los principios formulados en estos instrumentos sería benéfica para la industria pesquera.

El Convenio dispone que todo Miembro deberá, en consulta con las organizaciones más representativas de empleadores y de trabajadores interesadas, poner en práctica y reexaminar periódicamente una política nacional coherente en materia de seguridad y salud de los trabajadores y medio ambiente de trabajo. Esta política tendrá por objeto prevenir los accidentes y los daños para la salud que sean consecuencia del trabajo (art. 4). También dispone que esta política debería precisar las funciones y responsabilidades respectivas de las autoridades públicas, los empleadores y los trabajadores (art. 6).

Incumbe a los gobiernos ratificantes velar por el cumplimiento de esta obli-

gación. El control de la aplicación de las leyes y de los reglamentos relativos a la seguridad y la salud debería estar asegurado por un servicio de inspección. Convendría ofrecer orientaciones a los empleadores y a los trabajadores con objeto de ayudarles a cumplir con sus obligaciones legales. El Convenio también define con cierto detalle las obligaciones de la autoridad competente en cuanto al diseño apropiado del lugar de trabajo, la seguridad del equipo, la seguridad de los métodos de trabajo, la prevención de los accidentes y la notificación y la investigación de los mismos.

La Recomendación formula directivas más precisas aún en esta esfera. El texto de los dos instrumentos internacionales figura como anexo al presente documento de trabajo.

Sin embargo, no son suficientes las leyes, los reglamentos o servicios de inspección excelentes prestados por la autoridad nacional competente. La seguridad y el logro de buenas condiciones de trabajo son cuestiones que competen a los empleadores y los trabajadores. Los empleadores y el personal de alta dirección deberían considerar que la seguridad y la garantía de buenas condiciones de trabajo son parte integral de los planes generales de la empresa como, por ejemplo, los de control de la calidad. El fomento de la seguridad en el trabajo es un componente esencial de una dirección eficaz y las

buenas condiciones de trabajo son un requisito previo fundamental para un medio de trabajo productivo.

De la misma manera que se atribuye una responsabilidad general respecto de la producción o la investigación a un miembro del consejo de dirección, un mando superior también ha de asumir una responsabilidad general en materia de seguridad y salud. Deberían formularse objetivos claros de política a este nivel superior y luego aplicarlos a otros niveles atribuyéndose obligaciones claramente definidas a cada miembro del personal de dirección y empleado. En particular, personal de supervisión adecuadamente calificado es esencial para una aplicación eficaz de las medidas de seguridad y salud. Este hecho se reconoce ya en la industria pesquera, tanto en sus programas de formación como en las políticas empresariales. Los gobiernos, los empleadores y los trabajadores deberían orientarse con arreglo a la Recomendación sobre la formación profesional de pescadores, 1966 (núm. 126) y el Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación de los pescadores (FAO, OIT, OMI, 1988).

La actitud de los trabajadores respecto de la seguridad y de la prevención de los accidentes varía considerablemente y depende de muchos factores, como el medio social y religioso en que viven, su personalidad y circunstancias locales. No suelen liderar la prevención de los accidentes. Por ello, una política positiva no puede consistir en confiar fundamentalmente en un comportamiento naturalmente responsable de los mismos. Incluso en las industrias técnicamente adelantadas en que los trabajadores son instruidos y han alcanzado un nivel de vida elevado, se precisan esfuerzos considerables por promover la seguridad entre ellos. Los trabajadores suelen interesarse más por cuestiones como los salarios, las vacaciones, las horas de trabajo y otras prestaciones sociales. Están acostumbrados a su medio ambien-

te de trabajo, es decir, que subestiman los riesgos a los que están expuestos y tienen un falso sentimiento de seguridad. Algunos de ellos incluso consideran el riesgo de accidente o de muerte como una cuestión de suerte.

Sin embargo, es difícil comprender la falta de medidas de seguridad en una industria en que el medio ambiente de trabajo es tan peligroso. El Consejo Nacional de la Investigación de los Estados Unidos, en su proyecto de programa nacional sobre la seguridad en los buques de pesca (1991), pone de relieve la duración excesiva y no reglamentada de las jornadas de trabajo, la falta de certificados y de reconocimientos médicos obligatorios, la falta de inspección en los buques tanto nuevos como viejos, los peligros de las operaciones de carga en el mar, la falta de organizaciones de trabajadores, la insuficiencia de las prestaciones sociales, la naturaleza de la remuneración y la falta de negociación colectiva. Llega a la conclusión de que ciertos elementos de las condiciones de trabajo permiten mejorar la seguridad.

Es posible que los pescadores de los países en desarrollo, salvo los que trabajan en pesquerías tradicionales, no tengan conciencia de la magnitud de los riesgos a los que están expuestos en su trabajo. Como se trata a menudo de trabajadores analfabetos contratados por periodos de corta duración, no siempre prestan una atención suficiente a la prevención de los accidentes.

Por consiguiente, corresponde claramente a los propietarios de buques de pesca y a los sindicatos promover la seguridad en los buques pesqueros. Pueden negociar la inclusión de disposiciones sobre seguridad en los convenios colectivos. Pueden velar porque las condiciones de trabajo no permitan prácticas peligrosas de trabajo. También pueden, junto con la dirección, participar en las actividades de comisiones de seguridad y en otros esfuerzos de promoción de la seguridad.



Conclusiones

En el presente Simposio, la seguridad a bordo de los buques pesqueros se vincula con las condiciones de trabajo. No se trata solamente de una coincidencia, puesto que las tasas de accidente reflejan a menudo la calidad del medio ambiente de trabajo. Se precisa un enfoque tripartito para subsanar las condiciones deficientes de trabajo, las malas condiciones de seguridad y los accidentes a bordo de los buques pesqueros. Corresponden a cada uno de los interlocutores sociales atribuciones específicas, pero es necesario un enfoque mancomunado para resolver algunos de los problemas antes mencionados.

En la medida de lo posible, muchas de las cuestiones relativas a las condiciones de trabajo deberían resolverse por vía de negociación colectiva. Sin embargo, ello plantea ciertas dificultades, como por ejemplo la falta de distinción entre empleadores y trabajado-

res (pescadores por cuenta propia), o cuando uno de los interlocutores sociales o los dos carecen de la voluntad o la capacidad de actuar por el peso de las tradiciones de esta rama de actividad o por otras razones y, en estos casos, el Estado debería legislar en interés de todos.

Sería útil, tanto para los propietarios de buques pesqueros como para los pescadores, que los interlocutores sociales consideren algunas de las prácticas actuales respecto de cuestiones como sistemas de remuneración, horas de trabajo, dotación, así como otros aspectos de las condiciones de trabajo de los pescadores, con el fin de mejorar la seguridad de los mismos y de los buques pesqueros. A nivel nacional, estas cuestiones deberían considerarse en órganos tripartitos adecuados que representen a los interlocutores sociales de esta rama de actividad. A nivel internacional, convendría adoptar normas mínimas, cuando no existen, para reducir el efecto en estas cuestiones de la competencia internacional en la industria pesquera con miras a mejorar la seguridad y las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros.

Entre tanto, los gobiernos deberían prestar especial atención a la posibilidad de ratificar los convenios existentes de la OIT y de la OMI relativos a la seguridad de los buques pesqueros y de los pescadores. La autoridad competente debería aprovechar las directivas internacionales existentes sobre la aplicación de estos instrumentos, en especial en esferas como la formación y los certificados de los pescadores.

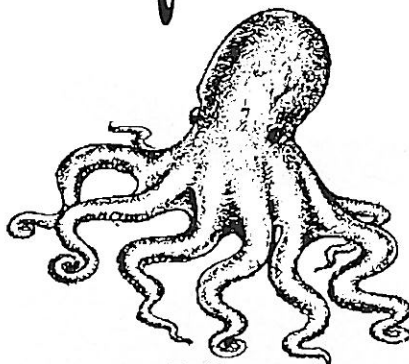
La mejora de las condiciones de trabajo y de la seguridad a bordo de los buques pesqueros depende de la voluntad de los interlocutores sociales. Espero que la presente reunión no sólo contribuirá a definir medidas que permitan conseguirlo, sino también que servirá de crisol para la aplicación de las mismas, tanto a nivel nacional como internacional.

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



Desde la Escuela Media de Pesca al Instituto Politécnico de F.P. Marítimo-Pesquero de Canarias

Por D. DOMINGO ROMERO ORTEGA
Director del Instituto Politécnico
de F. P. Marítimo-Pesquero de Canarias

Desde los inicios de este siglo la flota pesquera insular era muy numerosa; se componía en su totalidad, con raras excepciones, de veleros (pailebotes, balandros, goletas, bergantines y faluchos), orgullo de los afamados carpinteros de ribera (entre ellos los Trujillos, los Orosas y los Mirandas junto con otros muchos que el tiempo ha borrado de nuestra memoria). Esta flota, que tradicionalmente faenaba en la costa occidental de África en las conocidas «zafras» chica y grande, constituían el pilar básico de la economía lanzaroteña.

Por la importancia de su flota, su población pesquera, su industria y su tradición marinera fue emplazada por O.M. del 19 de octubre de 1939, en Lanzarote, una de las cinco Escuelas Medias de Pesca; las otras fueron ubicadas en Cádiz, Valencia, Vigo y Pasajes. Como curiosidad histórica hay que reseñar que unos meses antes, concretamente el 19 de julio, se había publicado el Decreto del Ministerio de Industria y Comercio en donde se recogía la creación de las Escuelas Medias de Pesca. Por estas fechas el Gobierno del General Franco tenía aún su sede en Burgos.

La primitiva escuela se instaló en un edificio sin terminar que tuvo que ser adaptado a las necesidades para las que iba a ser destinada, sito en el número 17 de la calle Juan de Quesada de Arrecife; se trataba de un local muy reducido, pero sin lugar a dudas el mejor en la Isla de cuantos se dedicaban a la enseñanza.

Venciendo mil dificultades, don César Botella Calandre, ayudante militar de Marina y director de la escuela, pudo realizar el solemne acto de apertura el 15 de octubre de 1942.

La matrícula del primer curso fue de 25 alumnos de preparatorio (cursillo de cuatro meses antes de acceder a los cursos profesionales), cinco alumnos de Patrón de Altura y uno de Gran Altura. Formaban el primer cuadro de profesores de esta escuela don César Botella Calandre, director; don Manuel Camejo Umpiérrez, secretario-habilitado; don Esteban González Piñero y don Valerio Arteaga Vizcaíno. Como personal subalterno figuraban don Alfonso Hernández Rodríguez, conserje, y don Manuel Torres Aguilar, mozo.

Los programas de estudios eran fijados por la Dirección General de Pesca Marítima; el curso preparatorio contenía fundamentalmente asignaturas de conocimientos básicos, ya que se trataba de formar culturalmente a los pescadores para que pudiesen acceder a los cursos profesionales de patronos. El horario de clases era de tarde y no-

che, pues la mayoría de los matriculados eran trabajadores y padres de familia. Por lo que respecta a las prácticas de navegación y pesca eran realizadas en embarcaciones cedidas por los armadores. En los primeros años los sextantes y cronómetros eran cedidos por los pilotos que desembarcaban ocasionalmente.

A partir de 1943, la Dirección General de Pesca, el Cabildo de Lanzarote y la Asociación Gremial de Armadores de la Isla concedieron las primeras becas a los alumnos matriculados en el centro.

Las escuelas estaban bajo la tutela de un Patronato local que actuaba como eje rector de los centros; dicho patronato estaba formado por el presidente del Cabildo, el alcalde de Arrecife, párroco de Arrecife, presidente de la Asociación de Armadores, ayudante militar de marina y un miembro del Sindicato de Pesca.

Los Patronatos locales dependían del Patronato central con sede en Madrid, cuya misión consistía en ser el órgano organizador y deliberador de toda la normativa referente a las cinco escuelas.

En cuanto a las dificultades por las que atraviesa el Centro en estos primeros años, escribe don Esteban Gonzales Piñero: «Si bien hay que reconocer que la creación de esta escuela en Lanzarote contó con la simpatía y apoyo de muchos armadores y pescadores, se



Instituto y residencia de alumnos.

observó, no obstante en otros, cierta indiferencia debido a la apatía que en algunos individuos produce todo lo que sean nuevos métodos, o pueda producir renovación y también por la creencia de la clase patronal de que el marino, cuanto menos instruido más fácil es de doblegar, sin tener en cuenta las ventajas que les reportan el tener al mando de sus barcos personal eficiente».

Los problemas también eran originados por la Administración puesto que la O.M. de 24 de enero de 1953 determina que «para ingresar en las Escuelas Medias de Pesca era preciso haber navegado dos años como marinero de cubierta en barcos de pesca de arrastre». Esto significó un grave contratiempo para el Centro puesto que no existían en la Isla barcos dedicados a este tipo de pesca, pese a que la flota de Lanzarote en aquel entonces era la más importante del Archipiélago y empleaba a más de 4.000 hombres. Numerosos fueron los intentos para derogar esta O.M., hecho que contribuyó a «suavizarlas», aunque su derogación

definitiva se produjo en 1961; por este motivo durante el período de vigencia 1953-61 se resintió enormemente la matrícula en este Centro.

A comienzos de los años 50 empieza el despegue de la industria conservera en la Isla y paralelamente se inicia el desarrollo de la infraestructura portuaria; también por estas fechas la propia ciudad de Arrecife se ve afectada por todos estos cambios y comienza a expandirse con la aparición de algunas barriadas de marineros como Valterra. El cambio cualitativo en el tratamiento del pescado (salazón y seco por conservas) exigía unas mejoras técnicas en la flota, y comenzaron a aparecer barcos de mayor porte y con ello la motorización. Por este motivo, se inician las primeras gestiones para la implantación de los estudios de Mecánicos y Fogoneros en la Escuela, necesidad acuciante por la modernización de la flota. En 1954, el Patronato Central de las E.M.P. ordena la contratación de profesores para cubrir las plazas de Máquinas y Motores y Electricidad y Radio Navegación. El día 1 de

abril del mismo año comienza a impartirse el primer curso de Mecánicos Navales, aunque los exámenes correspondientes tendrían que celebrarse en la Comandancia Militar de Marina de Las Palmas, lo que comportaba serios contratiempos para los aspirantes a esta titulación.

Fue también a principio de los años 50, cuando comienza a contemplarse la idea de la construcción de un nuevo edificio; en este sentido también es el Patronato Central quien solicita informe en 1952 sobre la posibilidad de construcción de un nuevo edificio con las aportaciones económicas de las entidades locales. La respuesta a esta petición fue muy rápida, puesto que el 2 de enero de 1952, en la sesión del Patronato local, el Sr. Presidente del Cabildo Insular de Lanzarote indicó que la institución que él presidía estaba dispuesta a colaborar económicamente para la construcción de dicho edificio; por otro lado, el Sr. Alcalde de Arrecife se comprometió a ceder el solar para este fin. El 11 de septiembre de 1953, en la sesión del Patronato local, el Sr. Presidente del Cabildo muestra a todos los asistentes el anteproyecto del futuro edificio, el cual fue remitido al Patronato central.

La construcción del nuevo edificio no volvió a retomarse hasta 1964, debido al gran impulso dado a las enseñanzas, ya que la Ley 144/61 y 156/61 vino a reorganizar las enseñanzas náutico pesqueras, llenando un vacío legal y poniendo orden en la caótica situación en que se encontraban dichos estudios; esta Ley vino a sentar definitivamente las bases de las enseñanzas náutico-pesqueras, desechando cuanto había de anticuado o superfluo y con acertada visión de futuro.

Las leyes mencionadas, junto con la Ley 23/64 sobre dotaciones en los centros y el Decreto 629/63 sobre los títulos profesionales, van a ser los pilares sobre los que se sustentarán las enseñanzas pesqueras hasta fechas muy recientes.

La Ley 144/61 cambió la denominación de las antiguas Escuelas Medias de Pesca que pasaron a llamarse Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesqueras.

Durante los años 63, 64 y 65 se incorporaron al Centro el grueso del profesorado para impartir las materias que la diversificación de las enseñanzas requerían.

Como hemos recogido anteriormente es en 1964, y debido fundamentalmente al desarrollo alcanzado por las enseñanzas marítimo-pesqueras, cuando se hace indispensable la construcción de un nuevo edificio más acorde con la importancia que estaban adquiriendo estos estudios, pues el local antiguo, pese a su buena conservación, hacía años que era materialmente imposible acoger con un mínimo de comodidad al alumnado. Corría el año de mil novecientos sesenta y cinco cuando la Subsecretaría de la Marina Mercante adquirió un solar de 5.000 metros cuadrados en la zona de Puerto de Naos, solar que ocupa el actual Instituto Marítimo Pesquero. El 6 de septiembre de 1965 se adjudicaron las obras a la empresa «Construcciones Alcalá» por la cantidad de 25.000.000 de pesetas. Las obras concluyeron en 1968 y ese mismo curso en octubre comenzaron a impartirse las clases en el nuevo edificio, aunque la inauguración oficial fue en octubre de 1969, en presencia del Ilmo. Sr. Subsecretario de la Marina Mercante don Leopoldo Boado y el Sr. Inspector General de Enseñanzas Marítimas y Escuelas de Pesca don Emilio Arrojo.

En otro orden de cosas, es necesario recoger que el 12 de abril de 1967 se celebran por primera vez los exámenes para la obtención del título de Patrón de Yate, y el 23 de abril los de Capitanes de Yate, comenzando así los primeros exámenes para la obtención de títulos deportivos y recreo.

En julio del 68 se celebran los primeros exámenes para la obtención del



Talleres del Instituto.

título de Patrón de Tráfico Interior y Patrón de Pesca Local; en octubre del mismo año se celebraron los primeros exámenes para Radiotelefonista Naval.

Con el curso 1975/76, comienzan a impartirse las enseñanzas de Formación Profesional Marítimo-Pesqueras al amparo de la O.M. de Educación y



Buque de prácticas «La Bocaina»

COLABORACIONES

Ciencias del 13 de julio de 1974 y del Decreto de 23 de agosto de 1975, con la implantación de los estudios de F.P., se incorporan a los centros numerosos jóvenes procedentes de las escuelas de E.G.B. para cursar estudios reglados de F.P.

