



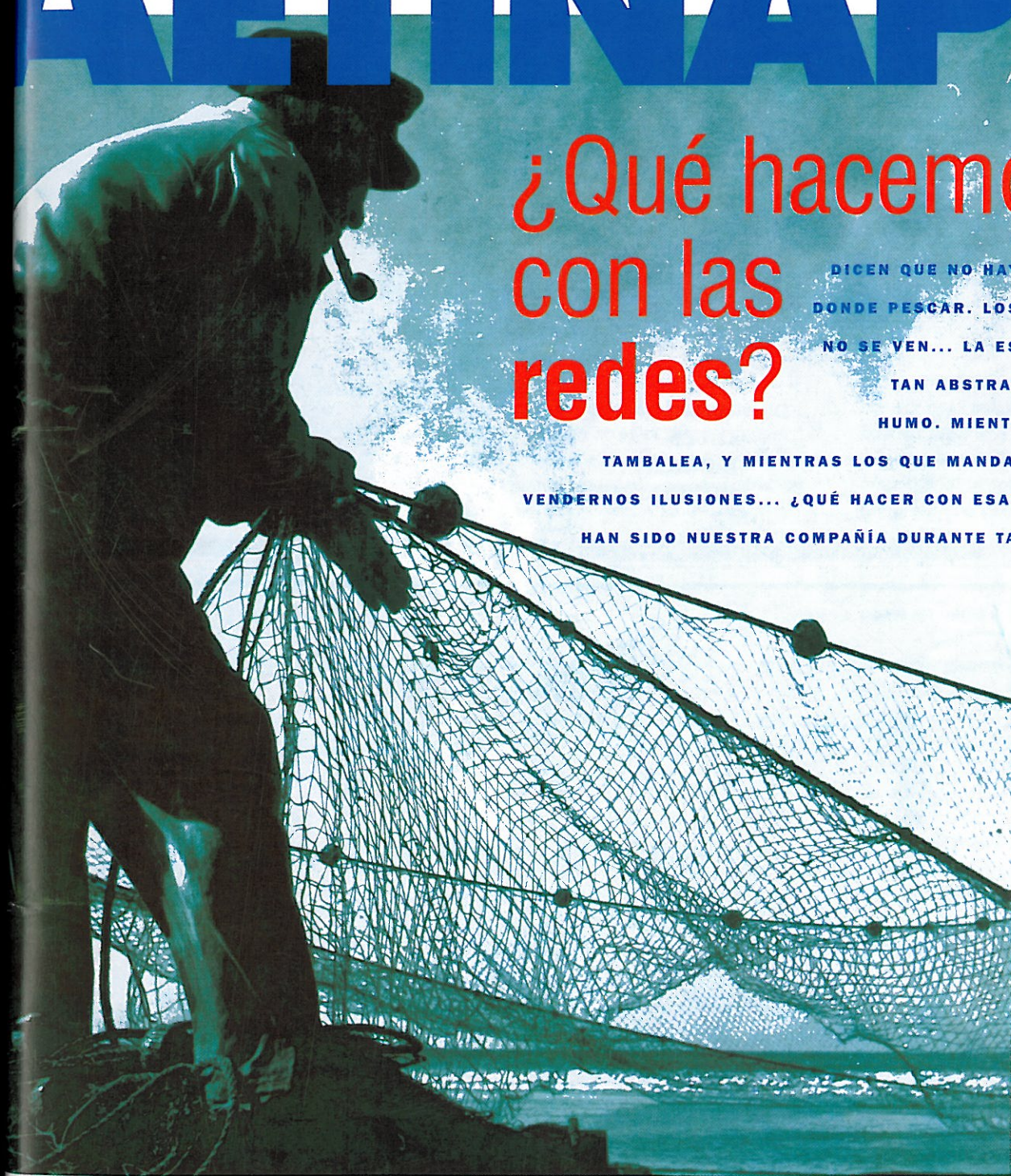
..... Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera • Nº48 • Septiembre 1996

AETINAPE

¿Qué hacemos con las redes?

DICEN QUE NO HAY CALADEROS
DONDE PESCAR. LOS PROYECTOS
NO SE VEN... LA ESPERANZA ES
TAN ABSTRACTA COMO EL
HUMO. MIENTRAS TODO SE

TAMBALEA, Y MIENTRAS LOS QUE MANDAN TRATAN DE
VENDERNOS ILUSIONES... ¿QUÉ HACER CON ESAS REDES QUE
HAN SIDO NUESTRA COMPAÑÍA DURANTE TANTOS AÑOS?



Entrevista con el Secretario General de Pesca Marítima,
Samuel Juárez • "Tantas cosas por hacer", repaso a las
reivindicaciones de la profesión marítimo-pesquera • José
Antonio Madiedo también quiere reconvertirse
NORTE: SOBRAN ILUSIONES



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



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

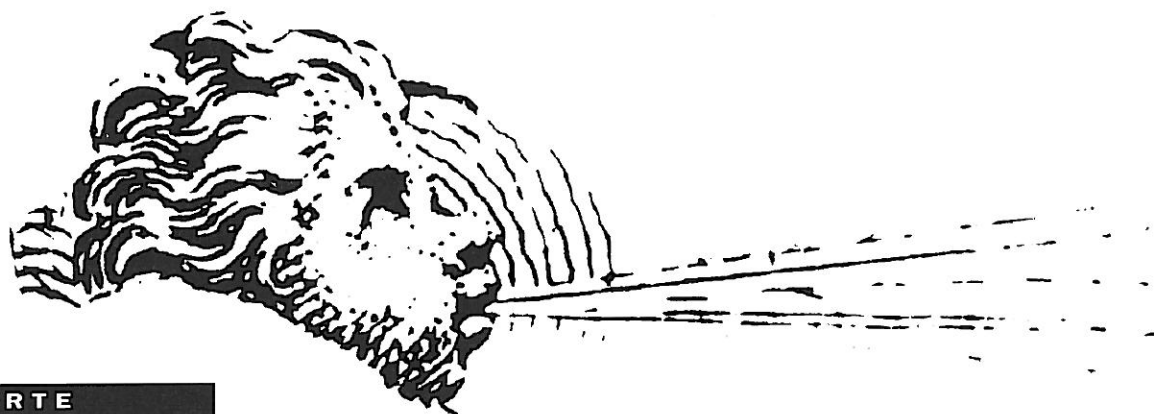


DISTRIBUIDOR
OFICIAL
D. NAVAL

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



NORTE

Sobran ilusiones

Ya han quedado atrás las mieles del triunfo. Los suspenses de los metamórficos pactos de Gobierno. Ha quedado atrás el tiempo para el aterrizaje, para la toma de contacto, para la ubicación. El nuevo equipo de la administración marítimo-pesquera no dispone ya de argumentos disuasorios. El tiempo se agota, la crisis agobia y el sector tiene que tomar un impulso necesario, aún a riesgo de ponerse en cuestión.

Nunca hemos dicho que todo lo que pase en el sector marítimo-pesquero sea responsabilidad de la administración marítima: sería una irresponsabilidad impropia de nuestra importancia como colectivo. Las leyes de mercado que nos rigen, bajo el principio de la libre iniciativa empresarial dentro del estado social, son los puntos cardinales que nos guían, como al resto de los ciudadanos con los que compartimos nuestras aspiraciones de bien. Pero cuando se habla de estado social, o de libertad de empresa, se está hablando, sobre todo, de política, y de políticas. De acciones que entre todos debemos exigir y observar constructivamente, a través de nuestro reflejo en el Gobierno, que no es ni más ni menos que el sistema de organización de los asuntos que a todos nos afectan.

Por ello, e insistiendo en que el estado no es culpable de todo, hay que hacerse consciente, eso sí, de la enorme trascendencia que las decisiones políticas tienen para todo proceso económico. Y el sector pesquero es, ante todo, un conjunto de empresas guiadas, como todas, por el principio de la rentabilidad económica. Del fruto de su trabajo viven las comunidades pesqueras; los hombres y las mujeres vincula-

dos a esta actividad alimentaria. Y por ser esto así, no habrá más política pesquera eficaz que la que se plantee tirar del carro empresarial pesquero del país de tal forma que éste genere los suficientes índices de rentabilidad que a su vez ayuden a crear puestos de trabajo, tanto en el mar como en tierra.

Y aunque parezca impropio que una entidad profesional como la nuestra plantee como objetivo de la política marítimo-pesquera la necesidad de buscar iniciativas empresariales, no es tanto nuestra naturaleza profesional como nuestra alma de marinos la que nos exige un planteamiento realista, tal como el que proclamamos.

Están bien las medidas estructurales de promoción pesquera dispuestas por la Unión. Están bien las voces que, cada vez con más solidez, solicitan la plena integración española en la política pesquera común. Está bien la retórica optimista de los políticos, que dicen confiar en el futuro del sector. Pero todo eso se evade a la vuelta de la esquina, al comprobar que al sector le falta gasolina, le falta motor, le falta rentabilidad y le faltan perspectivas. Aunque le sobren ilusiones.

AETINAPE.

TRÁIGANOS SU PRÉSTAMO PERSONAL
A CAIXA GALICIA Y PAGARÁ

16.500 ^{*}
PTS./MES
POR MILLÓN

PARA UN PLAZO DE 7 AÑOS
Y SÓLO 12 CUOTAS AL AÑO PARA DEJAR TRANQUILAS SUS PAGAS EXTRAS

INTERÉS FIJO
9,803%
NOMINAL ANUAL

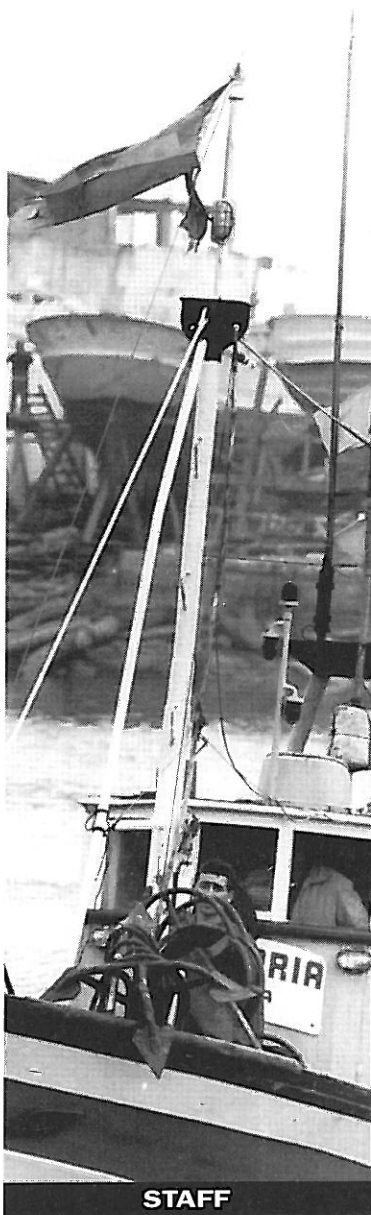
10,860% ^{*}
T.A.E.



CUOTA MENSUAL Y T.A.E. CALCULADA PARA
1 MILLÓN. AMORTIZACIÓN MENSUAL. PLAZO 7 AÑOS.
COMISIÓN DE APERTURA 1,5%, MÍNIMO 5.000 PTS.
GASTOS DE ESTUDIO 0,2%, MÍNIMO 2.000 PTS.

LLÁMENOS AL
902.121314

CAIXA GALICIA



STAFF



AETINAPE

Órgano informativo de la Asociación Española de Titulados Náutico-pesquera

Número 48 / Septiembre de 1996

Edita AETINAPE

Redacción y Administración
Av. General Sanjurjo, 16-18,
2º Dcha. E 15006 A Coruña
Tlf. +34 (9) 81 299614/299577
Fax 294397

Maquetación Grupo Vertebral.
Impresión Venus, artes gráficas. Pol.
Pocomaco. A Coruña

Depósito legal C 334 556

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

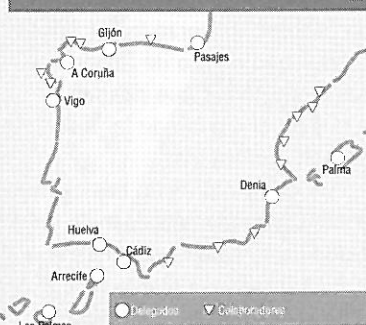
Está permitida la reproducción, siempre que se cite su procedencia.

La Asociación Española de Titulados Náutico-pesquera es la entidad profesional marítima más numerosa de la UE

SUMARIO

	Página
ENTREVISTA con Samuel Juárez	6
Tantas cosas por hacer	17
Madiedo y sus últimas actividades	22
El principio de estabilidad relativa, por X. Goirigolzarri	23
Perspectivas del sector pesquero, por J.I. Espel	27
Mi primer saludo, por Monseñor C. Echenagusia	29
Caras nuevas para problemas viejos, por M. S. Peña	30
La pesca española en el Océano Ártico, por R. Gatzagaetxebarria	32
La Ley de Sanciones y los profesionales, por J.M.Couto	34
La ministra de Pesca sabe contar las olas, por «Pescador»	36
La Mujer en la pesca, por la Asociación «Rosa dos Ventos»	39
...no dejes de remar hacia la orilla, por «una mujer a son de mar»	40
Hartos de tormentas, aguaceros y bandazos de soledad, por «Al viento»	42
Seguridad si..., por R. Calviño	44
La competitividad de la marina mercante vasca, por J.M. de Landaluze	45
La Punta del Moral, una comunidad pesquera, por J.A. Rodríguez	47
El Servicio de Vigilancia Aduanera, por «Correlimos»	51
Los silencios del Sahara, por «Cabo Vilano»	52
El cáncer de piel, por el Dr. A. Bolado	56
Las nuevas esclavitudes, por R.M. Caamaño	58
La combustión y sus clases, por R. Sosa	59
Záfate de la inseguridad, por J. Figueira	60
Notas varias y documentos	63

Delegaciones



Dirección	Teléfono
GIJÓN	Eduardo Castro, s/n. (985) 32 58 08
CÁDIZ	Duque de Nájera, 10
PALMA	Francia, 4-4º-1º
PASAJES	Lonja de Pescadería, 1º (943) 39 09 27
HUELVA	Cabeza Rubia, 36 (959) 22 45 81
ARRECIFE	Av. Puerto Naos, 1 (928) 81 06 00
VIGO	García Olloqui, 4, of.4 (986) 22 77 42
LAS PALMAS	Espigón del Castillo, L5 (986) 46 22 14
	Entrada al Muelle Pesquero

Delegados

VIGO	Manuel A. Ameijeiras Pedrido Manuel Prendes González
ASTURIAS	Isidro Mon Martínez
A CORUÑA	Emilio Suárez Tembra
CÁDIZ	Celso Cordeiro Portela Jesús Santomé Martínez
HUELVA	Antonio Banderas Tenorio
PAÍS VASCO	Javier Anatol Lopelegui Juan Aizpúria Cincunegi Juan Manuel Sanles Fontán Fernando Ríos Pardavila
DENIA	Lorenzo Rives Serra Lorenzo Simó Barrachina
ARRECIFE DE LANZAROTE	Francisco Curbelo Villalba, Francisco J. Toledo Hernández Juan Domínguez Meliá
LAS PALMAS	Miguel Llinares Llinares

Colaboradores

ALICANTE	José Luis Garmendía Picasarri
PUEBLA DO CARAMINAL	Andrés Fernández García
NOIA	Ramón Vidal Hermo
SAN CIPRIÁN	Dionisio Rey Pernas
BARCELONA	José Vidal Figueroa
PALMA DE M.	Luis Ponte Paleo
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Eugenio Arufe Vidal José M. Hermo Barreiro Celso Cabaleiro Prado Ramón Da Costa Alonso Emilio Vaquero Díez
TARRAGONA	José García Pazos
ALMERÍA	Juan López Soto
EL PUERTO DE SANTA MARÍA	José A. Maseda González
AVILÉS	Antonio Asteinza Fernández
CARTAGENA	Antonio García Pérez José Isaac Pérez

Samuel Juárez

Era Director General de Pesca de la Xunta de Galicia, a donde llegó de la mano de Enrique López Veiga

Por muchas suspicacias que despierte el despacho desde el que se dirige la pesca española, después de una hora en su interior, sales con la sensación de haber sido sometido a un baño de racionalidad tranquila. Su inquilino persigue la precisión, alimenta la diplomacia y está abierto a la conciliación. Por lo menos de momento. Samuel Juárez es un veterinario que nació en Lugo hace tan solo 34 años. El nuevo gobierno del PP lo extrajo de la Dirección General de Pesca de la Xunta de Galicia. Allí se comportaba como lo que es: ante todo, un funcionario brillante. Un técnico riguroso. El tiempo demostrará que sabe aplicar esta inicial templanza cuando el océano burocrático destape a su alrededor las habituales tormentas a veces más vertiginosas que las del océano real.

•
¿Cómo se presenta ante usted la pesca española?

En estos momentos, el sector pesquero español está sumido en un período de plena reconversión, con todas las letras de la palabra. España siempre ha sido un país de pesca a distancia, y los cambios que han surgido en el Derecho Internacional del Mar a partir del año 76 han condicionado mucho la evolución de la flota española. Creo que nosotros tenemos por delante dos retos principales, por una parte, ser capaces de consolidar nuestra presencia en caladeros de terceros países y en aguas internacionales. En estos momentos, la flota en estas áreas ha sufrido ajustes estructurales muy serios, pero tiene una dimensión óptima y que sería posible con un poco de esfuerzo lograr un cierto equilibrio dentro de las posibilidades de equilibrios que pueden darse hoy en el mundo de la pesca, que no son demasiados.

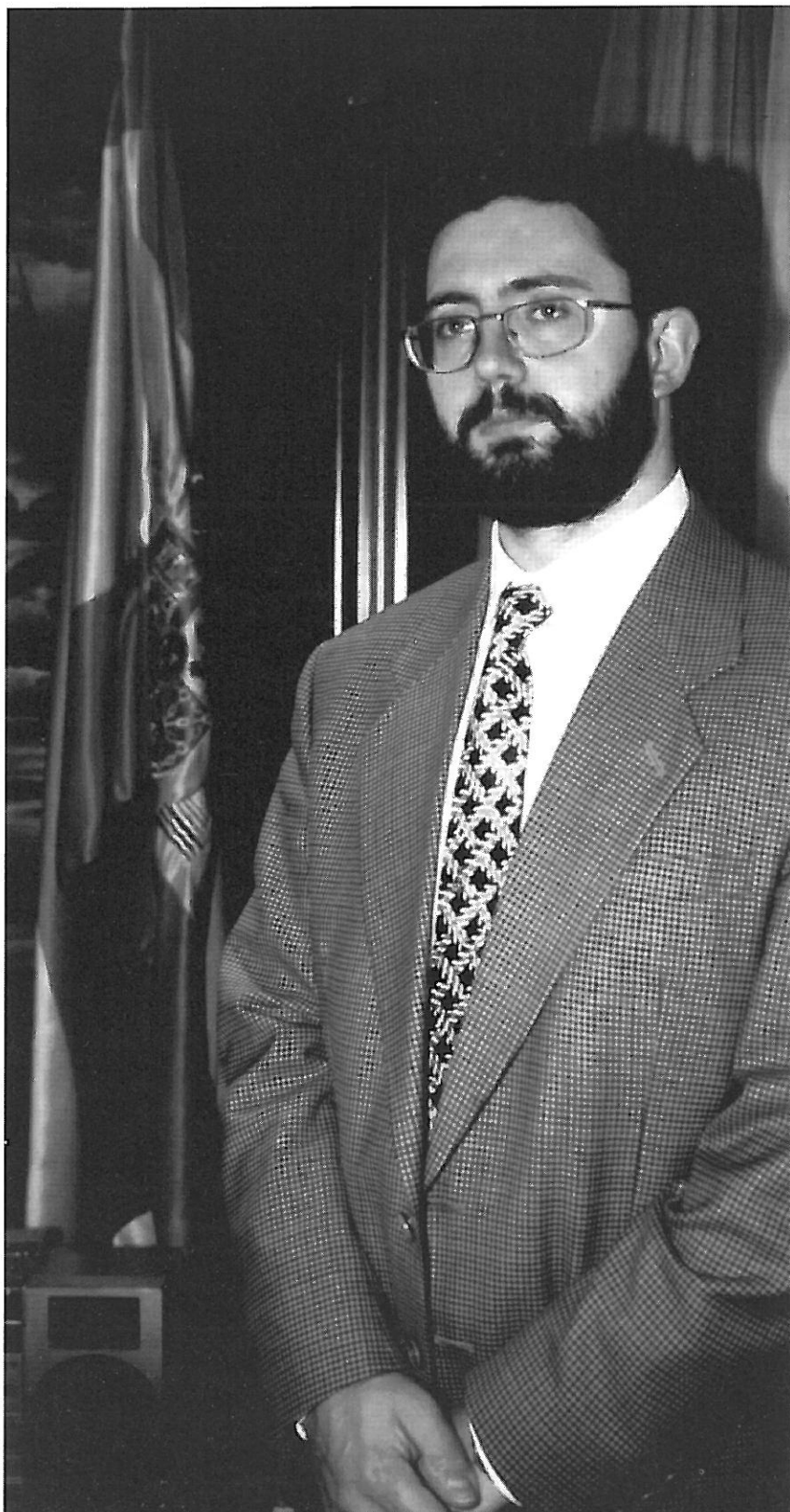
Me estoy refiriendo básicamente a ir consolidando la presencia en caladeros de terceros países de una forma más o menos estable, que creo que no es tan difícil, aunque cada vez hay más dificultades, y en ir abriendo nuevas posibilidades y consolidando oportunidades de pesca en aguas internacionales, que creo que todavía es posible.

El otro gran reto es el diseñar un esquema de funcionamiento activo para la flota de nuestro litoral. No podemos olvidar que desde el punto de vista social, la flota que trabaja en el litoral español es del 70%, en cuanto al número de personas, y creo que realmente todos los avatares y todas las circunstancias que han rodeado a la flota de larga distancia, han relegado un poco al olvido a nuestro litoral. Y ahí está, necesitada

El nuevo Secretario General de Pesca Marítima ve el sector con optimismo, se muestra abierto, pragmático y conciliador, aunque utiliza en todo momento el tono diplomático propio de los políticos con responsabilidades. En esta entrevista realiza un completo repaso a las coordenadas actuales del sector pesquero y valora algunos asuntos de interés para el colectivo de titulados náutico-pesqueros.

de una ordenación en profundidad, que presidirá la Ley de Pesca que este Gobierno se ha comprometido a poner en el Parlamento en breve. En ella tenemos que procurar conjugar la protección de los recursos —un asunto fundamental— con el diseño de una flota estable y competitiva a medio plazo. Son dos cuestiones que no son demasiado sencillas si lo que se pretende, además, es consolidar el tejido productivo social a nivel de regiones costeras, que también es un

«Queremos una flota estable y competitiva a medio plazo»



objetivo primordial. Tenemos que tener claro, al menos, cuál es el objetivo, y tenemos que ir dando pasos poco a poco. Yo siempre que hablo de caminar lentamente pero con seguridad, apoyándonos en la participación de todas las Administraciones del Estado, del sector e ir procurando así consolidar una actividad que en este país tiene una gran tradición y que yo creo que durante muchos años va a seguir siendo un pilar fundamental de estabilidad en las zonas costeras.

Siguiendo un poco con la generalización, y en la medida en que se lo permita la elegancia y el buen tono, exponga sucintamente qué se ha hecho mal hasta ahora, o, más concretamente, qué se ha hecho mal en la etapa anterior.

Creo que un problema fundamental de la gestión de la Administración Pesquera anterior ha sido, sin fijarnos en cuestiones puntuales que no vienen al caso, y creo que obligados un poco por las circunstancias, es verdad, el haber trabajado con una cierta ausencia de planificación. Por ejemplo, una cuestión tan obvia como es la promulgación de una Ley de Pesca que puede parecer un aspecto puramente formal, es una cuestión fundamental para que el sector pesquero, las empresas pesqueras, puedan planificar su actividad en los próximos años y para que se puedan sentar las bases de su desarrollo.

El hecho de que nosotros ahora tengamos que consensuar con los grupos nacionalistas una ley que va a ser polémica, y que estemos dispuestos a ello, contrasta con el hecho de que durante tantos años de mayoría absoluta no se haya tenido la voluntad de aprobar una Ley de Pesca que, mejor o peor, siempre será



mejor que no tenerla. Creo que esto ha generado en el sector una ausencia de perspectiva que nunca es buena, a pesar de que ha sido una época de muchos cambios y que no era fácil el sentar unas bases claras, un rumbo claro para el futuro. Creo simplemente que esto debería haberse intentado, porque siempre será mejor tener una ley con defectos que no tenerla.

Hay otro efecto colateral: la falta absoluta de sintonía con las comunidades autónomas. Yo creo que es una realidad que el Estado Español está estructurado en una Administración general y las Administraciones autonómicas y que éstas tienen sus competencias. Lo que tenemos que hacer, por tanto, es esforzarnos en que ese escenario esté lo más claro posible para a partir de ahí, tratar de trabajar conjuntamente para un fin que es el mismo

que perseguimos tanto unos como otros y que las constantes disputas competenciales, la indefinición producen un mal clima y una gran confusión en el sector, que se ve en medio de un fuego cruzado y que se lleva los palos de un lado y de otro, y se ve sumido en un desconcierto muy indeseable.

¿Comparte la sensación de que en la pesca no hay empresarios, o que los que existen no tienen muy claro lo que es una empresa pesquera? ¿Cuál es su radiografía del conjunto empresarial de la pesca?

Yo creo que en España hay, efectivamente, muy buenos armadores, pero muy pocos empresarios pesqueros. Los armadores españoles son envidiables y de hecho, yo creo que la iniciativa y el coraje que han tenido para buscar nuevas zonas de pesca, para pescar prácticamente en todo el mundo, eso caracteriza tanto

a los armadores como, por supuesto y en primer lugar, a todos los profesionales del mar españoles. Pero al mismo tiempo se actúa muchas veces con poca planificación, y a veces también con poca visión empresarial.

No sé hasta que punto esto puede ser bueno o malo, porque puedo decir que hay muchas inversiones que se realizan en el campo de la pesca que analizadas con frialdad desde un punto de vista económico empresarial, son auténticas locuras y sin embargo se hacen. Es decir: hay que ser de una masa especial para ser armador, pero al mismo tiempo, yo creo que los armadores, y me consta que es así, tienen que esforzarse en seguir criterios más empresariales en la gestión de sus empresas y actuar, digamos, menos llevados por el individualismo y por su propia visión personal que muchas veces

«Marcará las pautas para desarrollar el sector»

¿Podría adelantarnos una descripción de lo que será la Ley de Pesca?

Como todavía está sin hacer el borrador, yo no puedo decir lo que va a ser la ley, a parte de que no me correspondería a mí hacerlo. La ley, pues, es un proyecto que lo hace el Gobierno —ni siquiera este Ministerio— y la tendrá que aprobar el Parlamento. Pero creo

**«Debemos ser capaces de consolidar
nuestra presencia en caladeros de otros países
y en aguas internacionales»**

es negativa. Ese instinto que tiene que existir en el empresario se suple muchas veces por una gestión que no está a la altura de las circunstancias. **Da la impresión de que muchas veces van tan solo a remolque de las subvenciones, que por otra parte, casi siempre se utilizan para renovar la flota.**

Como filosofía de base, yo no creo en las ayudas. Además, creo que los sistemas de economía subsidiada son malos

Pero ellos sí creen...

Creo que las ayudas normalmente se conducen hacia sectores que son económicamente ineficientes. Sin embargo, el sector pesquero en España y en toda Europa, es un

sector que ahora mismo tiene problemas graves de rentabilidad y que está sumido en un círculo vicioso en el cual la baja rentabilidad no genera la suficiente capitalización de las empresas como para que se pueda invertir en renovación de la flota y viceversa, que no puede renovarse, porque sus rendimientos no son apropiados y por lo tanto no se obtiene una rentabilidad suficiente. Una forma de romper ese círculo vicioso es mediante ayudas públicas. Yo creo, que como dije, los empresarios hacen bien en aprovecharse de las ayudas mientras las haya, eso está muy claro. Y yo creo que el sistema de ayudas —concretamente las del IFOP— ha tenido sus fallos, pero está funcionando, si bien es cierto que mejor en unas comunidades autónomas que en otras, y de hecho puedo decir que hay algunas comunidades donde la demanda de ayudas y su grado de inversión es medianamente aceptable.

Puede que haya habido fallos de coordinación entre la Organización Central del Estado y las Comunidades, que en cualquier caso están en vías de corregirse, y que esperemos que al corregirse estos fallos se pueda generar la confianza necesaria entre los empresarios, los armadores, para que las inversiones sean mayores y puedan aprovecharse hasta la última peseta de estos fondos estructurales, que yo creo que son muy necesarios para ir consolidando un sector que pueda tener futuro de cara al próximo siglo.

Se deduce un cierto optimismo en relación a que a partir de ahí se vaya a generar una recuperación.

Sí, creo que se va a generar esa cierta recuperación y que está habiendo iniciativas. Por mi procedencia de Galicia sé que hubo un Plan de renovación de la flota de Gran Sol que ya concluyó con buenos resultados. Existe una inquietud de continuar ese plan, tanto en esa flota como en otras y creo que se está viendo movimiento entre los armadores. También Andalucía está viendo un cierto movimiento y en otras comunidades, y que esto permite ser optimistas. Este movimiento que está habiendo actualmente, esa inquietud por renovar, que a lo mejor no llega a las cuotas que serían deseables, pero por supuesto, es muy superior a la que ha habido en los últimos años.

¿Y esas otras inversiones pesqueras que no son la renovación de la flota?... las estructuras de tierra, las industrias pesqueras que tanta importancia económica tienen para todo el sector ¿tiene esa misma opinión optimista?