En la actualidad en estos centros coexisten los estudios Náutico Pesqueros (formación de adultos), y los estudios reglados de F.P. (orientados a jóvenes que finalizan su período escolar).

El Real Decreto 1887/1976 de 18 de junio convierte a las antiguas Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesqueras en Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo Pesqueros.

La Ley 43/1981, de 9 de noviembre, viene a recoger una vieja aspiración del Profesorado que imparte las enseñanzas en estos Institutos, puesto que la mencionada ley crea los cuerpos de personal docente para los Institutos, con una plantilla de 96 profesores nu-

merarios y 100 maestros de taller. En su artículo 2.º-1 dice textualmente «corresponde al Cuerpo de Profesores Numerarios de Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo Pesqueros impartir las enseñanzas conducentes a la obtención del título de Capitán de Pesca, equivalente al de Técnico Superior Diplomado y de las Ramas de Cabotaje, Máquinas y Electricidad». Aunque lamentablemente la condición de Técnico Superior Diplomado no ha sido reconocida por la administración educativa para los Capitanes de Pesca.

El Real Decreto 1939/1985, de 9 de octubre, aprueba las transferencias a la Comunidad Autónoma Canaria en materia de enseñanzas náutico pesqueras, por lo que el Instituto Politécnico de F.P. Marítimo Pesquero de Canarias queda adscrito a la Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno Autónomo.

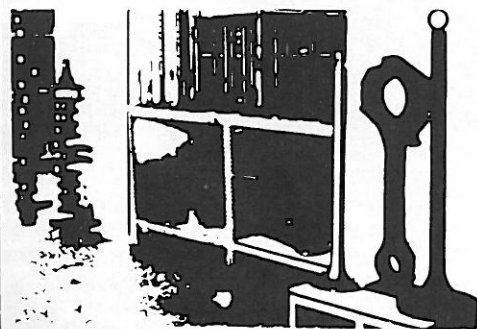
En la actualidad las enseñanzas marítimo pesqueras se encuentran sometidas a un riguroso y profundo estudio de reforma para adaptarlas a la LOGSE y a los niveles profesionales y académicos de la C.E.

Para finalizar esta breve historia de la antigua Escuela Media de Pesca, sólo nos resta agradecer a don Esteban González Piñero, profesor titular de Cultura General de este Centro, que en su dilatada vida profesional supo recoger puntualmente y con todo tipo de detalle la mayor parte de los testimonios que aquí he recogido por escrito.



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)

Tal vez sea este el apartado peor tratado en las industrias marítimas, pugna permanente entre dirección y flota, por mor de su volumen y/o su reposición, sin que ninguno de los «bandos» utilicen criterios técnicos y económicos que se complementen.

Cuestión ésta que se pretende abordar en este artículo, aportando criterios que permitan a «priori» el cálculo de su volumen y el de su presupuesto anual, en razón del peso económico que representa y la necesidad de garantizar su seguridad, su disponibilidad y por ende, su producción.

Cálculo del volumen del stock

Son numerosos los autores que se han ocupado del tema, pero sin entrar en la cuestión marítima (que requiere un estudio que tenga en cuenta sus características) y en general basados en la estadística matemática lo que los hace excesivamente teóricos y poco prácticos en su manejo. Así tenemos dos ejemplos de cálculo:

1. Tiempo medio hasta el fallo «de un elemento»:

$$\int_0^{\infty} e^{-\lambda t} dt = 1/\lambda \quad (1)$$

Siendo λ = probabilidad elemental de fallo (o tasa de fallo)

Siendo t = tiempo

2. Ecuación fundamental de la sustitución:

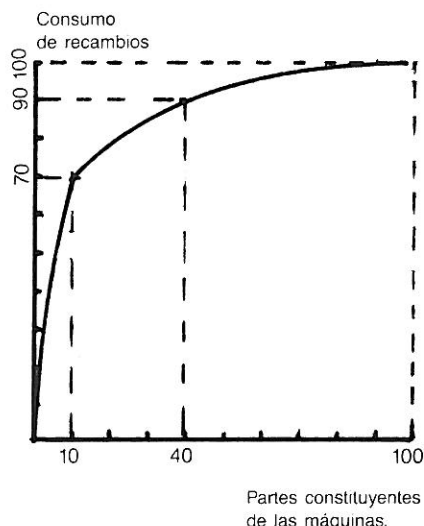
$$K(t) = \int_0^t [1 + K(t-x)] dF_x$$

Siendo $K(t)$ = valor medio (la esperanza matemática) del número de sustituciones entre 0 y t .

Más ceñida al estudio del proceso de fallos en una máquina está la «Ley de Pareto», que relaciona el consumo de recambios con las partes de la máquina (en porcentaje) que da origen a la siguiente curva:

Gestión del stock de respetos en el Departamento de Máquinas

Por D. CARLOS FELIPE BARCELO VIOLANTE
Mecánico Naval Mayor



Vemos como el 10% de las piezas de una máquina consumen el 70% de recambio, etc., identificando los elementos según su «criticidad» nos permitiría dimensionar el stock según esta Ley, pero esta «herramienta de trabajo» no es completa, es decir, no contiene todos los parámetros necesarios para el cálculo «a priori» del stock de respetos.

A nuestro juicio, un cálculo de las necesidades del stock debe contemplar los siguientes criterios:

1. Ser fiable y de fácil manejo.
2. Adecuarse a la política de mantenimiento preventivo.
3. Incluir como variable el tiempo de reposición para cada elemento.
4. Capaz de seguir los tiempos de re-

visiones establecidos por las casas fabricantes.

5. De aplicación a cualquier equipo de a bordo, ya sea este mecánico, eléctrico, hidráulico, etc.

6. Proporcionar la infinidad de un elemento cuando no se disponga de la misma.

7. Establecer el tiempo entre revisiones cuando se carezca de los establecidos por la casa fabricante.

El diagrama de fallos

En base a estas consideraciones, hemos desarrollado el «diagrama de fallos», el cual parte de determinar el nivel de eficiencia de un elemento como parte de la máquina, debajo del cual debe considerarse en fallo, lo que reduce el análisis a dos posiciones (en funcionamiento o en fallo), la determinación del estado es realizada en cada revisión, estos criterios dan forma al diagrama teórico (de uso para cualquier tipo de equipo o máquina).

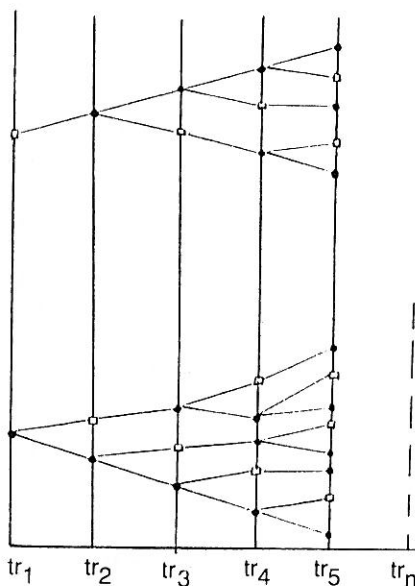
(Ver diagrama de fallos en página siguiente)

En el mismo vemos representados todos los estados posibles (o caminos evolutivos) de un elemento que forma parte de una máquina. Es evidente que a priori de una primera revisión, no podemos juzgar el estado del elemento, por lo cual si dividimos el número de fallos esperado por el total de estados posibles del elemento, tendremos para una primera revisión una infinidad (o probabilidad

DIAGRAMA DE FALLOS

□ → Fallo

● → Correcto



de fallo) del 50%. Desarrollando el diagrama y eliminada la avería repetitiva (por ser ésta un fallo del mantenimiento o del análisis de la misma) a cada revisión obtendremos una serie de estados finales con lo que aplicando la misma división obtendremos la tasa de fallos del conjunto, que tendrá el siguiente desarrollo:

- Para $tr_1 = 1/2 = 50\%$
- Para $tr_2 = 1/3 = 33\%$
- Para $tr_3 = 2/5 = 40\%$
- Para $tr_4 = 3/8 = 37,5\%$
- Para $tr_5 = 5/13 = 38\%$
- Para $tr_6 = 8/21 = 38\%$
- Para $tr_n = x/y = 38\%$

En efecto vemos como la in fiabilidad de un conjunto se estabiliza en el 38% (esto cumple con el postulado del matemático alemán Erich Pieruschka, en la fiabilidad del sistema es siempre inferior a los de sus componentes individuales)

llamado λ_1 , a la in fiabilidad del conjunto, y λ_2 a la del elemento, siendo ambas claramente constantes, tendremos que la in fiabilidad media será $\lambda_m = \lambda_1 + \lambda_2/2$ (la in fiabilidad real del elemento en su relación con el conjunto al que pertenece).

Para un elemento cuya fiabilidad es del 95%, tendremos una $\lambda_m = \frac{38+5}{2} = 21,5\%$, que será la probabilidad media de fallo.

Cálculo del tiempo de revisión

Para un elemento cuya casa fabricante indica una vida útil de 10.000 horas de trabajo con una fiabilidad del 95% tendremos:

$$U_v \times \lambda_m = 2t_r$$

$$\frac{10.000 \cdot 0,215}{2} = t_r = 1,075 \text{ horas de trabajo entre revisiones.}$$

Cuando no se dispone del dato de in fiabilidad de la casa, se debe aplicar la del diagrama de la siguiente forma:

$$U_v \cdot 0,38 = 4 t_r \text{ (ya que según el diagrama es a partir de la cuarta revisión que se estabiliza la tasa de fallo)}$$

$$t_r = \frac{10.000 \cdot 0,38}{4} = 905 \text{ hs/trabajo.}$$

Estos tiempos son aplicables cuando no se tiene indicación de la casa fabricante sobre los mismos.

Volumen del stock y tiempo de reposición

Estamos ahora en condiciones de realizar el cálculo del volumen del stock (para cada elemento), que sería igual a:

$$\frac{TR}{2tr} \cdot N.^{\circ}e \cdot \lambda_m$$

siendo:

TR = tiempo de reposición en horas establecido por la naviera o casa armadora en función de las facilidades para la misma y/o su coste económico (en horas).

2tr = dos veces el tiempo entre revisiones, que como divisor del tiempo de reposición nos dará el número máximo de fallos posibles en el mismo.

N.^oe = número de elementos iguales que monta la máquina (por ejemplo, 8 inyectores) que nos dará el total de fallos posibles en función de su cantidad.

λ_m = como ya hemos visto, a «probabilidad media de fallo».

Este tipo de cálculo nos permite dimensionar el volumen del stock, atendiendo a la máxima posibilidad de fallo, al mejor tiempo entre reposiciones y a los diferentes servicios y/o faenas del buque.

En efecto, comparando dos buques gemelos, en los que el primero realiza campañas pesqueras de tres meses y el otro de 15 días y cuyos M/Ppls. montan 8 inyectores, el cálculo para el stock de toberas de los mismos será:

$$TR = 2.160 \text{ hs. y } 360 \text{ hs. } \lambda_m = 0,215$$

$$2tr = 2.150 \quad N.^{\circ}e = 8$$

Aplicando la fórmula:

$$1.^{\circ} \text{ caso: } \frac{2.160}{2.150} \cdot 8 \cdot 0,215 = 1,728$$

unidades de stock (tómese 2).

$$2.^{\circ} \text{ caso: } \frac{360}{2.150} \cdot 8 \cdot 0,215 = 0,287$$

unidades de stock (tómese 1 como límite de seguridad).

Si el tiempo de reposición se calculase para el ejercicio económico, el tr sería igual al tiempo de disponibilidad del buque que es igual a:

$$\frac{\text{Tiempo anual en horas}}{\text{Tiempo anual en hs} + \text{Tiempo de parada anual.}}$$

Siguiendo con el ejemplo anterior

tendremos para ambos buques (suponiéndoles 30 días anuales de vida):

$$\frac{8.640}{9.360} = 92,3 \text{ de disponibilidad anual}$$

$$\text{y } 8.640 \cdot 0,923 = 7.975 \text{ hs. anuales}$$

$$\text{con lo que el volumen de stock será}$$

$$\frac{7.975}{2.150} \cdot 8 \cdot 0,215 = 6,38 \text{ unidades (tómese 7)}.$$

Este es el cálculo que para cada elemento de cada equipo que monte un buque nos dará el volumen total del stock.

La contabilidad del stock

Hasta aquí hemos tratado el carácter técnico y los criterios que le sean propios, pero el peso económico que representa el stock de respetos y el tratamiento económico del mismo (en el que generalmente se utilizan criterios equivocados) nos lleva a la necesidad de plantear políticas de actuación y valoración que impliquen los siguientes conceptos:

A. Ser llevada desde el buque por el Departamento de Máquinas.

B. Incluir como variable una «tasa de posesión» dado que el volumen económico del stock es un valor que debe de incluir un coste de oportunidad que represente los beneficios perdidos al no poder dedicar su monto a factores productivos.

C. La valoración de entrada al stock de un componente recuperado (ya que éste pasa a formar del activo de la empresa).

Cálculo del valor de salida

1. El primer paso es el cálculo o establecimiento de la «tasa de posesión». Uno de los criterios que pueden emplearse es el que utiliza el interés bancario vigente, disminuido en el impuesto correspondiente al mismo, así, para un interés bancario del 12% y un impuesto sobre beneficio del mismo del 35% tendríamos una «tasa de posesión» del 7,8 anual.

2. El valor salida del componente vendrá dado por su valor de entrada más el valor de la tasa de posesión correspondiente al tiempo de stock, siguiendo con el ejemplo anterior de las toberas, tendremos para una cuyo valor de entrada es de 10.000 pesetas y con la «tasa de posesión» del ejemplo anterior y un valor de salida de 2.000 horas de stock.

$$Vs = Ve + \frac{Ve \cdot TP \cdot t}{3.600} = 10.000 +$$

$$\frac{10.000 \cdot 0,78 \cdot 83,33}{3.600} = 10.181 \text{ pts.}$$

valor que representa el coste real para la empresa del recambio utilizado. Esto nos deja ver como un stock sobredimensionado incrementa los costes de mantenimiento.

Cálculo del valor de entrada de un componente recuperado

El valor de entrada de un componente recuperado viene dado en función del valor residual del mismo, incrementado con el valor del trabajo empleado en su reparación (en hs/hombre) y el valor de los respetos empleados, que ilustraremos con un ejemplo: se trata de determinar el valor de entrada de un inyector que se ha sustituido por otro de respeto (al cual ya le aplicamos su valor de salida, según el pá-

rrafo anterior) cuantificado en un 20% del valor de nuevo al valor residual del componente (en realidad se debería cuantificar de acuerdo con el valor residual general del buque una vez amortizado) que suma 45.000 pesetas el valor del trabajo que asciende a 2.000 ptas./hora (incluyendo todo el coste por este concepto, S.S., Imp., etc.) y el valor del recambio que siguiendo ejemplos anteriores es una tobera cuyo precio suma 10.181 pesetas, tendremos para una hora de trabajo total:

Valor residual	9.000 ptas.
Valor recambio	10.181 ptas.
Valor trabajo	2.000 ptas.
Valor entrada	21.181 ptas.

Este criterio nos demuestra cómo el valor del trabajo pasa a formar parte del activo de la empresa y dado que el componente en cuestión será dado de entrada en el stock, el trabajo (que ya es activo de la empresa, también «generará beneficios» a través de la «tasa de posesión»).

Documentación

Es evidente que todo lo que hasta aquí hemos visto, necesita una adecuada documentación que refleje el movimiento del stock y sus valoraciones de manera fehaciente y sin incrementar la «burocracia» empresarial, esto nos lleva a cuatro documentos básicos:



1.º **Fichero de respetos:** Individualizado para cada equipo, conteniendo una ficha por cada componente y la siguiente información:

- Cantidad mínima de stock.
- Código del elemento de la casa fabricante y nombre de la misma.
- Nombre del proveedor.
- Tiempo de reposición.
- Vida útil del elemento en hs./trabajo.
- Fiabilidad del mismo.
- Listado de altas y bajas con apartados para fechas y valoraciones.

2.º **Fichas de material:** Identificadores de cada componente y adosadas al mismo en almacén con fecha de entrada.

3.º **Vales entrada/salida:** De movi-

miento del stock, que reflejen fechas y valoraciones.

4.º **Orden de trabajo:** Que debe reflejar los tiempos de los mismos, sus fechas de apertura y realización y el personal que intervino, más el valor del mismo.

Con esta documentación, duplicada, dado que el Departamento de Inspección deberá basar su trabajo en la misma, de bajo coste y tiempo limitado en su realización, podemos organizar un trabajo de mantenimiento eficaz, en relación a la gestión del stock de respetos.

Conclusión

A vuelo pluma, hemos tratado en este artículo uno de los aspectos de la

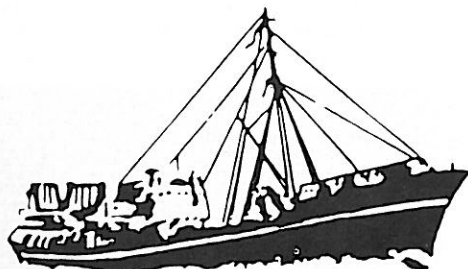
gestión del Departamenteo de Máquinas de un buque, desde un punto de vista que trata de abrir la discusión sobre un tema tan maltratado y en ocasiones «poco entendido» de nuestra profesión; los criterios y cálculos presentados no pretenden ser definitivos, sino un criterio de actuación que se basa en las necesidades técnicas y económicas de resolución del tema, y por lo tanto, capaces de ser mejoradas y/o reformadas.

BIBLIOGRAFIA

- (1) Manual de Mantenimiento de A. Baldin.
 - (2) L. Fulanetto, A. Roversi, F. Turco, 1982.
 - (3) Universidad de Nápoles, «Seguridad», abril, 1960.
- Manual práctico de Cálculos de Ingeniería. Tiller G. Michs, McGrae-Hill, 1988.

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)

La reciente publicación de dos libros por la Secretaría de Estado das Pescas, del Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentação de Portugal, titulados «A formação profissional no sector das pescas em Portugal 1940-1990» y «Cinco años de formação no sector das pescas 1989-1991», nos da motivo a revisar, aunque sea brevemente, cómo se encuentran estas enseñanzas en nuestro país vecino.

Antes de entrar en el tema de estas dos publicaciones, tenemos que resaltar que Portugal tiene, con relación a España, una flota e industria pesquera (salvo conservas) mucho más familiar y artesanal que la nuestra y por tanto sus exigencias técnicas, a nivel Graduados Superiores, son menores, pero ante la situación económica y pesquera de Europa, con un Portugal dentro del Mercado Común, se inició una capacitación total de sus pescadores, con unos objetivos sumamente amplios, que cifran en 700 técnicos (incluyen Acuicultura) de nivel superior, a conseguir en unos pocos años. Se complementará con 5.000 pescadores en Enseñanzas Medias, para lo cual existen escuelas (que en parte orientan a los alumnos a proseguir en Lisboa enseñanzas superiores) en Viana do Castelo, Matosinhos, Setúbal, Vila do Conde, etc., que son netamente autónomas, al igual que ocurre con Azores que incluso firma acuerdos con entidades o países ajenos a Portugal.

Vista desde España esta faceta de la Formación Profesional Pesquera no es sólo un problema portugués. Estamos en un Mercado Común donde la movilidad de trabajadores es inmediata; por tanto hoy, y más a futuro, habrá intercambio de tripulantes entre España y Portugal y la única limitación que podrá ponerse es la surgida por el nivel técnico de los títulos (sean de pesca o no) y esto obliga a tener en consideración todo lo que se haga en Portugal, como ellos tendrán que valorar todo lo que se estudie en España; dejando la pesca, los ejemplos ya están

Cincuenta años de Formación Profesional Pesquera en Portugal

Por ALBACORA

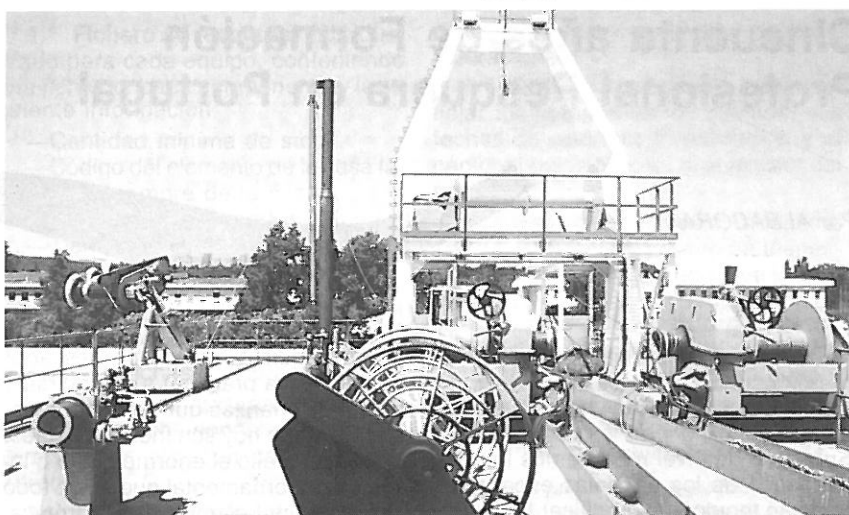
en la calle. Nuestros vendimiadores fueron este año sin necesidad de contrato a Francia y allí se encontraron en iguales condiciones a los portugueses. Subiendo de nivel recordemos la problemática de los dentistas españoles que han tenido que modificar titulaciones tradicionales ante la competencia de licenciados en otras Universidades extranjeras. Los títulos en pesca, si cumplen los requisitos legales o gubernamentales de un país, tendrán vigencia y similitud en todo el Mercado Común Europeo.

El cambio del tradicional aprendizaje, muchas veces familiar, del pescador a esta capacitación con fundamentos teóricos, será muy difícil, no sólo para Portugal sino para cualquier otro país —incluida España— por la natu-

ral resistencia que tiene un pescador (basado en la práctica) a inscribirse y recibir enseñanzas que considera teóricas, aunque hoy son indispensables. Unámosle a ello el enorme gasto o inversión gubernamental que exige todo esto, pues, por ejemplo, la electrónica, frío industrial, equipos modernos de navegación, etc., son de un coste muchísimo más alto que lo que hasta ahora necesitaba una escuela de este tipo. Y además hay modelos nuevos todos los años. No obstante, antes de proseguir, diremos que este esfuerzo que está haciendo el Gobierno portugués merece nuestro total aplauso, por no decir envidia, máxime ante esta excelente idea de utilizar la Formación Profesional como argumento diplomático para negociar, ante las antiguas Colonias de ha-



O SINAPE



Convés do SINAPE

bla portuguesa, unas mejores relaciones pesqueras. No cabe duda que si con visión de futuro España hubiese hecho, hace años, una política similar, intensa (aunque algo se hizo), hoy nuestra situación pesquera en Iberoamérica podría ser distinta, pues tendríamos allí como amigos una serie de «embajadores» que serían los antiguos estudiantes y becarios de nuestras escuelas pesqueras.

Hechas estas aclaraciones o comentarios, que no cabe duda tienen interés para España, recordemos que la primera Formación Profesional que funcionó como tal en Portugal, nació en 1937 como complemento de las Casas de los Pescadores, organización de un carácter netamente «corporativo» base del régimen de Salazar para fomentar la pesca y donde el tradicional bacalao (que era y es masivamente importado) fue piedra angular de una «Comisión Reguladora», que actuaba casi como monopolio en la pesca y comercialización de este típico plato portugués. En realidad las Casas de los Pescadores, aunque tenían una Sección de Enseñanzas Pesqueras, era una organización social con un criterio paternalista y protector del débil pescador y fami-

lia, quizás un poco ajeno al desarrollo industrial que ya exigía la moderna pesca y que en Europa y España se veía venir, por el propio avance tecnológico. Sin negar la parte positiva (máxime al inicio) del corporativismo en Pesca, según algunos autores, con el correr de los años se convirtió en una organización burocrática a la que incluso le achacan un freno al desarrollo industrial portugués pues, por ejemplo, limitaba los célebres cupos o warrantages la instalación y producción de nuevas fábricas de conserva.

En realidad, la Formación Profesional Pesquera, tal como hoy la interpretamos, pero ya con un nivel superior, surge en 1986 con un Decreto del Ministerio das Pescas, que crea y da responsabilidades a nivel Dirección General la Escola Profissional de Pesca, de Lisboa, cuyo edificio fue finalizado en 1988; cierto que existía un antiguo edificio que desde 1940 venía siendo la sede de una Escuela, pero no tenía los medios que la tecnología moderna exige. Esta Escola, es el Centro que certifica y legaliza títulos y actúa a su vez de coordinador de esa serie de escuelas descentralizadas, que citamos antes. Entre sus finalidades, la principal

es elevar el nivel profesional del pescador, dándole incluso prestigio social, como lo confirma que a la entrega última de títulos asistió el presidente del Gobierno el Dr. Cavaço Silva; además legaliza títulos. Hay que pensar que a los efectos de seguros el que exista un título reconocido es fundamental para bonificar —y rebajar— las primas. Precisamente una de las razones por las que en algunos países centroamericanos los seguros (están masivamente en manos de compañías norteamericanas) son tal altos se debe a que algunos barcos pesqueros están manejados por personal muy práctico, efectivo, totalmente responsable, pero sin título reconocido internacionalmente y por tanto sujetos a primas excesivas.

Complemento de todas estas enseñanzas es el edificio del SINAPE, práctica construcción que, en gran parte, ya tienen los talleres y barcos de prácticas de las hispánicas escuelas y que se reduce a un moderno barco de pesca situado en tierra con sus secciones de comunicación, navegación, estabilidad, meteorología, detección pesquera e incluso un práctico simulador de frío en bodega que, unido a los sistemas de simulación de pesca e instalación propulsora, permite a los alumnos encontrarse, en tierra, en unas condiciones prácticamente iguales a las de cualquier moderno arrastrero-congelador faenando.

Antes decíamos que uno de los aspectos más elogiosos que tiene la nueva orientación profesional pesquera en Portugal son sus contactos con lo que se denomina PALOPs (Países Africanos, Lengua Oficial Portuguesa). Pensar que a pesar de las difíciles relaciones políticas que hubo y en menor grado hay con algunas antiguas colonias tienen becarios de esos nuevos países, estudiando en las Escuelas de Pesca de Portugal, hay que considerarlo como un éxito de la siempre difícil diplomacia internacional. El primer acuerdo de colaboración especial de este tipo lo firmaron con la República de Gui-

nea-Bissau, en marzo de 1989 y desde entonces hay más de un centenar de acuerdos similares (no todas funcionan) que permiten conseguir, en compensación, facilidades de pesca en los caladeros africanos. Creemos que esto es la gran lección que debe aprender España, pues nosotros estamos mucho más capacitados (por medios técnicos y económicos) que Portugal. Y esto no desmerece al vecino país, sino que es resultado de su desarrollo nacional en conjunto pero pueden hacer cursos que capacitan a nivel medio y superior, pescadores de países (pensamos en África e Iberoamérica) que en compensación darían licencias o facilidades de pesca.

Para terminar nuestra reseña sobre estos dos interesantes libros, excelentemente editados en color, diremos que también incluyen una historia de las pesquerías portuguesas. No podemos revisarla aquí, pero sí llamamos la atención al primer convenio luso-español firmado en 1878, es decir, hace más de 100 años y que fue ratificado en 1885. Es curioso que ya se incluía una vigilancia conjunta, algo así como una policía pesquera para los barcos de am-



bos países. Este tema aún sigue teniendo actualidad, pues si bien es cierto que nuestros roces con Portugal son —por suerte y que sigamos así— mucho menores que los que tenemos con otros países, no cabe duda que dada la similitud de pesquerías y fronteras comunes (aunque en el mar no existan) debemos cuidar al máximo nuestras buenas relaciones pues la defensa biológica, investigación, explotación de

capturas, etc., es problema conjunto de ambas naciones. No cabe duda que una Policía pesquera conjunta, planteada como algo más que una vigilancia represiva, podría contribuir a ello, eliminando disputas, defendiendo caladeros y mejorando una explotación económica para ambos vecinos. ¿El bonito del norte que de Azores llega al Cantábrico, después de pasar por Finis-erre, no es acaso un problema conjunto?

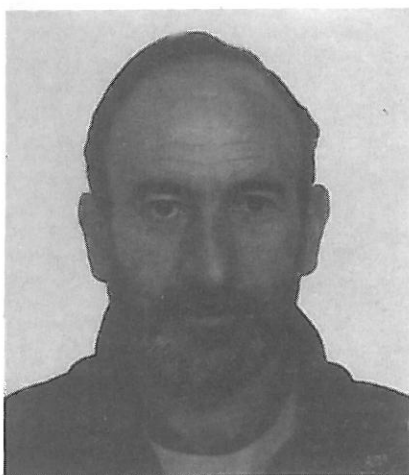


Electromecánicas PASAIA, S.A.

**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 carta de navegación cara al futuro

Por D. RAFAEL SOPEÑA
Práctico del Puerto de Pasajes

Cualquiera que hubiera mencionado hace algunos años, que la carta náutica tradicional iba a servir poco más que para decorar despachos, fácilmente hubiera sido catalogado como visionario y quizás más probablemente como un tanto chiflado. Sin embargo hoy en día, algunos profesionales intuyen ya que este tipo de carta tiene sus días contados.

¿Cómo se iba a pensar que un elemento auxiliar de navegación tan ancestral, arraigado, e indispensable en la práctica marinera, como es la carta, pudiera perder protagonismo? Bien es cierto que tras la aparición del radar, la aguja giroscópica, las ecosondas, los sistemas de posicionamiento electrónicos o por satélite, etc., otros instrumentos anteriores tales como alidadas, compases magnéticos, sextantes, tablas náuticas y demás habían ido pasando a un plano secundario y en algunos casos testimonial; pero esto no hacía suponer que a la carta también podía llegarle su hora.

Dicho así sería una lástima, pues puede considerarse a la carta como uno de los mejores amigos del marino. Portadora de sueños y fantasías de mares y tierras desconocidos, compendio de conocimientos que transmite antes, durante y después de cada viaje, alivio

de tensión e incluso de aburrimiento en algunos momentos de las largas guardias de puente; sobre quien tantos y tantos rumbos, demoras y situaciones se han trazado. La carta significa mucho más que un simple plano de papel; es un compañero sabio, constante y fiel.

Pero dejando a un lado la vertiente romántica del tema e intentando no exagerar, hemos de aclarar que lo que al parecer ocurrirá con la carta náutica a nivel general es una fuerte transformación y no su desaparición. Todos sabemos que hoy en día en cartografía, como en muchos otros campos, la electrónica y la informática están permitiendo introducir grandes cambios, no sólo en lo relacionado con la elaboración y diversas aplicaciones de las cartas, sino también en lo referente a su presentación.

Ante esta perspectiva, aun a pesar de tener que salvar dificultades que más adelante veremos, es probable que en un futuro más o menos próximo, la carta electrónica presentada a través de una pantalla vídeo, se vaya imponiendo inexorablemente, sustituyendo definitivamente a la tradicional de papel conocida desde siempre en el puente de los barcos.

Por supuesto que muchos de los que lean este artículo tienen ya amplias referencias de este tipo de carta, mientras otros que ya llevan años trabajando con ella, cuentan incluso con abundante información propia por haber ido recogiendo en diskettes datos de zonas

de pesca, u otras, recorridas en anteriores viajes. Hay diversos equipos en el mercado con más o menos prestaciones, que profesional y comercialmente solemos denominar plotter, trazador de derrota, digitalizador de cartas, etc. Probablemente cuando otros profesionales dispongan y utilicen esta nueva tecnología, se irán adaptando inmediatamente a ella, volviéndose incluso entusiastas, ya que es justo reconocer que ofrece enormes posibilidades. Por ello hay quien supone que la aplicación de la carta electrónica va a producir en la navegación una revolución aún más fuerte que el invento del radar.

Y es que la carta electrónica no solamente aporta un cambio en la visualización presentando la imagen en una pantalla vídeo, sino que además posibilita que muchos datos actualizados de la navegación como la propia derrota y situación de nuestro barco, los barcos próximos y su movimiento, así como otros muchos, puedan ser observados directamente integrados en la carta, no sólo gráficamente sino incluso en bastantes casos en dígitos. La carta electrónica con la introducción de datos de otros equipos de navegación (GPS, Radar, Loran, etc.) se denomina ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) y permite abarcar en una sola mirada información que antes no era posible disponer en conjunto, así como eliminar operaciones que debían ser realizadas gráfica o numéricamente sobre la carta.

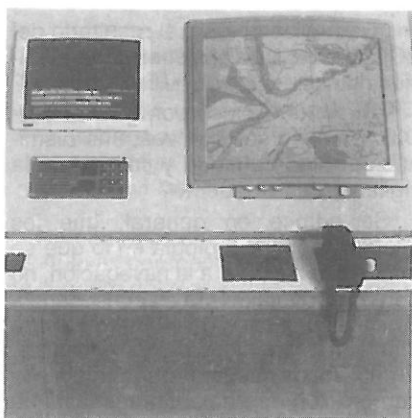


Fig. 1 Presentación de la carta electrónica.

En esencia el ECDIS es la combinación de carta electrónica, radar y un sistema de posicionamiento de precisión (GPS, Loran, etc.) para proporcionar la información integrada sobre una única pantalla. Puede contemplar además un amplio abanico de posibilidades, como las de ampliar o disminuir la escala de forma inmediata, la focalización separada de parte de la imagen y otras muchas.

Pero la aceptación e implantación de la carta electrónica y del ECDIS a nivel general plantea cuestiones complejas, especialmente en aspectos organizativos y operativos actuales como por ejemplo la actualización de los datos, que hoy en día son regularmente introducidos en las cartas oficiales por los institutos hidrográficos de cada país o difundidos en los Avisos a los Navegantes; y también en sus aspectos legales, como la responsabilidad de los datos cartográficos, o el valor de la carta como documento oficial en caso de siniestro. Por ello dentro de la Organización Marítima Internacional (IMO) se ha establecido un amplio debate, con el fin de marcar las líneas básicas que permitan ciertas garantías y uniformidad para dar el espaldarazo oficial e internacional al sistema. El principal problema está en quién y cómo suministra los datos cartográficos y sus modi-

ficaciones, existiendo también como es natural importantes cuestiones económicas y de otro tipo, como derechos de producción, responsabilidad civil por información errónea, etc.

Los primeros pasos significativos para la incorporación de la carta electrónica y el ECDIS a la navegación, fueron la introducción de los ordenadores a bordo de algunos buques y la digitalización directa de los datos de las cartas oficiales por parte de los fabricantes de aparatos de navegación, con el fin de ofrecer instrumentos con mayores prestaciones que los de sus competidores. También se han ido realizando digitalizaciones digamos caseras, elaboradas por el propio usuario y que evidentemente pueden tener utilidad para ciertos usos como por ejemplo la pesca. En ambos queda lógicamente cuestionada la precisión y la fiabilidad de la información. Está claro que para un cambio tan trascendental como la incorporación del ECDIS se impone un esfuerzo más serio y conjuntado, basado no sólo en intereses de mercado. Ello puede requerir, además de la de los fabricantes, la participación de algunos organismos oficiales y la de los usuarios.

Así se ha entendido ya en algunos casos. Por ejemplo a nivel local en el puerto de Ashdod (Israel), en una buena colaboración entre la empresa Oceana, las autoridades portuarias y los prácticos del lugar, se diseñó el sistema Apnas 305 exclusivamente destinado para la entrada y salida de buques en dicho puerto.

Pero si nos referimos a una cobertura más global es necesario citar el proyecto SEATRANS, realizado el pasado año y que sin duda ha supuesto un paso importante para la introducción del ECDIS.

En el proyecto SEATRANS, que duró varios meses, participaron el Instituto Noruego de Tecnología Marina, el Servicio Hidrográfico de Noruega y las empresas Roberston, fabricante de apa-

ratos de navegación y Seatrans como compañía naviera. Se utilizó como aparato el prototipo del Disc Navigation System, diseñado por Roberston y que fue instalado en el buque «Nornews Express» que realizaba una navegación regular entre varios puertos del Báltico y del Mar del Norte.