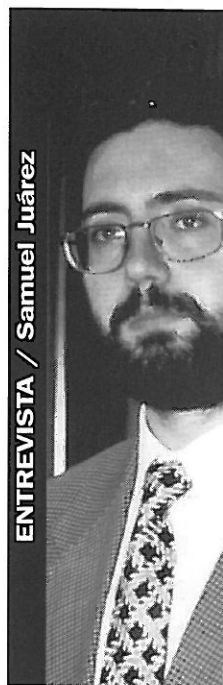
Sí. En tierra se está haciendo

**Tenemos que
diseñar un esquema
de funcionamiento
activo para la flota
de litoral**

que en principio tiene que dejar clara toda la cuestión competencial. En cuanto a la pesca extractiva y la acuicultura —que es otro aspecto importante que se incluye en la Ley de Pesca—, tiene que marcar las directrices y las pautas por las que se va a desarrollar el sector en los próximos años. Hay cuestiones ahí, digamos, de

filosofía de fondo, muy importantes, que incluyen todos los esquemas de gestión de la pesca, si bien en estos momentos estamos muy condicionados por la política común de pesca, que nos va marcando el paso y que no nos permite desviarnos, pero que sin duda la ley va a marcar pautas en lo que respecta al sector español. Creo que va a ser de gran importancia.

ENTREVISTA / Samuel Juárez



«Un problema de la anterior administración ha sido el haber trabajado con una cierta ausencia de planificación»

**Procuraremos
conjuguar la
protección de
los recursos
con una flota
estable y
competitiva**



MULTAS DEL FLETÁN

**«La Ley de
sanciones debe
modificarse»**

un esfuerzo importante también. Concretamente la industria pesquera lo está haciendo. Es el sector inversor que hasta estos momentos más está tirando de los fondos IFOP. Está habiendo iniciativas donde está participando también el sector extractivo, algunas iniciativas de transformación y comercialización de productos precocinados, congelados, incluso de conservas, que permiten ser optimistas. También hay que tener en cuenta que tenemos un sector transformador ya de una cierta dimensión, y que muchas de esas inversiones se están canalizando hacia la modernización de las plantas y no están traducándose en aumentos de capacidad o en nuevas empresas; una actualización que por otra parte también es necesaria porque si no, estas industrias corren el riesgo de quedarse anticuadas y de perder el paso.

Los Convenios con otros países crean auténticas convulsiones internas en la pesca: ¿tienden a perpetuarse, estará siempre la pesca española pendiente de la firma de un Convenio internacional?

Tenemos la suerte o la desgracia de que estamos pescando en todo el mundo. En cuanto a los convenios llamados de primera generación se negocian por períodos más o menos largos, aunque a nuestros ojos parezcan cortos. En toda África, por ejemplo, creo que no vamos a tener más remedio que acostumbrarnos a esa dinámica.

Lo que pasa es que tenemos que ser capaces de jugar también nuestras bazas. Yo creo que nuestra principal baza, a parte de las contrapartidas económicas que se dan a estos países, están las contrapartidas comerciales. En este sentido,

cada vez, la capacidad de maniobra es menor porque los acuerdos del Gatt, la llamada Organización Mundial de Comercio, cada vez nos restringe más las posibilidades; pero, yo creo que esa capacidad de maniobra sigue existiendo en gran medida. Es responsabilidad nuestra la de ser capaces de coordinarnos con los demás departamentos, en especial con el Ministerio de Comercio y sobre todo, con los departamentos de cooperación, para ir buscando contrapartidas que ofrecer a estos países.

Yo creo que ahí todavía tenemos un campo importante si sabemos movernos, pero no podemos perder de vista el hecho de que estos países buscarán su propio desarrollo, buscarán que estas actividades reviertan cada vez en mayor medida en sus empleos en tierra. A partir de ahí, tenemos que ser capaces de ir dosificando nuestras contrapartidas, y sobre todo de que estos países extranjeros, como Marruecos, Mauritania, Senegal, Angola, etc, vayan viendo que nosotros necesitamos pescar en sus aguas, pero a cambio de otras contrapartidas que pueden ser materia de cooperación, de cooperación comercial sobre todo: somos uno de los principales mercados pesqueros del mundo. Nosotros también podemos aportarles cosas, y ellos tienen que ser capaces de valorarlo a la hora de ofrecer contrapartidas. Pero me temo que este clima de sobresalto que usted apunta es una dinámica muy difícil de romper, por-

Las multas a los capitanes del Fletán, y consecuentemente la Ley de Sanciones, son temas de actualidad. ¿No tiene la sensación de que los profesionales de a bordo están un poco desprotegidos en relación al armador?

Yo creo que la Ley de Sanciones, como muchas otras disposiciones presenta en estos momentos algunas desadaptaciones, por decirlo de alguna forma. Yo quiero dejar claro que los patrones, en todas las legislaciones del mundo, son responsables de lo que se hace en los barcos, y bien es cierto que muchas veces los patrones acometen irregularidades presionados por armadores, presionados directa o indirectamente... efectivamente ellos tienen que conseguir un rendimiento, y muchas veces, aunque el armador no les obligue o ni siquiera a veces les sugiera cometer

«La Ley de Sanciones debe contemplar que el armador sea responsable, y que no pueda inhibirse en un momento dado y cargar toda la culpa al Patrón»

«En España hay muy buenos armadores, pero muy pocos empresarios pesqueros»

«Como filosofía base, no creo en las ayudas»

«Las empresas mixtas no son una alternativa en sí, pero son una salida. Un mal menor»

que no debemos olvidar que buena parte de la capacidad de presión que tienen estos medios hacia nosotros radica precisamente en eso, en mantenernos siempre en vilo.

¿Las empresas mixtas son una alternativa, a su juicio?

Creo que las empresas mixtas no son una alternativa en sí. Lo que son es una salida, un mal menor. Las empresas mixtas son un mal menor que yo creo que tenemos que aceptar. Como he dicho antes, estos paí-

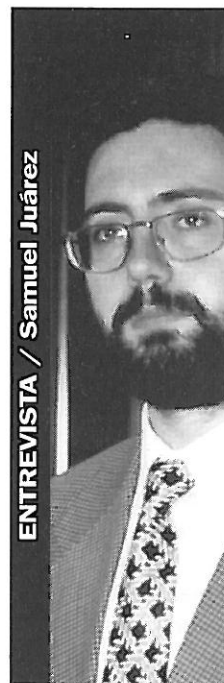
ses van a tratar de que la actividad revierta en su propia sociedad cada vez en mayor medida. Y la cuestión es muy sencilla: o hacemos nosotros empresas mixtas, o las harán otros. Actualmente hay un ejemplo muy claro: Japón produce pequeños electrodomésticos prácticamente en todo el mundo y cada vez va deslocalizando más sus factorías hacia países con menor costo en mano de obra. Y en ese sentido, buena parte de la mano de obra que antes se generaba en Japón, en cuanto a plantas de montaje se genera hoy en otros lugares como China o Tailandia. Sin embargo, las casas matrices, las centrales, que es donde se gobiernan todas estas empresas y donde también generan una riqueza muy importante para el conjunto del país, permanecen en Japón. Esto puede ser un ejemplo para el caso de la pesca. España tiene un saber hacer, aquello que se llama (un tanto rimbombante) un know-how en materia pesquera. Si no somos capaces de aprovechar esto y situarnos en estos países, lo harán otros. Y siempre es mejor que el negocio pesquero se gobierne desde España y no que se gobierne desde otros lugares que están dispuestos también a sustituirnos a este nivel.

Existe la sensación, cuando se produce un apresamiento internacional, de que el Estado no hace todo lo que puede hacer; ¿cree usted que es una simple sensación?

Yo creo que eso es un comple-

jo del sector, así de sencillo. Hasta ahora he vivido varios apresamientos y el más sonado fue el del barco Arneles en Argentina. Puedo decirle que en el caso Arneles se hizo todo lo que se podía hacer, salvo declararle la guerra a Argentina. Eso está muy claro. Los armadores y los patrones tienen que saber que cuando se está pescando en aguas de otro, o cuando se pesca en el filo de la navaja, se corre el riesgo de ser apresado, y que en la práctica de las relaciones internacionales, de la diplomacia, este tipo de asuntos se negocian de una forma discreta, etc. Y que el hecho de que la Administración no salga en los medios de comunicación con manifestaciones grandilocuentes no significa que no se esté haciendo nada. Y que, muchas veces, el peor favor que se le puede hacer al señor que está apresado, es precisamente, el magnificar los resultados, porque el que ha cogido el barco y lo tiene allí, al fin y al cabo es quien tiene la sartén por el mango, y es mucho más productivo el tratar de negociar las cosas de forma amistosa y no dar lugar a conflictos que lo único que producen al final es

ENTREVISTA / Samuel Juárez



una irregularidad, pues ellos se ven abocados a ella, por la necesidad implícita de defender el barco, como se suele decir.

En ese sentido, los patrones tienen que ser conscientes de que cuando hacen esto, corren un riesgo personal y, no estaría de más, que se generalizara alguna práctica tal como el dotarse de un seguro para estos casos, como ocurre con otras profesiones. Las profesiones liberales lo tienen y creo que eso sería una buena decisión para el colectivo profesional. Y dicho esto, también es necesario decir que hay ciertas infracciones que, razonablemente, no pueden ser cometidas sin colaboración del arma-

dor. Y en ese sentido, efectivamente, este es un defecto de la Ley de Sanciones, ya que no contempla el hecho de que para cierto tipo de infracciones, si se puede demostrar fácilmente que el armador actúa en connivencia con el patrón, se contemple también que el armador sea responsable de esa situación, y que no pueda, en un momento dado, inhibirse y cargar toda la culpa al patrón.

En este y en otros aspectos en los que la ley presenta algunos defectos infundados, o incluso fallos, creo que es necesario que se modifique, antes incluso de la promulgación de la propia Ley de Pesca.

«La administración periférica en materia de pesca es una asignatura pendiente de esta casa» • «Es justo que los trabajadores españoles en empresas mixtas tengan cobertura por la Seguridad Social española»

un deterioro progresivo de la imagen de la flota española.

Hay que darse cuenta de que se producen muchos apresamientos de los cuales ni siquiera se enteran la opinión pública y de que mientras puedan resolverse así, es mejor para todo el colectivo. Piensen en lo mucho que a veces crecen estas cosas en los medios de comunicación. Al final, tanto la opinión pública española como la opinión pública internacional, que es más preocupante, lo único que generan es una imagen de conflictividad para la flota española. Quiero decir muy claro que los patrones, los armadores, todo el sector, puede pasárselo muy bien poniendo verde a todas las administraciones. Pero al final, las patadas se pegan, no solamente en el trasero de la administración sino también en el del propio sector. Y hay que ser un poco más responsables en estos asuntos.

Aunque no sea de su directa competencia, puesto que es un asunto del ISM, algo podrá decir sobre la situación de algunos trabajadores de empresas mixtas que no están incluidos en el sistema español de Seguridad Social. Se trata de una preocupación creciente.

Creo que es justo que los trabajadores españoles en empresas

mixtas tengan una cobertura por la Seguridad Social española, y eso es absolutamente justo. Además, creo que es bueno que lo estén y bueno para todos. Porque no hay que olvidar que, que al fin y al cabo son trabajadores que dejan sus familias aquí y que socialmente es muy deseable que haya esa cobertura. En ese sentido creo que es necesario que los sistemas de protección prevean esta eventualidad como un caso singular que se produce dentro del mundo laboral español.

A veces se ofrece la impresión de la Administración marítima como el monstruo de las siete cabezas. ¿Particularmente, cómo cree usted que van a ser las relaciones de la Secretaría General de Pesca con la Dirección General de la Marina Mercante, cuando en este organismo todavía no se ha nombrado un nuevo director general?

Las relaciones con la Dirección General de la Marina Mercante van a ser buenas, esté quien esté de director general. No hay ningún motivo para que no lo sean. Creo que hay algunas materias en las que tenemos que, que participar ambos, pero las competencias están claramente delimitadas. Yo no creo que tenga que ser un elemento de disfunción el hecho de que la Pesca esté separada

de la Marina Mercante. Si nos ponemos a buscar coincidencias, podemos encontrar muchos elementos en los cuales, las competencias de esta Secretaría General tienen áreas coincidentes con otras administraciones, además de con Marina Mercante: el ISM, Puertos, el Ministerio de Agricultura a través de Industrias Agrarias, de Sanidad Animal, con materias de Sanidad humana..., hay elementos coincidentes que exigen una coordinación... también por ejemplo, con la propia Armada, con la cual mantenemos excelentes relaciones.

En definitiva, creo que las relaciones, si hay una buena voluntad y debe haberla, no creo que deban generar ningún tipo de problema.

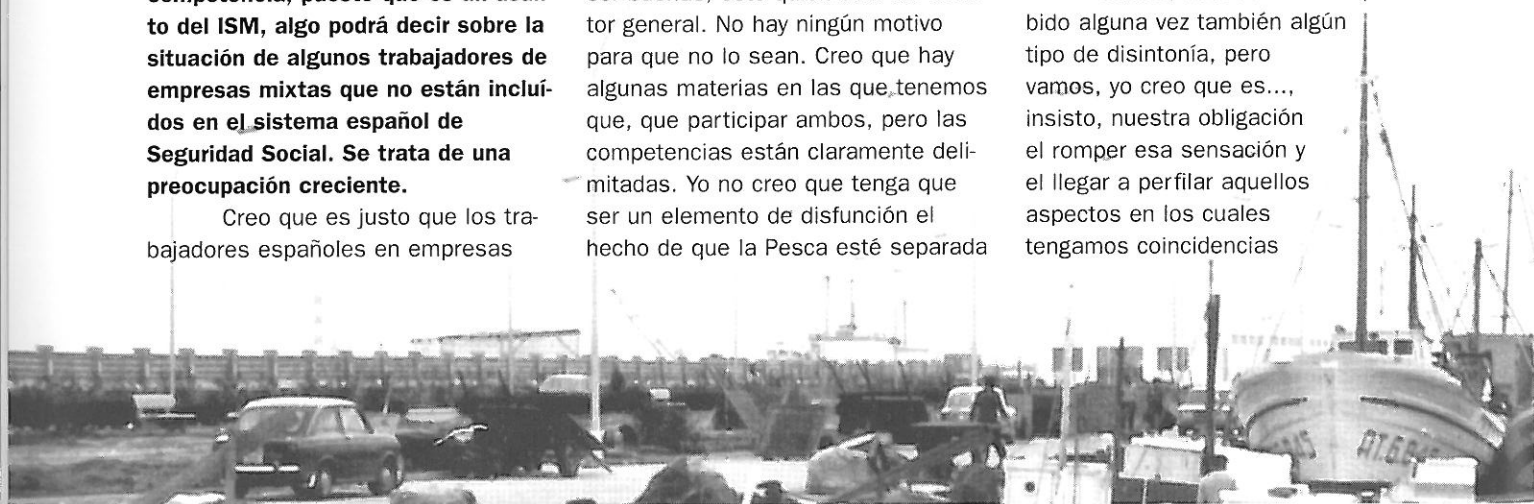
Es lógica esa retórica dentro de la propia Administración. Siempre es así; pero desde nuestra Asociación teníamos la sensación de que cada organismo iba por su cuenta. No sé si ustedes son conscientes de eso.

Bueno, nosotros hemos percibido alguna vez también algún tipo de disintonía, pero vamos, yo creo que es..., insisto, nuestra obligación el romper esa sensación y el llegar a perfilar aquellos aspectos en los cuales tengamos coincidencias

«Si yo puedo intervenir, los náutico-pesqueros tendrán su lugar en la Administración»

Muchas personas se han sorprendido de un Convenio firmado recientemente entre la Secretaría General de Pesca y la Dirección General de la Marina Mercante, mediante el cual competencias propias de Pesca pasaban a ejercerlas desde la DGMM en la periferia. Eso, unido a la nula presencia de titulados náutico-pesqueros en las Capitanías de Puerto, nos motiva las siguientes cuestiones: ¿Se creará la red periférica de la administración pesquera? ¿Qué papel jugarán en ella los titulados náutico-pesqueros?

La administración periférica en materia de pesca es una asignatura pendiente de esta casa. Yo creo que..., se prescindió de la Armada sin



«Hay que reestructurar los servicios de inspección pesquera, aumentando sus efectivos» • «El profesional necesita reciclarse en seguridad marítima, para ello, la Administración debe ofrecerle los medios oportunos, y si no, no exigírselo»

de una forma conjunta y sin ningún tipo de fisuras.

Parece que el servicio de inspección pesquera no ha estado funcionando muy bien ¿Se va a potenciar? ¿se profesionalizará?

El servicio de inspección pesquera es un servicio, curiosamente, muy nuevo en la administración pesquera española y como dice, efectivamente, se ha producido, un funcionamiento que se deriva, en parte, de esta juventud del servicio, y en parte también viene dado por un problema que yo acabo de apuntar: la ausencia prácticamente de la estructura periférica en la Pesca. En ese sentido, estamos procediendo a la reestructuración de los servicios de inspección pesquera, se va a incrementar el número de efectivos, se van a incorporar ahora dieciocho nuevos inspectores que ya han tomado posesión, y está contemplada la ampliación en quince plazas más este año. También se localizarán en la costa los puestos efectivos, pues hasta ahora todos los servicios pesqueros estaban radicados en Madrid, lo cual resulta, cuando menos, paradójico.

«El personal embarcado va a necesitar una constante renovación general»

Se van a distribuir en la costa, se va a establecer una coordinación con las comunidades autónomas para que sus efectivos de control tengan una coordinación con nuestros servicios de inspección, y que puedan trabajar conjuntamente y no limitar su campo de actuación en función de las zonas de competencia de unos y otros, sino que puedan actuar todos y en todas las zonas del litoral para así mejorar la efectividad y economizar medios humanos y materiales. En ese sentido creo que tenemos por delante una labor importante porque, efectivamente, se estaban detectando algunos problemas de funcionamiento en este servicio.

Otro de los grandes temas que ocupan mucho tiempo en la Asociación y a los profesionales en general es el de la enseñanza. ¿Cómo ve usted la relación entre los cambios actuales y el aspecto formativo, que muchas veces parece la panacea, sobre todo en los discursos?

Es evidente que la formación tiene un papel fundamental en cualquier planificación sectorial, económica, etc. El disponer de un factor humano preparado y en disposición

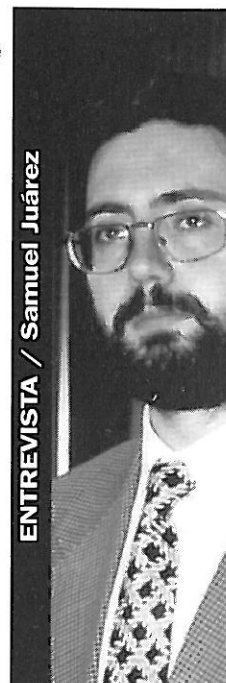
de desarrollar con profesionalidad su misión, es fundamental en cualquier sector. En el caso de los titulados náuticos pesqueros, no cabe duda de que las cifras nos dicen los últimos años que hay una reducción paulatina y constante del personal embarcado. Eso es así, y es hasta cierto punto lógico que sea así, por un montón de motivos, porque hay otras necesidades de pesca, porque la situación económica nos dice que cada vez, para extraer la misma cantidad de pescado se va contar con menos personas, por el avance tecnológico, por muchas circunstancias.

En ese sentido, creo que tenemos dos retos por delante: por una parte asegurar que el personal embarcado va a necesitar una constante renovación general, pues es necesario que ese personal siga formándose adecuadamente y siga desarrollando su labor de forma apropiada. En ese sentido pues tenemos que mantener la actualización de las enseñanzas en las escuelas. Por otra parte, tenemos que ser conscientes del elevado número de profesionales; una cantidad que supera el número

tener un recambio y yo desconozco el momento en que eso se hizo, por qué se hizo y cómo. Pero creo que se debió haber previsto que la pesca necesita de toda una administración periférica que se puede situar en las Capitanías o donde sea, pero necesita una administración periférica y ahora mismo tiene una administración periférica muy falta de medios de todo tipo. Es nuestra obligación, tratar de colaborar con todo el mundo, para dotarnos de una administración periférica que funcione y me da igual que etiqueta lleve: el caso es que funcione. Y dicho esto, nosotros pensamos que hay muchos cometidos a los que se pueden optar desde el colectivo de los titulados

náutico pesqueros. Sin ninguna duda. Es muy favorable a que haya una conjunción de profesionales y de perfiles profesionales en todos los ámbitos de la administración. Yo creo que cualquiera, cualquier brazo administrativo donde no haya una pluralidad de profesiones tiene una limitación importante por este mismo motivo. Yo creo que, hoy en día, es muy positivo que haya distintos profesionales formando parte de cualquier ente administrativo y este no será una excepción. Creo que perfectamente pueden tener cabida los náuticos-pesqueros, y aunque no estamos en tiempos de grandes expansiones de personal, si en algún momento yo puedo intervenir, tendrán su lugar.

ENTREVISTA / Samuel Juárez



«Las relaciones con la Dirección General de la Marina Mercante van a ser buenas, esté quien esté de director general»

de posibilidades que tenemos a bordo, y para los cuales tenemos que buscar alternativas. Es una obligación de la propia administración, en el momento en que se produzca un excedente de personal que está formado en una serie de materias —y que ha costado dinero formarlo— tratar de buscarle alternativas en actividades a bordo o en tierra. En ese sentido, creo que la reforma o las orientaciones que se den a los titulados náutico-pesqueros tienen que seguir ese camino.

Por otra parte, hay que asegurar que la formación del personal náutico pesquero continúe evolucionando y actualizándose, pero siendo además conscientes de que tenemos que procurar un reciclaje del personal que actualmente está prestando servicio, de forma que pueda facilitársele su incorporación a las actividades alternativas que puedan tener.

Y bueno, creo que las nuevas atribuciones y las nuevas responsabilidades, son una asignatura pendiente que tenemos ahí, y que me imaginó que tendrá mucho que ver con su pregunta. Le puedo decir que ya podemos empezar a hablar con Marina Mercante para tratar de desbloquear este asunto. Está previsto que en las próximas fechas se apruebe el Real Decreto de Atribuciones en titulaciones menores, y en cuanto a las titulaciones mayores esas son las que exigen nuestro concordato con Marina Mercante. Estamos ya trabajando y yo creo que en los próximos meses por supuesto, yo creo incluso que antes del último trimestre del año, debiéramos tener ya publicado el Real Decreto que da las atribuciones a las

titulaciones mayores.

Es una gran noticia. ¿Qué le sugiere la idea de una carrera marítima única?

En principio, hablamos de la formación de personal de a bordo en las distintas profesiones de alto nivel en el mundo marítimo. Creo que tal y como está el mundo actualmente, no tiene mucho sentido que haya un abanico demasiado amplio de titulaciones, porque en la práctica eso significa el ir encasillando a los profesionales y cerrarles muchas veces una versatilidad que les puede dar mucho juego en el mundo laboral. Estoy en contra de que haya un montón de titulaciones de tipo marítimo, pues algunas de ellas, al proliferar, se van solapando con las que ya existían, y con ello lo que da lugar es a un gran confusiónismo entre los jóvenes que acceden al mundo laboral. Creo que a bordo también sería bueno que, sin olvidar que cada función tiene su especificidad y que a veces tienen que tener una base amplia para todas aquellas atenciones que vayan a tener, sería bueno tender a simplificar, como filosofía.

¿Y le produce alguna sensación el hecho de que la pesca no exista en la Universidad? La carrera náutico pesquera que no acaba de dar el salto... no está tan claro que la pesca vaya a formar parte de las nuevas titulaciones universitarias.

Creo que el ámbito náutico pesquero tiene entidad suficiente como para tener rango universitario. Y creo que hacia eso se camina. Cuando yo hablaba hace un momento de la simplificación, estaba pensando en eso. Yo creo que los profesionales



tienen efectivamente que tener una formación adecuada para las labores que van a desarrollar, pero me parece que no es bueno ni para ellos ni para la propia sociedad el hecho de que se les encasille demasiado desde el principio, ¿no?. Y en ese sentido, pues, es bueno que el profesional salga de un centro de formación, sea universitario o no. Hay que crear profesionales con una base amplia, que

«Por lógica, la formación de adultos tiende a desaparecer»

¿Se entiende que la formación de adultos es una cuestión residual, que si bien tuvo su sentido cuando había muchos profesionales sin titulación, hoy es absolutamente innecesaria?

Yo creo que, por lógica, tendrá que desaparecer. Tuvo su porqué en un tiempo determinado, pero ahora debe tender a desaparecer. Igual que yo nunca entendí por qué demonios los profesionales de la pesca o de la navegación en general, al cabo de varios años tengan que hacer un cursillo para poder seguir haciendo su trabajo y practicando su

**«Creo que el ámbito náutico-pesquero
tiene entidad suficiente
para tener rango universitario»**

**«Antes de fin
de año
deberíamos
tener publicado
el Decreto de
Atribuciones
para las
nuevas
titulaciones
mayores;
estamos
trabajando
con Marina
Mercante para
desbloquear la
situación»**

les permita luego elegir una orientación profesional definida, y eso es lo que siempre ha existido en estos países, o sea, yo creo que la excesiva segmentación de las carreras..., la excesiva especialización ya desde abajo, no es buena para nadie.

Seguimos hablando de sensaciones. Observamos un cierto corporativismo en los cuerpos de profesores ante las reformas necesarias.

profesión, aunque entiendo que tengan que contar con un reciclaje. Pero cuando uno va a una facultad o a una escuela técnica que le habilita para desempeñar una profesión, se le habilita y ya está.

En ese sentido, pues, creo que, bueno, la forma de concebir la enseñanza náutico pesquera en este momento, tendrá que ir evolucionando y ese aspecto concreto de la enseñanza de adultos, debe tender a irse reduciendo. Ya digo que respondió a una realidad social en un momento determinado, pero en las circunstancias actuales creo que

Existe un cierto encasillamiento, un inmovilismo... como que no les apetece mucho que se hagan demasiados cambios en la forma de concebir las enseñanzas náutico pesqueras. Por supuesto, me estoy refiriendo a algunos profesores, por supuesto, habrá de todo... ¿comparte esta impresión?

En general lo que quieren es que los alumnos que ellos forman tengan luego una salida profesional y puedan encontrar un hueco en el mercado laboral con cierta facilidad. Creo que no hay más intereses que éste, que cada uno manifieste su opinión en lo que ellos creen, ya que todas las opiniones son respetables. Creo que ellos tratan de que las enseñanzas sean lo más acordes posible con esas salidas profesionales del futuro. Lo único que siempre, entre la clase docente, cada uno tiende a pensar que la materia que da es la más importante, pero bueno esta es una cosa que siempre ha sido así y que es natural por otra parte.

Seguirá siendo. En esta casa, las cuestiones de la formación en el último período no tuvieron demasiada relevancia, no se les ha prestado la atención debida. ¿se fomentará esta atención a la enseñanza?

Como he dicho, la formación es la base fundamental de cualquier actividad. La formación náutico pesquera siempre ha sido muy específica, y yo creo que sería bueno que fuera dejando de ser tan específica y que fuera más acorde con lo que es el mundo educativo de nuestro país. Y en ese sentido, esta casa tiene intención de trabajar para que estos profesionales tengan la mejor prepa-

ración y puedan hacerse un hueco en el mercado laboral. Yo creo que tenemos un papel importante, que es la planificación y la coordinación de todas las Comunidades Autónomas. Son materias que en cuanto a su desarrollo e institución están transferidas, pero tenemos un papel muy importante de coordinación y de inspección que vamos a ejercer y a través del cual espero que podamos contribuir a mejorar el escenario de la formación náutico pesquera en España en los próximos años.

Hace unos años era muy frecuente la proliferación de centros de formación pesquera. Sin ser eso malo en sí mismo si esa proliferación estuviera planificada, traía consigo una disgregación de efectivos y de recursos que, que sí podía tener unas consecuencias negativas. Si hay mucha oferta, mucha capacidad de generar técnicos, puede que tan solo se estén generando hacia el INEM. ¿Existe algún proyecto para planificar, reorganizar las escuelas, dotarlas de funciones específicas, o incluso especializarlas en la medida en que no esté hecho?

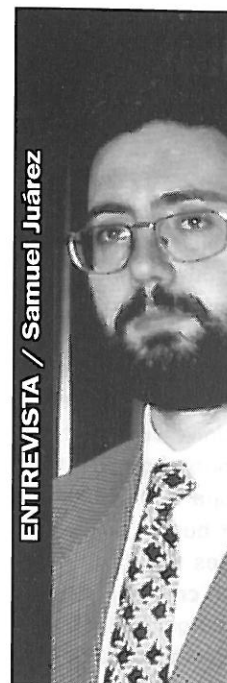
Las comunidades autónomas tienen mucho que decir en este sentido. Yo creo que se ha seguido una política no demasiado acertada, no

debe tender a reducirse.

¿No hay acciones concretas que se vayan a tomar?

Hay un movimiento en ese sentido, porque he hablado de esto con distintos responsables de estos temas en las Comunidades Autónomas, y hay una sintonía en este sentido, en general, a marcar la tendencia a las reducciones de la formación de adultos.

ENTREVISTA / Samuel Juárez



sólo en materia de proliferación de centros, no sólo en este campo de la enseñanza náutica pesquera sino en otros muchos en este país en los últimos años. Parece increíble que proliferen las Universidades tal y como lo hacen, y otros tipos de centros educativos de una forma absolutamente increíble. Y bueno, que como digo, las realidades sociales no son una excepción. Yo creo que esto de que cada pueblo quiera tener su centro de enseñanza es comprensible pero para eso están los dirigentes a nivel regional y autonómico, para modificar e introducir elementos de racionalidad. Yo creo que, efectivamente, hubo un momento en el cual no se prevía una expansión en cuanto al número de posibilidades laborales de este colectivo. Lo que hay que buscar hoy es una nueva orientación hacia el reciclaje y la especialización, a través de un poco de racionalidad en cuanto a la realización de estos centros y persiguiendo al mismo tiempo la economía y la efi-

cacia. Creo que es un gran reto, que tenemos con las Comunidades Autónomas y que procuraremos abordar con éxito.