Las cartas fueron digitalizadas por el Servicio Hidrográfico e iban siendo actualizadas automáticamente vía comunicación por satélite INMARSAT. La posición del buque en la pantalla era incorporada mediante situación por satélite GPS y la de otros buques la suministraba un radar ARPA; asimismo la sonda y los indicadores de rumbo y velocidad propios estaban también conectados al equipo. Este incluía también alarmas para avisar si la costa u otro buque se aproximaban a una distancia determinada, o cuando la profundidad disminuía de una prefijada sonda. El equipo permitía además, entre otras cosas, ampliar o disminuir la escala por medio de un «zoom», así como visualizar en la pantalla diversos datos de navegación presentados de forma alfanumérica.



Fig. 2 Prototipo del proyecto SEATRANS.



Estas pruebas con otras realizadas en algún otro buque, mostraron claramente muchas de las posibilidades del ECDIS como sistema de navegación integral con precisión de información, pero aún queda camino por recorrer, ya que en opinión de los expertos oficiales la carta electrónica no puede ser aceptada todavía con garantía suficiente como sustituta de la de papel. La Organización Hidrográfica Internacional (IHO) continúa estudiando la normalización para diversos aspectos relativos a la carta electrónica como símbolos, bases de datos, correcciones, etc., mientras que IMO, que ya preparó un borrador para la estandarización en 1989, espera aprobar el definitivo el año próximo. Con todo ello IMO sigue considerando que el ECDIS no está plenamente desarrollado y que debe contemplarse todavía como una ayuda primaria a la navegación, advirtiendo además del riesgo de no equivalencia de las cartas electrónicas.

Un capítulo que nos parece no debería ser descuidado es la adaptación del marino a la utilización del ECDIS y no lo decimos sólo en lo que respecta a su conocimiento como instrumento, sino en el de algunos aspectos psíquicos derivados de la habituación en su uso, como las diferencias entre la percepción de imágenes perspectivas o la de imágenes proyectadas en planta a escala menor incluyendo la resultante en la apreciación del riesgo, los problemas atencionales derivados de la información excesiva (sobreinformación) o de su selección, y muchos otros.

Con todo, la posible incorporación del ECDIS como instrumento habitual de navegación nos plantea unas preguntas obligadas. Son las siguientes:

A pesar de las indudables ventajas que puede ofrecer el sistema, permitiendo disponer de una información completa, precisa y rápida del movimiento del buque propio con respecto a los demás y al entorno.

¿Será proporcional el resultado del ECDIS en lo que se refiere a la evitación de accidentes de tráfico marítimo?

¿Supondrá la incorporación del ECDIS, por diversos motivos, una disminución en la cantidad y calidad de la vigilancia en el puente?

Se admite en general, que los avances de la tecnología en lo que se refiere a las ayudas a la navegación, no han estado totalmente en consonancia con la disminución del número y sobre todo con la gravedad de los siniestros. En no pocos casos, parece que la incorporación de adelantos técnicos ha guardado un paralelismo más estrecho con la disminución del número de tripulantes de los buques y a veces con la cualificación profesional de los mismos, que en ocasiones de exceso ha producido al final de la cadena un empobrecimiento y diversificación en la atención y en la vigilancia de la navegación. Sería una lástima que el ECDIS se convirtiera exclusivamente en el sustitutivo de unos cuantos medios de navegación tradicionales y no en el valioso complemento que sus prestaciones parecen ofrecer, para mejorar la seguridad.

Después de todo lo comentado hasta aquí, cuando el ECDIS se haya incorporado con más fuerza a la navegación, quizás la reflexión sea ya esta: Si se cuenta con medios fiables para transmitir la imagen del ECDIS a tierra y desde allí órdenes al barco para actuar en la máquina y el timón. ¿Es factible conducir el buque habitualmente y con seguridad sin estar presente en el puente?

Pero sospecho que por el momento posiblemente sea mejor no plantearse tales cuestiones, ni adelantar acontecimientos. Deberíamos antes volver al párrafo inicial, pues entre otras cosas es probable que de ahí a colgar las cartas en los despachos, como decíamos al principio, quede solamente un corto trecho.

Esta Conferencia fue pronunciada en Vigo, el pasado día 25 de septiembre, en el marco de unas jornadas organizadas por la CIG sobre «La crisis del sector pesquero gallego, formación, empleo e inserción laboral».

Nuevas perspectivas profesionales en el mundo del mar

Por D. JOSE MANUEL MUÑOZ RIOS
Presidente de AETINAPE

No podemos comenzar a hablar de las nuevas perspectivas profesionales de la gente del mar, sin tener en cuenta varios factores que condicionan el sector pesquero en general, y la realidad socioeconómica en la que se inserta esta actividad.

Comencemos, pues, por el principio. Esta magnífica iniciativa de dedicar unas jornadas a algo tan importante para el futuro de los profesionales del mar, cabe enmarcarlas en un gran debate que hoy aparece como una constante en todos los foros de opinión en los que se habla de este sector productivo tradicionalmente clave para la economía gallega. Ese gran debate es la cuestión fundamental: pescar sí, pero qué pescar y para qué hacerlo.

De todos son conocidas las cifras. Galicia es la primera potencia pesquera europea. Y esta realidad, de la que tanto se vanaglorian algunos, es precisamente la clave del retraso productivo que nos separa de los países más aventajados.

Los pescadores de nuestro país siguen haciendo, fundamentalmente, lo mismo que hacían durante el Neolítico o la Edad Media: pescar, que es como cazar, pero en el mar. Ya sabemos que esto puede considerarse una simplificación, mas lo cierto es que los avances tecnológicos que se vienen produciendo no sirvieron más que para que los buques fuesen mejor dotados, o para acelerar, gracias a medios más sofisticados, el proceso de recogida de seres vivos del mar. Pero nada más. Buena parte de la población laboral marítima de Galicia, igual que la del resto del Estado, se encuentra dedicada exclusivamente a largar aparejos desde

los barcos, a recoger peces. Peces que mayoritariamente se venden sin procesar, con una más que dudosa rentabilidad comercial global. Ese modelo productivo fue lo que pusieron en práctica los armadores, en numerosas ocasiones ayudados, por activa o por pasiva, por la Administración.

Este modelo entró hace ya años en una cierta crisis de la que parece que no se va a recuperar. Cuando el resto de Europa cuenta con modelos de producción pesquera diseñados o nacidos de cara al mercado y las leyes de oferta, la demanda, y los grandes sistemas

de consumo alimentario, la pesca gallega se encaminó hace tiempo a fórmulas de venta en fresco, centrándose en productos escasos de muy alta valoración estática en el mercado, pero con muchas limitaciones estructurales de crecimiento en el tiempo y en el espacio. La rentabilidad del sector extractivo pesquero depende cada vez más del tratamiento del pescado a bordo, la transformación que se realiza en tierra, y su comercialización. Estas especialidades presentan claramente mayores perspectivas de empleo que las puramente extractivas, en las que Ga-



lencia tiene la mayor parte de su potencial.

Por ejemplo, en Dinamarca existen 450 empresas de transformación y comercialización de productos de pesca, que generan 11.000 empleos directos, mientras que el sector extractivo está compuesto por 9.000 pescadores. En Francia, son 900 las empresas de este tipo, con un volumen de 20.000 empleos directos, y en el conjunto del Estado español apenas es significativo el número de puestos de trabajo creados en la transformación. Ante todo esto, debemos tener en cuenta que el mercado pertenece, no al que lo pesca, sino al que lo comercializa.

Para refrescarnos la mente, veamos algunos datos que nos ayuden a enmarcar la situación: en 1987, el empleo directo en el sector pesquero español comprendía algo más de 100.000 marinos, lo que suponía el 36,5% del total comunitario, con casi 300.000 pescadores. Sólo Grecia, con 40.000, y Portugal e Italia, con 34.000, la siguen a gran distancia. Si la comparación la efectuamos en base a las toneladas de registro bruto, el Reino de España dispone de 700.000 TRB, lo que supone un 34%, seguido de lejos por Italia, con un 12%, Francia con un 10% y Portugal con un 9%. En producción de toneladas de pescado, España, con un 17% se ve superada por Dinamarca, que pesca un 25%, mientras que Francia pesca un 9%. Las magnitudes de Galicia corresponden, aproximadamente a todo el potencial francés.

A este modelo de crecimiento no fueron ajenas las características empresariales de la flota, en conjunto, de todo el sector productivo gallego. Analizando un poco quienes son económicamente los armadores de Galicia, vemos que en buena parte de los casos pertenecen a lo que se puede llamar «ejecutivo de despacho», sin ningún contacto previo con el sector y con nuestra realidad económica, intentando simplemente ampliar una sustancio-



sa obtención de beneficios. Nacerá así un sector extractivo con una apariencia de enorme desarrollo con un gran potencial de empleo de mano de obra no cualificada, y con conceptos empresariales precapitalistas. La falta de una visión empresarial competitiva es la que produce la incapacidad de tirar por la cuerda de la economía pesquera, está en la base del estrepitoso fracaso de puertos de fresco, como el de La Coruña, que en los años sesenta llenaba las hartas pupilas de unos cuantos iluminados.

Esa falta de iniciativa empresarial dio como resultado, sobre todo, el monocultivo de la extracción de pescado, de caza de mar, ya que las empresas pesqueras no cumplían el papel de motor económico que el capitalismo les supone. Mas al contrario, los beneficios se invertían no en investigación o en diversificación de productos, sino en automóviles de importación, en especulación inmobiliaria o, como mucho, en otros sectores económicos de más evidente y rápida rentabilidad. Se escucha mucho eso de que el empresa-

rio no existe, que aquí no hay iniciativas claras de riqueza. En pocos sectores será eso tan claro como en el pesquero, en el que nuestro país aparece reducido a un mero productor de materias primas, como si fuese una colonia africana especializada en una manera que en realidad da de comer —y de qué manera— a los mercachifles de las multinacionales.

Esta falta de desarrollo autógeno está condicionado, es evidente, por la propia estructura económica del país, y hasta podríamos decir que alentada por nuestra realidad institucional.

Bien sabido es que la actual no es la primera crisis que sufre este sector. Desde comienzo de los años 70, en mayor o menor grado, se suceden vaivenes que directamente amenazan como tormentas a un colectivo de más de 200.000 personas. Como si para la Administración central que soportamos nunca hubiera sido importante el sector marítimo, y menos el pesquero, la política pesquera siempre nos ha considerado como un reducto marginal del que no dependen las grandes magnitudes de la balanza de pagos, ni el producto interior bruto, ni esas cifras que tanto interesan a las cúpulas gubernamentales.

La política alimentaria de los distintos gobiernos españoles no prestó nunca demasiada atención al sector pesquero. Por una parte, porque el sector pesquero, en España, no es significativo. ¿Qué le puede importar a unos altos funcionarios españoles —aunque hayan nacido en Galicia, y todos sabemos a quien nos referimos— la realidad cotidiana de una docena de mohicanos, como dice Manuel Rivas, del Noroeste que dejan las manos y el corazón a bordo? Nada: esto es, nada de nada.

Y lo demuestran siempre que pueden, desde las famosas ordenaciones pesqueras hasta el lamentable estado orgánico de la pesca en la estructura administrativa del Estado o el caos de

la enseñanza marítimo-pesquera, que en estos últimos tiempos parece que va a acabar de definirse.

Esta es la crisis de la que tanto se habla. La crisis que requiere soluciones estructurales. La crisis que ha llenado tantas hojas de periódico y tantas guerras dialécticas ha provocado. La crisis que tantas mentiras ha cultivado y tanta propaganda ha desatado. No es el momento de hablar de culpables, pero todos los que estamos aquí sabemos a quien debemos invitar a masticarla, a tocarla, a palparla, víctimas de su política negociadora para la integración en la CE. Es éste un sector poco atento a su propio futuro, alimentado por vía intravenosa en los momentos de crisis, con respiración asistida casi siempre, pendiente de las decisiones de los Consejos de Ministros, sin la vital y necesaria creatividad empresarial que le imprimiera una fresca y generosa ansia de progreso sin la que el mercado no funciona. Una crisis que, por lo demás, engarza muy bien con la situación de permanente desbarajuste que siempre caracterizó a la estructura administrativa y productiva de nuestro mundo pesquero.

Pues bien, mucha gente se pregunta cómo es que fruto de una de esas crisis agónicas de la pesca gallega no se llevó a cabo una auténtica reordenación del sector, sacudiendo sus estructuras y dirigiéndolas hacia la nueva realidad mercantil que iba a definir la productividad alimentaria del futuro, de ese futuro de entonces que es el presente de hoy. Puede parecer que es muy fácil y hasta frívolo realizar hoy estas consideraciones, cuando parece que nada tiene arreglo. Yo no tengo la impresión de que la situación sea irreversible, pero en cualquier caso, no soy yo, ni somos los profesionales del mar, quienes tienen que realizar los trabajos de ordenación económica del sector para que la iniciativa privada no actúe sustrayendo el futuro de muchas familias. Para eso pagamos a orondos

funcionarios que debemos suponer capaces de no entregar alegremente subvenciones a fondo perdido sin ningún control, y de no caer en la inmoralidad de negociar callados, por detrás de la parte social, la sumisión del sector gracias a una guerra de cheques.

Eso fue lo que dieron de sí las sucesivas crisis pesqueras: poderosos agentes económicos llamados con dinero público, que en ningún caso se dedicaban a procurar fórmulas de reflorescimiento de las empresas, y pescadores bajo el yugo de una realidad económica poco menos que medieval. La flota estaba en el centro del huracán. Centro al que hoy regresa con la perspectiva de una prometedora inyección económica.

Mas todo cambió ya: la filosofía de la competitividad no debería permitir que los fondos públicos destinados a la crisis pesquera cayeran en manos de quien no tiene claro el futuro del sector. Máxime cuando tuvieron varias ocasiones para reinvertir beneficios y subvenciones en la diversificación de un aparato productivo, siempre carente de la más escandalosa falta de ima-

ginación y creatividad. Convenía que estas peticiones de dinero público reclamadas por diversos grupos económicos de la pesca se rigieran por unos estrictos criterios de mantenimiento y aumento del número de puestos de trabajo y la recolocación en tierra de los excedentes de una flota tan sobredimensionada como la nuestra, para lo cual sería precisa la realización de un censo de profesionales afectados.

A esta altura de mi intervención, puede que alguien piense que esto que llevo dicho no guarda relación con la cuestión que encabeza esta charla: las nuevas perspectivas profesionales.

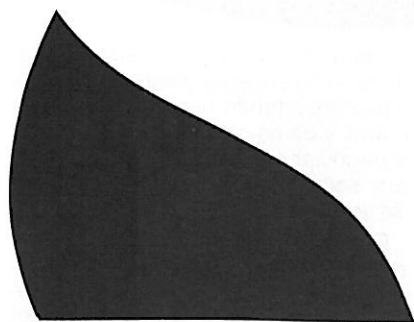
Es cierto que pasé todo este tiempo hablando de cuestiones que nada tienen que ver con lo que podríamos llamar los «hígados» de la profesión. Hablamos del aire que respira, esto es, de la economía, de las relaciones de producción que se establecen entre los diferentes entes sociales, de los que los titulados marítimo-pesqueros formamos parte como profesionales del mar. Esa realidad económica es la que abas-tece todos los datos que condicionan las perspectivas profesionales, porque



de qué sirve que existan fórmulas académicas, o especialísimas escuelas tecnicadas e interrelacionadas con otras, en el marco de una universidad plural y avanzada, si después, donde nos encontramos con la realidad cotidiana, las empresas están concebidas como simples escuadras de caza, con unos directivos que se asustan cuando oyen hablar de seguridad e higiene en el trabajo, de buenas condiciones laborales, de convenios colectivos, o de que puede haber profesionales especializados en marketing pesquero.

Echando una mirada al mundo de la enseñanza, vemos que estructuralmente se observa un gran defecto: no hay un plan que ordene la ubicación de centros con criterios racionales. En la década de los setenta, con el auge de la actividad extractiva, se produjo un desarrollo muy desordenado de centros en general con muy escasa dotación de medios y con unas creaciones que obedecían más a criterios localistas que a razones de auténtica demanda de enseñanza, algo que hoy aún se sigue produciendo. La enseñanza estrictamente náutica y pesquera, nuestros institutos politécnicos que compiten con sus homólogos europeos adoleciendo de una excesiva tendencia a la transmisión de conocimientos teóricos, en menoscabo de las experiencias prácticas, considerando que éstas se adquieren en el mar. Ello sería correcto si las prácticas de mar fueran realmente prácticas, pero la realidad nos dice que en la mayoría de los casos se efectúan sin que los alumnos adquieran las técnicas que corresponden a las teorías que aprenden en la Escuela, y en puestos que no dan acceso al puente de mando o a las máquinas.

Pero la diversificación productiva lleva también consigo una diversificación de los contenidos de la enseñanza marítimo-pesquera. La capacitación debe ser integral y abarcar todas las actividades relacionadas con la pesca, admitiéndose la posibilidad de que, por medio de cursos de especialización,



puedan adquirirse distintas cualificaciones. Los Institutos marítimo-pesqueros tendrán como finalidad, además de formar estudiantes, el servir a las necesidades de la industria pesquera, incorporando a ella los últimos avances tecnológicos. Sus áreas de trabajo serían:

—La formación y adiestramiento de las tripulaciones; cursos sobre tecnología aplicada a la industria pesquera (detección de bancos de pesca mediante sonar, localización de especies demersales con ecógrafos, montaje y uso de aparejos de arrastre de fondo, semipelágico y pelágicos, montaje y utilización de palangres de fondo y de superficie, maniobras y utilización de redes de cerco, aparejos de pesca costera).

—La formación de profesionales en transformación de productos derivados del pescado (una de las ramas más dinámicas dentro de la tecnología alimentaria y merece especial atención dentro de los Institutos: industrias conserveras, productos congelados, ahumados, pescado salado, precocinados, producción de surimi a partir de subproductos).

—Cursos de comercialización pesquera (políticas de precios, estudio de mercados, campañas de imagen, apertura de mercados internacionales...).

—Y cursos de administración marítimo-pesquera (la administración de las empresas y el sector público pesquero requiere en la actualidad unos conocimientos específicos sobre el sector, por lo que sería muy deseable que los Institutos, combinados con centros uni-

versitarios, formasen técnicos en áreas concretas como recursos y ordenación, estructuras, acuicultura, inspección pesquera, etc.).

Dado que nos encontramos en plena reforma estructural del sistema educativo marítimo-pesquero, debemos desear que, por una parte, estas enseñanzas se inserten en el ámbito educativo general del Estado, y por otra, se doten de todas estas especialidades de las que hemos hablado, con el reconocimiento académico digno que históricamente se le negó.

Antes de finalizar, y retomando el itinerario económico, conviene aclarar que la gran cantidad de empresas conserveras que pueblan nuestro litoral son un ejemplo de cómo en otro momento histórico los productos del mar sirvieron para fabricar otros a los que se le extrae mayor valor añadido. Conserveras que también tienen que ir adaptándose a las nuevas reglas de mercado y de producto, si no se quieren ver reducidas a una mera anécdota económica en una costa gallega arrasada por el concepto liberalista de la competitividad. Competitividad que, dicho sea en el capítulo de honor, si supieron oler hace ya algún tiempo esas compañías ejemplares que ganaron su consolidación mirando de frente al mercado y con unas estructuras productivas realmente empresariales. Citar a Pescanova y Calvo, parece obligado, sin caer en ningún género de dudas.

Estamos, en definitiva, en las catacumbas de una Europa que no nos va a perdonar nuestra falta de avidez y de cultura empresarial. Venimos de integrarnos en un club económico de sagaces y experimentados tiburones, sin apenas saber nada. La Comunidad no tardará en pasarnos factura, y todos podremos gozar, contentos, de unos maravillosos platos congelados de cangrejo, que en realidad son preparados en base a subproductos que en este país dedicamos a fabricar algo tan barato como la harina.

Tras haber leído en esta revista varias colaboraciones respecto a lo que es el S.V.A., su futuro, medios (tanto materiales como personales), etc., tengo un poco más claro cuál o cuáles son los problemas más reales del Organismo.

Estoy totalmente de acuerdo en lo que manifiesta en su colaboración don Luis Herrera, inspector general del S.V.A. y no es otra cosa más que «el futuro del Organismo sí estará, muy posiblemente, vinculado a las acciones que desarrolle y a los resultados que obtenga el propio S.V.A.».

Por otra parte, me satisface que mi compañero José M. Brocos Hermida como responsable de información-sección sindical CC.OO.-S.V.A. afirme en su colaboración más reciente en esta revista: «Se nos ha planteado la necesidad de construir el futuro del servicio entre todos» y «Nuestra sección sindical 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, especialmente en auxilios y salvamentos». De igual forma manifiesta: «Pretendemos la racionalización y efectividad de los medios materiales y humanos con que cuenta la Administración».

Poco importa que esté totalmente de acuerdo o me satisfagan unas manifestaciones o algunos puntos de ellas, lo sé, pero también sé que si esas manifestaciones parten de la voluntad real de quienes las hacen y no del interés en hacer una colaboración más o menos bonita o del interés de no meter la pata demasiado, con perdón, serían buenas para el presente y el futuro del S.V.A., que es el nuestro también.

Yo, desde luego, analizaría de otra forma la situación real del S.V.A. a como lo han hecho las personas nombradas en esta colaboración y siguiendo la pauta de mi compañero diría:

Contradicciones del S.V.A.

Por D. ANTONIO PARDO RUBIDO
Mecánico Naval del Servicio
de Vigilancia Aduanera

A) Conflictividad interna:

Inexistente, por otro lado, no tendría por qué haberla en otras circunstancias, pero sí en las actuales, en las que la falta de presupuesto para mantenimiento de los medios existentes nos da cada día en las narices sin que los sindicatos, que debieran ser los primeros en denunciarlo a través de medios legales y efectivos, se preocupen por ello, aunque sí se preocupan cuando

tocan la peseta en forma de limosna.

Los hechos que van sucediéndose llevan a la falta de credibilidad de los sindicatos, al menos en el S.V.A. y al desencanto general, rindiéndose la gente a las realidades. Ya no tocaré los, cuando menos, dudosos criterios en lo que se refiere a cursillos, concursos de traslados, etc., porque es alimentar el desánimo y desencanto general y no es ésta mi intención.





B) Medios materiales:

Mejor ni hablar siquiera del tema, porque aunque las formas en que actúa la Administración a veces sean cuando menos «rarillas» y no se puede aplicar la razón yo, profano en el tema, creo que si no hay dinero para mantener lo existente, o al menos eso debe suceder, si se tarda en reparar una embarcación en vez de dos meses diez; sí, sí, es correcto, diez meses, no habrá dinero para adquisiciones.

C) Medios humanos:

Si queremos ser serios, un poquito nada más, aunque sea una medida poco popular en tanto en cuanto exista el recorte brutal de presupuestos no puede entrar nadie más, pues sería un incremento de gastos en personal, que no se correspondería con partidas presupuestarias en otros conceptos, por lo tanto, el rendimiento no sería el deseado.

D) Cambios organizativos:

Debe haberlos, pero que hagan más operativo el Servicio y no cuentos chinos, sin grupitos, sin amiguismos, sin afán de revanchismo, etc.

No voy a continuar, porque creo que la muestra es suficiente, aunque todo lo expuesto es con ánimo constructivo, siendo opiniones que no tienen por qué ser compartidas por todos.

No quiero concluir esta colaboración sin aclarar que si bien el futuro del Organismo si estará «muy posiblemente» vinculado a las acciones que desarrolle y a los resultados que obtenga el propio S.V.A., como manifestó don Luis Herrera, inspector general del Servicio, también es cierto que la responsabilidad máxima tanto en los éxitos como en los fracasos, es de quienes dirigen el Organismo, encontrándose las escalas más bajas en manos de unos dirigentes que en muchas ocasiones no están a la altura que se requiere y que conlleva los cargos desempeñados.

«Buque pesquero español arrestado en aguas de Namibia»... «Buque pesquero español arrestado en Irlanda»... «Flota bacaladera española obligada a salir del caladero»... «Buque español ametrallado en Marrueco»... «Incidente de un pesquero español en Las Malvinas»... «Profunda crisis en el sector pesquero»...

Estos son titulares habituales en los diferentes medios de comunicación, los cuales, a fuerza de ser repetitivos, van produciendo el desinterés de la opinión pública, a la vez que la flota pesquera de altura y gran altura se ve cada vez más inmersa en la crisis, debido a las grandes dificultades de obtención de cupos de pesca en aguas de terceros países.

Estas dificultades de obtención de cupos de pesca y por lo tanto la supervivencia del sector, indiscutible motor económico de ciudades como La Coruña y Vigo, se ven agravadas por la imagen que nuestros pesqueros dejan en el ámbito internacional, dato que se suma a la postura, por otro lado perfectamente legítima, de dureza en las negociaciones por parte de los países dueños de los caladeros pretendidos por nuestra flota.

Cuando surge el incidente de apresamiento de un buque español, acusado de pesca ilegal en aguas de cualquier país, además de obligar al Estado a movilizar a varios departamentos ministeriales, se daña gravemente las posibles futuras negociaciones de pesca con dicho país, aparte de colocar de forma inmediata en situación angustiosa a las tripulaciones y sus familias, que en el mejor de los casos no saben en qué situación van a quedar, o bien la acción se salda con pérdida de vidas humanas, en cuyo caso, la estupidez, la negligencia y el mal hacer alcanzan sus máximas cotas.

No nos quepa dura, absolutamente todos: Administración, armadores, tripulantes, etc., somos responsables de esta situación. Realmente hay que

El Sistema ARGOS y su aplicación en las explotaciones pesqueras

Por REMOLINO

plantearse el hecho de que, llegados a este punto, se debe ofrecer una imagen clara de seriedad y honestidad, a la vez que en los foros comunitarios se exija, con la energía que el asunto requiere, la adecuada atención, para evitar la total destrucción del sector.

¿Cuál es el camino de seriedad y honestidad?

Recientemente se viene hablando de lo que en términos generales se llaman «Cajas azules», «Cajas negras», etc., o remitiéndonos a las declaraciones del señor conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, aparecidas el pasado agosto en un importante periódico gallego, en las que textualmente dice:

«Lo de Namibia empieza a ser irremediable. Estos incidentes hacen pagar carísimo al resto de la flota gallega. Nos dan un mal nombre; es muy difícil introducirse ahora mismo en Namibia, porque allí, lógicamente, están quemados con nosotros. En estos casos la Administración central debería exigir que cada buque lleve a bordo un navegador por satélite con impresora, que en todo momento pueda registrar su situación. Hay los medios técnicos, otra cosa es que hay quienes prefieren no tener el aparato porque así se mantiene la indefinición sobre la zona donde están pescando. Pero no se puede andar con tonterías; el nombre de Galicia y de España es muy serio y estos cuatro señores están haciendo un daño irreparable».

Efectivamente, existen los medios técnicos, solamente falta la posición clara y decidida de la Administración para exigir este dispositivo a bordo de todos los buques que faenen en augas internacionales o de terceros países. La información puntual obtenida por este medio, sería considerada confidencial y, en caso de conflicto, sería reconocida como prueba jurídica por ambas partes.

El sistema en cuestión se llama ARGOS. Dicho sistema permite localizar por satélite plataformas fijas o móviles en toda la superficie terrestre. Este sistema procede de la cooperación entre el Centre National d'Etudes Spatiales (CNES, Francia), la NASA (EE.UU.) y la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA, EE.UU.). Los instrumentos ARGOS han sido embarcados a bordo de satélites NOAA. Dos satélites simultáneamente en servicio, utilizando órbitas polares y circulares, garantizan una cobertura completa del planeta. El sistema está constituido por tres segmentos, éstos son:

- Las plataformas de los usuarios (buques).
- Los satélites.
- Los centros de procesamiento ARGOS.

Los dos satélites de la NOAA que constituyen el segmento espacial del sistema ARGOS, pertenecen a la familia TIROS. Evolucionan a una altitud de aproximadamente 850 kilómetros. A bordo de cada satélite está embarcado un equipo que permite recibir pla-

COLABORACIONES

taformas (buques) y luego retransmitirlos en dirección a las estaciones de procesamiento en tierra. Después de haber sido emitidos por las plataformas, recibidos por los satélites y retransmitidos a las estaciones de tierra, los datos llegan a los centros de procesamiento ARGOS.

Existen dos centros de procesamiento ARGOS: Uno se encuentra en

Toulouse (Francia) y el otro en Lando-ver (Estados Unidos). Estos centros son idénticos y redundantes.

El centro de Lando-ver sirve a los usuarios de los Estados Unidos y Canadá; los datos del resto de usuarios son tomados a cargo del centro de Toulouse. Las principales tareas de estos centros son:

- Adquisición de datos.
- Procesamiento de la información recibida.
- Gestión de resultados y su difusión.
- Control del rendimiento del sistema y cálculo de órbitas.
- Toma a cargo de los datos del otro centro en caso de avería de este último.

Posibilidad de seguimiento de los barcos de pesca ofrecidas por el Sistema ARGOS

Localización:

- Cantidad de localizaciones por día: 5 a 12.
- Cantidad de localizaciones en 24 horas en función de la latitud del buque:

5 a 0°
6 a 20°
8 a 45°
12 a 60°

Precisión de las localizaciones: 350 metros (aproxim.).

Plazo de procesamiento de datos (cobertura mundial):

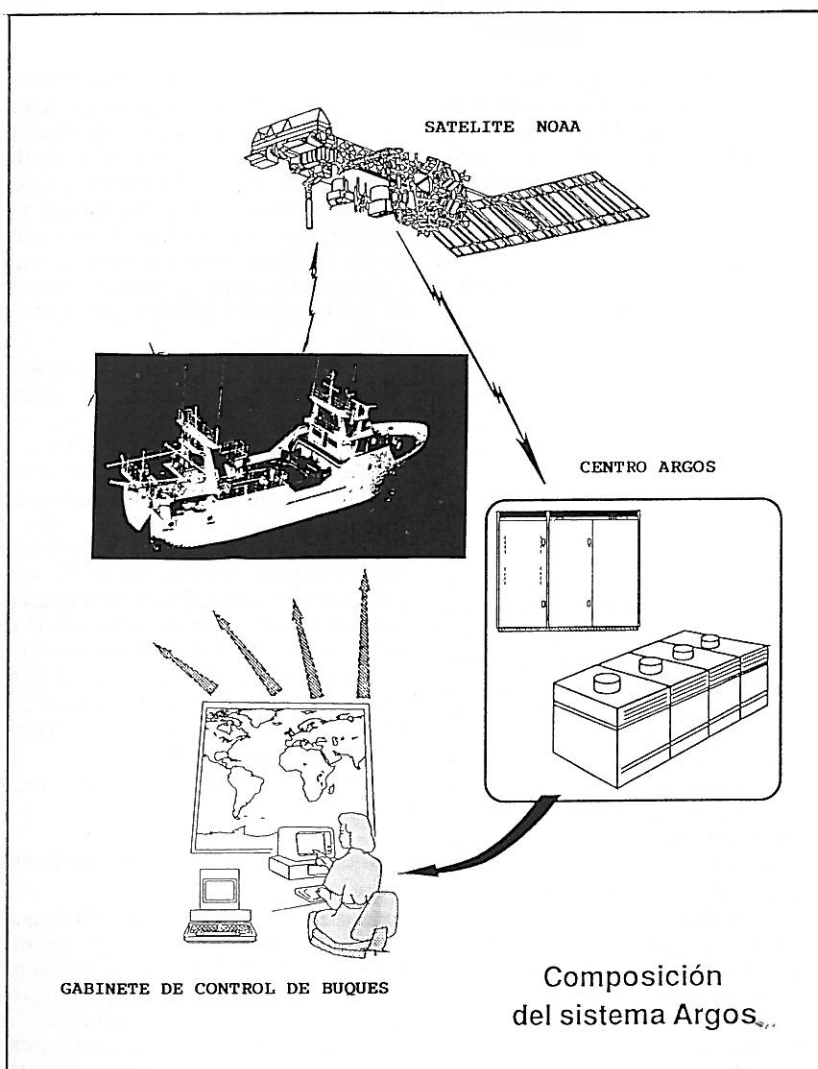
50% de los datos disponibles en menos de 2 horas.

80% de los datos disponibles en menos de 3 horas.

Centro de Control de Actividades Pesqueras

Descripción: El Centro de Procesamiento ARGOS de Toulouse, recolecta los datos de la localización de las flotas de pesca a escala mundial. Se establece una conexión entre este centro y el Centro de Control de las Actividades de Pesca (CCAP), garantizando así un acceso inmediato a los datos mundiales y a la gestión simplificada de los datos de ARGOS.

La configuración propuesta por ARGOS para un CCAP, se articula alrededor de un ordenador compatible PC AT. El programa específicamente dedicado a esta aplicación, ofrece al personal de estos centros las siguientes posibilidades:



—Adquisición automática de todas las posiciones desde los centros informáticos ARGOS.

—Funciones perfeccionadas de gestión de resultados.

—Visualización, en mapas vectorizados, de las posiciones y desplazamientos de cada barco equipado con material ARGOS.

—Proyección de los pasos de satélites sobre las zonas de cobertura implicadas.

Este sistema suministra a los responsables de la pesca las informaciones siguientes:

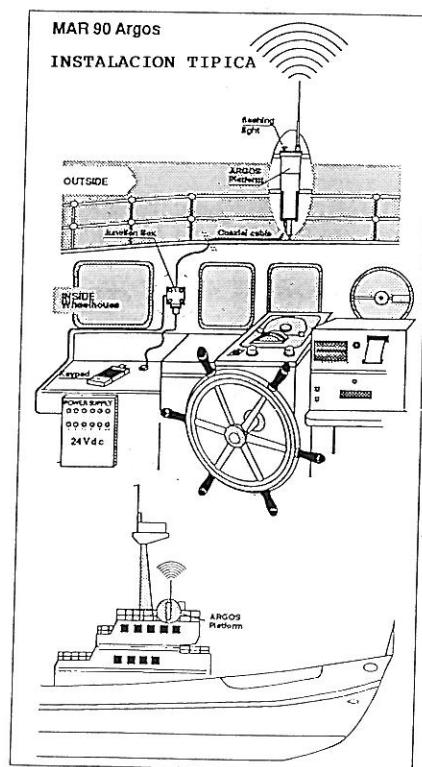
—Cantidad de barcos de pesca en actividad en un sector determinado, durante un período dado, es decir, cuáles son sus posiciones y en qué momento pescar.

—Marcado de los trayectos recorridos por los diferentes barcos o cuáles de estos últimos están pescando actualmente.

—Visualización selectiva de las actividades globales de la pesca en un momento determinado (visualización de los barcos situados en el interior o exterior de un sector, determinado, en un momento dado, o visualización de los barcos de los cuales no se ha recibido ninguna información).

El programa específico para estas aplicaciones se llama ELSA (Entorno de software del Sistema ARGOS). El instrumento modular ELSA, permite efectuar comunicaciones bastante económicas a través de la red de transmisión de datos.

La comunicación con el centro informático ARGOS, al cual se transfieren los datos relativos a ciertas o a todas las plataformas de los usuarios (buques), se establece por modem. La localización de las plataformas se facilita mediante una representación gráfica a través de mapas generales o bien de mapas personalizados por el usuario. Efectivamente, es posible personalizar estos mapas especificando las zonas de pesca y añadiendo los nombres



significativos o informaciones geográficas útiles para el control de los barcos.

El equipo embarcado: La baliza ARGOS MAR90

Sólido y fiable, de dimensiones reducidas, diseñado para el medio ambiente marino, fácil de instalar y utilizar, no requiere mantenimiento. La baliza MAR90 propuesta por CLS/ARGOS es la solución ideal para el seguimiento de los buques de pesca. La tecnología empleada está refrendada por quince años de experiencia del Sistema ARGOS, sin contar con la experiencia acumulada a través de las pruebas de rendimiento de cientos de balizas compatibles con ARGOS.

El equipo se compone de un transmisor ARGOS y un regulador de tensión protegidos por una caja estanca y resistente a la corrosión, de una antena flexible (fijada en la caja) y de un cable de alimentación. Ha sido diseñado

para resistir todo tipo de agresiones exteriores tales como golpes, vibraciones, salpicaduras de agua, fuertes variaciones de temperatura y rayos ultravioletas.