«No tiene sentido que haya un abanico demasiado amplio de titulaciones, porque encasilla a los profesionales y les cierra versatilidad»

«Hemos percibido algún tipo de desintonía entre Administraciones»

Me va a permitir la expresión «cachondeo» cuando me refiera a los famosos cursillos de seguridad, tantas veces aplazados. Ya sabemos que usted no tiene nada que ver con esto, y además es un recién llegado. ¿qué me dice de este asunto?»

Es de sentido común, cuando se estima que un profesional necesita reciclarse en un aspecto determinado, debe procurarse que lo haga y deben ofrecérsele los medios oportunos. En ese sentido, lo razonable es que aquellos profesionales a los cuales no se les ha brindado la oportunidad para hacerlo, pues, debe de facilitárseles. De lo contrario no se les puede exigir ese requisito. Es algo tan obvio como eso. Y yo sé que se está en vías de solucionar ese problema y espero que podamos acabar con esa situación que realmente es atípica, porque la administración lo que no puede nunca hacer es exigir cosas que, o son incumplibles, o dependen de ella misma y ella misma no puede poner los medios para que se puedan cumplir.

«Amoldarnos a los nuevos tiempos»

Reciben nuestra revista unas seis mil personas, que generan mucha opinión en el sector. Le brindo el último párrafo para dirigirse a los profesionales de la pesca española.

Es una buena ocasión para decir que yo creo que la pesca en España ha sufrido unos años de convulsiones, por unas circunstancias de modificación de todo el escenario internacional, pero que estamos ahora mismo en condiciones de ir construyendo un escenario de cierta estabilidad. Es responsabilidad de todos contribuir a sentar las bases para que este sector tenga un futuro claro, cierto y estable, que es lo que yo creo que debe perseguir, creando las acciones necesarias, tanto por parte de la Administración como por parte del propio sector.

En ese sentido, la administración pesquera española, va a encontrar siempre toda la receptividad a toda crítica que se haga con ánimo constructivo y con ánimo de obligarnos a hacer mejor las cosas. Los que estamos en puestos de responsabi-

dad no tenemos, ni mucho menos, la verdad absoluta. Creo que muchas veces podemos hacer cosas en función de las circunstancias en que nos encontramos, aunque no tengamos la capacidad total para hacer lo que creemos que tenemos que hacer. Hacemos lo que podemos hacer, pero creo que la opinión de los profesionales es muy importante y que entre todos, tenemos que ser capaces de crear la conciencia de que el sector irá mejor o peor dependiendo de lo que haga la administración, pero además también del apoyo y de la colaboración de todos los ámbitos profesionales. Sin esa colaboración, que yo no dudo que vamos a obtener, la Administración sería incapaz de llevar a buen término a la Pesca.

Los profesionales han de tener claro que el escenario ha cambiado, y que tenemos que amoldarnos a los nuevos tiempos. Se avecinan épocas en que el trabajo responsable, la pesca respetuosa con los recursos van a presidir, pues, todas las actuaciones de la comunidad pesquera a nivel mundial y en ese sentido, tenemos que trabajar conjuntamente, estar muy abiertos a todas las sugerencias. Debemos ser muy receptivos, pero al mismo tiempo tenemos que pedir al sector, que se haga una crítica constructiva y que se nos ayude a llevar esta nave a buen puerto.

Tantas cosas por hacer

AETINAPE envió a los candidatos a la elecciones generales del pasado 3 de marzo una carta documento que recoge de forma concisa y precisa todas las opiniones, propuestas y reivindicaciones que afectan a un sector enfrentado en estos momentos a una profunda reconversión que amenaza sus cimientos y hasta su supervivencia. Estas propuestas conforman una completa tabla reivindicativa que servirá de documento base para plantear a los responsables de la política marítimo-pesquera, desde el Gobierno Central, los Gobiernos autonómicos y los Grupos Parlamentarios en los distintos foros de producción legislativa del país.

Se considera necesaria la elaboración de un Plan Estratégico para la Pesca

La promulgación de una Ley de Pesca que ordene de una vez por todas el sector, la creación de una Secretaría de Estado para Asuntos Marítimo-Pesqueros, la elaboración de un Plan Estratégico y un Estudio en profundidad que esclarezca las repercusiones sociales y económicas que afectan a las sociedades pesqueras y sirva para buscar actividades alternativas, la creación de Organizaciones de Productores y un Plan de Seguridad y Salvamento que no escore a la propaganda de grandes medios y ponga más énfasis en la prevención y en la rigurosidad de la labor inspectora, son algunas de las propuestas contenidas en el documento.

Entre las medidas propuestas destaca la exigencia de una Ley de Pesca que clarifique las competencias entre las distintas administraciones en todo lo relativo a la gestión pesquera, como tramitación de titulaciones, licencias de pesca, despacho de buques, bajas y desguaces y, en general, todas las atribuciones que dependen del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. La norma debe potenciar también los servicios de inspección y la vigilancia pesquera.

El documento propone a la Administración la elaboración de un Plan Estratégico para el sector pesquero, que deberá contemplar, como mínimo, la ordenación de los caladeros propios, el estudio de caladeros históricos para asesorar a la Administración comunitaria en la negociación de acuerdos con terceros países, buscar caladeros alternativos mediante prospecciones pesqueras comerciales en nuevas zonas de pesca y la creación de un servicio de Observación Pesquero para el estudio

Las sugerencias que AETINAPE ha puesto en manos de todos los que hoy, dilucidado ya el proceso electoral, tienen capacidad de decisión afecta a todos los ámbitos de la actividad marítimo pesquera, desde el extractivo hasta el socioeconómico, pasando por el transporte, la seguridad y la administración marítima.

y seguimiento de la producción de las pesquerías y de su explotación.

El cambio irreversible del nuevo orden pesquero mundial está provocando graves consecuencias que amenazan la supervivencia de las sociedades pesqueras españolas. AETINAPE pone de relieve la necesidad de realizar un estudio en profundidad sobre las repercusiones sociales y económicas de estos cambios con el fin de arbitrar los fondos estructurales que permitan a estas sociedades superar la profunda crisis y contribuir a la diversificación con la creación de actividades económicas que creen empleo alternativo en las regiones afectadas. «Hay que analizar la pesca y abordar sus problemas globalmente (la extracción, el procesa-



FORMACIÓN Y RECICLAJE: RECUPERAR EL NORTE

El documento reclama, asimismo, que la Administración potencie y habilite los medios necesarios para la formación y el reciclaje de los profesionales con el fin de facilitar su acceso a puestos de trabajo alternativos en actividades derivadas del sector extractivo, en labores de inspección o como técnicos de las distintas administraciones (comunitaria, estatal y autonómica). AETINAPE cree necesaria también la creación de un Pabellón único que englobe a toda la flota mercante de los estados miembros de la Unión Europea.

La Asociación profesional marítimo-pesquera advierte que este proceso debe realizarse articulando las medidas necesarias para evitar situaciones indeseables como, por ejemplo, que dos titulados equivalentes se encuentren con dos competencias distintas en el ámbito profesional. Propone que se aplique el modelo que en su día rigió la integración de las enseñanzas de Marina Mercante en la Universidad. El documento reclama también la homologación internacional de las titulaciones y certificaciones del servicio expedidas por la Dirección General de la Marina Mercante y el control de las actas de exámenes de las escuelas reconocidas, «para acabar con los cursillos acelerados que desprestigian el nivel docente medio de las enseñanzas de cabotaje y máquinas». En otro orden de cosas, el documento solicita una regulación que «separe y clarifique» las competencias de los titulados náutico-pesqueros en el tráfico turístico de pasajeros en pequeños cruceros organizados, excursiones marítimas y alquiler de embarcaciones de recreo con patrón.

miento, la comercialización...) buscando el punto óptimo entre resultados y empleo», especifica el texto del documento.

La creación de Organizaciones de Productores (OO.PP.) para defender conjuntamente sus intereses y hacer viable el modelo de explotación futuro, es otra de las propuestas de AETINAPE. Entre las funciones que tendrían estas OO.PP. estarían estudiar y potenciar la explotación y comercialización de especies de poco valor hasta ahora en el mercado, velar por la transparencia de los canales de comercialización, potenciar la inspección y vigilancia para proteger los recursos en vigor, revisar y controlar los censos de embarcaciones, y contribuir a racionalizar la explotación

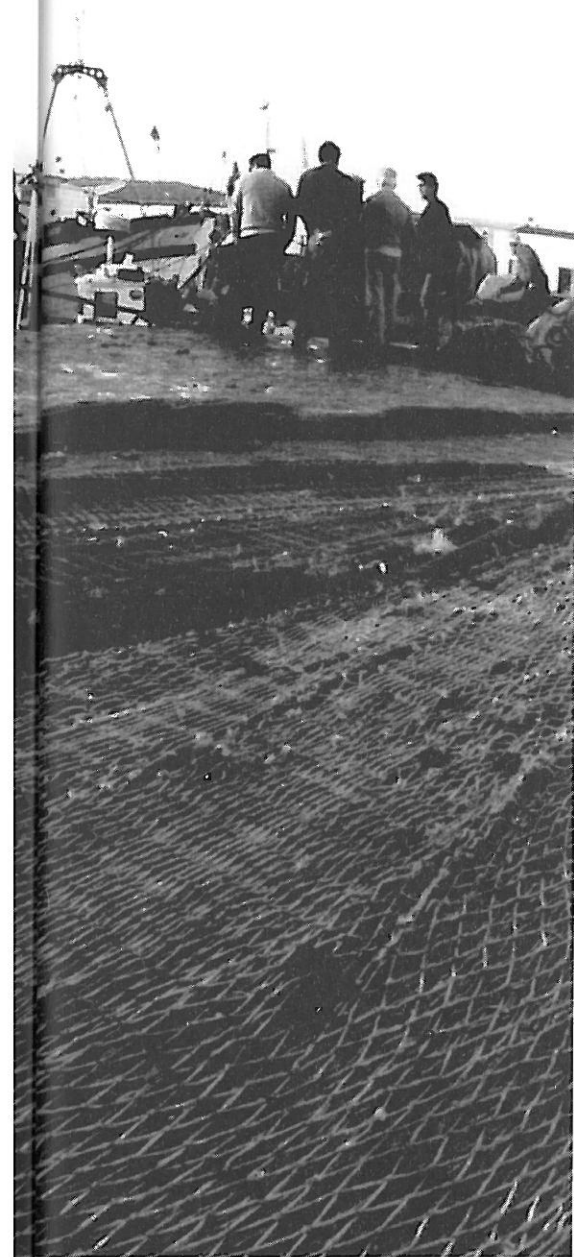
con limitaciones de horarios y paros temporales. Paralelamente a la creación de las Organizaciones de Productores es necesaria, según el documento, la elaboración de un Plan de Pesca que regule el modelo y el método de explotación y el sistema de gestión tanto de la extracción como de la comercialización. «La elaboración de un Plan de Pesca es vital para la explotación, protección y conservación de los recursos.

LA POLÍTICA SOCIAL

En materia social, son tres las reivindicaciones básicas que plantea el documento de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros. Una de ellas es la exigencia de que los tripulantes españoles

enrolados en buques pertenecientes a empresas mixtas como tripulantes comunitarios tengan las mismas prestaciones sociales que cualquier otro tripulante enrolado en un buque con bandera de algún país de la Unión Europea (UE). La actual política pesquera hace que cada vez sean más los tripulantes de países comunitarios enrolados en buques pertenecientes a empresas mixtas, que se constituyen al amparo de ayudas económicas comunitarias. AETINAPE recuerda que los tripulantes extranjeros enrolados en buques comunitarios, según los acuerdos pesqueros de la UE con terceros países, tienen los mismos derechos que cualquier tripulante comunitario.

La excesiva jornada de trabajo



y la continua variación de horarios son dos características del trabajo en el mar que provocan un importante desgaste y desajustes psicológicos en el marino, y que, desgraciadamente, suele traducirse en accidentes y enfermedades. Esto hace que el rendimiento y los reflejos de los trabajadores merme considerablemente a una edad temprana. Ante estas características específicas de la actividad laboral marítima, el documento remitido a los partidos políticos propone que se reduzca la edad de jubilación a los 50 años, como sucede ya en algunos países comunitarios, donde la jubilación se realiza a esa edad, o voluntaria, optando por un puesto de trabajo alternativo en tierra acorde con su profesión. «El trabajo del mar

se realiza en continuo riesgo y, debido a la pérdida de reflejos por los motivos antes señalados», reflexiona AETINAPE, «es evidente que a partir de los 50 años es grave la situación de inseguridad a que queda sometido en su trabajo».

Un argumento similar esgrime la Asociación para reivindicar también un régimen impositivo especial para los trabajadores del mar. Mientras que en la mayoría de las profesiones y sectores, la jornada laboral es de 40 horas semanales, la del marino es de 12 horas al día, siete días a la semana (se trabaja sábados y domingos), lo que da un cómputo de 84 horas semanales. Es decir, un trabajador del mar realiza el trabajo en horas de dos empleados de tierra y cobra un solo salario. Esta especificidad no se tiene en cuenta. «En el momento de pagar los impuestos se aplica a los marinos el mismo baremo que a los demás contribuyentes. Creemos y es de justicia crear un régimen especial de contribuciones para los trabajadores del mar».

Aunque colateral, pero no menos trascendente desde el punto de vista humano, el documento pone de relieve «otra discriminación» que sufren los hombres del mar: los precios que deben pagar por comunicarse con tierra. El coste de las conexiones por radio-conferencia, radio-telegrama o vía satélite, los únicos medios que poseen los marineros para hablar con sus familias y mantener los vínculos con los suyos durante las largas estancias en el mar, cuestan tres veces más que los sistemas de comunicación terrestres. Ni siquiera gozan de las disminuciones de precio por llamar de noche o en días festivos. Las tasas son inmutables. La Administración ha dado la espalda de momento a esta problemática.

SEGURIDAD MARÍTIMA.

A base de grandes catástrofes que no viene a cuento recordar, la Administración ha ido tomando conciencia de la necesidad de arbitrar un Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo. El documento de AETINAPE reconoce los avances que en esta trascendente materia se

han producido en los últimos años, pero no deja, sin embargo, de denunciar que desde la Administración se ha primado una ostentosa publicitación de las costosísimas Torres de Control o el despliegue de medios de salvamento como remolcadores, helicópteros o lanchas de salvamento, en detrimento de otras áreas, igual o más importantes, como la prevención.

La Asociación enfatiza que en política preventiva apenas se ha hecho nada, «a excepción de algunos cursos de seguridad, que hasta la fecha sólo cubren una pequeña parte del total de profesionales, tanto de Pesca como de Marina Mercante». «Para lo que sí han servido estos cursos», dice textualmente el documento, «es para que algunas organizaciones del entorno de la Administración realicen un lucrativo negocio». AETINAPE pone de relieve que la falta de coordinación y la carencia de medios económicos están provocando graves dificultades para el acceso de los profesionales del mar a los cursos de segundo nivel de lucha contra incendios y supervivencia en el mar.

El relajo de la Administración en materia preventiva se refleja también, de acuerdo con el documento, en un aspecto primordial como son las inspecciones de buques. Una flota envejecida como es la que actualmente existe en España eleva considerablemente los riesgos de siniestralidad y ahí están las frías estadísticas para corroborarlo. No es inocente en este balance, según AETINAPE, el poco rigor que rige las inspecciones de los buques «que en lugar de hacerse a bordo, en la mayoría de las ocasiones, se hacen desde los despachos con los consiguientes perjuicios». El documento resalta que los buques españoles inspeccionados en puertos extranjeros, «donde se realizan inspecciones con criterios de rigurosidad de acuerdo con los convenios internacionales a los que España se ha adherido, dan un porcentaje muy elevado de deficiencias e incumplimiento de dichos convenios (MARPOL, SEVIMAR, Memorandum de París...)».

«Es misión de la

Administración ejercer una labor de control, con inspecciones rigurosas si queremos que la seguridad marítima deje de ser más que propaganda oficial», señala AETINAPE. Por ello reivindica más rigurosidad en la inspección de buques, el cumplimiento de los convenios internacionales, ayudar económicamente a las empresas con menos medios para la adquisición de elementos de prevención y seguridad y mayores medios y coordinación para el desarrollo de los cursos de lucha contra incendios y supervivencia en el mar. Enfatiza también que los argumentos esgrimidos por la Administración para permitir una sensible reducción de las tripulaciones: el alto nivel de automatización de nuestros buques, no se corresponde con la realidad. «Gran parte de nuestra flota carece de infraestructura tecnológica adecuada para darle la clasificación de alto nivel de automatización», señala. A esto se suma, según la Asociación, la falta de control de las autoridades marítimas sobre las tripulaciones «que hace que muchos de nuestros barcos no cumplan a la hora de salir a la mar con este incuestionable requisito y se esté vulnerando con relativa frecuencia el estricto cumplimiento de la normativa vigente en materia de tripulaciones mínimas y titulaciones».

ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA

El documento reivindica también una reforma de la Administración Marítima que contemple, entre otros aspectos, la creación de una Secretaría de Estado para Asuntos Marítimo-Pesqueros, la reforma de la Ley de

Puertos del Estado y de la Marina Mercante, además de la integración del Capitan de Pesca y del Mecánico Naval Mayor en el Grupo B de la Ley de Cuerpos del personal de la Administración Marítima civil, y la creación de un Servicio de Guardacostas civil, a partir del actual Servicio de Vigilancia Aduanera, tal y como ya existe en la mayoría de los países de la UE.

En una de las entrevistas mantenidas en Madrid recientemente por el presidente de AETINAPE, Muñiz se refirió al acuerdo interno entre Pesca y Marina Mercante por el que aquella cede parte de sus competencias en la constitución de las Capitanías marítimas, en tanto no cree su propia administración periférica, en tanto no se cree el órgano administrativo único. Debe negociar el papel de los profesionales de la pesca en Marina Mercante, tal como Pesca se ha abierto a los profesionales de Marina Mercante.

Además, se considera necesaria la aprobación de una Ley de Sanciones que modifique la actual, ya que AETINAPE ha venido oponiéndose a las sanciones administrativas recaídas contra varios capitanes por haber operado en la zona de la NAFO sin permiso temporal de Pesca, y entiende que es a los armadores y no a los capitanes a quienes ha de exigírsele responsabilidad.

TRANSPORTE MARÍTIMO

AETINAPE exige el cumplimiento de la Ley aprobada en 1978 que delimita las competencias entre el Ministerio de Defensa y la Administración civil en materia de Pesca y Marina Mercante y el desarrollo de la Orden de Presidencia del

Gobierno de 1985, por la que se regula la composición y funcionamiento de la Comisión Interministerial de Estudio y Reforma de los Órganos de la Administración del Estado competentes en Actividades Marítimas (COMINMAR). Esta comisión es para la Asociación «el único instrumento válido para recuperar la necesaria reforma de la Administración Marítimo-Pesquera».

La carta-documento recoge también una serie de reivindicaciones profesionales y recuerda un dato que la Administración no puede obviar: que el paro afecta al 70% de los profesionales del sector del transporte marítimo. No es de extrañar que reclame nuevas salidas para paliar, en la medida de lo posible, este dramático porcentaje de desempleo. Exige como alternativa global la convocatoria «urgente» de una mesa de negociación «al más alto nivel» para articular medidas de choque que cambien este panorama. Reclama, entre otras medidas, la articulación de las normativas necesarias que permitan la presencia de los titulados náutico-pesqueros en distintos organismos de la Administración periférica como las Torres de Control o las Capitanías Marítimas y contribuir así a una mayor profesionalización de los mismos. La Asociación reivindica también que los titulados náutico-pesqueros participen como técnicos asesores en los equipos administrativos encargados de desarrollar las negociaciones de convenios y tratados en materia de pesca, así como estar presentes en las Cofradías de Pescadores, cuya adaptación a la normativa comunitaria consideran «urgente»

LA NECESIDAD DE MODIFICAR LAS ATRIBUCIONES

El documento refleja, por otro lado, la situación creada por la desaparición de la flota dedicada al tráfico de cabotaje y la «inmovilidad y desfase» de la normativa que regula las atribuciones de los titulados náutico-pesqueros en Marina Mercante. Para la Asociación, la única salida es la modificación y aprobación de las atribuciones que prevé la reforma de las enseñanzas medias marítimo-pesqueras. Por ello exige la urgente aprobación de las capacidades profesionales que contempla la LOGSE y que esta aprobación no se vincule al futuro Capitán de Pesca y Mecánico Naval Mayor.



Sonicolor

Tu Tienda Profesional

Avda. Costa de la Luz 27. 21002 - Huelva.

Tel.: (959) 24 33 02. Fax: (959) 24 32 77.

Avda. Héroes de Toledo 123. 41006 - Sevilla.

Tel.: (95) 463 05 14. Fax: (95) 466 18 84.



Especialistas en TELECOMUNICACIONES:

- Aficionados, comerciales, marinas, aéreas y digitales.
- Asesoramiento técnico y presupuestos gratuitos.
- Laboratorio Electrónico y Servicio Técnico propios.

KENWOOD YAESU ICOM

maxon



MOTOROLA

SIRIO

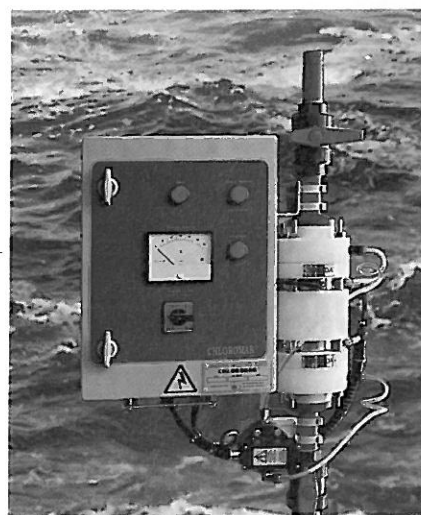
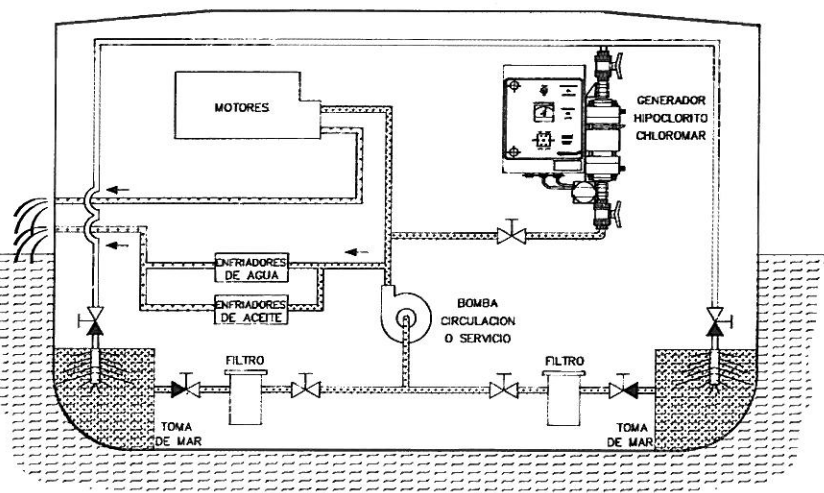
AOR

TOR DAIWA

GRELCO

CHLOROMAR®

- Mantiene los circuitos del agua salada limpios.
- Se produce agua dulce libre de bacterias e iones de cobre.
- Mínimos costes de producción y mantenimiento.
- Reduce la corrosión en intercambiadores y tuberías.



Polígono Pocomaco - Sector E, N.º 31

Teléfonos (981) 34 - 81 - 29 77 55 - 29 76 63

Fax (981) 28 42 46 - Apartado 3.009

15190 MESOIRO - LA CORUÑA (ESPAÑA)



N. TORREIRO, S. L.

Los puntos de vista estaban sobre la mesa ya hace diez años, cuando él tenía responsabilidades

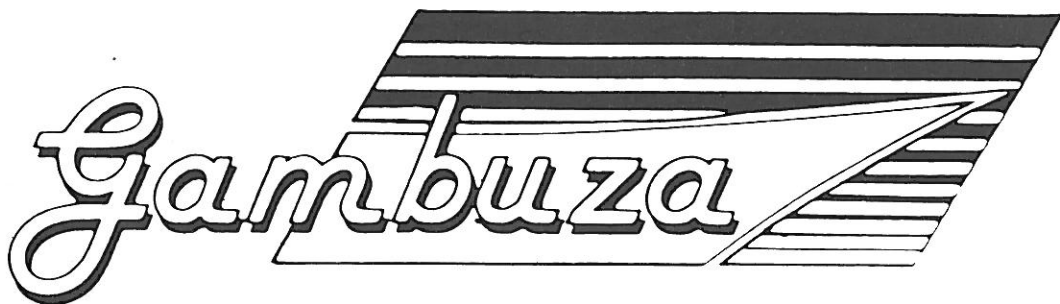
Madiedo y el canto de las sirenas

La denominada "Asociación Española de la Marina Civil", junto a otras entidades locales, firmaban hace semanas un documento en el que solicitan, tras varias consideraciones catastróficas, la presencia de "un marino civil" al frente de la administración marítima. El dato no tendría nada de novedoso si no fuera por dos circunstancias concretas: el documento está firmado por el ex-director de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo; y los actuales responsables de la administración marítima española son personas de una u otra forma vinculadas, desde hace largo tiempo, a la Marina Civil.

Soflamas catastróficas en boca de un ex-director general

Una persona como José Antonio Madiedo, que ocupó durante tantos años la Dirección General de la Marina Mercante en uno de sus más negros periodos, estampó su firma bajo un auténtico rosario de soflamas catastróficas, del estilo de "pérdida incesante de flota", "pérdida de la capacidad de penetración en mercados internacionales", "índices de siniestralidad que superan los de cualquier otro sector productivo", "índices de paro muy elevados", "el caladero nacional ha sido esquilado por sobreexplotación", "las condiciones de vida a bordo son inhumanas", "necesario preservar nuestras costas de las agresiones de la contaminación". Cabe recordar que estos puntos de vista estaban ya sobre la mesa hace diez años, cuando Madiedo sentaba sus reales en la DGMM, desde donde se dieron grandes avances en la destrucción de la marina mercante, el descontrol de la seguridad marítima y el contante ataque a los titulados náutico-pesqueros, a quien expulsó de la flota mercante.

Aunque de la lectura del dossier se extraen conclusiones unionistas y avanzadas en el sentido de que es más lo que une que lo que separa a pesca y marina mercante, resulta paradójico que para la firma de este documento no haya sido solicitada la presencia del colectivo de titulados náutico-pesqueros. Según se deduce de su filosofía, éste debería ser parte imprescindible, ya que conforma el núcleo principal de la profesión marítima por número e importancia económica en el sector marítimo-pesquero español.



SUMINISTROS NAVALES • SHIP-CHANDLER

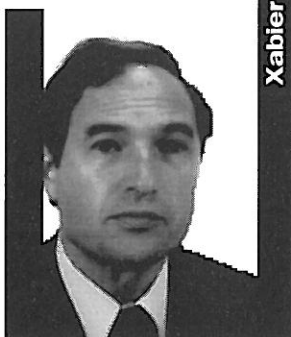
Marqués de Valterra, 35
Teléfonos (986) 21 13 04
Particular (986) 20 19 27
36202 V I G O

Télex 83059 - VASG
Fax (986) 21 09 64

El Principio de Estabilidad Relativa

El principio de «Estabilidad Relativa» fue consecuencia del acuerdo político que establecieron los Estados Miembros de la CEE en 1983 para el ajuste ordenado de la actividad pesquera, ante la nueva situación que surgió de la penuria de los recursos pesqueros comunitarios, por la implantación generalizada de las 200 millas, y ante la falta de una política pesquera común.

Xabier Górrizolzarri Malaxetbarria / Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco



En base a ese acuerdo, se constituye un régimen comunitario de conservación y de gestión de los recursos de la pesca, sustentado en el Reglamento base por el que se sometía a restricciones cuantitativas a una parte de los recursos pesqueros disponibles por la Comunidad y se establecía su posterior reparto entre los distintos Estados Miembros.