Por citar solamente sus características más interesantes:

—Ocupación de espacio mínimo en el puente del barco.

—Instalación o sustitución rápidas.

—Posibilidad de integrar un módulo con energía solar.

La alimentación del equipo puede ser desde 12 a 36 voltios. El transmisor envía periódicamente un mensaje de 32 bits en la frecuencia de transmisión de 401,605 Mhz. El período de transmisión está fijado a 120 segundos.

Las dimensiones de la baliza son: diámetro 90 mm. x 280 mm., con un peso de un kilo.

Asimismo, las características de las balizas MAR90 aplicadas a buques de pesca, se han ampliado y mejorado, permitiendo también la posibilidad de enviar mensajes de hasta un tamaño de 256 bits a través de una conexión RS232. Esta opción es particularmente útil en las zonas económicas exclusivas. El formato del mensaje puede ser configurado por el usuario, aun cuando existe un formato estandar que puede ser válido en la mayoría de los casos.

Como información adicional, hay que decir que esta baliza tiene un precio de 180.000 pesetas.

Las diversas ilustraciones completan la información aquí presentada, información por otro lado algo reducida por razones de espacio. En próximas publicaciones intentaremos describir de forma más concreta la aplicación al control de buques de pesca.

Por último, señalar el hecho significativo de que la adopción de este sistema por parte de la flota pesquera danesa ha supuesto el beneficio de obtener más días de pesca en caladeros comunitarios.

El coordinador de servicios de salvamento marítimo de la Xunta, Sr. Novoa, tiene desconcertados a todos los profesionales de la marina civil y de pesca, se contradice gravemente, no sabemos por qué su interés en los chalecos salvavidas y parece ser que la seguridad de un buque concierne solamente a los citados chalecos.

Culpa a numerosos patrones o capitanes de la falta de elementos de seguridad a bordo de los buques, pero sin embargo no tiene remordimientos a la hora de firmar convenios con la Dirección General de la Marina Mercante a sabiendas, pues por el cargo que ejerce debiera saberlo, que esa entidad es la responsable de acabar con la figura del titular de las comunicaciones a bordo de los buques, por lo que la inseguridad podría alcanzar altas cotas de siniestralidad.

Debería de saber usted señor Novoa que dicha Dirección General quiere implantar ya el futuro Sistema de Socorro y Seguridad y que países como el Reino Unido prefiere esperar hasta su total puesta en marcha en 1999 y analizarlo con profundidad.

Cualquier buque pesquero o mercante puede verse envuelto en un incidente y hasta que ese futuro sistema no esté implantado globalmente no habrá plenas garantías de asistencia así como la rapidez de actuación en casos de abandono inminente deja en entredicho el futuro sistema por ser más lento.

Cómo no vamos a ser conscientes los profesionales en materia de seguridad, no lo dude, quien sabe de seguridad es el que está a bordo, desde tierra se habla de teoría, pero ésta sin la práctica de poco vale.

Dice usted que va a ser inflexible a la hora de sancionar a los reincidentes, nosotros nos preguntamos ¿y quiénes son los reincidentes? ¿Por qué no sanciona usted a los responsables que firman los cuadros indicadores de tripulaciones mínimas, exenciones de ra-

Inseguridad en los buques

*UGT - Marina Mercante
Sindicato Libre Marina Mercante (SLMM-CC OO)
Asociación de Radiotelegrafistas Españoles (ARE)*

dioelectrónicos y otros tripulantes, etc.?

La seguridad de un buque además de los chalecos también es respetar la jornada de trabajo y descanso; sepa usted que la mayor parte de las veces los trabajadores del mar duplican la jornada de los de tierra, ayude a usted a poner freno a esa esclavitud.

Es una contradicción hablar de los chalecos o radiobalizas y obviar los

otros parámetros, bases fundamentales de la seguridad.

Ahora que ha sido constituida la Comisión Gallega de Salvamento Marítimo por lo que la Consellería de Pesca actúa como colaboradora de la Dirección General de la Marina Mercante analicen y estudien.

Saludos seguros.





La Junta de Andalucía inició en el año 1989, a través de la Dirección General de Pesca y Acuicultura, un programa de acondicionamiento de la franja costera, con la instalación de arrecifes artificiales, para proteger aquellas zonas de cría y alevinaje de especies de interés ecológico y pesquero. El primero de estos arrecifes se instaló en las costas de Conil de la Frontera (Cádiz).

En el litoral de la región suratlántica destacan dos zonas de cría y engorde (ZCE), de gran interés pesquero debido a su alta productividad. Por ello, y continuando con el mencionado programa, en el año 1990 se instalaron dos nuevos arrecifes artificiales en las zonas de cría y engorde situadas frente a las desembocaduras del río Piedras, en el Rompido (Huelva), y del río Guadalquivir, en Chipiona (Cádiz). Ambas ZCE se encuentran dentro del límite de las seis millas desde la línea de base de aguas interiores y, por tanto, son zonas donde la pesca artesanal, con artes fijas y selectivas, está permitida. Sin embargo, no ocurre lo mismo con la pesca de arrastre, que emplea artes de baja selectividad. Cuando estas artes de arrastre se usan ilegalmente dentro de las ZCE, se produce la captura de numerosos inmaduros y reproductores, originando un grave daño a las poblaciones piscícolas no sólo de las propias zonas, sino también de áreas próximas.

Por eso, el principal objetivo de este programa de protección se centra en disuadir el uso ilegal de artes de arrastre que, como se ha señalado anteriormente, causan un grave perjuicio tanto a la pesca artesanal como a la propia pesca de arrastre.

Por el elevado interés ecológico y pesquero que encierran las ZCE, se ejecutó el pasado año la II Fase del Programa de Protección Integral de la zona de Cría y Engorde de la desembocadura del río Guadalquivir. Además, se instaló un arrecife frente a las costas de Isla Cristina (Huelva), encamina-

Programa de protección integral de la franja costera del golfo de Cádiz

La Junta de Andalucía ha instalado ya 1.035 módulos con una inversión que supera los 141 millones de pesetas.

La colocación de estos módulos protege la captura de inmaduros

Por la CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y PESCA DE LA JUNTA DE ANDALUCIA

do principalmente a proteger una de las zonas más importantes de calamento de la flota artesanal de los puertos de este litoral.

Los arrecifes artificiales que se instalan actúan como estructuras de protección ya que presentan formas en las que predominan los perfiles verticales, debido a que normalmente tienen pesos elevados y se construyen con materiales de alta resistencia. Así al evitar los arrastres se espera un incremen-

to de las poblaciones piscícolas. Ello es posible gracias a que, al disminuir la presión de explotación sobre las clases de edad más bajas, se permite que un mayor número de inmaduros lleguen a adultos. Estos arrecifes de carácter disuasorio también pueden ser aplicados cuando se desea preservar áreas de especial interés ecológico como son las praderas de fanerógamas marinas.

Como primera experiencia de arrecife artificial productivo o biotopo se colocaron, dentro del área ya protegida



de Conil de la Frontera, módulos piramidales. De esta forma se inducen variaciones en dos factores físicos del ecosistema como son la estructura y el tipo de sustrato disponible para la fijación de organismos dando lugar, en interacción con otros factores del medio, a un nuevo biotopo (conjunto de factores físicos del ecosistema que caracterizan el medio ambiente donde se desarrolla una determinada comunidad biológica).

La experiencia de los pescadores viene a corroborar que la presencia accidental de nuevas estructuras sumergidas total o parcialmente en un área determinada, como pueden ser buques hundidos o plataformas petrolíferas, induce en sus proximidades a un aumento más que notable de las capturas en comparación con otras áreas próximas que carecen de tales estructuras. Esta es una de las razones por la que los

pescadores han acogido favorablemente estas instalaciones.

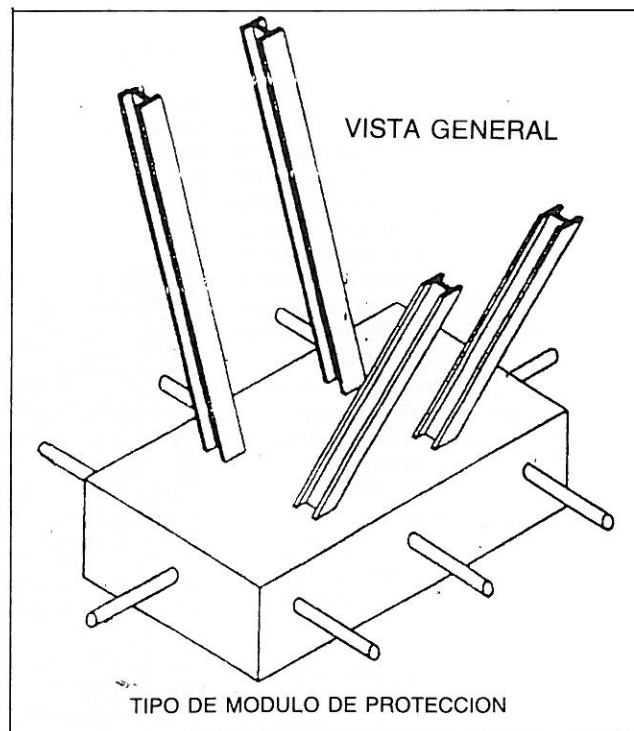
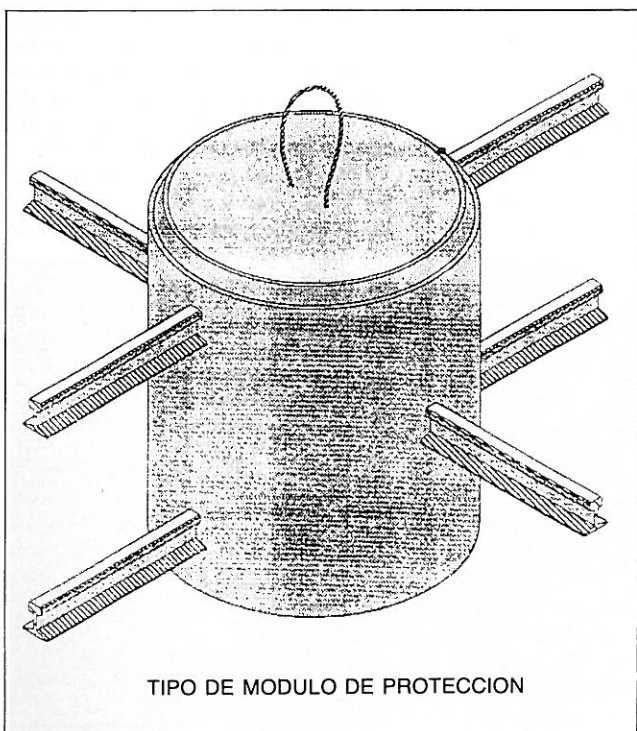
Por último, cabe destacar que desde el punto de vista de la actividad pesquera se verán favorecidos aquellos que emplean artes fijas y más selectivas, tales como el trasmallo y el palangre, siendo previsible una recuperación de la pesca artesanal en el área, ase-

gurando retornos económicos más estables y disminuyendo los conflictos con los profesionales que utilizan otro tipo de artes.

Este año, la Junta tiene previsto continuar con este programa, con una inversión inicial de 85 millones de pesetas que podría ser ampliada según las necesidades.

ARRECIFES INSTALADOS

DENOMINACION	Nº MODULOS	INVERSION
Conil de la Frontera	55	12.173.000
El Rompido I.	125	22.355.880
Sanlúcar I.	125	22.355.880
Isla Cristina	350	36.207.867
Chipiona (Sanlúcar II)	350	32.022.524
Conil de la Frontera II	30	16.113.574
TOTAL	1.035	141.228.725



MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

B.O.E. N.º 188, de 6-8-92.

Orden de 10 de julio de 1992, por la que se modifica la Orden de 7 de febrero de 1992, en el sentido de las enseñanzas que imparte el Centro de Formación Profesional Marítimo-Pesquero de Gijón (Asturias).

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

B.O.E. n.º 199, de 19-8-92.

Resolución de 24 de julio de 1992, de la Dirección General de Estructuras Pesqueras, por la que se amplía el ámbito de aplicación de la de 17 de septiembre de 1991, para los buques que estén relacionados en los censos de bacaladeros y arrastreros congeladores que faenan en el zona de regulación de la Organización de la Pesca en el Atlántico Noroccidental (NAFO).

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

B.O.E. N.º 210, de 1-9-92.

Resolución de 22 de agosto de 1992, de la Agencia Española de Cooperación Internacional, por la que se complementa la de 15 de julio de 1992, sobre convocatoria de concesión de ayudas de viaje y estancia para participar en cursos de formación organizados conjuntamente con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, durante el período de septiembre/noviembre de 1992.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

B.O.E. n.º 187, de 5-8-92.

Orden de 29 de julio de 1992, sobre autorización de servicios de líneas marítimas regulares de cabotaje.

B.O.E. n.º 200, de 20-8-92.

Orden de 31 de julio de 1992, por la que se establecen los certificados de especialidad en seguridad marítima

(tercer nivel) y se modifican determinados aspectos de los certificados de lucha contra incendios y supervivencia en la mar (primer y segundo nivel), establecidos por la Orden de 29 de marzo de 1990.

El Real Decreto 1997/1980, de 3 de octubre, atribuye a la Dirección General de la Marina Mercante las funciones de velar por la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar. Con esta finalidad de aumentar la seguridad marítima, la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 29 de marzo de 1990 («Boletín Oficial del Estado» de 10 de abril), estableció los certificados de especialidad en lucha contra incendios y supervivencia en la mar, mejorando la formación de las tripulaciones en dichas técnicas, a cuyo efecto fijó un calendario progresivo que permitía conjugar la obligatoriedad de estos cursos con las posibilidades reales de formación en los Centros existentes.

Dada la novedad de estos cursos, así como su carácter eminentemente práctico, por Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de 6 de junio de 1990, se establecieron las condiciones mínimas que debían reunir los Centros que fueran a impartirlos. Asimismo, se han venido realizando diferentes cursos experimentales para contrastar el contenido de los programas aprobados.

La experiencia en el desarrollo de estos cursos, así como el proceso de adaptación requerido por los Centros de formación, hace aconsejable, por un lado, modificar los programas del segundo nivel y, por otro, prorrogar los plazos establecidos para facilitar el acceso a ellos de todo el personal afectado.

Por otro lado, debe destacarse la voluntad de España en hacer cumplir los compromisos adquiridos en materia de seguridad marítima en el seno de la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional de Trabajo,

las Comunidades Europeas, y especialmente en el Memorandum de París, que en su más reciente versión aprobada en Santa Cruz de Tenerife, supone la inspección operativa de las tripulaciones de los buques.

Finalmente, la necesidad de cerrar el ciclo de la seguridad integral en el campo marítimo aconseja la introducción de un curso específico de tercer nivel que, con carácter voluntario, permita establecer una vía de formación para aquellas personas con responsabilidades frente a los problemas de la gente de mar y de los buques. Con ello se pretende evitar la posible desconexión en cuestiones de seguridad marítima entre las personas cuya actividad se desenvuelve en el ámbito de la explotación del buque y los tripulantes de éste, y alcanzar así una seguridad integral en todas las áreas del sector marítimo.

En su virtud dispongo:

Artículo 1.º Para el enrolamiento en los buques, tanto mercantes como de pesca, será preceptivo estar en posesión de los certificados de primero y segundo nivel de lucha contra incendios y supervivencia en la mar, de acuerdo con el calendario y categorías especificados en el artículo 6.º de esta Orden. Igualmente, se establecen para su obtención con carácter voluntario, los certificados de tercer nivel en seguridad marítima y los de prevención y resolución de crisis en buques de pasaje, y de métodos de salvamento y rescate de personas.

Artículo 2.º Para la obtención de estos certificados, que serán expedidos por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, será preciso efectuar los cursos con arreglo a los temarios teórico-prácticos que se indican en el anexo a esta Orden.

En la medida en que dichos temarios sean incorporados a los planes de enseñanza para la obtención de los títulos profesionales, los certificados se-

rán expedidos por la Dirección General de la Marina Mercante, previa certificación del órgano competente que haya a su vez expedido el título profesional, en la que se haga constar que los interesados han recibido las enseñanzas teórico-prácticas correspondientes. Para los titulados marítimos-pesqueros, dicha certificación previa será expedida por la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Artículo 3.º El primer nivel o curso básico, tanto de lucha contra incendios como de supervivencia en la mar, constará de veinticuatro horas lectivas, de las que seis horas corresponderán a temas de contenido teórico y las dieciocho restantes estarán dedicadas a la realización de ejercicios de carácter práctico.

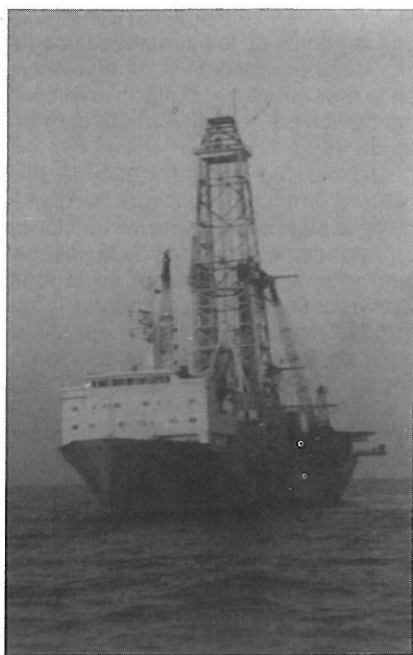
Artículo 4.º Para obtener los certificados de segundo nivel, sea de lucha contra incendios o de supervivencia en la mar, será preciso estar en posesión del certificado correspondiente al primer nivel y efectuar el curso de segundo nivel, de acuerdo con los temarios del anexo y con la siguiente distribución de horas lectivas:

Lucha contra incendios: Catorce horas de contenido teórico y diez dedicadas a la realización de ejercicios de carácter práctico.

Supervivencia: Catorce horas de contenido teórico y diez dedicadas a la realización de ejercicios de carácter práctico.

Artículo 5.º Completan el ciclo de formación especializada en seguridad marítima, los cursos de tercer nivel que, con carácter voluntario, están dirigidos a aquellas personas que ejercen funciones de responsabilidad en el ámbito de la gestión, organización, inspección de las empresas navieras y de la seguridad a bordo (Capitanes, Primeros Oficiales y Jefes de Máquinas).

Forman parte de este ciclo los cursos de:



Tercer nivel de lucha contra incendios y supervivencia en la mar.

Prevención y resolución de crisis en buques de pasaje.

Métodos de salvamento y rescate de personas.

La duración de cada uno de estos cursos será de treinta y dos horas lectivas, de las que veinte estarán dedicadas a conferencias teóricas, seis a la realización de trabajos prácticos, y las seis horas restantes a la celebración de mesas redondas en las que se tratarán cuestiones contenidas en los programas del anexo.

Artículo 6.º Con el fin de proporcionar un período lo suficientemente amplio para la obtención de los certificados de carácter obligatorio, se establece el calendario siguiente, en el que se señalan las fechas a partir de las cuales se exigirá a los tripulantes que pretendan embarcarse la acreditación de estar en posesión del certificados que en cada caso corresponda.

I. LUCHA CONTRA INCENDIOS. PRIMER NIVEL

1 de enero de 1993:

a) Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 200 TRB.

b) Personal de cubierta y máquinas de buques-tanque, dedicados al transporte de petróleo, productos químicos o gases licuados.

1 de enero de 1994:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 75 TRB.

1 de enero de 1995:

a) Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 35 TRB.

b) Todo el personal de buques mercantes mayores de 20 TRB.

c) Todo el personal de embarcaciones dedicadas al transporte turístico de 12 o más pasajeros.

II. LUCHA CONTRA INCENDIOS. SEGUNDO NIVEL

1 de enero de 1994:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 200 TRB.

1 de enero de 1995:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 75 TRB.

III. SUPERVIVENCIA EN LA MAR. PRIMER NIVEL

1 de enero de 1993:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 200 TRB.

1 de enero de 1994:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 75 TRB.

1 de enero de 1995:

a) Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 20 TRB.

b) Todo el personal de buques mercantes mayores de 20 TRB.

c) Todos los tripulantes de embarcaciones dedicadas al transporte turístico de 12 o más pasajeros.

1 de enero de 1997:

Todo el personal de buques pesqueros mayores de 35 TRB.

IV. SUPERVIVENCIA EN LA MAR. SEGUNDO NIVEL

1 de enero de 1994:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 200 TRB así como aquellos tripulantes que tengan asignadas responsabilidades específicas en el manejo de embarcaciones de supervivencia.

1 de enero de 1994:

Capitanes, Oficiales, Patrones y Mecánicos de buques mayores de 75 TRB, así como aquellos tripulantes que tengan asignadas responsabilidades específicas en el manejo de embarcaciones de supervivencia.

Artículo 7.º La Dirección General de la Marina Mercante, al objeto de facilitar el acceso de las tripulaciones a la formación establecida en esta Orden, podrá establecer sistemas de cooperación con Entidades públicas o privadas para la realización de los cursos o de las pruebas teóricas y prácticas, con sujeción al temario recogido en el anexo.

Artículo 8.º La Dirección General de la Marina Mercante homologará los Centros que vayan a impartir los cursos, conforme al programa teórico-práctico recogido en el anexo.

DISPOSICION DEROGATORIA

Queda derogada la Orden de 29 de marzo de 1990 por la que se establecen los certificados de especialidad de lucha contra incendios (primer y segundo nivel), supervivencia en la mar (primer y segundo nivel).

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Se autoriza a la Dirección General de la Marina Mercante a dic-

tar las Resoluciones que sean necesarias para el mejor cumplimiento de esta Orden.

Segunda. Esta Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 31 de julio de 1992.

Borrell Fontelles

Ilmos. Sres. Secretario general para los Servicios de Transportes y Director general de la Marina Mercante.

ANEXO

LUCHA CONTRA INCENDIOS

Temario para el primer nivel

Teórico:

Teoría de la generación del fuego. Fuentes de ignición.

Propagación del fuego y reactividad de los elementos.

Características físicas de los materiales combustibles.

Clasificación del fuego. Normativa UNE e Internacional.

Agentes extintores adecuados a las distintas clases.

Principales causas de incendio a bordo de los buques.

Equipos para uso general en la extinción de incendios.

Equipos personales para la intervención en emergencias.

Riesgos provocados por el humo. Composición, comportamiento e interpretación de sus manifestaciones.

Organización básica de los efectivos humanos en la lucha contra incendios. Métodos de lucha contra incendios.

Práctico:

Uso de los equipos de protección personal para la segura intervención en la lucha contra incendios.

Conocimiento exhaustivo de los equipos respiratorios autónomos (ERA).

Orientación y realización de operaciones diversas en espacios inundados por humo. Utilización ERA.

Adiestramiento en la utilización de los equipos manuales (mangas, lanzas, boquillas de espuma, mezcladores, eyectores, extintores, mangas de evacuación, alarmas, lámparas de señales, etc.) y fijos (sistemas, monitores, bombas, C.I., ventiladores y extractores de humo, etc.), utilizados en la protección y lucha contra incendios.

Extinción de incendios menores mediante el uso de extintores portátiles con distintos agentes extintores.

Extinción de incendios importantes mediante la utilización de mangas de agua, con participación de uno o más grupos intervinientes.

Extinción de incendios con espumas, gases y polvo químico, de forma aislada o conjunta con uno o más agentes.

Entrada en compartimentos inundados por espuma de alta expansión, rescate de accidentados y extinción de focos.

Intervención de supuestos prácticos de situaciones simuladas que se desarrollen en:

Alojamientos.

Salas de máquinas y cámara de bombas.

Cocinas.

Bodegas y tanques de carga.

Derrames de productos químicos e hidrocarburos.

Rescate de accidentados a diferentes niveles.

Circuitos de gases licuados.

Temario para el segundo nivel

Teórico:

Prevención C.I: Principios de acción preventiva contra el fuego. Evolución del riesgo. Determinación del grado de peligrosidad. Explosiones.

Acciones preventivas específicas sobre el factor humano, equipos y máquinas especiales. Procedimientos de seguridad en trabajos especiales.

Protección contra incendios: Objetivos y eficacias.

Sistemas de detección de incendios: Clases, componentes, procedimientos de inspección y control.

Conceptos básicos de hidráulica aplicables a la red y a las bombas C.I.

Sistemas fijos de protección contra incendios: Clases, componentes, procedimientos de inspección y control.

Equipos portátiles y móviles utilizados en la extinción de incendios: Clases, componentes, procedimientos de inspección y control.

Circulación de los humos a bordo. Tratamiento y uso de los sistemas de ventilación y su incomunicación.

Equipos de protección personal: Tipos, utilización, eficacia y alternativas de uso (trajes, cascos, guantes, calzado, equipo respiratorio autónomo y las características del aire respirable, comunicaciones, linternas de seguridad, cinturones de seguridad, etc.).

Organización, intervención y mando de los siguientes ejercicios prácticos:

Control de derrames estáticos y dinámicos.

Incendio en alojamientos y camarotes.

Incendio en pañoles.

Incendio en circuitos de LPG.

Incendio en sala de máquinas y cámara de bombas.

Incendio en bodegas.

Focos de incendios localizados en contenedores.

Incendio en buques de pasaje.

Incendio en vehículos a motor.

Incendio relacionado con mercancías peligrosas.

Incendio en buques pesqueros.

Incendio en plataformas de prospección y extracción.

SUPERVIVENCIA EN LA MAR

Temario para el primer nivel

Organización y composición óptima de las brigadas de intervención en las distintas situaciones de buque. Organización con efectivos externos.

Procedimientos de investigación y notificación de las emergencias causadas por los incendios.

Diseños de los contenidos prácticos para la ejecución de los ejercicios periódicos a bordo.

Guía de procedimientos para la evacuación de buques con incendio a bordo.

Práctico:

Puesta en servicio de las bombas contra incendios.

Teórico:

Situaciones de emergencia casuística.

Principios generales de la supervivencia.

Utilidad de la formación y la realización de ejercicios de adiestramiento en técnicas de supervivencia.

Tipos de dispositivos de salvamento normalmente utilizados en los buques.

Preparación y organización de los efectivos humanos y técnicos, conforme a las instrucciones contenidas en el cuadro orgánico de obligaciones en situaciones de emergencia.

Señales de alarma para cada una de

las situaciones de emergencia.

Señales de seguridad utilizadas para los equipos y medios de supervivencia.

Aspectos psicológicos a tener en cuenta durante la permanencia a bordo de las embarcaciones de supervivencia.

Prevención de los efectos de la inmersión en el agua.

Prevención de los efectos por exposición a la intemperie y otros agentes externos.

Plan Nacional de Salvamento: el CNS y los CRCS. Procedimiento de socorro.

Práctico:

Utilización de equipos de protección para la supervivencia: chalecos salvavidas permanentes, hinchables, aros salvavidas, trajes térmicos, ayudas térmicas.

Salto de altura al agua con chaleco salvavidas.

Técnicas de natación con equipos de protección para la supervivencia en la mar.

Mantenimiento a flote sin chaleco salvavidas.

Natación de socorrismo. Ejercicio de presas y zafaduras en el agua y en tierra. Sistemas de remolque de un accidentado en el agua.

Supervivencia en caso de hidrocarburos inflamados en el agua.

Procedimientos para combatir la hipotermia.

Métodos para adrizar embarcaciones en posición invertida.

Segundo nivel

Teórico:

Principios generales de la supervivencia en la mar.

Responsabilidades asignadas a cada tripulante en situación de emergen-

cia, especialmente la de abandono.

Características estructurales y equipamiento de las embarcaciones de supervivencia (botes, balsas y botes de rescate).

Usos y eficacias.

Dispositivos de salvamento equipados a bordo.

Dispositivos de puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia.

Procedimientos para poner a flote las embarcaciones de supervivencia en cualquier estado de la mar.

Acciones previas y posteriores al abandono del buque. Manejo de las embarcaciones en cualquier condición de tiempo.

Dispositivos radioeléctricos instalados en las embarcaciones de supervivencia.

Método para varar en la playa o aproximarse a la costa.

Operatividad con los efectivos SAR (MERSAR, IMOSAR).

Plan Nacional de Salvamento. El CNCS y los CRCS. Procedimiento de socorro.

Práctico:

Manejo de los pescantes y dispositivos de puesta a flote o lanzamiento de las embarcaciones de supervivencia.

Puesta en marcha del motor de una embarcación de supervivencia. Acondicionamiento y utilización de los accesorios que equipan la embarcación.

Maniobra con la embarcación para concentrar otras embarcaciones.

Maniobras para el salvamento de personas que se encuentren en el agua.

Utilización de bozas, anclas flotantes, remos, timón, capotas, cierres, bombas de achique.

Uso a bordo de las señales pirotécnicas de socorro.

Uso de lanzacabos.

Embarco en las embarcaciones de supervivencia desde su situación a bordo, desde el agua, con y sin equipos

de protección para la supervivencia.

Embarco de otras personas en los casos anteriores.

Utilización del ancla flotante y del equipo reglamentario de las embarcaciones de supervivencia.

Procedimientos para facilitar la detección y localización por las unidades de búsqueda y salvamento.

Acciones de protección ante la presencia de tiburones y otros animales.

Organización de la permanencia en las embarcaciones de supervivencia.

Agrupamiento y tendido de remolque entre embarcaciones de supervivencia.

Acciones a realizar en la fase de salvamento y rescate.

Procedimientos para colaborar con los buques auxiliares.

LUCHA CONTRA INCENDIOS Y SUPERVIVENCIA

Tercer nivel

Temario:

1. Ambito legal de la seguridad: Legislaciones nacionales e internacionales específicamente marítimas. Otras fuentes legales de aplicación a los buques: Reglamento de carácter industrial y terrestre, directivas comunitarias y acuerdos internacionales. La Administración Marítima y el Plan Nacional de Salvamento. La legislación de las Comunidades Autónomas. Criterios internacionales para la homologación de equipamiento de seguridad.

2. Necesidades formativas de las tripulaciones en función del tipo de buque y tráfico. Cumplimiento de convenios internacionales y reglamentación nacionales. Seguimiento del nivel formativo: Reciclajes y mantenimiento de la capacitación formativa de los tripulantes.

3. Consideraciones a la composición actualizada de la tripulación: Aspectos a considerar en relación con las características y perfiles de las tripula-

ciones. Relación contractual y laboral de los tripulantes. Organigramas y organización de las tripulaciones en la seguridad.

4. Organización centralizada de la seguridad en la naviera. Relaciones instrumentales con los distintos entes administrativos. Eficacia de las acciones en beneficio de la seguridad integral. Seguimiento y control evolutivo de la seguridad. Procedimientos para la detección de las desviaciones en los objetivos previstos.

5. Equipamiento de prevención. Evaluación de las necesidades según el tipo y destinos del buque. Identificación de los riesgos previsibles. Criterios para la determinación y selección del equipamiento. Aplicación a buques en fase de construcción, a buques nuevos y a buques existentes. Actualización del equipamiento ante variaciones detectadas en el riesgo.

6. Equipamiento de protección. Identificación, evaluación y cuantificación de los riesgos existentes. Criterios de selección según las características de los riesgos detectados. Criterios para el suministro del equipamiento consumible y de los respetos. Optimización con nuevas tecnologías y programas de gestión. Sistemas fijos conectados a la red de agua. Sistemas manuales y automáticos. Identificación de los componentes. Tipos de rociadores, metodología de la inspección y mantenimiento de los sistemas fijos de agua.

7. Sistemas fijos de espuma. Mantenimiento del circuito, generadores, eyectores, depósitos de espumógeno, cañones de espuma, rejillas, cuidados y atenciones al espumógeno.

8. Sistemas fijos de inundación de gases. Tanques y depósitos del gas. Boquilla y aplicadores. Procedimientos de cálculo del grado de llenado del contenido en gas. Características de los productos halogenados.

9. Sistemas fijos de extinción por polvo químico. Cuidados especiales de la instalación y del agente extintor.

10. Sistemas fijos de detección. Atenciones a los distintos tipos de cabezas tractoras. Mantenimiento de los medios de detección manual y automática. Detectores portátiles. Comprobación de las eficacias y funcionamiento. Bombas volumétricas. Analizadores.

11. Equipos móviles. Mangas y mangotes. Cuidados, limpieza, secado y pruebas. Recorrido de mangas. Cuidados, inspección y mantenimiento de las boquillas, derivaciones, mezcladores y acoples.

12. Extintores portátiles. Atenciones a la situación, soporte, señalización, conservación y acceso al extintor. Componentes de los distintos tipos de extintor y agente extintor utilizado. Cuidado, inspección, mantenimiento y recarga de los extintores.

13. Equipos de apoyo personal. Linternas. Equipos de comunicaciones. Equipos de primeros auxilios. Equipo resucitador.

14. Equipo de protección personal. Equipo Respiratorio Autónomo (ERA). Componentes. Máscaras faciales. Recarga de los ERA. Compresores de aire respirable. Pruebas de eficacia de los componentes del equipo. Elementos filtrantes.

15. Componentes, limpieza, cuidados, inspección y mantenimiento de trajes de penetración en llamas, de aproximación, de intervención, de protección química.

16. Cinturones de seguridad. Guantes de protección física y química. Cascos de seguridad. Calzado de seguridad. Gafas de protección física y química.

17. Mantenimiento de las características de las vías de evacuación. Iluminación de emergencia. Señalizaciones especiales. Grado de libertad y uso del sistema de cierre e incomunicación. Cierres a control remoto. Medios de comunicación. Comprobación de los com-

ponentes. Inspección y mantenimiento del sistema.

18. Inspección, cuidados y mantenimiento de los sistemas de evacuación y abandono. Botes salvavidas y equipamiento. Bolsas salvavidas y equipamiento. Sistemas de puesta a flote de los equipos.

19. Equipos de salvamento personales. Cuidados, inspección y mantenimiento de aros, chalecos, trajes de inmersión.

20. Cuidados y atenciones a los equipos de comunicación internos y externos al buque.

COORDINACION EN EL SALVAMENTO Y RESCATE MARITIMO

Temario:

1. Estudio y análisis del Plan Nacional de Salvamento. Objetivos generales y específicos del Plan. Estructura de los planes de acción. La estructura y medios del Plan: El CNSC y los CRSC.

2. Sistemas actuales y de futura implantación para la comunicación de siniestros marítimos. INMARSAT, NAVTEX.

3. Desarrollo de los contenidos del IMGSAR. Eficacia de los sistemas actuales.

4. Casuística y estudio estadístico de las situaciones de abordaje, varada, inundación, hundimiento. Procedimientos de actuación ante esas emergencias. Equipos y metodología de utilización.

5. Metodología y procedimientos organizativos de las asistencias disponibles. Prioridades. Aplicaciones. Características y equipamiento de los remolcadores. Operatividad y zonas de influencia. Uso de helicópteros, remolcadores, lanchas de salvamento y otros medios. Planes generales de actuación.

Acciones propias del buque accidentado. Coordinación con las ayudas externas. Procedimientos operacionales y medidas preparatorias.

7. Medios de lucha contra la contaminación: Preventivos y de control. Técnicas de intervención y lucha. Coordinación de la asistencia.

8. Equipos y métodos para la limpieza, contención, eliminación y neutralización de derrames contaminantes.

PREVENCION Y RESOLUCION DE CRISIS EN BUQUES DE PASAJE

Temario:

1. Tipos de agresión en los buques. Tipos y grupos de agresores. Vulnerabilidad de los buques frente a la agresión.

2. Terrorismo internacional, nacional o regional. Análisis y cuantificación. Delincuencia organizada. Vandalismo. Altercados por grupos limitados. Altercados en contagio. Causas. Incrementos. Limitaciones.

3. Planes de previsión y reacción. Riesgos naturales. Incendios. Explosiones. Accidentes. Intoxicaciones. Enlaces y apoyos. Atentado o secuestro individual, colectivo o indiscriminado.

4. Información e investigación interior. Objetivos. Frecuencias y medios. Apoyos técnicos. Compartimentación. Definición de zonas. Señalización. Protección. Garantías. Control de accesos. Modelos. Equipos. Garantías. Vigilancia. Control. Centralización. Plan de seguridad integral. Equipo de intervención.