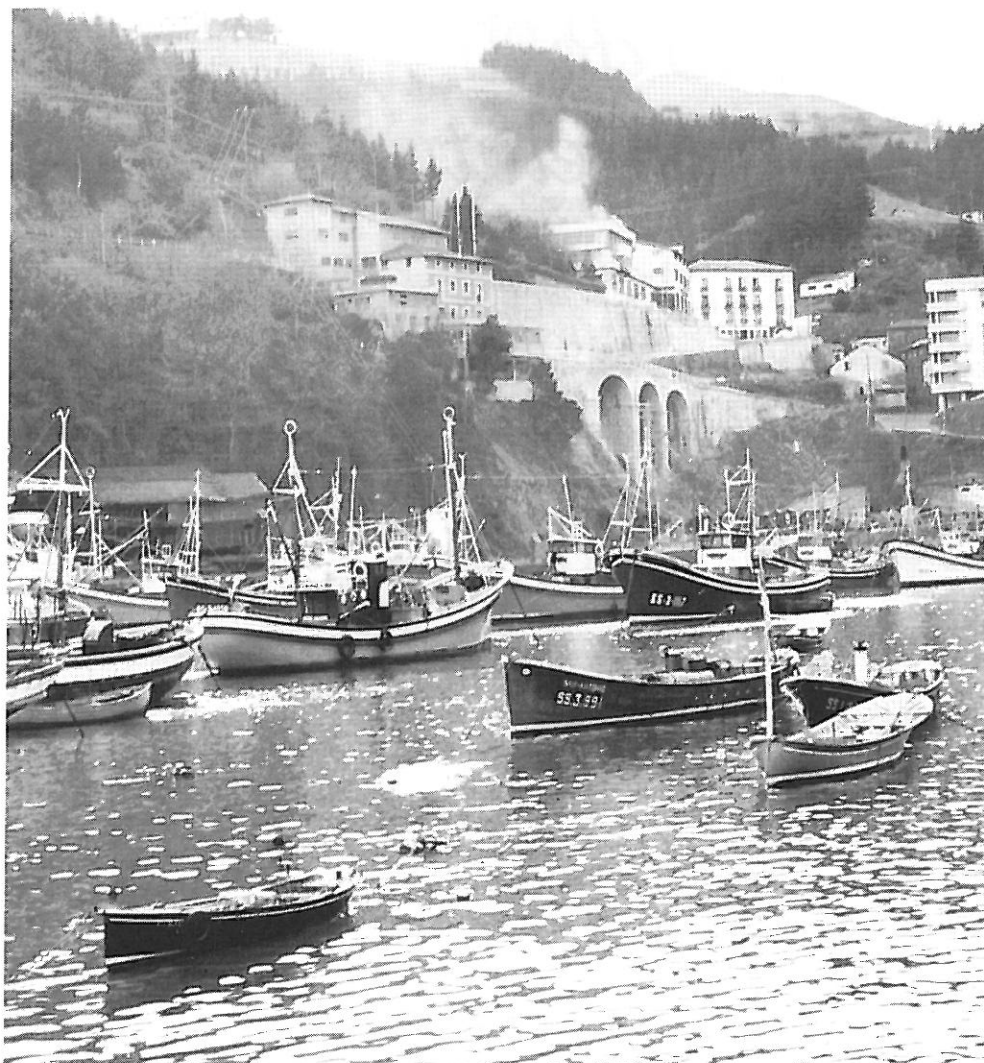
Posteriormente el Estado español ingresa en la Comunidad Europea el 1 de Enero de 1986. La aceptación del Acta de Adhesión por España supuso una importante dejación de sus intereses pesqueros cuyas consecuencias todavía estamos padeciendo. En dicha Acta, el régimen de acceso para el Estado Español a las aguas y recursos pesqueros, tanto comunitarios como internacionales, queda seriamente restringido, fundamentalmente por la aplicación que en la misma se hace del principio de «Estabilidad Relativa» al Estado (Art. 161), y por el período de vigencia que se establece para dicho régimen (Art. 166).

En efecto, la aplicación del principio de «estabilidad Relativa» para el Estado español sobre los recursos pesqueros sometidos a restricciones en aguas de la Comunidad (Art. 161), en primer lugar, supuso la limitación de capturas para la flota estatal a un total de ocho especies de veintidós contingentadas, así como una limitación de las zonas de pesca. De esta forma, quedó prohibida a la flota española la pesca en aguas comunitarias de especies que tradicionalmente venía faenando como bacalao, arenque, merlán, eglefino y lenguado, y se le excluyó la posibilidad de pescar en el caladero «Box Irlandés», alegando que se hallaba esquilado (por los británicos, no por nuestra flota como posteriormente se ha comprobado).

En segundo lugar, los coeficientes de reparto para el Estado, en relación con las ocho especies a las que se permitía su captura, no se establecieron conforme a ninguno de los criterios que el Consejo consideró para su asignación entre los Estados Miembros de la CEE-10. En este sentido, al Estado español se le asignaron unos coeficiente de reparto muy por debajo de los que hubiesen resultado de la aplicación de aquellos criterios, tanto por su cuota de pesca durante los años 1973-78 (España, por ejemplo, obtenía alrededor del 60% de las capturas de merluza del stock norte en ese período, mientras que la cuota que recibe es únicamente del 30%), como por las condiciones socioeconómicas de las regiones litorales dependientes de la pesca, con déficits de equipamientos y tasas de paro muy superiores a la media comunitaria.

En tercer lugar, las condiciones establecidas en el artículo 161 del Acta, suponen para el Estado español la extensión externa del principio de «Estabilidad Relativa» a los caladeros internacionales, en el sentido de que su flota no tiene acceso al reparto de las cuotas que se deriven de los acuerdos pesqueros de la Comunidad con terceros países anteriores a la adhesión. Ello ha significado que recursos que la flota comunitaria puede capturar en aguas de Noruega, Groenlandia e Islas Feroe, quedarán expresamente prohibidos para la flota española.

En este sentido, es especialmente significativa la discriminación que sufre la flota española en relación al acuerdo pesquero de la Unión Europea con Groenlandia, del que no se beneficia de cuota alguna en el grupo pesquero, ni tiene posibilidad de reparto, ni opción de compra, de las cuotas suplementarias sobrantes, cuando el Estado español contribuye



financieramente a afrontar la contrapartida económica que otorga la UE a Groenlandia por la cesión de sus recursos pesqueros.

Además, se daba la paradoja que, desde el momento de la adhesión (Art. 167), la gestión de los acuerdos de pesca establecidos por el Reino de España con terceros países pasa a manos comunitarias. Esto es, España pone a disposición de los restantes Estados Miembros nuevos caladeros de países como Marruecos, Mauritania, Senegal, Mozambique,... con los que hasta entonces la Unión Europea carecía de relación pesquera alguna.

Este lesivo trato discriminatorio al que se vio sometida la flota pesquera española a partir de la adhesión, como consecuencia de la aplicación que se hizo del principio de «Estabilidad Relativa» al Estado espa-

ñol, quedó además acentuado por el período de vigencia al que se sometía a nuestro régimen de pesca. Así el artículo 166 del Acta remitía la vigencia de dicho régimen a lo previsto en Reglamento base (R/CEE 170/1983), esto es hasta el 31 de diciembre del 2002. No obstante, como ya se ha mencionado, el Consejo debía proceder a revisar en 1992, siendo ya España Estado Miembro, y en base al informe sobre la situación de las pesquerías comunitarias que le presentará la Comisión, posibles ajustes de los coeficientes de reparto asignados a cada uno de los Estados Miembros.

El Consejo elaboró en 1992 un Reglamento, por el que se establecía un régimen comunitario de la pesca y la acuicultura, que sustituía al anterior, sin embargo, este nuevo Reglamento no modifica los coeficientes de reparto establecidos en 1983,

ni los fijados en el Acta de Adhesión para España, y mantiene los plazos anteriores (31 de diciembre del 2002) para las adaptaciones que deban realizarse al mismo; exigiendo de nuevo la presentación por la Comisión de uniforme (esta vez también será presentado al Parlamento Europeo), a más tardar el 31 de diciembre del 2001, sobre la situación de las pesquerías en la Comunidad, y en particular económica y social de las regiones costeras, el estado de los recursos y su desarrollo previsto. Es decir, en los mismos términos que el informe de 1991.

A este respecto, cabe poner en duda el grado de consideración que tuvo el Consejo sobre el informe presentado por la Comisión en 1991, por lo menos en relación con el Estado español, ya que en el

mismo quedaban reflejadas situaciones socioeconómicas claramente desfavorables para España en relación con el resto de Estados Miembros, que no fueron tomadas en cuenta para la modificación de sus coeficientes de reparto, a pesar de la ya situación discriminatoria de partida.

Así, mientras que el esfuerzo de reestructuración, en el período 1983-91, de la flota del Estado había sido de un 15% (en la CAPV fue el 19%), medido en porcentaje de disminución de TRB, el de la media comunitaria se situaba en el 8%; o mientras que la tasa de paro de las regiones costeras dependientes de la pesca en el Estado se situaba, en 1991 (año además de muy baja tasa de paro en España), en un 16% de media (23% en la CAPV), la media comunitaria andaba por el 9%.

En definitiva, el Estado negoció

«Las consecuencias, a día de hoy, han sido funestas»

muy mal el capítulo de pesca en el Acta de Adhesión, pensando que, una vez estando dentro de la Comunidad y representando al 59% de la flota comunitaria, iba a ser capaz luego de enmendar sus dejaciones en el proceso negociador. El propio Estado se dio cuenta de su error estratégico cuando el Tribunal de Justicia de la Unión falla en contra del recurso por el presentado en 1990 contra el Consejo, aduciendo un trato discriminatorio en el reparto de las cuotas de capturas entre los Estados Miembros. La aceptación del Acta de Adhesión por el Estado eximía la posible violación del principio de solidaridad comunitaria y excluía la argumentación de un trato discriminatorio.

Al día de hoy, las consecuencias que han traído el régimen de acceso a las aguas y recursos comunitarios impuesto por el Acta de Adhesión para el sector pesquero estatal han sido funestas. Como muestra, cabe señalar dos índices que reflejan la evolución del mismo en estos diez años transcurridos:

. El primero se refiere a la evolución de la flota de altura. En términos globales, la flota pesquera estatal se ha visto reducida, en este período, en un 25% de sus unidades, lo que ha supuesto una pérdida del 20% del personal embarcado.

Esta situación se agravará aun más por la próxima aplicación del POP IV.

. El segundo índice se refiere a la cuota de mercado; en el mismo período, las importaciones de productos pesqueros al mercado español, han pasado de representar alrededor del 40% de las capturas, a suponer cerca del 70%.

Así pues, el 31 de diciembre del 2002 debería, en principio, dejar de ser aplicable para España el actual régimen excepcional de acceso a los recursos pesqueros comunitarios, incluyendo en dichos recursos los que se derivan de los acuerdos celebrados por la Comunidad con terceros países con anterioridad a 1986.

No obstante, dicho régimen podría ser prorrogado de nuevo, tal y como ya ocurrió en 1992, en las mismas condiciones para el Estado espa-

ñol y, aunque se ha dado algún paso en la línea igualatoria (acceso reciente al «Box Irlandés»), no faltan razones para ser pesimistas a este respecto:

. En ninguna instancia comunitaria se ha reconocido el carácter excepcional del régimen actual de acceso a los recursos pesqueros comunitarios del Estado español, a pesar de que se separa -por el pacto de Adhesión, no lo olvidemos- de los principios de igualdad de acceso y de igualdad de trato en el reparto de las posibilidades de captura.

. Dada la experiencia anterior, no hay que dar demasiado valor a la toma en consideración del informe que presente la Comisión en el 2001 sobre el estado de las pesquerías comunitarias, aun cuando en el mismo se de una situación claramente desfavorable del sector pesquero estatal, ya que en el Consejo priman más los criterios políticos y, en este sentido, España contará con muy pocos aliados (tan sólo es esperanzadora la respuesta que de el Parlamento Europeo al informe).

. La situación por la que atraviesan las especies sometidas a restricciones cuantitativas es peor que la existente hace 13 años, cuando se establecieron las bases de la actual política común de acceso a los recursos pesqueros.

. La modificación de las actuales restricciones para el Estado español, esto es, acceso a todas las especies contingentadas, aplicación de nuevos coeficientes de reparto acorde a los criterios de fijación de 1983, y acceso a los caladeros internacionales fruto de los acuerdos comunitarios con terceros países anteriores a la adhesión, supondría para el resto de Estados Miembros una merma importante de sus privilegiadas capacidades de pesca (modificación automática a la baja de sus coeficientes de reparto, compartición de caladeros hasta ahora excluidos a la flota estatal).

Ante este panorama, la primera consideración que cabe hacer es la de no caer en la resignación. Los hechos objetivos y sus consecuencias para el sector pesquero estatal han quedado claramente reflejados. A pesar de no contar con una jurisprudencia a nues-



**El objetivo es
conseguir que
en el 2002 se
modifique el
actual régimen
de acceso a los
recursos
pesqueros**

«Es de justicia trabajar en pro de la eliminación de la discriminación de la flota pesquera española en la Unión»

tro favor, la situación de discriminación que sufre la flota pesquera española en relación al acceso a los recursos pesqueros comunitarios es clara y manifiesta. Trabajar en pro de eliminar esa situación de discriminación es un acto de justicia y, por tanto, se deben aunar todos los esfuerzos posibles para conseguirlo.

El Estado español, para ello, debe preparar desde ahora una sólida estrategia, reflejada en un Plan de Actuación para el período 1996-2002, consensuado al máximo nivel posible con todos los estamentos implicados en el sector pesquero, que le permita llegar al año 2002 en condiciones de poder conseguir que se modifique su actual régimen de acceso a los recursos pesqueros comunitarios.

Ahora bien, el objetivo de dicha estrategia no deberá basarse, como hasta ahora, en hacer extensivo el principio de «Estabilidad Relativa» a los Estados Miembros adheridos después de 1983, puesto que dicho principio ya se hizo extensivo en el artículo 161 del Acta de Adhesión, aunque sin seguir los criterios que hasta entonces se habían empleado para ello.

El objetivo estratégico a conseguir es mejorar sustancialmente las posibilidades de acceso al recurso comunitario por parte de nuestra flota.

La estrategia a desarrollar en el Plan de Actuación para alcanzar dicho objetivo, deberá, a nuestro juicio, sustentarse en dos pilares:

• Conseguir de las instancias comunitarias la interpretación jurídica de que el régimen de acceso a los recursos comunitarios que establecía el artículo 161 del Acta de adhesión para el Estado español, tiene carácter transitorio y, por lo tanto, constituye un régimen excepcional.

• Propiciar una modificación sustancial de la actual política pesquera comunitaria que posibilite un replanteamiento del actual «status quo» en relación al acceso a los recursos comunitarios.

En relación con el primer fundamento, las actuaciones deberán incidir en la sensibilización, en los distintos foros comunitarios, hacia el deterioro causado a nuestro sector pesquero y a

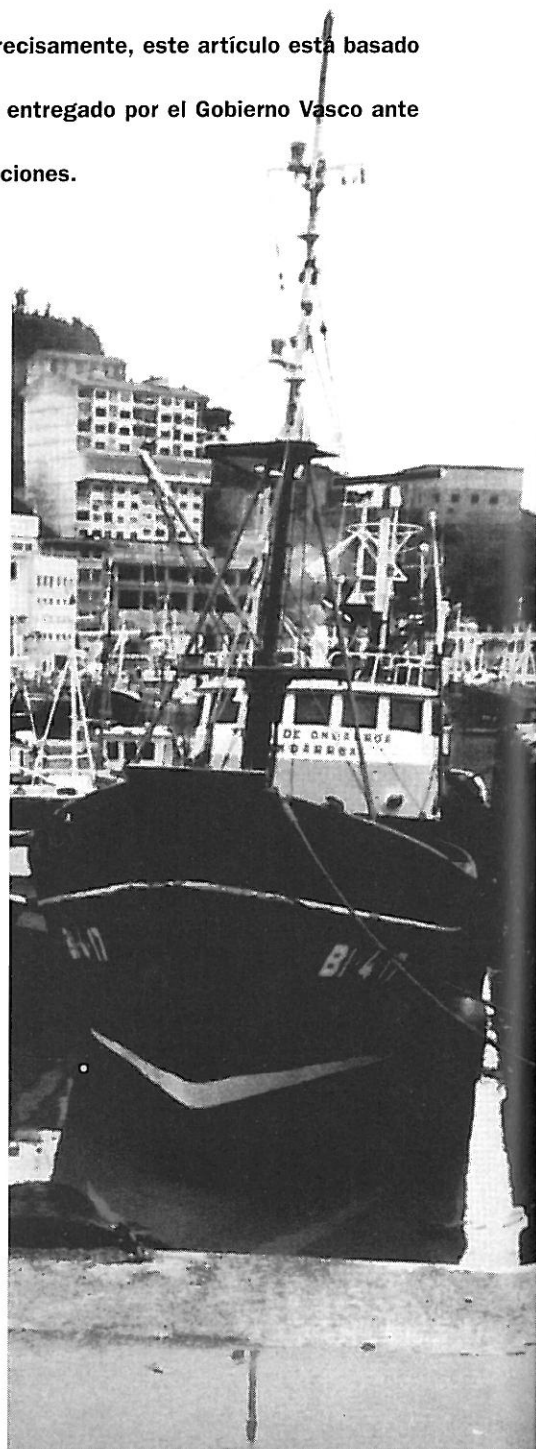
UN ACUERDO PREVIO CON

LAS AUTONOMÍAS PESQUERAS

El Gobierno Vasco, liderado por el Consejero de Industria, Agricultura y Pesca, Javier Retegui, ha plantado ya en Bruselas, ante la Ministra Loyola de Palacio y los Consejeros correspondientes de las Comunidades Autónomas afectadas la necesidad de alcanzar un acuerdo previo entre el MAPA y las CC. AA. con actividad pesquera, para abordar el desarrollo del propuesto Plan de Actuación, en base a los objetivos y fundamentos estratégicos expuestos, u otros que sean aceptados por todos. Precisamente, este artículo está basado fielmente en la filosofía del documento entregado por el Gobierno Vasco ante los responsables de las diversas instituciones.

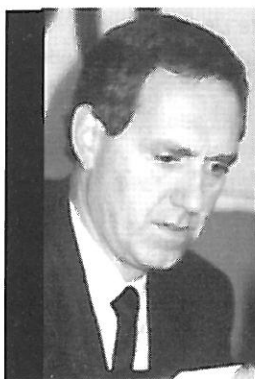
las zonas dependientes de la actividad pesquera en el Estado español por el actual régimen pesquero. Asimismo, se deberá buscar el acercamiento progresivo con posibles Estados Miembros aliados (Alemania, Portugal, Suecia, Finlandia, Gran Bretaña, ...).

En relación con el segundo fundamento, las actuaciones en esta materia deben ir encaminadas a destacar la falta de operatividad de la política pesquera comunitaria para alcanzar los objetivos que tiene encomendados que, no solo no los cumple, sino que además agravan la precariedad del sector. En este sentido, sería preciso analizar las disfunciones actuales entre «tacs» y evolución de los recursos pesqueros, en base a un análisis riguroso de las capturas desembarcadas para cada especie por los distintos Estados Miembros, así como un análisis de los distintos tipos de artes empleados por las diversas flotas y sus implicaciones en el volumen de capturas. Además, en esta misma línea iría como propuesta la de ligar el reparto de las cuotas de pesca estatales («tacs») a las empresas, en base a los derechos acumulados de cada barco (un primer paso podría ser el de ligarlo a las Asociaciones).



Perspectivas del sector pesquero

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



José Ignacio Espel / Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes



A finales del siglo pasado y principios del actual se produce una «revolución» en el mundo de la pesca: La aplicación del vapor y posteriormente el motor de explosión a los buques; la aplicación del ferrocarril que permite que el pescado llegue todavía fresco a mercados interiores; la producción industrial de hielo que aumenta considerablemente el tiempo de conservación de las especies para su consumo. Todos estos factores y otros como la mejora en los medios de detección de pesca y posicionamiento del buque en el mar incidieron en un rápido crecimiento de las capturas acompañado, lógicamente, de una disminución de los stocks de las especies comerciales más codiciadas. La aplicación a partir de la década de los 60 de la congelación a bordo abre aún más el horizonte de la capacidad de captura, permitiendo a los buques el acudir a caladeros lejanos a por especies que, congeladas en el lugar donde se pescan, permiten ser comercializadas en países lejanos. Buena prueba

de ello nos la da el enorme incremento de las pesquerías de gran altura de países como Japón, la URSS, Corea, España, etc.

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

Ante la inoperancia de los acuerdos internacionales numerosos Estados ribereños amplían sus aguas jurisdiccionales con el fin de preservar sus recursos pesqueros y gestionarlos adecuadamente. El concepto de Zona Económica Exclusiva (ZEE) que se extiende hasta las 200 millas de las líneas base es adoptado por la gran mayoría de los Estados.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982), reconoce a los Estados ribere-

País	Buques	Pescadores	T.R.B.	K.W.
Bélgica	205	1.271	26.279	78.244
Dinamarca	2.921	7.323	112.577	497.589
Alemania	591	1.895	45.910	127.540
Grecia	21.894	40.164	131.970	574.736
España	20.759	89.074	573.858	1.683.067
Francia	10.361	18.000	202.866	1.129.388
Irlanda	1.796	7.900	ND	ND
Italia			269.470	1.522.269
Holanda	666	3.311	ND	451.950
Portugal	16.195	38.924	184.369	493.173
R.Unido	8.283	22.422	208.974	1.194.268

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



ños derechos y obligaciones en materia de explotación de los recursos biológicos en su ZEE.

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

Como característica más importante de la flota comunitaria reseñamos el cuadro adjunto, en el que se señalan algunas interesantes magnitudes.

No podemos negar que la adhesión del Reino de España y Portugal a la CEE se realizó, en materia pesquera, en un contexto discriminatorio cuyas consecuencias estamos sufriendo en la actualidad. La prensa europea se hacía eco constantemente, y con noticias alarmistas, de la «invasión» que suponía el acceso a sus recursos de una flota que representa el 50% del total Comunitario, pero callaba un aspecto fundamental el gran mercado que se abría a sus productos pesqueros ya que nuestro consumo «per capita» (30 Kgs./persona/año) doblaba a

la media comunitaria.

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

-Limitación a 300 del número de buques que faenan en aguas de la CEE.

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

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

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

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

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

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

Para sustituir cualquier buque, faenase o no en aguas Comunitarias,

habrá de aportarse un desguace equivalente lo que limita el crecimiento de la flota. Posteriormente con aprobación de los P.O.P. (Planes de Orientación Plurianuales) se disminuye la flota y, en un reciente informe de la Comisión de Pesca al Consejo Comunitario se indica que el excedente flota es de un 40%.

Como aspectos positivos de la Adhesión podemos considerar:

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

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

Mi primer saludo

La Asociación AETINAPE me pide mi colaboración en su revista, ahora que en la Comisión Episcopal de Migración me encomiendan la promoción del Apostolado del Mar.

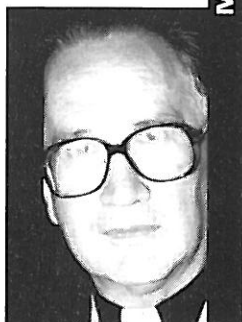
•
Accedo gustosamente a la petición, por provenir de un colectivo tan distinguido. Sin embargo, confieso paladinamente mi papel de «novicio» en la materia. Es verdad que pertenezco a una tierra y a una diócesis muy vinculadas a la mar, tanto en marina mercante como en pesca. Yo, en cambio, procedo de «tierra adentro» y mi ministerio sacerdotal ha tenido poco que ver con el apostolado del mar. Como Dios parece empeñado en conducirme por caminos oscuros, acepto con la mejor buena voluntad esta nueva encomienda y me ofrezco a colaborar decididamente con cuantos en diversos campos trabajan en pro de las gentes del mar. Ojalá pueda la Conferencia Episcopal encomendar pronto esta misión a alguno de los nuevos obispos, que sea mejor conocedor que yo de este mundo, y así me pueda descargar de esta responsabilidad.

De momento he comenzado a dar los primeros pasos: en compañía del Director Nacional del Apostolado del Mar, el P. Joseba Beobide, he tenido un primer contacto con el clero que atiende de modo particular a pescadores en los puertos del País Vasco, en reunión celebrada en Motrico, Guipúzcoa; visitamos también juntos a los párrocos de varios puertos de Cantabria (Laredo, Santoña, Colindres, Santander, Castro Urdiales) y a varias

de sus Cofradías de Pescadores; dos veces he sido invitado al Stella Maris de Santurce por su capellán Patxi Otamendi: la primera vez, en unión de J. Beobide; en la segunda, acompañé a mi obispo, Mons. Ricardo Blázquez, y tuvimos la satisfacción de compartir unas horas con altos dirigentes del Puerto de Bilbao, girando en su compañía una interesante visita al puerto actual y al superpuerto en construcción. Más recientemente, aprovechando mi presencia en Londres para las jornadas anuales con los emigrantes, quise conocer el Stella Maris de Tilbury, acompañado del sacerdote José Magaña, de la Comisión Nacional de Migración. Fuimos cordialmente acogidos por el benemérito P. John Maguire, responsable del centro y Director Nacional del Apostolado del Mar en la Gran Bretaña. En su furgoneta nos mostró lo más importante del puerto de Tilbury, y nos convidó a comer con él en el Stella Maris. Una visita breve, pero muy interesante, dada la singular experiencia del P. Maguire.

Con motivo de la fiesta de la Virgen del Carmen he dirigido mi primer mensaje a todos cuantos están relacionados más directamente con el mundo de la mar. Ha sido también muy emocionante para mí participar en la misa y procesión marítima de nuestra Patrona en un pintoresco pueblecito de nuestra costa vizcaína, Arminza, aprovechando para ello mis vacaciones en un pueblo cercano.

Como veis, mi «tarjeta de visita» en cuanto a mi nueva encomienda es muy humilde. Estoy seguro de que, en contacto con tanta gente de buena voluntad, empeñada en promover los valores y en defender los derechos de los trabajadores del mar, iré aprendiendo mucho. Cuento, pues, con la colaboración de todos. Tened la seguridad de que, consciente de mis limitaciones, pondré la mejor buena voluntad en cumplir bien esta nueva encomienda. Sobre todo, sé que cuento siempre con la protección maternal de la Virgen del Carmen, nuestra Patrona.



Monseñor Carmelo Echenagusía / Obispo Auxiliar de Bilbao

Caras nuevas para problemas viejos

Después de trece años «y pico» de caminar bajo el paraguas de una política de izquierdas un tanto decafeinada, la pesca española -«CON LA NUEVA MAYORÍA»- vuelve de nuevo a encontrarse en las manos de quienes, de hacer caso de sus constantes manifestaciones, nos convirtieron en la primer potencia pesquera europea.



Miguel S. Peña / Consultor pesquero

•
Parafraseando al poeta, podríamos decir aquello de «ya vuelve el pescador donde solía», aunque por mucha moral que traigan los nuevos, ni con milagritos podrán resolverse los problemas que tiene que confrontar la pesca española, problemas de los que depende, no ya el retorno a las glorias pasadas, sino la simple y dura supervivencia.

Desde luego que el programa del PP de cara a las elecciones no se distinguía -en materia pesquera- por un derroche de imaginación. Los mismos lugares comunes de siempre -de derechas o de izquierdas, que ahí nunca han existido grandes diferencias- y las mismas cosas imposibles de conseguir, pero que puestas en un papel hacen bonito.

Llevamos tanto tiempo oyendo que hay que recuperar los caladeros propios, y que hay que buscar nuevos para la flota de larga distancia que ya no provoca tan siquiera una sonrisa escéptica el verlo expuesto como bandera de proselitismo.

Tampoco es nuevo lo de la reestructuración del sector transformador, la introducción de nuevas tecnologías para una mejor comercialización de la pesca, la reordenación de los mercados, o la reorientación del FROM para darle un mayor y más adecuado contenido.

Todo eso lo llevamos escuchando hasta el cansancio desde hace 15 ó 20 años, y sin embargo, los logros en esas materias están todavía por ver. Lo que me parece que sí es nuevo es eso del «fomento de la participación de la mujer en las empresas vinculadas al sector pesquero», consigna que parece copiada de los nuevos manuales de Ayuda al Desarrollo, y que desgraciadamente tiene mucho de tercermundismo, sobre todo cuando se observa como se desarrolla el marisqueo a pie en regiones como Galicia.

Lo que sí debo reconocer que me ha causado una cierta sorpresa es el observar como se ha ido gestando el nombramiento de los altos cargos de la nueva Administración Pesquera Española.

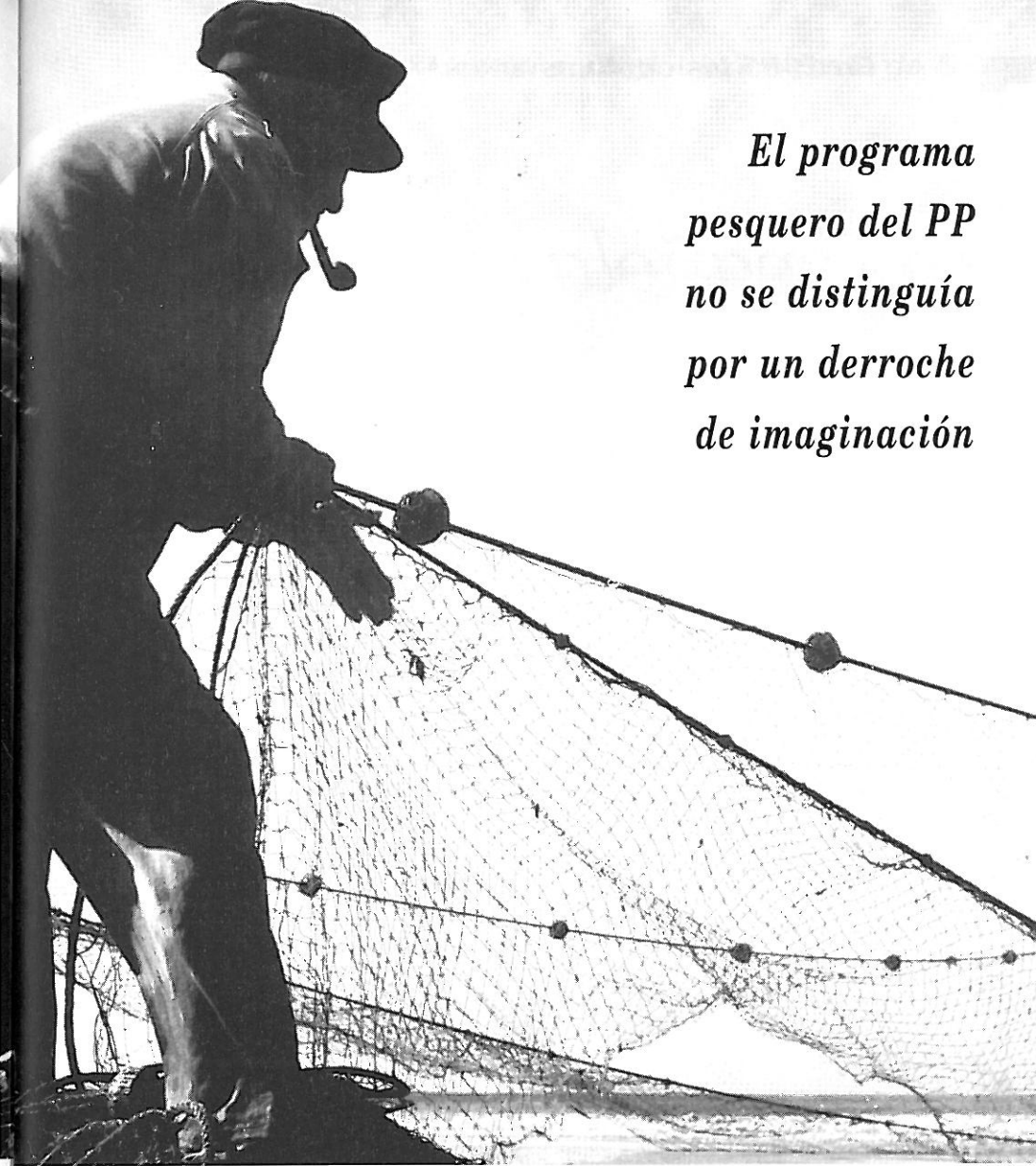
Parece fuera de toda duda que el nuevo gestor debía de ser gallego, y sin embargo ha habido sonadas renunciaciones por parte de personas que han ocupado u ocupan altos puestos en la pesca gallega, ya sea a nivel empresarial o autonómico. La negativa de unos se ha basado en los recortes de atribuciones (actitud loable), la de otros ha sido bastante más prosaica: «la Administración paga mal, y además quema».

De alguno, supuestamente cualificado para ocupar el puesto, no sabemos cual fue su disculpa, pero no deja de extrañar que se haya producido un espectacular salto en el escalafón y que no sea el Conselleiro de Pesca quién ocupe la silla de la Secretaría en Madrid, sino un subalterno suyo, que ocupaba -simplemente- el cargo de Director de Pesca.

El miedo es libre, pareciera que el sillón de Ortega y Gasset no despierta demasiado interés en el funcionario, o que se encuentran más seguros en su poltrona autonómica que en un cargo del Gobierno Central.

Pues que quieren que les diga. A mí, todo este asunto de renunciaciones o indiferencias hacia ese cargo, me ha causado una gran alegría, ya que, para alguien que como yo lleva la bandera de su leonesismo siempre en alto, el que sea un paisano quien haya obtenido finalmente el cargo de Secretario





El programa pesquero del PP no se distinguía por un derroche de imaginación

con practicar un proteccionismo a ultranza contra las importaciones legales de pescado, sino el ver como nuestra flota puede competir con esos aportes, cuya irrupción en nuestros mercados va a resultar muy difícil de erradicar.

Y no es sólo este problema. La postura de la flota de larga distancia, insistiendo, todavía a estas alturas, en las licencias como única solución aceptable, no ayuda nada a la supervivencia de ese mismo sector.

Pero nada de esto que decimos es nuevo, y de ahí el que califique de viejos a los problemas que, de antiguo -mucho antes ya de nuestra incorporación a la UE- afectan a la pesca española. Aunque quien sabe, «Doctores tiene la Iglesia», y a lo que parece, alguien con experiencia directa, y conocimientos del tema (fue alto cargo pesquero en el -creo- primer gobierno de la democracia) se ha descolgado ahora diciendo que no exis-

General de Pesca, me ha resultado de lo mas gratificante.

Porque resulta que D. Samuel Juárez no es gallego -¿habrán reparado en ello las altas instancias?- sino ni más ni menos que de La Bañeza, pegadito a mi tierra astorgana, y por mucho tiempo que lleve en Galicia, espero que la patria chica le siga tirando. No le conozco personalmente, creo recordar que coincidimos en un Seminario de Pesca en La Coruña, y me parece que ni siquiera intercambiamos alguna frase, pero siendo de la tierra, no hace falta decir más, tiene que ser bueno!

Y como prueba de que empezamos con buen pie, parece ser que al nuevo Secretario General le preocupa la comercialización, y ya habla de «labels» de calidad, diferenciación de las mismas especies por el origen, y cosas por el estilo llenas de lógica y que suponen un paso adelante respecto a la política anterior.

Su especialización en bromatología y tecnología de los alimentos

podría ser muy útil a la hora de hacer ver al sector extractivo que si permanecen de espaldas al mercado, cada vez tendrán menos fuerza y peligrará mas su supervivencia.

El problema no se soluciona

te tal crisis en la pesca española. Recomiendo al Sr. Juárez a que lo incluya en su equipo de colaboradores para que le transmita su optimismo en horas bajas, que a buen seguro -y por desgracia- ha de tenerlas.

¡SUERTE, PAISANO!

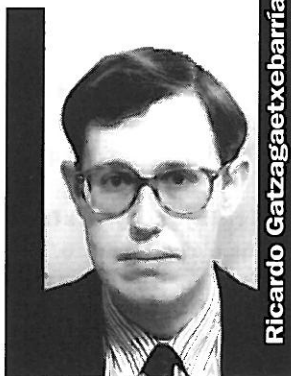
Yo me permito recomendarle a mi paisano que se lo tome con calma, y recordarle ese dicho de que «lo que no puede ser, no puede ser, y además es imposible». Si quiere algún ejemplo de «modus operandi», ahí tiene el de su predecesor en el cargo, con el que por cierto me parece que se ha roto la rutina de los homenajes por parte de la patronal (quizás como se cambiaba el color, no era necesario demostrar la inquebrantable adhesión al régimen). El Sr. Loira -que creo hizo lo que pudo- vio rápidamente cual era la situación y fué dejando que las cosas se solucionasen por la propia inercia de una política en la que cada vez tenemos menos que decir.

Siga mi consejo Sr. Juárez, relájese y disfrute... cuando pueda, ya que los sapos que de cuando en cuando tendrá que tragarse, no se parecen en nada a las deliciosas ancas de rana del Duerna. Y sólo me queda decirle -de corazón- una cosa: **SUERTE, PAISANO !**

La pesca española en el Océano Ártico

Cuando hablamos de la pesca en el Océano Ártico nos estamos refiriendo, a la actividad que desde hace centenares de años viene realizando la flota bacaladera española en aguas de lo que geográficamente se viene conociendo como el Círculo Polar Ártico.

Ricardo Gatzagaetxebarria / Presidente de la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca del Senado



En definitiva, estamos en el archipiélago conocido con el nombre noruego de Svalbard, o en inglés Spitzberg, y haciendo un análisis histórico del tema, queremos manifestar que nos encontramos con una actividad pesquera realizada en un archipiélago ubicado en el Círculo Polar Ártico, que está compuesto de seis islas principales y un número considerable de pequeñas islas e islotes. Este archipiélago fue descubierto, por hacer una reflexión histórica del tema, por un holandés llamado Barents, en el año 1596, aunque la actividad pesquera de los normandos ya se había desarrollado en esa zona desde unos años antes.

Queríamos hacer referencia también, a que durante el siglo XVII los pescadores británicos y holandeses ya desarrollaban actividades en estas aguas del océano polar Ártico, en concreto en la pesca de la ballena, de las morsas y de las focas. Sin embargo, si hacemos referencia a la historia más cercana, vemos como en el siglo XIX se asienta en estas islas del Ártico una fuerte colonia noruega, que en aquel momento da lugar a que haya intereses distintos por parte de las potencias europeas, y es antes de la I Guerra Mundial cuando se pretende alcanzar un acuerdo sobre el régimen de explotación del archipiélago de Spitzberg o Svalbard en noruega, ubicado en el Océano Ártico.

Nos encontramos en aguas del océano Ártico, reguladas también por una organización que se denomina la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental, es decir, en el

norte occidental del Atlántico, conocida como la NAFO, y tenemos la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste, que es el denominado Consejo del Ártico, con sede en Copenhague y que reúne a los países que operan tanto en el Mar de Barents, como en el Círculo Polar Ártico. Ahí participa Noruega y también las Islas Feroe, participa actualmente la Federación Rusa y participa, como observador, la Unión Europea.

Pues bien, en este contexto, en el año 1977 se produce la ampliación de las aguas jurisdiccionales hasta las doscientas millas amparadas en el Derecho internacional, y es cuando Noruega viene a mantener una posición en virtud de la cual entiende que esta extensión de las doscientas millas de las aguas impide a las flotas pesqueras de los países signatarios del Tratado de París ejercer la actividad pesquera en el ámbito de las aguas del archipiélago de Svalbard.

Entonces, hay una negociación de Noruega con los demás países y resulta que países como España y la antigua Unión Soviética entienden que el Tratado permanece en toda su vigencia, tiene todo su valor, y dicen que la ampliación de las doscientas millas en nada afecta porque en los artículos 1º y 2º del Tratado se dice que el régimen ha de ser el mismo para todos los Estados signatarios.

En cambio, países como Alemania, Francia y el Reino Unido salen de pescar en aguas de Svalbard y llegan a un acuerdo con Noruega del siguiente tenor. Pasan a pescar dentro del mar de Noruega, dentro de la zona económica exclusiva de las doscientas

millas de Noruega, saliéndose de la zona de Svalbard. En cambio, España y la antigua Unión Soviética siguen operando en dicho caladero. Entonces, España sigue negociando todos los años con el Gobierno noruego el ejercicio de la actividad pesquera en Svalbard con unas negociaciones que tradicionalmente venían estableciendo una cuota anual para la pesca del bacalao en el Ártico de 15.000 toneladas.

A continuación, en el año 1.986, España ingresa en la antigua Comunidad Económica Europea y, como común denominador de la política pesquera comunitaria, las negociaciones con terceros países son dirigidas, coordinadas y presididas por la Comisión de Pesca Europea.

Es entonces cuando se realiza una negociación anómala, subrepticia por parte de Henri Simonet, que fue un político francés que dirigió la política general de pesca, pero que aquí estuvo condicionado por no se sabe qué intereses.

Pues bien, en ese contexto, se produce la negociación que señalaba dirigida por el Director General de Pesca Henri Simonet y se acuerda con Noruega establecer una participación para el conjunto de la Unión Europea en aguas del océano Ártico. ¿Qué ocurre en ese momento? Ocurre que se beneficia a Francia, al Reino Unido y a Alemania porque estos países, con la extensión de las 200 millas en el año 1977, dejan de pescar en Svalbard y pasan a pescar en el mar de Noruega. En cambio, con la decisión del año 1987 estos países siguen pescando en el mar de Noruega, por un lado, pero en base al acuerdo alcanzado en el que se fija una participación de 3,4% en el TAC del Ártico, vuelven otra vez al caladero de Svalbard y ahí se produce la disfunción. Y es que mientras España sigue pescando únicamente en aguas de Svalbard, en el océano Ártico, los demás países pescan, además, en el mar de Noruega y España no tiene participación en dicho mar. En definitiva, esa participación tradicional de las 15.000 toneladas que se producía en el TAC del Ártico es repartida entre el Reino Unido, Alemania, Francia, España y Portugal.



Es ahí donde se produce, una disfunción importante y que, en definitiva, es preciso corregir.

Con carácter ilustrativo, hay que hacer referencia a un dato. Los años 1994 y 1995 el TAC del Ártico, vigente en este momento es de 700.000 toneladas: De ellas corresponde a la Unión Europea el 3,4%, lo que viene a ser unas 11.000 toneladas. El resto, el 96,6% se reparten a partes iguales entre Noruega, Rusia y una pequeña participación de las Islas Feroe. Como se constata, la participación española es de 10.000 toneladas, en relación con las 700.000, pescando 690.000 toneladas Rusia y la Unión Europea. Pretendemos en definitiva corregir un desajuste, pero un desajuste de poca trascendencia de 5.000 toneladas.

Estas 5.000 toneladas con las que nosotros pretendemos, mediante esta iniciativa, volver a una situación

de antaño, pueden dar un margen de actuación de ejercicio de la actividad pesquera importante durante unos meses del año para que permanezca en actividad la flota bacaladera vasca. No podemos comparar las 690.000 toneladas con las 10.000 que tiene España, y con esta corrección del desajuste que se produce por la decisión de mayo de 1.987 buscamos un equilibrio en cuanto a las necesidades y en cuanto a la actividad económica tradicional que ha venido realizando la flota bacaladera vasca.

Por todo ello es imprescindible que el Gobierno Central defienda y gestione ante la Unión Europea, la renegociación de las cuotas fijadas para la flota bacaladera en 1.987, de manera que se alcance el nivel tradicional de capturas que existió hasta 1.985, que eran 15.000 Toneladas anuales.

**Es
imprescindible
que el
Gobierno
Central
defienda
gestione ante
la UE la
renegociación
de las cuotas
fijadas para la
flota
bacaladera**

La Ley de Sanciones y los profesionales del mar

*La interpretación y aplicación actual de la Ley 53/1982,
de 13 de Julio, por parte de las Administraciones*

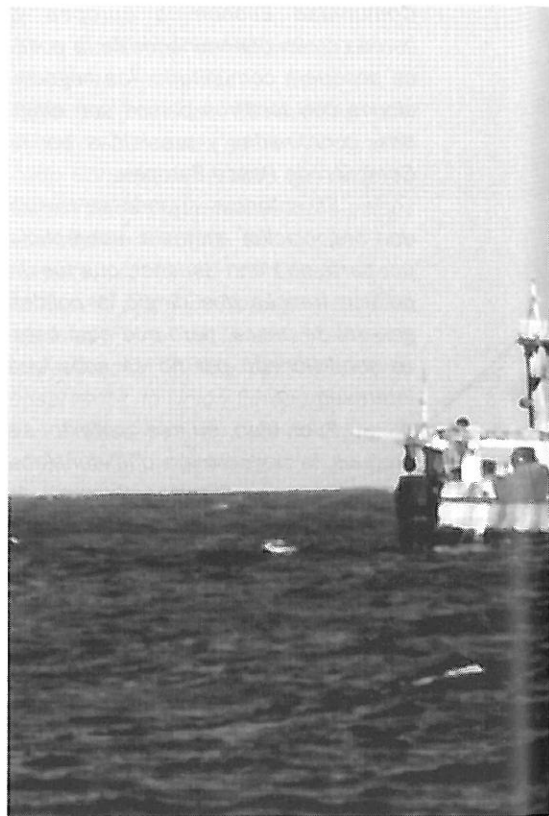
Es bien conocido para el colectivo de Capitanes y Patrones de Pesca la problemática que se les está planteando a raíz de los procedimientos sancionadores abiertos por la Administración pesquera española en aplicación de la citada Ley, cuya denominación es "Ley sobre infracciones que en materia de pesca marítima cometan los buques extranjeros en las aguas bajo jurisdicción española y los buques espáñoles, cualquiera que sea el ámbito de su comisión y sus sanciones.

• Así el principal problema que se les está suscitando a los Capitanes o Patrones de los pesqueros es que el expediente sancionador que se instruye directamente frente a ellos, en la mayoría de las ocasiones acaba concluyendo, una vez que se declara su responsabilidad directa, con la imposición de una sanción de multa que puede alcanzar la cuantía de diez millones de pesetas, para el caso de primera infracción, en función de la calificación de la infracción, amén de las correspondientes penas accesorias que conlleva.

Cuando lo cierto es que si la sanción ha de ser impuesta al autor o autores responsables de la misma. Y en una interpretación de la Ley 53/1982 guiada por los criterios de interpretación de las normas que fija nuestro Código Civil, ateniéndonos al sentido propio de sus palabras, en relación con el contexto y la realidad social del tiempo en que ha de ser aplicada, no es admisible que se presuma, tal como la Administración pesquera viene haciendo, que el Capitán o Patron del buque es en todo momento y lugar el responsable directo de cualquier contravención de la citada Ley que tenga lugar con ocasión del ejercicio de la actividad pesquera. Esta interpretación que propugno, viene avalada por la Ley 53/82, en su artículo 7º 4. al señalar lo siguiente: "Todas las sanciones que puedan imponerse deberán ser anotadas en la Libreta de Inscripción Marítima y en los asientos de las mismas cuando se trate del Capitán, Patrón o cualquier otro miembro de la dotación, en los roles de los buques, y

en los libros de inscripción de los mismos cuando se trate de los armadores.

Por lo que si la propia Ley contempla la posibilidad de que los infractores de la misma puedan ser tanto el capitán, patrón, cualquier otro miembro de la dotación o el armador. Aplicando los principios imperantes en el ordenamiento jurídico español y dentro de la órbita del campo sancionador, ya sea penal o administrativo, no es ajustado a derecho y por ello no es admisible jurídicamente que el capitán o patrón del pesquero ha de ser sancionado por el hecho de que se haya acreditado en el expediente la realización de un hecho tipificado en la



Francisco Javier Martínez Couto / Capitán de pesca, Licenciado en Derecho y Secretario General de AETINAPE

Ley 53/1.982; primero habrá que acreditar la autoría de la infracción y su responsabilidad para posteriormente imponer al autor responsable la sanción prevista.

Por tanto, evidentemente, y sin necesidad de llegar a una modificación parcial, ni a una derogación de la citada norma, únicamente aplicando los principios imperantes en el ámbito penal, que también están vigentes en el ámbito administrativo sancionador, según constante y reiterada Jurisprudencia, la

tanto la aplicación de la Ley 53/1.982 a la que debe someterse nuestra Administración y que aún no ha adoptado. Por lo que numerosos expedientes sancionadores que se han instruido adolecen de vicio de nulidad radical y consecuentemente las sanciones impuestas a los capitanes o patrones al no ajustarse a derecho son nulas.

Así y como hecho anecdótico debemos de reseñar el caso de la sanción declarándole responsable directo, a un capitán con una multa de cuatro

También se han dado casos en los que se ha declarado responsables directos a capitanes o patrones de pesqueros cuya única participación en los hechos sancionados ha sido cumplir una orden de la empresa armadora, tal como han sido las las sanciones por faenar sin

permiso temporal de pesca.

Declarando únicamente responsable subsidiaria a la empresa armadora, cuando lo cierto es que la empresa armadora ha participado directamente en la ejecución de los hechos, al dar una orden al sancionado de faenar en un caladero para el que se carece de permiso temporal de pesca; y por tanto en su calidad de coautora, su responsabilidad habría de ser solidaria,

cuando menos, con el capitán o

patrón sancionado y no subsidiaria, o en segundo lugar, lo cual viene a significar que solamente la Administración se dirigirá a la empresa armadora para que abone la sanción, una vez que el capitán o patrón del pesquero tras ser requerido de pago no pudiese abonarla por encontrarse en situación de insolvencia.

participación en la comisión de los hechos sancionados puede ser en calidad de autor, en sus diferentes variantes, ya lo sea como autor material como cooperador necesario o como inductor; de complice, o como encubridor; y en consecuencia la responsabilidad puede ser única, solidaria o subsidiaria por lo que podemos concluir que toda resolución dictada al amparo de la interpretación de una norma sancionadora, como es el caso de la Ley 53/1.982, que vaya en contra de los principios imperantes en el ordenamiento punitivo del Estado, al no ser ajustada a Derecho, deviene nula.

Tal es la interpretación y por

millones de pesetas a consecuencia de la infracción siguiente: "Negarse el armador a que el buque sea inspeccionado". Y siendo la única participación en los hechos del capitán la de constar oficialmente su condición de tal; puesto que una vez llegado el buque a puerto, el capitán que había desembarcado para iniciar sus vacaciones reglamentarias, y estando el buque en labores de descarga al frigorífico, el representante de la empresa armadora se niega a que se inspeccione la carga del buque. Eso sí en el expediente sancionador se declaró responsable subsidiaria a la empresa armadora.





La ministra de Pesca sabe contar las olas

Su Excelencia Dña. Loyola de Palacio del Valle Lersundi, ministra de las cosas de la Pesca, llegaba puntual a la cita concertada con los consejeros de Pesca de las Autonomías periféricas en el Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Atlántico, que es como se llama ahora a la Escuela de Pesca de Vigo. La reunión celebrada era para estudiar una Ley de Pesca, según nos informaba la prensa local en primera página.

•
Digo que llegaba puntual, porque desde la segunda planta de la «Casa del Mar», pudimos observar como a las 10:00 hora oficial (08:00 T:U. y 07.35 H.v.1. :Hora verdadera local) cruzaba por primera vez la entrada de este Instituto. Del Instituto cuyos rectores (Lease Consellería de Pesca) sienten vergüenza de mostrar en su fachada el nombre del marino militar que fué su promotor. Del hombre que siendo alférez de navío creó la primera Escuela allá por los años veinte, a bordo de un patrullero de la Armada llamado «GAVIOTA», para instruir en las ciencias de la navegación a los pescadores de aquellos tiempos.

Esto de la Hora Oficial, lo digo porque como habrán observado los asistentes a la reunión venidos del centro y del este, acá, en esta esquina del noroeste del Reino, estamos bastante adelantados con esto del tiempo oficial, que no contempla que el meridiano de Compostela está situado en el HUSO

HORARIO +1. Por eso nuestro día solar nos sitúa más próximos a la hora oficial de Lisboa que a la de Madrid. Como la Ministra no es experta en astronomía, y además vive en Madrid, no le afecta que cuando en Galicia son las diez de la mañana el sol ande todavía allá por el meridiano del Turkmenistán o del Mar de Aral. Pero esta descentración del tiempo oficial con el tiempo solar, nunca ha preocupado a los diputados y senadores gallegos, y por eso no han reclamado que España tenga una medición del Tiempo Oficial más acorde con los intereses de Galicia. Pero este horario oficial está afectando a los asociados de D. Antonio Ramilo Fernández Areal, que además es del Partido de la Sra. Ministra.

Las 10:00 H.O. (Hora Oficial: La adoptada por un país para regular sus relaciones internas) del día 15 de Julio de este año bisiesto de 1.996, debería quedar anotada en el Cuaderno de Bitácora del IPMP del Atlántico, por ser la primera vez que una ministra de Pesca, que también es la primera de este Reino en la historia

de España, entraba en las instalaciones del citado Instituto.

Mientras algunos pescadores que acudían a consulta médica en la «Casa del Mar» hacían comentarios sobre lo que debe costarnos el dispositivo de seguridad que acompaña a sus Excelencias, escuché con atención lo que decía una joven señora que estaba a mi lado: «Estos señores dicen que vienen a defender la pesca, pero no es verdad. Mi marido está embarcado en un buque que antes era español, pero ahora cambió la bandera y es de Namibia, y cada vez son menos los tripulantes españoles que quedan a bordo, por que la mayoría ya son de aquel país. Ahora quieren que vengan los namibios a estudiar aquí a Vigo, para poder sustituir también a los técnicos y oficiales españoles, pero el pescado que cogen ese si lo mandan a España. Esos son los intereses que defienden esos señores que están ahí dentro. Vienen aquí a este puerto a hablar de una Ley de Pesca para la flota española, mientras defienden los intereses de armadores que nunca fueron pescadores, y que hoy el lugar que ocupan en la pesca de nuestro país es el de especuladores y competidores desleales de los verdaderos armadores y pescadores españoles. Y por encima aún dificultan las negociaciones pesqueras tratando de evitar que barcos españoles puedan pescar en aquellos caladeros».

Al ver como se expresaba, intuí que pudiera pertenecer a la Asociación de esposas de pescadores «Rosa dos Ventos», pero no acerté. Era una de tantas esposas de pescadores embarcados en la flota de altura, sobre las que recae casi enteramente el cuidado y formación de sus hijos, por las largas ausencias de sus esposos, cuyas preocupaciones se ven incrementadas por las condiciones en que están trabajando en las empresas extranjeras, aún que sean de capital mixto.

Los pescadores desconocemos cuales son los saberes de la Sra. Ministra sobre las «cosas de la mar salada», como diría un exalcalde de Vigo, que aparte de ser hombre de

Algunos sólo sabemos que es profesional del derecho, y la revista «Mar» dice que es una experta submarinista

Leyes es también capitán de yate, y sabe mucho de las embarcaciones deportivas y de recreo, y de sus Reglamentos. Algunos solo sabemos que es profesional de Derecho, y la Revista «Mar» dice que es una experta submarinista, que su pasión es el mar, y que dicen sus allegados que lo conoce también que sabe contar las olas.

Por estas tierras del noroeste, las gentes que viven de la pesca, sabemos que los únicos pescadores que se ven en la necesidad de contar las olas, son los «percebeiros» «da Costa da Morte» y también los de más

al sur, acá por los acantilados de la Costa Oeste de Galicia, entre Finisterre y A Guarda. Los demás pescadores de hoy ya casi han olvidado aquello de esperar a que pasen los tres mares para poder cruzar las Barras y entrar en puerto. De esto saben mucho más que nosotros nuestros colegas y vecinos, los hombres de mar portugueses. En estos tiempos, esto de contar las olas nos suena a estribillo en castrapo de la «Rianxeira», por aquello de.....» Oliñas veñen, oliñas veñen e van, non te embarques rianxeira que te vas a marear».

Los pescadores deseamos que la Sra. Ministra no se maree en medio de tanta marejada y hasta mar gruesa cruzada, como la que originan en la política pesquera los grupos que practican diferentes formas de pescar, donde el mejor sistema y el más selectivo es siempre el que practican los interesados, y los más depredadores son los que usan los otros. Este estado de marejada político pesquera casi continuo, motivó que a los anteriores ministros los viésemos los pescadores con cara de eternos mareados, aguantando como podían los bandazos que generaba la pesca de fletán negro, la del atún blanco con volantas, o la flota cautiva en los caladeros del Sahara que ahora administra Marruecos.

Los anteriores ministros contaban con un Secretario de Pesca que aun que era de la costa e hijo de un veterano pescador, tal vez habría podido ser un buen Secretario de Agricultura por su profesión de ingeniero Agrónomo, pero en la pesca no fué más que un intruso que llegó a la política pesquera sin más méritos que el de proceder y embarcar por la banda de babor. Ahora llegan a comandar esta política procedentes de la banda de estribor, una abogada de la meseta y un veterinario del otro lado del Padornelo. La abogada es una experta submarinista y el veterinario llega a Madrid desde la Dirección General de Pesca e Industrias Pesqueras de la Xunta de Galicia. No poseen menos méritos pesqueros que sus antecesores, y tampoco van a tener menos pro-

«Que cuente bien las olas para que las pesquerías españolas puedan navegar en aguas más tranquilas»

blemas que resolver. La flota española es todavía la de mayor tonelaje y potencia de la U.E. y allá por Bruselas a la Sra. Bonino parece que le está creando serios problemas la Santa Inquisición de Pesca, (Perdon la Comisión) que parece que anda a vueltas con el informe de un tal profesor Lassen, que dice poco más o menos que el poder de pesca de la flota actual esta esquilmando los caladeros.

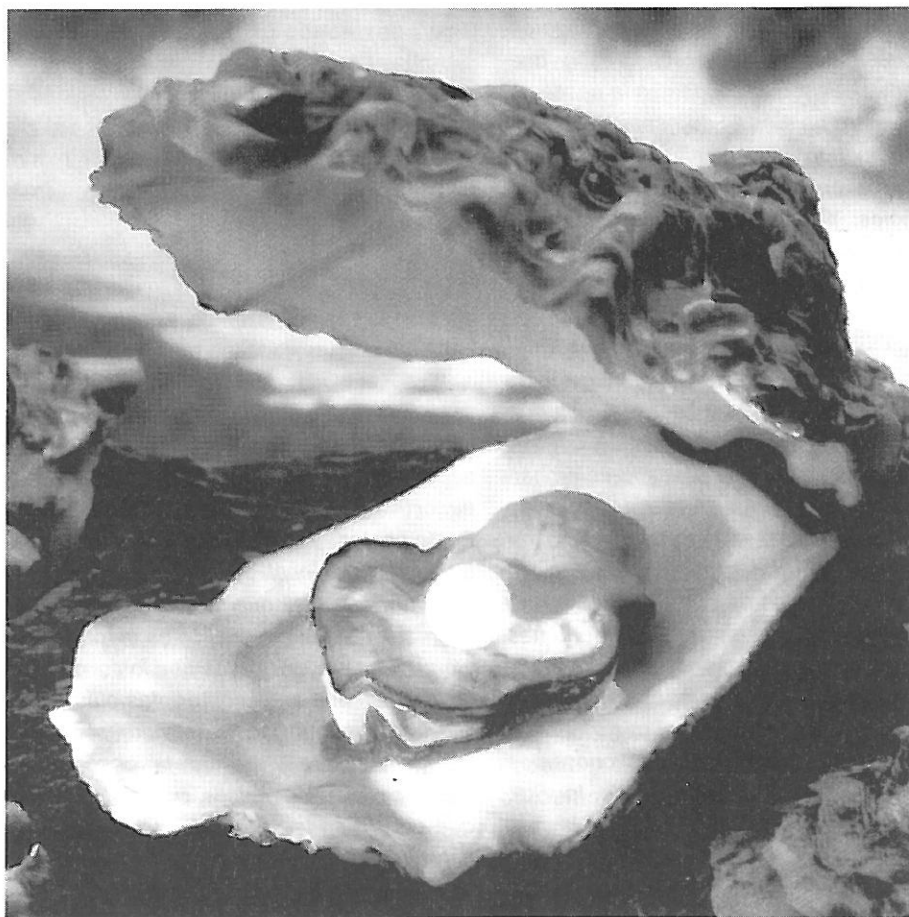
Aparte de toda esta marejada que se origina en Bruselas y que alcanza de lleno a nuestro sector pesquero industrial, aquí en la pesca de bajura y el marisqueo también tenemos grandes marejadas. En medio de la resaca podemos observar que la pesca en general, y en la bajura en particular, somos unos verdaderos machistas, aunque tengamos una ministra de pesca, y el Sr. Juárez Casado lo sabe aunque lo disimule. En La Ría de Vilagarcía a las mujeres se les prohíbe embarcarse para mariscar a flote aunque la pesca se efectúa en la orillamar. En los barcos de pesca españoles no hay mujeres pescadoras y no sabemos si es por que nadie quiere trabajar en una profesión que hasta San Pedro abandonó, o es porque desde el machismo existente no se contempla que las mujeres puedan ser unas eficientes pescadoras.