5. Comité de crisis. Composición. Funciones y poderes. Medios y objetivos. Modalidades de trabajo. Apoyo y enlaces de crisis. Protección Civil. Equipos especiales. Centros de información. Centros de asistencia. Unidades privadas de seguridad. Relaciones con los medios de comunicación.

6. Confección de un plan de seguridad. Resolución de una incidencia. Toma de decisiones. Ordenes para la ejecución. Equipo de intervención. Apoyos. Situación de crisis. Formación del Comité. Documentación. Apoyos. Resoluciones. Ejecución.

AHORA, A LOS REMOLCADORES

Queridos compañeros:

Os escribimos para informaros de una cuestión que consideramos nos afecta como colectivo en general y a los marinos mercantes por la consiguiente pérdida de puestos de trabajo.

Como se puede ver por el escrito o comunicación que remitimos, ANARE ha conseguido de manera provisional, según entendemos, que la Dirección General de la Marina Mercante asignase unas tripulaciones «mínimas» para unos remolcadores denominados «Tipo» en extremo reducidos, sobre todo en lo que se refiere a los trabajos realizados en puerto. Aduce ANARE que debido a los automatismos que poseen en la sala de máquinas, ésta es «desasistida», cosa a la que hay que objetar algunas razones. Llamar «desasistida» a una máquina porque lleve unas alarmas y unos circuitos de reserva para ciertas funciones del motor propulsor es un tanto arriesgado. Estos sistemas están concebidos para cuando el barco está o va en «avance libre», donde apenas hay variaciones de presiones, temperaturas, caudales, etc., y al menor fallo las alarmas saltan, pero en un remolcador que está haciendo maniobras a distintos regímenes de revoluciones y potencia, los parámetros nombrados anteriormente varían constantemente, por lo que las alarmas están saltando continuamente, con el consiguiente sobresalto y tener que bajar inmediatamente a la máquina a verificar qué es lo que falla y volver a rearmar el sistema, porque ya nos dirán lo que tiene de máquina «desasistida».

Por otra parte se mencionan unos medios de entrega y calzado de estachas que si bien existen, ponemos en duda que puedan ser realizados por un solo tripulante (el mecamar) en la mitad de las maniobras; pues si bien a barco parado sería factible hacerlo, aunque con cierta dificultad, cuando el barco o remolcador, por ejemplo, es de entrada a puerto, la cosa cambia por completo, a un solo hombre le resultará muy dificultoso, eso si no se produce el menor fallo, porque si hubiese algún contratiempo con el barco en marcha (a veces enganchamos a una velocidad de 8 ó 9 nudos, y no es exageración) la peligrosidad es evidente y el riesgo de accidente, muy alto.

Al parecer, las pruebas que hicieron en Bilbao para Marina Mercante, consistieron en enganchar una gabarra amarrada al muelle y aun así les resultó bastante dificultoso. Pero como comentamos antes no se trata de enganchar con un barco parado, sino en todo tipo de circunstancias.



Y no digamos cuando una maniobra sea la de un incendio, con el manejo de mangueras y monitores C.I. ¿Cómo se las arregla un hombre solo?, pues el patrón tiene que estar a los mandos en el puente y el mecánico en la máquina atendiendo a las bombas y demás elementos, así es que poco más o menos parece «imposible» hacerlo con un mínimo de seguridad y eficacia.

Sería conveniente preguntar a la Dirección General de la Marina Mercante, con qué criterio concedió a ANARE estas tripulaciones mínimas, sin realizar una o varias pruebas en situaciones normales del trabajo a que están destinados dichos remolcadores.

Creemos que son 17 los remolcadores que tiene contratados ANARE para diversos puertos españoles, por lo tanto, son unos cuantos puestos de trabajo que se pierden, pues son 17 barcos, a dos o tres guardias, son por lo menos 40 o más puestos y ésta es sólo la primera fase.

PEDRO ROBLES CHACARTEGUI
Patrón Mayor de Cabotaje

JUAN MONTEAGUDO
Mecánico Naval Mayor

RECORDANDO EL AYER Y HOY DE LOS TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS

En el ayer lejano el colectivo de Titulados Náutico-Pesqueros ambularon disgregados por la geografía sin norte, o al garete —en términos marímeros—, sin tener en cuenta la necesidad de agruparse como premisa irrefutable al reconocimiento por la sociedad imperante de un «peso específico», imprescindible a la atención superior, para optar a derechos y cumplir deberes reglamentarios que la Administración reconoce a las asociaciones creadas al amparo de la Ley de Asociaciones, con relativa presunción, su valor determinante es consecuente a cada corporación con el volumen socio-económico y medios humanos que participan con mayor incidencia al conjunto de bienes que redundan al acervo común.

Las reivindicaciones pretéritas de los Titulados de entonces, plausibles desde luego, por la presencia de ánimo solícito en temas candentes del sector, no hallaron la respuesta deseada de los entes del ramo por carecer precisamente del «peso social»; desunidos y carentes de un programa coherente, contribuyó a la decisión de asociarse haciendo bueno el corolario la «unión hace la fuerza», y ésta debe añadir a la solicitud reivindicativa aval fehaciente sin lugar a dudas que los conceptos expuestos en materia socio-profesional y competencias de fuero, son jus-

tos y de actualidad, por no incurrir en renuncio que la entidad receptora aprovecharía para negar con ironía la petición.

Afortunadamente el AYER queda ausente del espíritu comunitario generado por el materialismo que recomendaba la independencia por desconfiar de la unidad, en presunción de dudas en la gestión y presencia de lucro.

El resurgir paulatino de ambiente más confortable forjado por las nuevas generaciones con mayor ambición, poseídos de un bagaje cultural acorde con el tiempo, inspiró a una minoría de profesionales Náutico-Pesqueros a valorar sus conocimientos práctico-teóricos en las ramas asistidas de puente y máquinas, y surgen salpicados por la periferia marítima células sociales de reducidas dimensiones que dieron paso a consolidar en 1982 la unión corporativa de ámbito nacional: AETINAPE, siglas indicativas de «Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros».

A partir de aquí el HOY de AETINAPE comienza con el compromiso de minorar la inquietud latente en los asociados hacia justas y legítimas aspiraciones en su fuero, con positivos logros en áreas determinadas de la profesión, y la demanda constante en materia homologable, educativa, humana y socio-laboral, a título personal, por conducto reglamentario y plenos bianuales de alcance nacional, de todos conocidos.

P.V.S.
Mecánico Naval Mayor



• REUNION DE A.E.TI.NA.PE CON EL CONSEJERO DE AGRICULTURA Y PESCA DE LA JUNTA DE ANDALUCIA

Se solicita a Asuntos Exteriores la apertura de una investigación en el grave asunto de los pesqueros pirateados en Africa.

En una reunión mantenida en Sevilla entre el Presidente de AETINAPE y el Consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, don Leocadio Marín, se trataron temas relacionados con el sector pesquero español, y especialmente el que hace referencia a la flota andaluza que faena en aguas africanas. En este encuentro se informó a Leocadio Marín sobre los contenidos del VII Pleno de AETINAPE, que se celebrará en Huelva durante la primera semana de diciembre y a cuyos actos ha sido invitado el máximo responsable pesquero de Andalucía.

Además, han realizado un repaso a los diferentes temas marítimos, como la grave crisis estructural que padece el sector pesquero, el proceso de reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras y su conexión con el agotamiento del monocultivo productivo a que está sometido la pesca española. En esta reunión se analizó la necesidad de alcanzar mayores niveles de profesionalización de las Administraciones marítimo-pesqueras, en las que el colectivo náutico-pesquero deberá ser tenido en cuenta.

La situación del buque congelador español «Xeitosiño», detenido en Namibia desde hace varios meses y pendiente de juicio, además de los graves sucesos de actos de piratería contra tres pesqueros españoles en aguas cercanas a las costas liberianas, fueron motivo de las conversaciones man-

tenidas por representantes de AETINAPE con diferentes autoridades del Ministerio de Asuntos Exteriores.

En el caso del «Xeitosiño», se solicita la agilización del proceso que se sigue contra dicho buque por parte de las autoridades de Namibia, quienes no deben tener muy claros los argumentos para el apresamiento del mismo.

Por otra parte, AETINAPE ha solicitado a Asuntos Exteriores la apertura de una investigación sobre los graves sucesos en los que ha habido un herido grave de nacionalidad senegalesa, miembro de la tripulación del congelador gallego «Monteferro», donde además se han visto involucrados dos pesqueros más, uno con base en Huelva y otro con base en Cádiz. A las dificultades que padece nuestra flota que faena en diferentes caladeros africanos hay que añadir los habituales actos de piratería a que se encuentran sometidos los pesqueros que faenan en la zona del reciente conflicto. Exteriores informa que está realizando gestiones con Liberia —un país con una difícil situación interna— a través de nuestras embajadas en Ghana y Costa de Marfil.

RADIOTELEFONISTA NAVAL

Los Capitanes de Pesca, Patrones de Altura, Patrones Mayores de Cabotaje, así como otros titulados que tengan el título de Radiotelefonista Naval Restrignido 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

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.

TYCSA PRESENTA SU NUEVO DRAGON, «EL DRAGON SOL»

Durante la Feria de SINAVAL, TYCSA, líder internacional del cable de pesca, presentará un nuevo cable especial para la pesca de arrastre litoral.

DRAGON SOL es el nombre con el que la factoría de Barberá del Vallés ha bautizado este novedoso producto.

Especialmente diseñado para la captura en la zona costera presenta como características principales:

- Alta resistencia a la oxidación.
- Alta resistencia a la abrasión.
- Nueva alma sintética, que retiene la grasa en su interior.
- Nueva grasa, muy resistente, limpia y adherente.
- Diseño especial que minimiza el alargamiento.

Para más información:

TYCSA. c/Monturiol, 5.
Telf. (93) 729 34 86. Fax: 729 42 73
08021 Barberá del Vallés
BARCELONA

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.

PROPUESTAS DE A.E.TI.NA.PE. A LAS DIFERENTES ADMINISTRACIONES MARITIMO-PESQUERAS PARA LA CREACION DE CUERPOS Y ESCALAS DE INSPECCION Y VIGILANCIA PESQUERA

SECCION DE INSPECCION PESQUERA

GRUPO	ESCALA	TITULACION REQUERIDA
B	Escala Técnica de Inspección Pesquera (Inspectores de Pesca).	Biólogo, Capitán de Pesca, Veterinario
C	Escala de Subinspección Pesquera.	Formación Profesional de 2.º Grado Marítimo-Pesquera.

SECCION DE VIGILANCIA PESQUERA

GRUPO	ESCALA	TITULACION REQUERIDA
B	Escala Técnica de Vigilancia Pesquera (Jefes de Vigilancia).	Capitán de Pesca,
C	Escala de Técnicos Especialistas de Vigilancia Pesquera, Rama Puente-Pesca.	Patrón de Pesca de Altura.
C	Escala de Técnicos Especialistas de Vigilancia Pesquera, Rama Máquinas.	Mecánico Naval Mayor Mecánico Naval 1.ª Clase Formación Profesional 2.º
C/D	Escala de Marineros Especializados (Contra maestres y mecamares).	Formación Profesional 2.º o equivalente, certificado de marinero especialista, 360 días de embarque como tal.
D	Escala Básica de Vigilancia Pesquera (Guardas marítimos).	Formación Profesional 1.º o equivalente, certificado competencia marinero, radiotelefonista naval restringido, 360 días de embarque.

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.

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 AETI-NAPE.

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

LOS TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS NO PODRAN SER INSPECTORES DE PESCA EN GALICIA

La Ley Autonómica de la Función Pública exige titulación de Licenciado Universitario para los Inspectores de Pesca

Un nuevo frente de agravios profesionales se ha abierto en Galicia a partir de la decisión de la Consellería de Pesca de exigir una titulación superior para los Inspectores de Pesca al servicio de la Comunidad Autónoma. En el texto, presentado por el Gobierno y aprobado por el Parlamento, se define que los funcionarios públicos que deseen pertenecer a ese cuerpo han de ser titulados superiores, ya que quedarían inscritos en el grupo A de las escalas internas de la Administración pública, un grupo reservado a los licenciados.

Los argumentos de los titulados náutico-pesqueros se basaban en que ninguna otra administración estatal o comunitaria exigía titulación superior para sus inspectores pesqueros, además de que la simple lógica obligaría a que un funcionario con esa tarea fuera, ante todo, un profesional de la pesca. También se barajaban razones económicas: ¿para qué es necesario que un cuerpo de inspección pesquera se llene de superfuncionarios, como suelen serlo los adscritos al grupo A, sobre todo en lo que se refiere a sus nóminas? Además, todos los titulados superiores que quisieran optar a esas plazas, podrían hacerlo, después de compartir exámenes y pruebas con otros de titulación nominalmente inferior.

Esta medida de reservar a los licenciados universitarios los puestos claves de la política de inspección pesquera, contrasta con la realidad de estos puestos de trabajo en la Administración cen-

tral (con inspectores adscritos al grupo B, de diplomados o FP3) en otras autonomías en el grupo C, e incluso en la Administración comunitaria, que exige textualmente «poseer al menos un certificado de competencia como capitán de un barco de pesca».

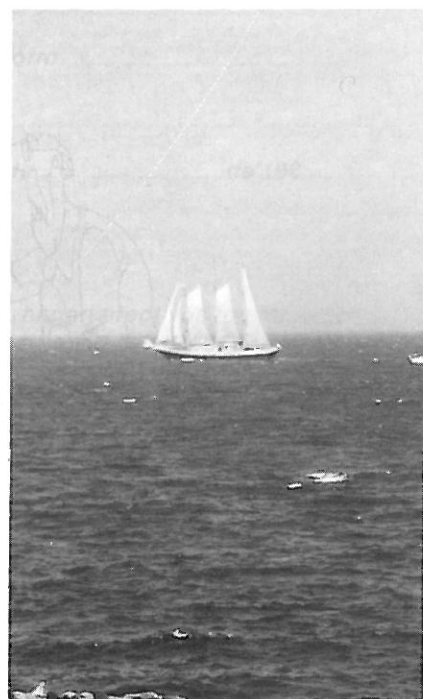
Se da así el contrasentido de que un titulado náutico-pesquero gallego que esté prestando sus servicios como inspector de Pesca en las administraciones española o comunitaria tiene vedado el acceso a un puesto similar en su propio país, ya que éste está reservado, sin que existan razones justificadas, a los licenciados.

Pocos días antes de que el Parlamento gallego aprobara la Ley con los votos del PP, AETINAPE se había pronunciado públicamente en contra de la misma, mientras no se reformara ese agravio comparativo que estaban sufriendo los titulados náutico-pesqueros precisamente en el país en que más importancia adquiere esta actividad.

Días más tarde, es el Colegio Oficial de Biólogos, un organismo gremial y corporativo al que pertenecen el conselleiro y varios miembros de su staff, el que defiende a capa y espada la Ley que los faculta, como titulados superiores, a ocupar los puestos de inspectores de pesca, cuya importancia numérica no es relevante, aunque sí su importancia simbólica. No explican qué tiene Galicia de particular, en relación a otros lugares, para que sus profesionales de la pesca no puedan ocupar puestos de inspección pesquera como ocurre en otros lugares de Europa. Está visto que los intereses corporativos y simbólicos son capaces de cegar a quien, a priori, parece menos vulnerable.

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.



NO ES JUSTO QUE LOS DEMAS LO HAGAN POR TI, COLABORA EN LA DEFENSA DE TU PROFESION

**AETINAPE**ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

AFILIADO N.º

Apellidos

Nombre E. Civil Edad

Nacido en Provincia el día

Hijo de y de D.N.I. n.º

Domicilio n.º Teléfono

Localidad Provincia

Título que posee N.º

Empresa Rama
(Pesca Mercante)

Cargo que ocupa en la Empresa

**AETINAPE**ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERABanco o Caja de Ahorros N.º C/c.
6

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 Lalorre, 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

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

ELECTROMECHANICAS PASAIA, S. A.
Euskadi Etorbidea, 53 Gudarién Plaza.
Apartado de Correos 166.
Pasajes de San Pedro (943) 398446
TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S.A.
Oficina: C/ del Aire, 22. Talleres: C/ Toledo,
23 - La Calzada - Gijón (985) 324318
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
Mesoiro - 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

Para anunciarse en esta página, pongase en
contacto con la Oficina Central de AETINAPE
o con cualquiera otra Delegación o Colaborador

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

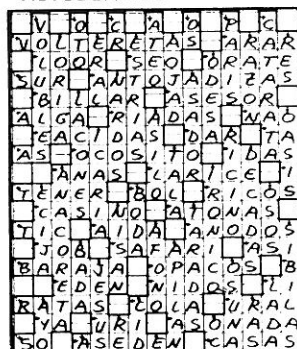
HNOS. SANTANA, Blas de Lezo, 10
P. de La Luz (Las Palmas) (928) 270655

TALLERES NAVALES

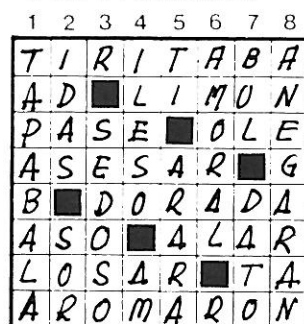
TALLERES MEDIN, Varaderos de la
Dársena. La Coruña (981) 207068
EL RINCON, Carretera del Rincón, 16
Las Palmas de G. Canaria (928) 276063

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO



CRUCIGRAMA





TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

TELEFONOS (985) 32 18 91 / 08 - TELEX 87642 SILV E
EL MUSEL - GIJON

REPARACIONES MECANICAS EN GENERAL
CALDERERIA, AJUSTE, ELECTRICIDAD
REPARACIONES FRIGORIFICAS
REPARACION Y MANTENIMIENTO A BORDO DE BUQUES
CON SERVICIO TECNICO PERMANENTE



Distribuidor:

- LUBES
- BUNKER
- DISPERSANTES

SISTEMA DE PESCA DE PALANGRE

SPEEDOLINE

REPRESENTANTES



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



"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