Por ser la Ministra una experta submarinista y por lo tanto conocedora de las cosas del buceo («mergullo» dicen ahora acá por el noroeste), debería enterarse, que en estos tiempos de excelentes equipos autónomos de buceo, a los pescadores de «navajas» no se les permite usar estos equipos, y tienen que «bajar a pulmón», aunque tengan estipulado un con-

**«Esperamos
que la nueva Ley
de Pesca sirva
a Doña Loyola
y su equipo para
amainar la mar
cruzada existente»**

trol en las capturas. Mientras, en Vigo se botan al agua los buques atuneros más sofisticados del mundo, cuando los científicos del ICCAT en la reunión de San Miguel de Azores dicen que de evaluación de los barcos de atún y del rendimiento sostenido de estas pesquerías saben muy poco, a pesar de que llevan más de veinticinco años investigando.

Esperamos que la nueva Ley de Pesca que van a gestar entre todos estos expertos, sirva a Doña Loyola y su equipo para amainar la mar cruzada existente que crean los diferentes intereses en juego. Los pescadores deseamos que cuente bien las olas, para que las pesquerías españolas en general puedan cruzar con cierta seguridad esta «Barra del tiempo» y navegar en aguas más tranquilas en el próximo futuro.



La mujer en la pesca

La Asociación de Mujeres de Pescadores «Rosa dos Ventos» participó el pasado mes de junio en el Taller sobre el Papel de la Mujer en la Pesca invitadas por ICSF (Colectivo Internacional en Apoyo a los Pescadores Artesanales). En este taller, el segundo que se celebra bajo este tema, participaron 35 representantes de 14 países de todo el mundo. Cabe destacar que entre los países europeos, nos encontrábamos España, Francia, Inglaterra y Noruega.

Por la Asociación de Mujeres de Pescadores «Rosa dos Ventos»

Presentamos una ponencia en la que se explicó el papel de las mujeres en nuestra organización y la postura que mantuvimos estos dos últimos años apoyando a los pescadores en todas las crisis que padecemos (acuerdo con Marruecos, conflicto con Canadá, etc.). Es muy positivo que las mujeres tengamos estos foros para explicar desde nuestro punto de vista, tan distinto al de los políticos y sindicatos, los problemas de nuestros maridos que sufrimos directamente y denunciemos con un lenguaje directo y sin medias tintas. Puedo decir que nos sorprendió positivamente la actitud de los pescadores canadienses cuando criticamos a su gobierno; ellos nos aplaudieron. Aquí en España no nos enteramos que al mes del conflicto, los pescadores de St. John's salieron a la calle pidiéndonos perdón públicamente por el trato dado a nuestros pescadores, ya que ellos temían por la seguridad de los tripulantes del buque «Estai» ante la actitud de las autoridades canadienses. La lectura que se puede hacer es que nadie quiere la pesca ilegal, todos queremos lo

mismo: seguir pescando, y que los gobiernos hagan política social real y no campañas de maquillaje.

Otro momento álgido de la ponencia fue cuando explicábamos la situación de los marineros que pertenecen a las empresas mixtas. Hay que decir que cuando los españoles acudimos a estas reuniones vamos con el «Handicap» de la fama de depredadores, pero cuando las mujeres hablamos de la situación de convivencia a bordo de los pescadores, que permanecen durante 5 ó 6 meses noche y día sin descanso con todas las inclemencias, el punto de vista cambia completamente. Por eso, cuando se les habla de que un armador español crea una empresa mixta y sólo pone un 20% del capital, y tiene además una subvención de la U.E. y los marineros pasan a tener la Seguridad Social del otro país -que no está homologada con la española-, comprenden la situación de desamparo de nuestros pescadores.

Con lo cual todos llegamos a las mismas conclusiones:

- Hay que exigir una política social ya.

- Los expertos hablan de que hay un exceso de trabajadores, por lo que habrá que exigir un replanteamiento del sector, pero ordenado y con salidas dignas para unos trabajadores que están marginados socialmente.

- Una colaboración estrecha entre gobiernos y expertos a la hora de analizar los recursos.

- No permitir la sobreexplotación de los recursos pesqueros ya que significa pan para hoy y hambre para mañana.

Y en todo esto las mujeres tenemos mucho que decir, por eso en esta reunión las europeas salimos con la idea de formar una Red de Trabajo Europea, porque lo creemos necesario para tener un peso específico ante el futuro tan negro que se nos avecina.



...no dejes de remar hacia la orilla

...»En el estanque de un jardín crece una planta acuática cuyo follaje dobla su tamaño diariamente. En 30 días la planta cubrirá toda la superficie y sofocará la vida en el agua.

Cuando han transcurrido 29 días, nadie piensa aun en recortar las hojas, puesto que queda la mitad del estanque todavía libre.

Al día siguiente la planta acuática ocupa todo en el estanque y todo lo vivo se extingue...»

Por «Una mujer a son de mar»

•
Posiblemente en nuestra Pesca esté ocurriendo algo parecido a lo que acontece con el estanque del relato y nos encontremos en ese día 29, antesala y preludio del punto sin retorno, de la debacle final.

Pero no nos confundamos, ¿qué es la pesca? ¿qué entendemos nosotros por La Pesca?

Posiblemente algún político avezado contestaría a la carrera, aprovechando la oportunidad de mostrarnos un poco de su saber, resultado de sus masters en ciencias políticas, de sus cursos intensivos de dicción y su respuesta sería contundente, sin paliativos:

-La pesca -nos diría- es la actividad de extraer con fines comerciales o no, cualquier animal marino, no mamífero, mediante cualquier tipo de medio.-

Una definición concluyente, breve y exacta, posiblemente cita de alguna cara enciclopedia en CD-ROM, o de algún curso acelerado sobre «Las perspectivas de sector extractivo-pesquero-industrial español en la Europa Azul». Una respuesta de concurso, formalmente correcta, políticamente impecable.

Pero no es más que eso, una respuesta aséptica, fruto de un conocimiento parcial y desinteresado, una respuesta irreflexiva, una respuesta con minúsculas...

Una verdadera persona de mar ante tal pregunta tiene que tomarse su tiempo, posiblemente tenga que hacer un análisis retrospectivo de su vida, de su historia, y no tiene que ser un «profesional del mar» para poder respon-



der. Cuantas y cuantas madres y esposas vivimos y sentimos la Pesca como algo propio, algo que se trasmite y conserva como una tradición, en algunos casos romántica, como el abrazo y el beso a pie de muelle después de siete meses de espera al marido que llega de marea. Otras veces trágica y maldita,...

Donde yo nací, un pueblecito costero del norte, la gente habla de la Pesca como de algo especial. Unas veces expresan ese algo con temor, otras con alegría, otras con tristeza. Nunca con indiferencia.

«Tal como se presenta la pesca en la actualidad, y con los legisladores pesqueros que nos han tocado en suerte, no puedo ser más que pesimista»



En mi pueblo, si le preguntas a un niño a que se dedica su padre solo puedes obtener dos tipos de respuesta:

En el caso de que su padre esté trabajando en tierra te dirá: -Es mecánico- o -es policía- o -es comerciante-, y así podríamos continuar citando multitud de profesiones.

En el caso de que su padre sea pescador sólo existen dos opciones: - Anda al mar- o -Anda a la Pesca-. Es curioso, no te dice que es patrón, o mecánico naval, o marinero, o contra-maestre, no, no, solo cita el vínculo, el nexo de unión entre todos ellos, el ofi-

cio carece de importancia, mete a todos en el mismo saco, en este caso en el mismo barco. Como si la Pesca fuese un todo, una forma de entender el mundo, nuestro mundo, nuestra vida...

Personalmente no soy partidaria de creer en los milagros, (aunque he de reconocer que casi todas las semanas juego a la lotería primitiva). Además los años no perdonan y el idealismo de mi juventud se fue quedando en el camino fruto de desgaste de la soledad y la vida. Los recuerdos comienzan a acumularse de forma vertiginosa y te das cuenta que en nuestra vida, en nuestra pesca, los errores que ayer eran presente, hoy deberían de ser pasado pero siguen siendo presente, pues se siguen cometiendo igualmente una y otra vez en una espiral que tiene tanto de dantesca como de real.

Yo, que no he tenido la oportunidad de estudiar tanto como hubiese querido, miro a veces el calendario y me doy cuenta de que la pesca, nuestra pesca, en los albores del siglo XXI es algo demodé, algo que se ha quedado desfasado, antiguo. Treinta años antes el gobierno de la nación se prodigaba en elogios hacia nuestros valerosos pescadores y hacia nuestra flota. Hace 18 años un nuevo gobierno nos dijo que el gobierno anterior lo había hecho fatal, pero que todavía podía arreglarse. Cuatro años más tarde otro gobierno distinto aseveró que el anterior no tenía ni idea y que era el culpable de todo. Y posiblemente ahora nuestra nueva ministra, y digo posiblemente, por seguir con la tradición, continúe la retahíla...

España, un país eminentemente marino y pescador se ve abocado casi a desaparecer del mapa pesquero mundial a raíz de razonamientos económicos, biológicos, políticos, éticos, sociales y qué se que más. Y la verdad es que nuestros legisladores ya nos tienen casi convencidos de que esto es lo

mejor para el país y para nosotros mismos. Debemos reconvertir la historia.

En el conflicto del Fletán nos dijeron nuestros políticos que teníamos razón, pero al final... no nos la dieron, ... no valía la pena enfrentarse políticamente a otra nación por un asunto tan primario como la pesca.

Con lo de la peste porcina les cerraron las fronteras a nuestros jamones por razones de sanidad pública, y lo entendimos.

Posteriormente con lo de la cuota láctea, nos dijeron que teníamos que sacrificar vacas SANAS por asuntos de excedentes lácteos europeos, y nosotros ante una lógica tan aplastante como la de la Unión Europea obedecemos sin rechistar.

El Reino Unido, un país industrial y civilizado padece el síndrome de la vacas locas que se contagia genéticamente y que transmite una enfermedad mortal para el hombre, y ya no es que no esté dispuesta a cerrar sus fronteras, sino que lucha denodadamente por no sacrificar ni a una de sus cabezas de ganado. Y mucho me temo que terminará consiguiendo exportar su carne de vacuno al tercer mundo por cuestiones humanitarias de excedentes de población y equilibrio demográfico.

En palabras del filósofo británico Karl Popper: «La historia del poder político es la historia de la delincuencia internacional».

La verdad es que a estas alturas de mi vida, tal como se presenta el panorama de la pesca en la actualidad, y con los legisladores pesqueros que nos han tocado en suerte hasta ahora, no puedo ser más que pesimista,... muy pesimista. Sólo por mis hijos, que también son pescadores debo creer, ¡Tengo que creer! Dicen que ninguna estrella se pierde una vez vista, así que es posible que con tesón, constancia y trabajo, mucho trabajo, nuestra pesca retome el rumbo que nunca debió perder.

¡MUCHA SUERTE SRA. MINISTRA!

Estamos hartos de tormentas, aguaceros y bandazos en soledad

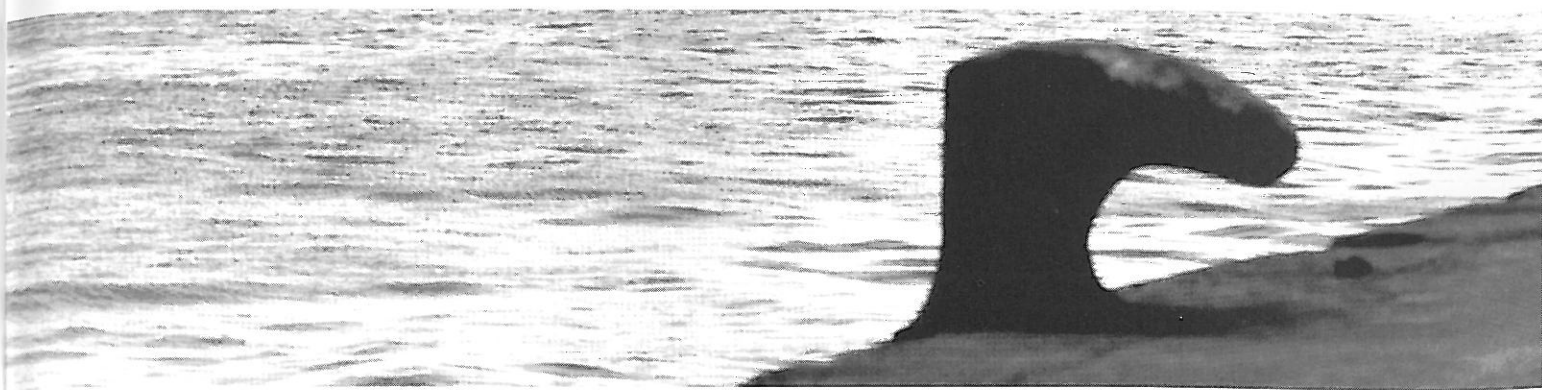
Cuando desde la Secretaría General de AETINAPE se han hecho eco de mis palabras formuladas en un escrito que sólo tenía la intención de servirme para darme a conocer con ocasión de mi afiliación, no esperaba una invitación a dar mi opinión como me habéis ofrecido. Gracias, por tanto, por permitirme que me bautice con el agua sabor marino-salada de la revista que lleva el nombre de nuestra Asociación, a través de la libertad de expresión que aquí y ahora os expongo.

Y expongo diciendo ya de entrada, que no soy amigo de los excesos de opinión, pero que tampoco me voy a quedar mudo, ya que considero que algunas cosas tendremos que decir por cuanto queremos no quedar como perdularios en estas aguas hoy más tempestuosas que nunca y son las que ciñen el litoral geográfico español. Y es que de tormentas, aguaceros y bandazos en soledad, ya muchos estamos más que hartos, sobre todo si lo que nos salpica es la escandalosa cifra de proyectos paralíticos; con honradas personas inmovilizadas por fuerza ¿mayor?; expolio de las ideas imaginativas..., mientras los chorizos nadan como peces en calma chicha. ¡Qué lástima que nuestras redes no enganchen algún pez gordo de los de verdad!, aunque solo fuese para que los biólogos marinos nos dijeran de qué están hechas sus vejigas natatorias. A buen seguro que hallaríamos el Tesoro del Atocha. Dos fueron las ocasiones en que contacté con AETINAPE para una afiliación, pero mis bolsillos es que me lo impedían, y no es que ahora me sobre, pero la verdad, la cuota de afiliación y lo demás tampoco me iban a sacar de pobre, mientras que por otro lado, un desahogo rabioso bien valen unas pesetillas ahora que lo pienso.

En la actualidad, soy Patrón de Cabotaje y poseo el Certificado de Examen para el Mayor de lo mismo, ello debido a la carrera profesional de la rama Marítimo-pesquera. En su término conseguí acceder a la Carrera Superior de Náutica, logrando con aprovechamiento obtener el Licenciado en Marina Civil sección Puente, y poseyendo el título profesional de Piloto de 2ª Clase de la M.M., razón por la cual, hasta el momento presente, estoy colegiado al COMME.

No me considero ningún privilegiado por aquellos logros que me he ganado más que con tesón, con





mucho sacrificio, aunque a la vista de poder tener una doble representatividad induzca a pensar lo contrario. En cambio, no me parece justo que se pretenda descolocar a una Asociación como es AETINAPE, que tanto viene haciendo en los últimos tiempos por la recuperación integral del status del Marino, el Pescador y el Marinero español, en cuestión tan crucial como es la que atañe al acceso de los náutico-pesqueros a las escuelas de la Marina Civil, sobre la base de una relación de cohesión ajustada al Derecho positivo, por poner un ejemplo histórico. Esperemos la buena voluntad mostrada en este sentido por el actual Director General de la M.M. Pedro A. Meneses Roquê. Pero esperemos más, porque nuestro barco zozobra. Pienso que, como Asociación, independientemente de la categoría profesional, podemos organizar una movilización desde las bases mejor de lo que lo lograrían los Estamentos demasiado estratificados en que pudiera incurrirse si sólo se nos nota el ánimo, la revancha: unos por querer hacer como los superiores, los otros por no dar su brazo a torcer; cuando ahora lo que de verdad cuenta son las personas. Personas del mundo de la mar, y relacionadas con el mundo de la mar, y que aman este mundo, pese a dar más quebraderos de cabeza cuando no bandazos y aislamientos sociales. Así creo que todos los fines de la Asociación se verán cumplidos, cuando por fin se ponga encima de la mesa las condiciones por las que su competidor natural el COMME aperciba que también es AETINAPE una parte constitutiva del sector Marítimo español.

Desconozco la voluntad de las bases del COMME, me refiero a cuantos marinos hay que dicen no tener nada que ver con su Colegio profesional nada menos que por inútil, así como también desconozco la generalizada opinión de los que son fervientes (). Mas lo que sí parece claro es que existen marinos que aisladamente se

mueven en el entorno social de la Marina Mercante que al parecer gozan de status de confianza, como algunos capitanes. Pues bien, bien para ellos, pero para nadie más, salvo para el patrono. Pero muy mal de forma incorrecta para el futuro de las condiciones sociales y laborales de la vida a bordo; pues a la vista de los hechos está cómo funciona este sector: pérdida del tonelaje en beneficio de las banderas basuras; denuncias por incumplimientos sistemáticos de los Convenios Colectivos (allá donde lo gocen...);

aumento de la bolsa de parados; sobreexplotación de los recursos pesqueros; desprotección social y total del marino emigrante (ya nos equiparan al filipino); inexistente política de resultados a nivel estándares internacionales que redunde en beneficio de los trabajadores; en fin, una cascada de despropósitos que no parece tocar fondo por el camino que lleva a exigir, plantándonos, que salgan los responsables de tan malévolas situación, mientras los sucesivos gobiernos escurren el bulto con maestría malabar.

SE BUSCAN RESPUESTAS

¿Abordará el Plan de Lucha Contra el Fraude que va a aprobar el Gobierno de Aznar a aquellas empresas que utilizan los paraísos fiscales como instrumento para evadir abusivamente sus impuestos, o será acaso ésto a lo que se refiere con el ya contestado Plan Estratégico de Privatizaciones? Con otras palabras, ¿se va a contemplar la dimensión social a cambio de unas condiciones de registro que fomenten la colocación de titulados náutico-pesqueros, o bien nos disolvemos y que cada palo aguante la vela que no le corresponde? O si se prefiere, ¿sale más barato aplicar rigurosamente el Reglamento de Inspección Marítima, por si necesario, o dotar de los incentivos y condiciones económicas y laborales para la seguridad interior, teniendo en cuenta al tripulante? Quizá el compromiso pase por el fluctuante artículo 79 de la Ley de Régimen Económico y Fiscal.

«Al Viento».

Seguridad si...

«La prosperidad de cualquier pueblo, región o país, la competitividad de su economía y de su estructura productiva dependen de sus recursos humanos, de su creatividad, iniciativa y de sus conocimientos y aptitudes; depende en gran medida de la preparación profesional de su fuerza de trabajo (...). **Gustavo Suárez Perterra.** Ex Ministro de Educación

Si bien es cierto que la seguridad marítima ha alcanzado unas cotas positivas impensables hace una década; objetivo prioritario de todas las personas relacionadas con el mundo de la mar, perseguido por la administración marítima y reivindicado sobre todo por los titulados que desempeñamos nuestro trabajo en esta industria extractiva en decadencia, no es menos cierto que en este tema tan importante de la seguridad marítima se producen paradojas que como tales no tienen sentido y que tenemos que solventar cuanto antes.

Raimundo Calviño Garrido / Mecánico Naval Mayor y Patrón de Pesca Litoral 1ª clase

•
Si a las inspecciones no hay que reprocharle nada salvo rarísimas excepciones -muy contadas- en aplicación del concepto «transigencia» e «intransigencia» rozando el límite de la inspección con la «fiscalización» de la empresa, quizá debido al desconocimiento de la fuerte crisis económica que está atravesando el sector extractivo, podemos calificar a la inspección marítima en todas sus competencias con un sobresaliente.

Si los profesionales del mar consideramos que en ciertos centros de adiestramiento los cursillos de supervivencia en la mar y lucha contra incendios I y II nivel se conceden con cierta «ligereza» obviando parte de su contenido, si podemos y alabamos el sentido de responsabilidad y la mentalización transmitida no sólo a la utilización de los equipos sino a algo más importante si cabe como es el mantenimiento y vigilancia de los mismos pues de ello depende nuestra propia vida.

Si partimos de un principio de que las máquinas son diseñadas, construidas y conservadas por personas, la conclusión simple es que los fallos de estas máquinas se producen por fallos humanos, nosotros somos los que estamos obligados a pensar para que las máquinas no fallen, si éstas fallan el fracaso es nuestro no de las máquinas.

Los profesionales que manejamos las máquinas cada vez estamos mejor preparados, los barcos con sus equipos cada vez más modernos, con tecnologías del siglo veintiuno, pero los titulados mejor preparados que manejamos estos barcos, cada vez somos menos, y no es porque no nos hayamos preocupado por formarnos, sino por algo más simple no tenemos sitio; -compañías mixtas, banderas de

conveniencia, convenios de pesca, etc.- que obligan necesariamente a embarcar tripulantes de otros países cuya profesionalidad y formación tiene mucho que desear; los cuadros de tripulaciones mínimas brillan por su ausencia. Imaginemos un siniestro en un barco de Gran Sol con dos tripulantes en máquina y uno de ellos con dolor de barriga en el catre... ¡Que Dios nos coja confesados!.

Rentabilidad sí, seguridad también. Cursos de seguridad y supervivencia sí, pero para todos. Marroquíes, mauritanos, senegaleses, etc. al menos mientras existan «OMIS», las mismas exigencias para todos.

Podríamos hacer extensible estas aspiraciones al tema sanitario, pero éste merece otro capítulo.

Decía al principio que hemos mejorado muchísimo en seguridad marítima, no hay duda, buenos y modernos equipos, tímida reconversión de flota, pero sobre todo, la mentalización transmitida no sólo a los tripulantes, sino algo más difícil de lograr, a los armadores; se desechó aquella imagen de que los inspectores eran «enemigos», se pasó de la picaresca inconsciente de empresas armadoras con varios barcos, enseñar al inspector de turno un equipo común bien guardado en la chabola -para que no se deteriorara- a la solicitud por parte de una cofradía de pescadores (Marín) de una inspección marítima.

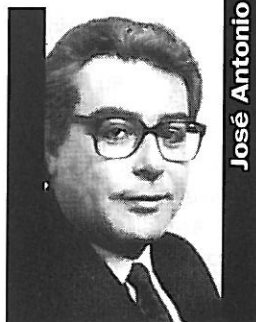
Estos y otros comportamientos me recuerdan que no debemos olvidar que la seguridad no es un deber impuesto, sino un derecho adquirido por los trabajadores al que no se puede renunciar; las máquinas no tienen derechos, las personas sí.



La competitividad de la marina mercante vasca

Sólo la calidad a precios ajustados puede hacer competitivas las compañías navieras europeas y por ende las del País Vasco, entendiéndose por compañía naviera europea aquella que gestiona sus buques desde Europa con personal cualificado de nacionalidad europea, independientemente del pabellón que enarbolan sus buques e incluso del país en que radique la propiedad de los mismos.

José Antonio Martínez de Landaluce / Secretario General de la Asociación de Navieros Vascos



Intentar competir solo a base de una reducción rabiosa de fletes sin ninguna concesión a la calidad del servicio además de no conducir a nada resulta suicida para cualquier compañía naviera como la descrita ya que siempre existirá otra de terceros países que puede rebajar aún más los niveles de cierre con el único efecto de reducir su margen de beneficio, pero sin entrar aún en las pérdidas en las que ya habrá incurrido la primera.

Por otro lado, tampoco puede requerirse cualquier flete invocando una calidad suprema pues aunque ésta se valore cada día más, la relación calidad / precio debe resultar suficientemente atractiva para el fletador como para animarle a pagar el diferencial de flete que se la requiere por ella.

Se trataría, por tanto, de hacer competitivo el costo de la calidad para que el conjunto "servicio de calidad" resulte de indudable elección para la mayoría de los clientes a pesar del diferencial en tarifa que conlleve.

En el transporte marítimo la calidad pivota sobre el conjunto buque-tripulación-gestión sin posible disociación entre estos elementos ya que poco podrán hacer por la calidad cada uno de ellos de modo aislado si no coadyuvan siquiera parcialmente el resto. Ejemplos de esto abundan en el sector y desapariciones de famosas navieras como resultado de una falta de equilibrio entre estos tres elementos también.

Afortunadamente el País Vasco ha logrado una ventaja competitiva importante en éstos tres ámbitos durante los últimos años lo que nos hace ser moderadamente optimistas sobre el futuro.

Por lo que al buque se refiere, la competitividad se ha logrado a través de la especialización y la renovación de la flota. El hecho de que la mayoría de las navieras existentes en Euskadi estén especializadas en tráficos y mercancías muy concretos ha reducido indirectamente su número de competidores y ha mejorado sus posibilidades de control, coordinación, formación de pools, conferencias, firmas de acuerdos y establecimiento de frentes comunes conducentes al mantenimiento de los niveles de flete, unos contactos más estrechos con los clientes y unas mayores dificultades a la invasión de estos tráficos por navieras "temporeras" y armadores arrivistas que son disuadidos por las dificultades que entraña el mero intento.

Por otro lado, es un hecho la renovación de la flota ocurrida en el País Vasco tanto con buques nuevos





como de segunda mano. La edad de la flota petrolera, gasera y frigorífica gestionada desde aquí es muy inferior a la de nuestros competidores y la de las flotas químiquera y granelera se ha rejuvenecido en los últimos años mediante la aportación de tonelaje primario y secundario que ha posibilitado su crecimiento no solo en cantidad sino también en calidad.

En el aspecto de tripulaciones nuestras navieras ocupan una posición privilegiada gracias a la extraordinaria formación con la que nuestros profesionales abandonan las escuelas de náutica y la creciente especialización que obtendrán a través de los nuevos planes de estudios.

Merece la pena señalar que las tripulaciones de la flota inscrita en la Asociación de Navieros Vascos están compuestas casi en un cincuenta por ciento por Oficiales de la Marina Mercante que gozan, por tanto, de un título universitario y que en algunos buques especiales el número de oficiales ya supera con creces al de subalternos, en oposición a lo que ocurría hace tan solo cinco años en que relaciones uno a dos e incluso uno a tres eran normales.

Este bagaje educativo unido a

los numerosos años de especialización realizados, una edad promedio de cuarenta y tres años, una antigüedad promedio de quince años en sus empresas y más de veinte años de experiencia en el sector hacen que nuestro plantel de profesionales pueda considerarse uno de los más cualificados y competitivos frente a la creciente revolución tecnológica y de especialización que afecta al sector.

Obviamente el costo medio por puesto de trabajo en nuestras empresas es superior al de las navieras de terceros países pero al diferencial casi se supe a través de la reducción de los cuadros indicadores que el empleo de automatismos y sistemas que solo este personal cualificado puede manejar permite.

Por otro lado, el coste salarial, aunque importante, no es más que un componente más de la cuenta de pérdidas y ganancias y aspectos como averías, off-hires, siniestrabilidad, lucro cesante, satisfacción del cliente, etc. pueden jugar un papel crucial y distorsionar totalmente el resultado final, renglón éste que es el que en definitiva importa.

También en el aspecto de la gestión se han dado pasos importan-

tes, hasta el extremo de que influyentes grupos navieros internacionales hayan encomendado la gestión integral de algunos de sus buques a empresas navieras del País Vasco.

La libertad de contratación, compra e importación de buques, la libertad de exportación y aseguramiento, la abolición de muchas restricciones que durante años existieron en la explotación y gestión de nuestras navieras ha propiciado en poco tiempo una adaptación lógica de los criterios de contratación adecuándolos simple y llanamente a las condiciones del mer-

cado internacional, sin las distorsiones que durante tantos años produjo en el sector al intervencionismo estatal y en los que al no existir libertad de mercado la palabra competitividad carecía de sentido. Todo esto unido a nuestra tradición y vocación marítima, las economías de escala que la explotación conjunta conlleva y la contención de los gastos de administración que nuestra proverbial austeridad permite está haciendo posible que la gestión marítima realizada desde Euskadi se esté revelando como altamente competitiva y ofrezca una relación calidad / precio inigualables.

Buena prueba de cuanto antecede es que la primera Certificación de Calidad, ISO 9002, otorgada a una naviera en el Estado Español se concedió a una empresa vasca hace ya casi dos años y que la mayoría de las restantes se encuentren trabajando en su obtención de modo simultáneo a la implantación del Código ISM.

Decía el profesor Michael Porter que los pueblos deben basar su ventaja competitiva en sus raíces y en Euskadi pocas cosas hay tan vinculadas a su historia como la Marina Mercante.



COLABORACIÓN

Entramado de caños, brazos, retazos de marisma vieja

La Punta del Moral: una comunidad pesquera

La punta del Moral, se asienta en la mitad occidental del litoral de la provincia de Huelva, a orillas de la ría del Carrera o de Isla Cristina y la desembocadura del río Guadiana. Todo en su entorno es estero y marisma y de no ser por la construcción de un espigón aún hoy en día sería isla, pues la carretera que permitió la obra, es la única vía terrestre de entrada y salida del asentamiento y de comunicación con Ayamonte. Este entramado de caños, brazos, retazos de marisma vieja, se entremezclan con amplias extensiones de salinas, creando un ecosistema que favorece la existencia de rica avifauna y de peces y moluscos.

José Antonio Rodríguez / Profesor de la Escuela de F.P. Náutico-pesquera de Huelva

•
Todo el territorio se encuentra muy influido por las mareas atlánticas que da lugar a gradientes de salinidad variable que tiene su mejor reflejo en la vegetación dominante (halófitas) y en la presencia de extensas áreas arenosas como soporte físico de la vegetación xerofítica. Al situarse el territorio a nivel del mar y estar sometido a la acción sensible de mareas y temporales, todo el espacio se engloba dentro de la ZONA MARÍTIMO TERRESTRE, delimitada por la línea de Base recta (LBR) nº1, que se extiende desde el sur de Isla Canela a Punta Umbría.

Si salimos de tierra, hacia afuera, es «costa de amplia plataforma continental, como corresponde a la gran llanura aluvial que bordea, sus fondos son aportes debidos a los temporales, pues la corriente costera es débil. El veril de sondas de 200 metros se separa de la costa más de 10 millas en cabo San Vicente (Portugal); desde él, hacia Levante el zócalo va estrechándose, alcanzando las 5 millas al sur de cabo Santa María, ampliándose a partir de este accidente. La isóbata de los 200 metros se aleja de la costa pasando a unas 25 millas náuticas al oeste de Cádiz y del cabo Trafalgar. Por fuera del veril mencionado la profundidad

•
•
Las fotografías que ilustran este artículo han sido tomadas el día 15 de abril de 1995.

Pleamar	01h. 45'	Alt./m.	3,40
Bajamar	07h. 54'		0,22
	14h. 07'		3,41
	20h. 14'		0,20

•
•
Fase lunar: luna llena

Salida 18h. 48'

Puesta 05h. 16'

•
Día solar:

Salida 05h. 29'

Crepúsculo 18h. 33'

•
Se produce eclipse parcial de Luna, visible en W. Norteamérica, O. Pacífico, Antártida, Australasia y E. y SE de Asia.

•
•
Nota.-Las horas se corresponden con el huso O.

Las alturas de mareas se ofrecen corregidas según su puerto patrón: Huelva-Barra.

«Que cuente bien las olas para que las pesquerías españolas puedan navegar en aguas más tranquilas»

Marismas de Isla Cristina



aumenta notablemente; una línea de sonda de 500 metros corre casi paralela a la primera y a unas 5 millas, distanciándose también hacia el golfo de Cádiz. Pasando este veril, la sonda descende bruscamente» (cfr. BENITO ARRAZ, J. et al. 1987.p.282). El fondo marino, arenoso y areno-fangoso, con núcleos pedregosos repartidos en el sector occidental y con temperatura estable (valores medios de 13,5 °c en invierno y de hasta 22,8 °c en verano), pueden definir esta costa como de aguas templadas, aunque en verano si se notan unas diferencias importantes entre fondo y superficie.

La pirámide de población es de base amplia, como corresponde a poblaciones jóvenes y de alta tasa de natalidad (3 o más hijos), se reparte de forma casi simétrica entre hombres y mujeres, alcanzando un número de 697 habitantes según el censo del ayuntamiento de Ayamonte para el año 1991.

Los menores de 15 años están todos escolarizados, pero en el segmento de población comprendido entre los 16 y 31 años, el número de individuos de los que concurren a los circuitos de estudios de Formación Profesional y de B.U.P. es muy escaso, concentrándose la mayor parte entre los sin estudios y los que abandonan

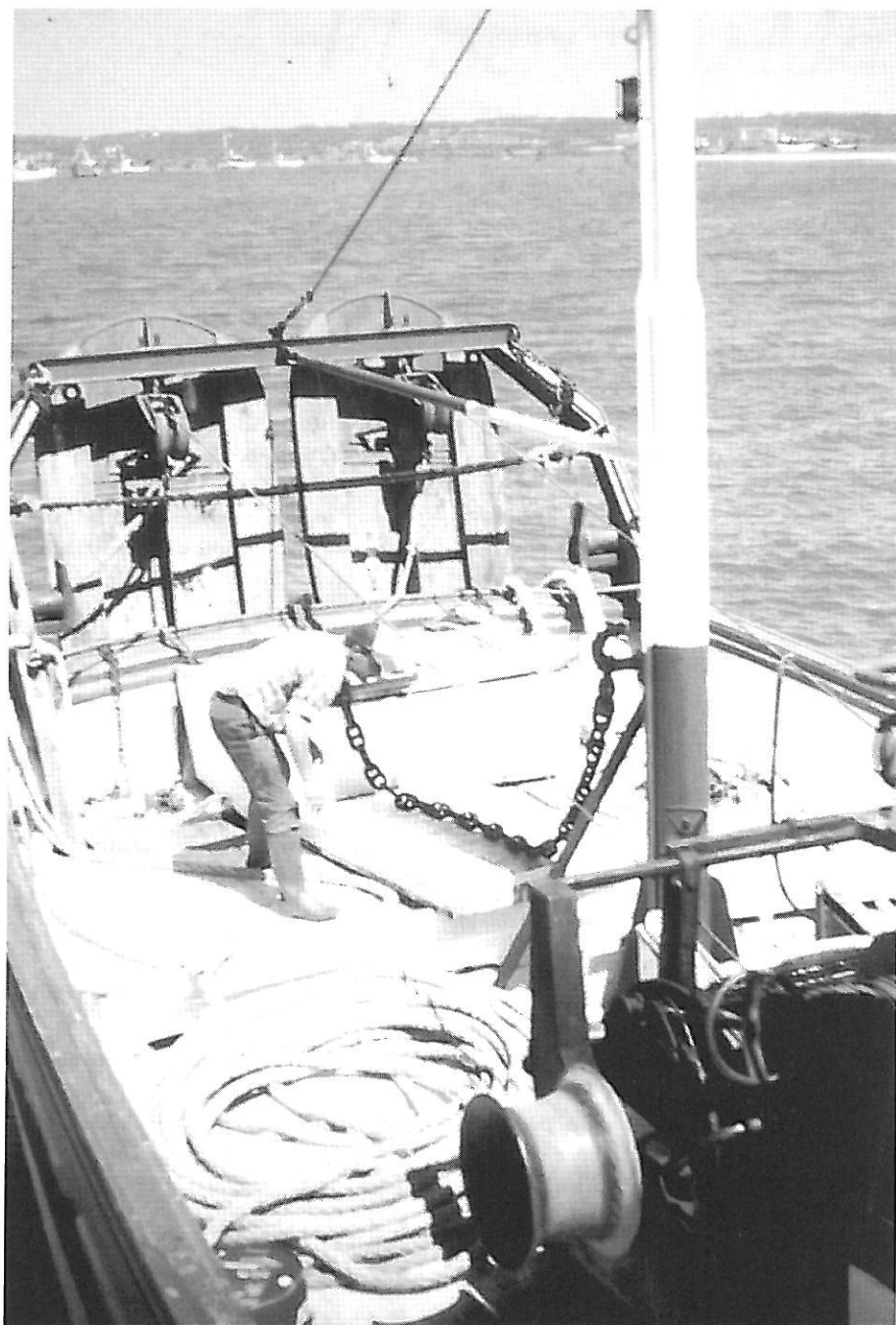
la instrucción al conseguir el graduado escolar, orientándose en estos casos a la actividad marítima y pesquera de sus padres. A partir de los 48 años en adelante, predomina el analfabetismo funcional. La causa de esta falla educativa es que este bloque de población no pudo acceder a proceso educativo alguno al carecer el poblamiento de centro docente y la lejanía y aislamiento al más próximo. Los hombres sin estudios superan a las mujeres, que de forma progresiva consiguen en mayor medida, alcanzar el graduado escolar. También es significativo que aunque escaso en número y a pesar de todo, superan en estudios de B.U.P., medios y superiores, a los hombres.

Observando el Censo Municipal, el número oficial de tripulantes de los buques censados en la Cofradía de Pescadores de Isla Cristina, el lugar de residencia de sus propietarios, y la relación de individuos dados de alta en la Seguridad Social dentro del Régimen especial del mar, obtenemos 126 hombres, sin distinguir entre cualificados y no cualificados; si comparamos esta cifra promedio con la que ofrece el censo municipal, en el que se sitúan 215 hombres en edades comprendidas entre 16 y 63 años, en situación de trabajar y según nos informa el nivel de instrucción, los que acceden al estudio su número es escaso, podemos vislumbrar desajustes en el sector productivo que hacen pensar en la existencia de una economía sumergida orientada casi absolutamente a la extracción de recursos marinos.

Si la población masculina se orienta esencialmente a la actividad pesquera y marítima, la femenina se ha incorporado de forma decidida al mercado del trabajo bien en la recolección de cultivos de temporada y en



«Que cuente bien las olas para que las pesquerías españolas puedan navegar en aguas más tranquilas»



la hostelería, sobre todo en verano y fines de semana respectivamente.

Al ser la Punta del Moral una comunidad especializada en la pesca artesanal y en actividades marisqueiras, el espacio geográfico donde desarrolla su labor queda comprendido entre las aguas interiores y aquel que llega al límite externo de la plataforma continental en esta zona, que como se dijo ya anteriormente se corresponde con la isobática de 200 metros. Pero sería erróneo limitar el espacio de actuación de los barcos de la PUNTA

DEL MORAL a la provincia marítima de Huelva, pues muchos de ellos trabajan en el Puerto de Santa María y otros puertos del litoral gaditano, es decir abarcan toda la región suratlántica y los vectores de penetración de esta flota de 31 barcos, alcanza a que algunos de ellos faenen con licencia en la costa portuguesa llegando hasta cabo Carvoeiro en busca del pez de espada (*Xiphias gladius*) y especies similares.

Ya no queda ningún arte de Almadraza calado en la costa de Huelva. Llegó a tener más de 5 cala-

dos entre la desembocadura del Guadalquivir y la raya de Portugal, dedicadas a la captura del atún «a la entrada y salida» del Estrecho de Gibraltar. Los marinos de la Punta del Moral no sólo trabajaban en estas del litoral de Huelva, sino que formaron parte de las tripulaciones que faenaban con este arte de pesca en la costa africana de Larache, Asilah y hasta Agadir.

La pleamar y la bajamar marcan el ritmo de la vida en caños y esteros, zonas inundables, renovación y traslación de la mar hacia adentro y de los caños hacia afuera, convierten a esta zona en un vivero de especies tanto de peces como de crustáceos y moluscos: lenguados (*Solea vulgaris*), Herreras (*Lithoginathus mormyrus*), Dorada (*Sparus aurata*), Mojarras (*Diplodus annularis* y *vulgaris*), Langostinos (*penaeus kerathurus*), Longueron (*Solen marginatus* y *ensis silifna*), etc. Si la vida en las aguas de los caños, esteros y ría es intensa, también lo es en su superficie como reflejo de la actividad del hombre.

No obstante, si para el jubilado es no interrumpir una actividad diaria de trabajo, el resto que desarrolla su actividad en este espacio geográfico, es un colectivo de escasa cualificación profesional, que conforme nos alejamos del río y nos acercamos a la mar, este nivel técnico profesional se va incrementando de forma paulatina dependiendo de la actividad a desarrollar.

No se utiliza el arte de cerco en los barcos de la PUNTA DEL MORAL, la mayoría son arrastreros o palangreros



y ya en menor medida los que se dedican a la pesca con alcatruces. Predomina la pesca de la gamba (*Parapenaeus longirostris*), cigala (*Nephrops norvegicus*), langostino (*Penaeus kerathurus*), alistado (*Aristeus varidens*) y los peces de temporada, jurel (*Trachurus Trachurus*), besugo (*Pagellus bogaraveo*), salmónete (*Mullus surmuletus* y *m. barbatus*), pulpo (*Octopus vulgaris*) y choco (*Sepia officinalis*). Prácticamente la pesca de la sardina ha sido abandonada, quedando en manos de la flota de Isla Cristina. Los barcos que navegan al norte de cabo San Vicente y que van a dedicarse a la pesca del marrajo (*Isurus oxyrinchus rafinesque*) y del pez de espada (*Xiphias gradius*), emplean todos ellos artes de palangre.

Salvo los cuartos de redes que de forma irregular se construyeron a pie de río, un carro de varada a cielo abierto, la PUNTA DEL MORAL, carece de toda infraestructura portuaria. Los barcos grandes quedan fondeados en la orilla de poniente de la ría y pateras y otras embarcaciones pequeñas en los caños que rodean a la población. En la bocana del río se encuentra un pantalán que sirve de soporte para el armamento de artes de pesca, carga de hielo en las embarcaciones y lugar de alijo del producto para su venta. El verdadero puerto se encuentra al otro lado de la ría, en Isla Cristina.

Se trabaja a «la parte» y estrechas relaciones de parentesco condi-

LOS AGENTES SOCIALES, IMPORTANTES

Podríamos establecer que frente a otros subsectores de la pesca marítima más organizados tecnológicamente, ecosistemas como la PUNTA DEL MORAL, no estarán en condiciones de evolucionar positivamente, mejorando sus indicadores de calidad de vida y preservando el medio ambiente, en tanto los agentes sociales y económicos que participan en la pesca, no creen organizaciones propias, y se apliquen criterios de desarrollo sostenible en el esfuerzo sobre la pesquería.

cionan las relaciones laborales. La gestión de los recursos y el control de canales comercialización de la pesca obtenida no existen. Todas las personas que se consultaron acerca sobre la posibilidad de establecer paradas biológicas, generar turnos de pesca, contestan que estarían dispuesto a ello, siempre que se aplique a todos una regulación general, bien en el ámbito de la Comunidad o de la región suratlántica. Es evidente que en una situación de sálvese quién pueda favorece sólo a aquellos que especulan con el valor de la pesca desembarca-

da, ya que se carece de vertebración tanto empresarial como laboral, nos consta que en la actualidad sólo existe una organización de armadores pero no sindical ni profesional náutico-pesquero. El sector se presenta atomizado lo que lo convierte en fácilmente vulnerable a acciones procedentes del exterior-competencia de las pesquerías industrializadas- y en su propia fragmentación acumula su mayor potencial de debilidad para evolucionar a posiciones más competitivas y rentables económica y socialmente.

El Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera

No me resisto a traer a colación dos conceptos en relación a los términos que se podrían aplicar para primeramente definir al Servicio de vigilancia Aduanera, si bien con un matiz cuasi académico, no por ello exento de objetividad.

Por «Corremolinos»



• EFICACIA, según el diccionario, es algo así como la virtud por la cual algo llega a producir el efecto deseado, respondiendo fielmente a los objetivos para los que se creó, mientras que EFICIENCIA viene a ser la relación existente entre los resultados obtenidos en una acción y los resultados puestos en escena para lograr dichos objetivos, haciendo referencia pues a los términos económicos de productividad y rendimiento.

Se me ocurre por tanto que «eficacia» y «eficiencia» pueden venir al pelo para referirnos al S.V.A., ya que estas definiciones se pueden aplicar en él con exactitud y precisión, y ello a pesar del abandono oficial y las zancadillas que algunas instituciones se empeñan en ponerle constantemente.

Hemos de hacer notar como con la acción de unos y la tolerancia de otros se han venido ignorando dichas características-casi virtudes-del S.V.A. en favor de no se sabe que imperativos y en lógico detrimento de su efectividad.

En el ámbito marítimo vemos como se atiende a intereses restrictivos para crear una fuerza paralela, la Guardia Civil del Mar, en lugar de potenciar y desarrollar un Servicio cuya operatividad, dedicación y rendimiento nadie pone en duda.

Si no por intereses políticos (que Dios sabe a que conglomerado de variables obedecen), la potenciación del S.V.A. debería hacerse al menos atendiendo a cuestiones de elemental economía, algo que parece estar

en la línea e intenciones manifestadas por el actual Gobierno. Suprimir altos cargos de la Administración reorganizando servicios y departamentos. Siempre es buen momento para un «borrón y cuenta nueva» en este sentido, porque una cosa es diversificar y descentralizar los recursos y otra derrochar los

medios materiales, económicos, humanos, cual es la situación actual.

Vigilancia pesquera, salvamento, contaminación, contrabando, narcotráfico. Un vasto campo con un común denominador operativo: la mar.

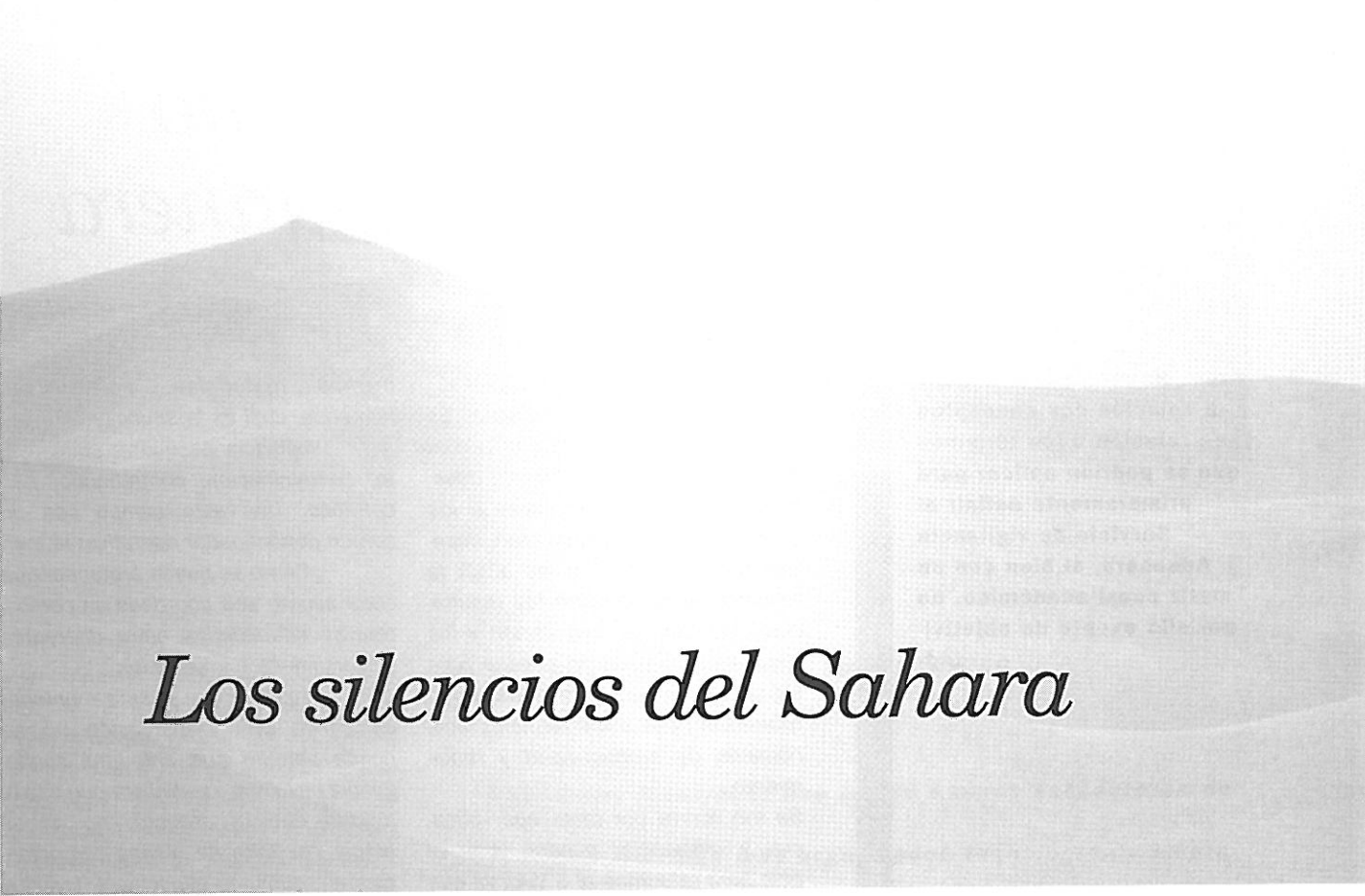
¿Cómo se puede pretender que cada asunto sea abordado en competencias difuminadas entre diferentes Departamentos y Servicios?

Al precio que cuesta mantener en activo una embarcación no se puede permitir que ante una contingencia en la mar, cualquiera que sea la unidad que la detecte, no pueda actuar por falta de plenas competencias en todos los aspectos antes citados, teniendo que recurrir a obviar la incidencia (?) o derivar el tema al servicio específico, suponiendo que este disponga de embarcación con cobertura en la zona. ¿Por qué no reunir todos los cuerpos y servicios en un mismo organismo con plenas competencias en la mar?

Entre los efectivos del S.V.A. ha existido históricamente una verdadera vocación hacia su trabajo harto demostrada y puesta de manifiesto en su labor diaria, y repetidamente reconocida por diferentes medios y estamentos.

¿Qué más cuestiones de las apuntadas puede necesitar un gobierno para acometer con brio la reforma del caos en que viven actualmente las diferentes fuerzas y cuerpos que operan en nuestras aguas territoriales?

Quiero confiar, no obstante, en que por encima de los naturales intereses que mueven a los diferentes departamentos implicados, prevalezca algo más que el sentido común y podamos presenciar algo así como una reforma que termine de una vez con todas las incongruencias y despilfarro, situación a la que casi nadie parece querer acostumbrarse.



Los silencios del Sahara

En los acuerdos de pesca, asignados entre España y Marruecos anteriormente, y entre la UE y Marruecos en la actualidad, siempre se nos ha ocultado, por negligencia de unos, y por la ignorancia de la mayoría, el tema Sahara Occidental. A pesar de que solemos hablar del tema, la verdad, es que la mayoría somos profanos en esta materia, y no estaría de más tener un poco de conocimiento, aunque solo sea en hechos puntuales contrastados y documentados; y a partir de esos datos, podremos centrarnos y sacar cualquier tipo de conclusión.

Poc «Cabo Villano»

El día 14 de Noviembre de 1.975, ante el estupor de la ONU y del mundo entero, se firma en Madrid la llamada «Declaración de principios entre España, Marruecos y Mauritania sobre el Sahara Occidental». Que reproducimos textualmente algunos de sus puntos:

«En Madrid a 14 de Noviembre de 1.975, y reunidas las delegaciones que legítimamente representan a los Gobiernos de España, Marruecos y Mauritania, se manifiestan de acuerdo en orden a los siguientes principios:

1º.- España ratifica su Resolución, de descolonizar el territorio del Sahara Occidental, poniendo término a las responsabilidades y poderes que tiene sobre dicho territorio como potencia administradora.

2º.- España procederá de inmediato, a instituir una Administración temporal en el territorio, en la que participarán Marruecos y Mauritania, en colaboración con la Yemaá, y a la cual le serán transmitidas las responsabilidades y poderes a que se refiere el párrafo anterior. En su consecuencia, se acuerda designar a dos

Gobernadores adjuntos, a propuesta de Marruecos y Mauritania, a fin de que auxilien en sus funciones al Gobernador General del territorio. La terminación de la presidencia española en el territorio se llevará a efecto definitivamente antes del 23 de Febrero de 1976.

3º.- Será respetada la opinión de la población saharauí, expresada a través de la Yemaá.

4º.- Los tres países informarán al Secretario General de la ONU...

5º.- Los tres países declararán haber llegado a las anteriores conclusiones con el mejor espíritu de comprensión...

6º.- Este documento entrará en vigor el mismo día en que se publique en el «Boletín Oficial del Estado». La Ley de descolonización del Sahara Occidental, que autoriza al Gobierno Español, para adquirir los compromisos que condicionalmente se contienen en este documento.

Firmado por Carlos Arias en representación de España; Ahmed Osmar por Marruecos y Hamdi Mouknass por Mauritania.

La Yemaá era por aquel enton-

ces teóricamente, y según los firmantes del documento, los representantes del pueblo saharaui.

En el apartado 2º del mencionado «documento», se señala muy claramente que le serán transmitidas a la Yemaá, las responsabilidades y poderes sobre el Sahara. En el apartado 3º se dice, que será respetada la opinión de la población saharaui.

En el apartado 6º se dice, que el «documento» entrará en vigor el mismo día en que se publique el B.O.E., y añade que autoriza al Gobierno Español en adquirir los compromisos que contienen este documento. Después de veinte años, de este Acuerdo no se ha cumplido nada, excepto que, España abandonó el territorio del Sahara y a sus habitantes, sin hacer ningún esfuerzo por su parte para que se cumpliera lo escrito,

a pesar de que la ONU, no lo aceptó como válido.

No ha sido publicado en el B.O.E., entonces no tendría porque entrar en vigor, ni ha sido firmado por la Yemaá, que era según los firmantes quién tendría los poderes y responsabilidades sobre el Sahara. Lo cierto es que, después del abandono de España del territorio, el día 26 de Febrero de 1976, el ejército Mauritano y Marroquí invadieron el Sahara, y repartieron lo que no les pertenecía. España no se inmutó a nivel gubernativo, a pesar de la represión, rapiña, asesinatos, torturas, etc., cometidos por el ejército marroquí al pueblo saharaui, que se vió obligado a abandonar lo poco que tenían y huir hacia el SW de Argelia.

Desde aquel entonces, hasta hoy se encuentran en su gran mayoría en los campos de refugiados de Tinauf, en territorio argelino.

El día 14 de Noviembre de 1976, un año después de la firma del documento antes mencionado, una Delegación del PSOE, encabezada por Felipe González, al que acompañaba, entre otros, Luis Fajardo, Emilio Menéndez del Valle y Enrique Ballester,

se encuentran en Tinduf con el pueblo saharaui y sus representantes políticos la R.A.S.D. Estos representantes del PSOE, se comprometieron a devolver el Sahara a sus legítimos propietarios. Lo que fueron promesas para un pueblo en el exilio, se convirtió en cooperación con Marruecos:

-Créditos a bajo interés.

-Venta de armas.

-Construcción de patrulleras.

En 1991 se firma en Rabat el Tratado de Amistad y Cooperación entre España y Marruecos.

En 1979, Mauritania, que tenía ocupada la parte sur del Sahara (Desde 1:24'00"N hasta 1:21'45"N), reconoce a la R.A.S.D., y abandona el territorio.

Marruecos, que tenía ocupada la parte norte (desde 1:28'00"N hasta 1:24'00"N), en el momento que Mauritania concede el derecho de soberanía y poderes a los saharauis, invade la parte sur, hecho que continúa hoy día a pesar de:

a) En el año 1975 el Tribunal Internacional de Justicia, dictamina, «Que no existen vínculos entre Marruecos y el Sahara».

***Después de veinte años
no se ha cumplido nada,
excepto que España
abandonó el Sahara
y a sus habitantes,
sin hacer ningún
esfuerzo para que
se cumpliera lo
escrito***

b) La ONU en Resoluciones de 1979, 1980, entre otras, deploran la persistencia de la ocupación por Marruecos, exigiendo la retirada de sus fuerzas y el respeto a la integridad del territorio y la soberanía del mismo a la población saharaui.

c) 30 de Junio de 1992, la ONU declara que mientras no se autodetermine el pueblo saharaui, la Nación administradora es España. Esta declaración de la ONU continúa en la actualidad.

d) Año 1992. Resolución III de Montego Bay, Acta Final de la tercera CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS, sobre el derecho del mar:

1º.- En caso de que un territorio, que no ha

accedido a la plena independencia o a otro régimen de autonomía reconocido por la ONU, o de un territorio bajo dominación colonial, las Disposiciones relativas a derechos, o intereses mencionados en la Convención, son aplicados en provecho del pueblo del territorio, con el fin de promover su prosperidad y su desarrollo.

En las Disposiciones de esta Resolución, se menciona muy claramente que los recursos pesqueros, de un territorio colonizado o invadido por otro, pertenecen al pueblo del territorio, en este caso a pueblo saharaui.

Caso muy similar, sucedía con Namibia, que a pesar de ser una colonia sur-africana, ésta, nos referimos a Sur Africa, no ejercía soberanía sobre las aguas de Namibia.

En el último Acuerdo de Pesca entre la U.E. y Marruecos, en uno de sus puntos se dice lo siguiente:

«Recordando que la UE y Marruecos firmaron el Convenio de las Naciones Unidas Sobre El Derecho Del Mar (se refiere a la Resolución III de Montego Bay), y que conforme a ese Convenio Marruecos estableció una zona económica exclusiva hasta las



200 millas marinas de sus costas, en el interior de las cuales ejerce sus derechos soberanos, sobre la exploración, explotación, conservación y gestión de los recursos de dicha zona».

Marruecos, efectivamente estableció una zona económica sobre sus aguas, que fué admitida en la ONU, pero desde el paralelo de 1:28'00"N para Norte. Hacia el sur son aguas que pertenecen al Sahara, como así queda reflejado con las sentencias del Tribunal Internacional de Justicia, así como en las distintas Resoluciones de la ONU.

RELACIONES FLUIDAS Y ABIERTAS

A la vista de lo expuesto, vemos que Hassan II, se pasa por el «Forro», todo lo que se ha dictaminado. Posiblemente ahora con más razón que nunca, pues la U.E. con la firma del Tratado de Pesca con Marruecos, está demostrando que también pasa de sentencias y Resoluciones.

Vergonzoso escuchar a nuestros políticos nacionales y europeos, hablar de justicia y de derechos humanos. Pregúntenle de esta cuestión al pueblo saharauí.

Las relaciones con nuestros vecinos del Sur, deben ser fluidas, amistosas y abiertas. Esto es importantísimo para ambos países. Pero en los Acuerdos Pesqueros, es inaceptable que se negocien unas condiciones de pesca, con un país que no tiene soberanía sobre unas aguas. Me refiero a las que pertenecen al Sahara Occidental.

En estas aguas trabaja la Flota del Cefalópodo. Mayoritariamente flota canaria y gallega. En estos últimos 15 años se han perdido alrededor de 2.500 puestos de trabajo, sólo en esta especialidad. Los 1.500 aproximadamente que existen en la actualidad, quedarán reducidos a la nada en muy poco tiempo. La flota ha sido reducida en más de un 50%.

¡ Es legal la pérdida de tantos buques y puestos de trabajo!.

¡ Es legal tener que pagar una licencia de pesca, a un país que no tiene soberanía sobre unas aguas!.

¡ Es legal tener que enarbolar una bandera de un país que está ocupando unas aguas ilegalmente!.

Alguien tendrá que responder en su día a estas cuestiones.

Veinte años, son muchos años. La dejadez de políticos, gobernantes, medios informativos, etc. es tal, que sólo cabe pensar, en que posiblemente sea cierto el comentario que surge a menudo, y que dice así:

«El poder del HACHIS es tal, que ningún Gobierno osa hacer cumplir cualquier tipo de Tratado a Marruecos».

Por cierto, el «hachis» es un producto «made in Marruecos», de muy buen consumo en los países de la UE.

De todas formas, que prevalezca la cordura, y esperemos que «Los silencios del Sahara» no sean rotos por el trepitar de las armas.

temos que tomar medidas

O futuro das especies,
depende da súa protección.

Dende hai varias décadas, case a metade
da nosa poboación costeira activa,
adícase a pesca e o marisqueo.

Mulleres e homes curtidos que cada día se
enfroitan ó mar tripulando a maior flota
pesqueira de Europa, e extraendo máis da
metade das capturas españolas.

Pero se queremos preservar esta riqueza,
temos que tomar medidas.



**rexeita
cariocas
inmaturas**

← mínimo legal 27 cm. →



CONSELLERÍA DE PESCA,
MARISQUEO E ACUICULTURA



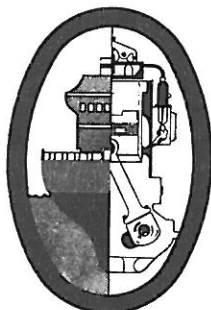
UNIÓN EUROPEA
IFOP

“EL CAMINO MAS CORTO” SUMIMAR

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



**conózanos
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)

El cáncer de piel

La frecuencia del cáncer de piel es mayor entre aquellos colectivos que trabajan en el exterior (campesinos, marinos, pescadores), de ahí la importancia que este tipo de tumores tienen en nuestro medio laboral. Su aparición se relaciona con la cantidad de melanina existente en la piel; las personas con piel clara son más sensibles.

La moda de tomar baños de sol de forma indiscriminada está haciendo que este tipo de cáncer afecte a un mayor número de personas, convirtiéndose en un importante problema de salud pública.

Prevención y tratamiento.

Ante la falta de eficacia demostrada por gran parte de las cremas y filtros solares actualmente en el mercado, el único método efectivo de prevención del cáncer de piel es el recubrimiento de la superficie cutánea expuesta al sol.

Un segundo aspecto importante es el diagnóstico precoz de este tipo de lesiones; se recomienda acudir al médico cuando en la piel aparezcan manchas o fisuras sangrantes, dolorosas, que varíen rápidamente de tamaño, o ante la aparición de bultos inexplicables.

La biopsia temprana de estas alteraciones nos permite el adecuado estadiaje de la lesión y la adopción de un método terapéutico que en los estadios tempranos generalmente tienen un alto índice de eficacia.

TIPOS PRINCIPALES DE CÁNCERES CUTÁNEOS

Los dos tipos fundamentales son: el carcinoma espinocelular y el carcinoma basocelular, brevemente hacemos referencia a una lesión precancerosa como es la queratitis actínica.

- Carcinoma espinocelular o de c. escamosas.

Es un tumor maligno de la epidermis (capa más superficial de la piel), que además afecta a mucosas y semimucosas.

Solo excepcionalmente aparece sobre piel sana. La mayor parte se desarrolla sobre piel dañada por exposición solar crónica o lesiones precancerosas, como queratomas, leucoplasia o enfermedad de Bowen.

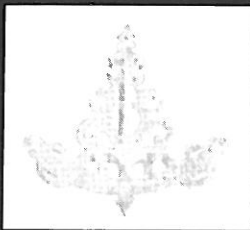
Puede comenzar como formaciones verrugosas sobreelevadas, adoptando la forma de cuerno, úlceras o fisuras sangrantes, o en forma de nódulos.

Su localización fundamental es la cara, seguida del labio inferior y el dorso de las manos; es decir, zonas que reciben directamente la luz solar.

Su pronóstico depende de la duración y localización del proceso. Aquellos localizados en la piel y de pequeño tamaño tienen un índice de curación del 85 al 95 por 100 de los casos a los cinco años, de ahí la necesidad de efectuar un diagnóstico precoz de este proceso.

Dr. Ángel Bolado Hernández / Médico de sanidad marítima de Barbate-Cádiz





PERITAJES NAVALES Y TERRESTRES RAFAEL PERNAS FUENTES

COMISARIO DE AVERIAS

C/. Marqués de la Valdavia, 3 - 4º B - 28012 MADRID
Telf.: (91) 468 28 12 Telefax: (91) 468 28 12

AL SERVICIO DE LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS, ARMADORES Y ABOGADOS

- | | |
|---------------|---|
| 1- PERITAJES: | CASCOS PESQUEROS Y MERCANTES |
| 2- PERITAJES: | YATES MADERA ACERO Y POLIESTER, ESTADO VALOR |
| 3- PERITAJES: | ESTADO Y VALORACION BUQUE PARA NUEVOS SEGUROS |
| 4- PERITAJES: | ABORDAJES |
| 5- INFORME: | PERDIDAS TOTALES |
| 6- PERITAJES: | ESTADO CONTENEDORES FRIGORIFICOS Y CARGA GENERAL |
| 7- PERITAJES: | MERCANCIAS, CERTIFICADO DE AVERIAS, ACTA DE CONTROL DE DESCARGA,
CERTIFICADO DE PESAJE, ACTA DE APERTURA DE ESCOTILLAS |
| | PALANGRE DE FONDO Y SUPERFICIE PARA BUQUES PESQUEROS
DE 25 A 250 TRB
LITORAL COSTA DE 5 A 100 TRB |
| 8- ESTUDIO | ESPECIAL CAMPAÑA DE BONITO |
| REMOLQUES | ESPECIAL ARRASTRE NORTE PARA BUQUES DE 101 A 250 TRB |
| PARA | ESPECIAL ARRASTRE ALTURA NORTE CALADE4ROS DE GRAN SOL Y ROCAL |
| BUQUES | ESPECIAL ARRASTRE NORTE DE CANARIAS, BUQUES DEDICADOS AL MARISCO FLOTA DEL SUR |
| PESQUEROS | ESPECIAL ARRASTRE SUR DE CANARIAS, BUQUES DEDICADOS A LA PESCA DE CEFALOPODOS |

***Es una enfermedad importante para los pescadores,
debido a la prolongada exposición al sol***

Su aparición se relaciona con la cantidad de melamina existente en la piel

Los dos métodos terapéuticos de elección son la incisión quirúrgica o la radioterapia; los resultados obtenidos son similares.

- Carcinoma basocelular.

Es el tumor cutáneo maligno más frecuente; cada año se diagnostican 500.000 casos nuevos en Estados Unidos.

El riesgo de aparición es mayor entre individuos de tez clara que se queman con facilidad pero no se broncean y entre aquellos que por su trabajo permanecen largo tiempo a la intemperie. Se localiza habitualmente en nariz, párpados y, en general, en los dos tercios superiores de la cara. A diferencia del tipo anterior, aparece sobre piel sana.

Existen tres formas principales:

- ***Noduloesclerosa, la más frecuente.***
- ***Exclerosante o en placas.***
- ***Superficial.***

Su pronóstico es excelente en aquellos casos en los que el tumor no supere los dos centímetros de tamaño. La curación total es posible mediante un raspado bien

hecho, seguido de desecación.

Si bien no se trata de un tumor propiamente dicho, la queratosis actínica, también llamada queratosis solar o senil, es una lesión intraepidérmica que puede evolucionar a carcinoma epidermoide.

Aparece en la cara cuero cabelludo calvo y dorso de manos en individuos de tez clara y antecedentes de larga exposición al sol.

Se manifiesta como manchas de superficie rugosa que casi siempre tienen color rojo.

Sin tratamiento, en un 20 por 100 de los casos evolucionan a carcinoma epidermoide de bajo grado de malignidad.

Su tratamiento mediante escisión quirúrgica conlleva un excelente pronóstico.

Otros tipos de tumores cutáneos, como pueden ser los melanomas, dada la falta de relación clara entre su aparición y la exposición a la luz solar y su menor incidencia hacen que su descripción supere el propósito del presente artículo.

Las nuevas esclavitudes

Ramón Martínez Caamaño / Patrón de pesca de altura y sacerdote

En este artículo, continuación de otro que titulaba «Los esclavos del Gran Sol», me voy a permitir la licencia de seguir reflexionando en voz alta sobre un concepto tan importante como es la libertad humana. Y así, cabe preguntarse: ¿Verdaderamente el mundo es hoy más libre que hace veinte siglos? ¿Hemos caminado hacia la libertad o simplemente cambiado de esclavitud?.

No me gustaría dar a estas preguntas una respuesta pesimista. Estoy convencido de que el mundo avanza hacia mejor, eso sí, con muchos tropiezos, pero no podemos ignorar que avanza muy lentamente, y que si hoy han desaparecido los látigos y las cadenas en los tobillos, el hombre sigue atado a muchas más esclavitudes de las que imagina. Y, evidentemente, es mucho menos malo saberse esclavo que haberse convertido en una máquina estúpida y satisfecha que se cree libre cuando vive en pleno sometimiento.

Es esclavo el hombre que está atado a su propia libertad cuando no sabe para qué le sirve. Porque la libertad no es un valor en sí, sino un solar en que debe construirse. De ahí que cuando se consigue la libertad sólo se ha conseguido un prólogo. Y de nada serviría ser libres para pensar si luego no pensamos nada; libres para opinar si luego sólo opinamos sobre fútbol; libres para construir nuestras vidas si luego las malgastamos en la rutina.

Es esclavo el que vive encadenado por su incultura o el que gasta toda su vida en un trabajo que no acaba de amar. Y con ello queda dicho que es esclava media humanidad contemporánea. ¿De qué le sirve dejar de ser analfabeto a quien sólo leerá tebeos? ¿Y como podrá amar su trabajo el que simplemente lo soporta?

Es esclavo el que es siervo de sus propios miedos o de sus propios vicios. El que vive asediado por su trabajo; quien gasta su salud para ganar un dinero que después gastará para recobrar la salud perdida; quien lucha tanto por dar una buena vida a su mujer y a sus hijos, que se olvida y no tiene tiempo de darle su amor y su compañía: es esclavo quien no usa el coche sino que es usado por él...

Es decir, todos somos esclavos: todos tenemos, al menos, grandes zonas de esclavitud en nuestras almas. Y lo más grave es que estamos tan

habitados a esas cadenas que ya no las percibimos. Y nadie es más esclavo que quien se considera libre sin serlo.

Pero la libertad es algo demasiado grande como para que no la busquemos si escasea o para que la malgastemos cuando la tenemos. La libertad sólo puede ser la posibilidad de hacer aquello que nos permite ser más hombres (léase humanos), más grandes, más completos. La libertad malgastada estúpidamente, más que una esclavitud es un sacrilegio.

Sólo se es libre para la dignidad, para amar más o construir mejor, no para mirar las nubes o rascarse la barriga. Sólo es libre quien tiene el alma tensa y dirigida hacia algo que es más grande que él. Hay mucha gente que dice que daría la vida para conseguir la libertad; pocos dispuestos a emplear su libertad en conseguir sus vidas.

Tal vez la mayor de las esclavitudes de nuestro siglo es el doble paro: el de quienes, queriendo, no encuentran trabajo, y el de todos cuantos teniendo trabajo, no se sienten realizados en él. Yo bendigo siempre a Dios por que se me ha concedido un trabajo que me apasiona. De todos modos quien no puede hacer lo que ama puede amar lo que hace, porque un hombre verdaderamente libre en su interior convierte en liberador todo lo que hace.

En definitiva ésta es la más hermosa de las verdades: que te pueden aplastar las libertades exteriores, pero nadie es capaz de encadenar un alma decidida a ser libre. Te pueden quitar el pan, no los sueños; el dinero, no la esperanza ni el coraje; pueden hacerte la vida cuesta arriba, pero nadie impedirá que, al final de la cuesta, hayas subido.



La combustión y sus clases

Como sabemos la combustión es una reacción química que consiste en la combinación de un combustible con un comburente: a una temperatura adecuada, desprendiendo luz y calor.

La combustión puede ser completa o incompleta, es completa cuando se quema todo el kilogramo en cuestión e incompleta cuando no se quema todo el kilogramo.

Además la combustión puede ser imperfecta o perfecta, que desde nuestro punto de vista es lo que nos interesa.

Se dice que es perfecta cuando el kilogramo de combustible desarrolla la máxima cantidad de calor por ser su grado de oxidación máxima y los hidrocarburos se convierten en:

C	_____	CO ₂
H	_____	H ₂ O (vapor)
S	_____	SO ₂
N	_____	NO _x

(Combustión perfecta, gases incoloros)

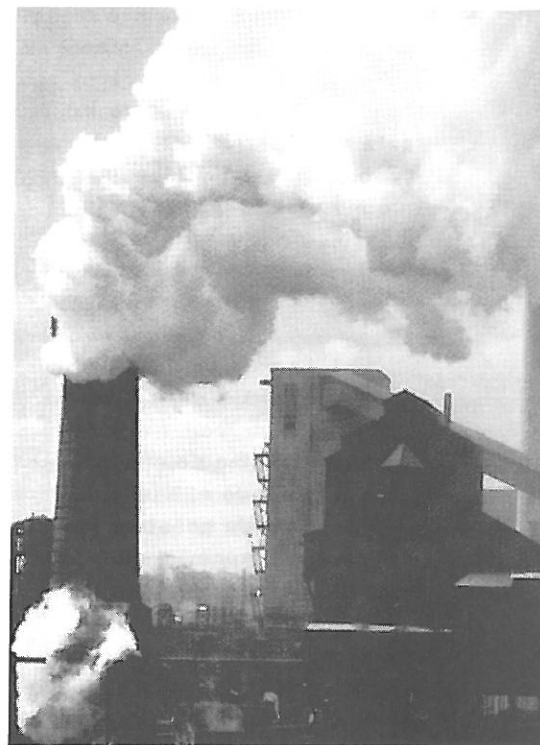
Las investigaciones se centran en cómo reducir las emisiones nocivas

Se dice que es imperfecta cuando el grado de oxidación del combustible no es máximo y por tanto la combustión no es completa ni perfecta ni desarrolla la máxima cantidad de calor y los gases resultantes son:

C	_____	CO
H	_____	Hidrocarburos volátiles
S	_____	SO
N	_____	NO _x

(Combustión imperfecta)

Con las combustiones perfectas las emisiones gaseosas nocivas quedan reducidas, pero estas se reducen más aún, cuanto mayor sea la presión de compresión, mejor el flujo de aire desde las turbosoplantes, buena regulación de válvulas de culata y buen proceso de inyección de combustible. Con este método conocido como primario, se pueden reducir las emisiones nocivas (Hollín, NO_x, CO₂, e Hidrocarburos volátiles) a niveles entre un 30 hasta un 60% este último en los casos en que con el aire de admisión se dosifica electrónicamente agua pul-



verizada en la cámara de combustión, que reduce la formación de NO_x.

Actualmente los grandes fabricantes investigan lo que se denomina métodos secundarios consistentes en la utilización de catalizadores situados en la base de la chimenea, con los que se pueden reducir las emisiones gaseosas nocivas hasta un 95% especialmente en NO_x, al reaccionar con amoníaco o alternativamente con urea.

Debemos de ajustar los motores de modo que las combustiones sean siempre perfectas, no solamente para ahorrar combustible sino además para evitar la contaminación medioambiental; es sabido que las emisiones de CO causan «EL EFECTO INVERNAL» y provocan DOLOR DE CABEZA al ser tóxicas. Los hidrocarburos volátiles son CANCERÍGENOS así como el hollín. El plomo resultante de la explosión de las gasolinas produce TRASTORNOS NEUROLÓGICOS y DIFICULTA LA ASIMILACIÓN DEL CALCIO por el cuerpo humano.



Rómulo Sosa Brito / Profesor Numerario de Máquinas Marinas

La zafa hidrostática es un dispositivo para poner a flote una embarcación de supervivencia cuando el buque se hunda.

Záfate de la inseguridad

Este artículo sobre la zafa hidrostática está motivado por las incertidumbres que muestran algunos profesionales de la mar a la hora del conexionado e instalación de la zafa.

La zafa hidrostática es un dispositivo cuya finalidad es la de poner a flote una embarcación de supervivencia cuando el buque se hunda. Cuando nosotros no podamos hacerlo, ella lo hará por nosotros.

José Figueira Galbán / Mecánico Naval Mayor

Con este sistema se garantiza la disponibilidad de las embarcaciones de supervivencia, aún en los casos de hundimiento rápido del buque. Para garantizar esta disponibilidad en la balsa salvavidas, la zafa tiene que estar bien conexonada, de forma que la boza, enlaces y grilletes estén en su correspondiente punto de conexión.

Una de las zafas hidrostáticas más utilizadas en los buques de pesca y mercante españoles es la de la balsa DUARRY, que se representa en la figura 1; donde se aprecia en que la boza A está conectada a la anilla L conjuntamente con el enlace débil B que al mismo tiempo se sujeta en G (punto fijo de la cuna de la balsa). De esta forma para el arriado o puesta a flote manual ya tenemos la boza de la balsa A anudada a un punto fijo (anilla), que en caso de puesta a flote hidrostáticamente se liberará el capuchón D y quedará suelta la anilla E que pasará a estar sujeta al buque por el enlace débil B que se romperá cuando comience a

inflarse la balsa, como así se representa en la figura 2.

Recordar que el pedal lleva un pasador de seguridad que hay que retirar antes de pisarlo. Este pedal sólo debe ser utilizado para efectuar el mantenimiento de la zafa, que consiste en:

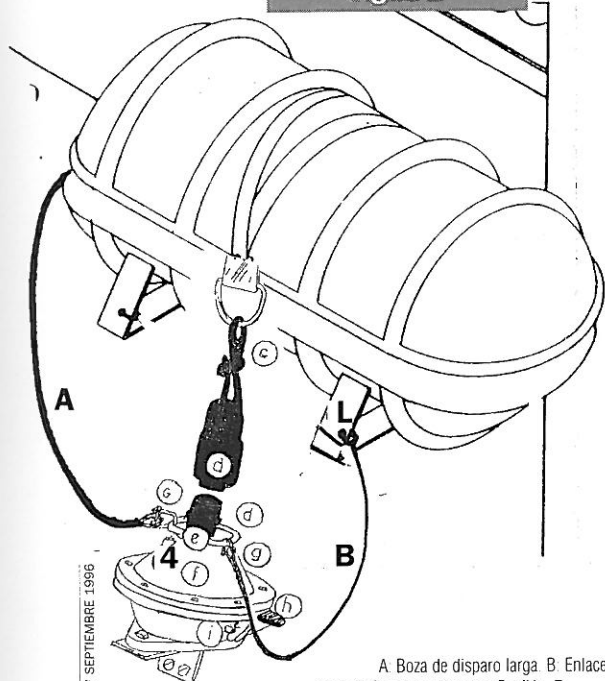
a) Engrase de émbolo y bolas de enchufe rápido de la campana. Generalmente este engrase se hace con vaselina.

b) Purga de agua de la campana en cámara superior de la membrana. Para ello tenemos que sacar el tornillo de purga 4 y bombear con el pedal.

Normalmente el agua acumulada en la cámara de la zafa, procede de las fugas a través del émbolo a consecuencia de frecuentes baldeos y golpes de mar. Si esta cámara contiene agua suficiente la zafa no funciona al equilibrarse las presiones de la parte alta y baja de la membrana.

c) Mantener limpios los agujeros de la base de la zafa, eliminando todo tipo de destrucciones que son fre-

Figura 1



A. Boza de disparo larga. B. Enlace débil. C. Gancho pelicano o Gavilán. D. Campana del encendedor. E. Anilla sujetadora boza y enlace débil con campana. F. Cuerpo del destrinc. hidr. G. Grilletes encaje débil. H. Grillete encaje débil. I. Palanca o pedal. J. Seguro de la Palanca. K. Soporte o varadero

Figura 2

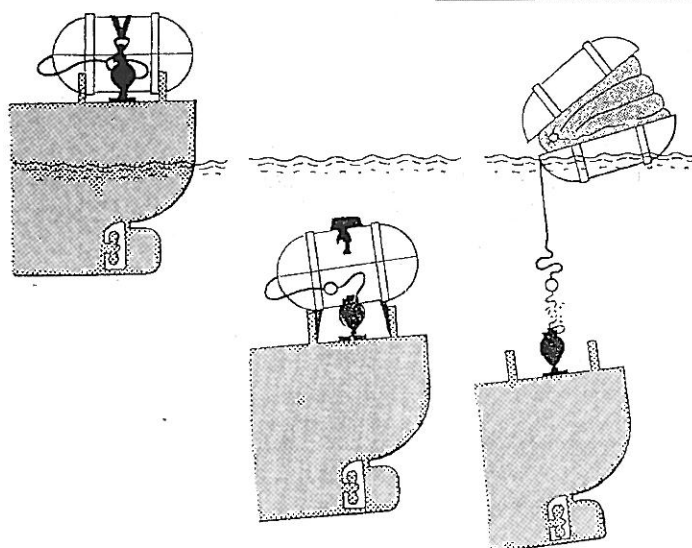
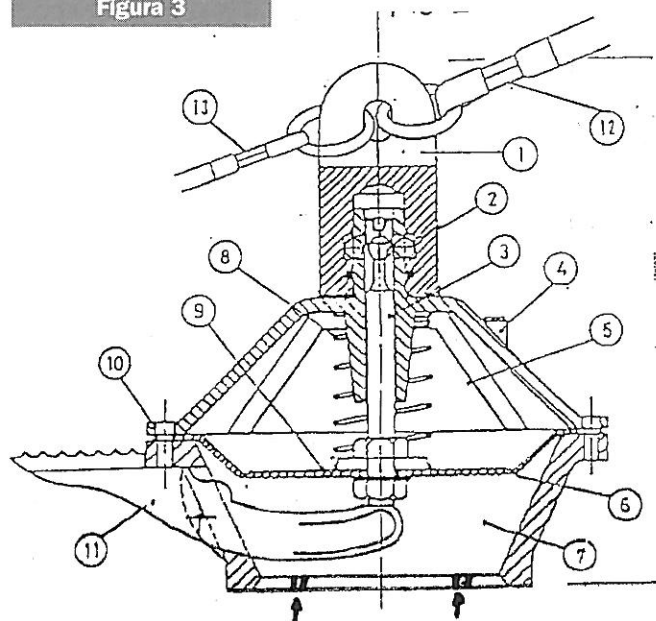


Figura 3



1. Campana 2. Bola de acero inoxidable
3. Eje de acero inoxidable 4. Vaciado
aire/agua 5. Cuerpo superior 6.
Membrana de neopreno 7. Cuerpo infe-
rior 8. Muelle de acero inoxidable 9.
Platina de acero inoxidable 10. Tornillo
de sujeción 11. Pedal 12. Driza de dis-
paro 13. Enlace débil.

cuentemente ocasionados por el pinta-
do de la base. Si estos agujeros de
pequeña sección, aproximadamente
de 3 mm., quedan obstruidos la balsa
no se libera.

La unidad de destrinca hidros-
tática en caso de hundimiento del
buque funciona al encontrarse sumer-
gida a más de 4 m., liberando la balsa,
que emerge por su propia flotabilidad y
quedando unida al barco por enlace
débil que se romperá después de que
finalice la longitud de boza y proceda a
la apertura de la válvula de la botella.
Momento en el cual se abren los con-
tenedores, comienza el inflado de la
balsa aumentando su flotabilidad,
hasta superar los 1,8 KN, para que se
rompa el enlace débil y libere la balsa
del buque quedando en la superficie,
lista para recibir los supervivientes en
el agua.

En la figura 3 vemos el esque-
ma de la zafa DUARRY, en la que pode-
mos observar sus componentes.

En la figura número 4 se repre-
senta la unidad de trinca hidrostática
utilizada generalmente en las balsas
salvavidas VIKING. Su conexionado es
similar al de la zafa Duarry aprecián-

dose claramen-
te los puntos
de conexión de
la boza de la
balsa el enlace
débil (eslabón
flojo) y el gan-
cho de pelica-
no o gavlán.

En la figura 5
vemos las
secuencias de
la puesta a
flote de la
balsa en caso
de hundimien-
to. En la figura
5 la secuencia
A muestra el
conexiónado

de ubicación de la zafa, en la B el des-
prendimiento de la balsa y el paso de
unión firme de la boza al enlace débil.

En la secuencia C se aprecia la
balsa inflada en la superficie y desli-
gada del buque por rotura del enlace
débil.

Hoy en día se está imponiendo
la zafa hidrostática HAMMAR tanto en
las balsas salvavidas como en radio-
balizas debido posiblemente a la
ausencia de mantenimiento y al tiem-

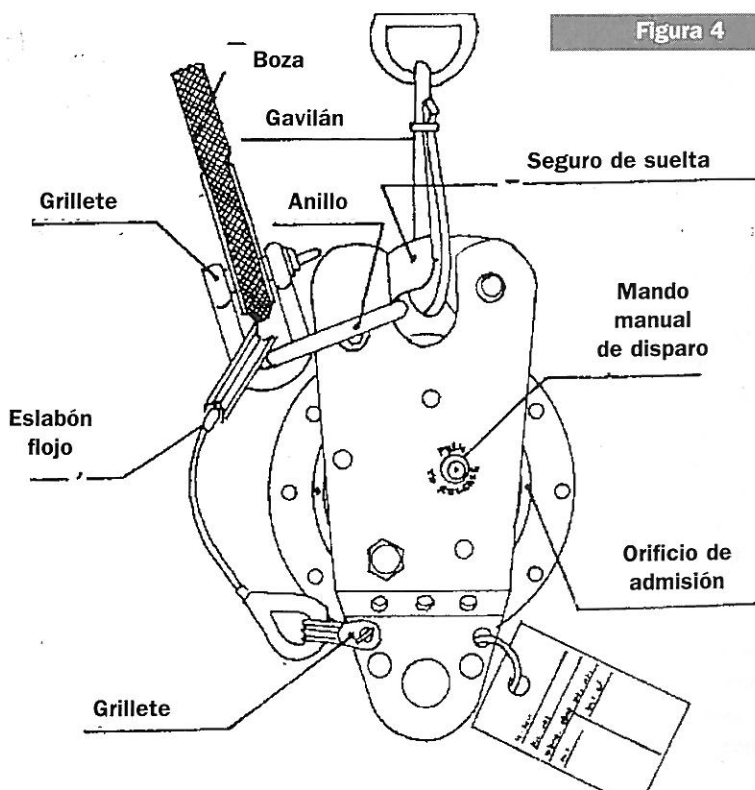
po de caducidad (2 años), facilitando
con ello su inspección. La disponibi-
lidad operacional está garantizada
durante su vigencia teniendo que
reemplazarla a los 2 años.

Generalmente en las demás
zafas su caducidad no está definida en
el tiempo, sino que será detectada en
las inspecciones periódicas estableci-
das según la normativa vigente, que
establece como mínimo una inspec-
ción anual. En este tipo de zafas su
vigencia suele ser de varios años.

En la figura 6 se aprecia la ins-
talación correcta de la zafa hidrostáti-
ca Hammar. Se aprecia que la boza de
la balsa está anudada a un punto fijo
que es el grillete en el que también
está anudado el enlace débil. Con este
conexiónado garantizamos en la pues-
ta a flote manual que la boza quede
firme a un punto fijo del barco. En caso
de hundimiento la cuchilla que dispone
la zafa cortará el cabo firme de la
misma liberando el grillete. La boza
queda ahora sujeta por el enlace débil,
que romperá después de que se inicie
el inflado. De esta forma la balsa que-
dará en la superficie libre del barco,
inflada y dispuesta a recibir a los
supervivientes en el agua.

En muchas instalaciones de

Figura 4



The diagram is divided into three circular panels labeled A, B, and C. Panel A shows a crane lifting a large, rectangular object (the bow) from the deck of a ship. Panel B shows the object being lowered into the water. Panel C shows the object fully submerged and being moved away from the ship's hull. Below the panels, a larger illustration shows a ship's bow being lifted by a crane, with lines connecting the panels to the corresponding parts of the ship.

Espero que este artículo ayude a conocer en mayor profundidad las zafas más utilizadas hoy en día, pues de ello depende en muchos casos el preservar nuestra vida.

Diagrama de un sistema de amarre para balsa de salvataje. El diagrama muestra una balsa de salvataje (Boza balsa) con un sistema de amarre que incluye un pelicano o gavilán (1), una fecha de caducidad (2), una unidad de destrinca (3), un enlace débil rojo (4), una boza firme de amarre (5) y un guarda-cabos (6). El sistema está diseñado para ser utilizado en un barco, como se ilustra en la parte superior del diagrama.

Londres pretende que los pescadores españoles se examinen de inglés

El principio comunitario de libre circulación de trabajadores en los países de la Unión está siendo descaradamente violado por el Reino Unido, tras la actitud de sus autoridades de exigir severos exámenes de inglés a los trabajadores del mar que, con la titulación adecuada, prestan servicios como directivos en empresas mixtas hispano-británicas.

El proverbial nacionalismo británico está en el fondo del asunto: no soportan la vinculación con profesionales europeos

Así se desprende de la negativa inglesa a aceptar que Patrones y Capitanes españoles comanden buques mixtos si no superan una dura prueba de lengua inglesa.

Además de los idiomas oficiales en España, todos los titulados náutico-pesqueros cumplen escrupulosamente la normativa que sobre el Inglés Marítimo Internacional establece la Organización Marítima Internacional (OMI) de forma obligatoria para todos los mandos de buques mercantes y de pesca, y así se recoge, se respeta y ejecuta en los planes de estudio españoles, donde se exigen altos niveles de manejo de inglés marítimo.

Lo que se esconde tras la actitud británica es un rechazo a la vinculación de sus empresas con profesionales de otros países, algo perfectamente lógico en relación a su exacerbado nacionalismo.

El problema afecta a cientos de empleos, sobre todo generados en las comunidades marítimas de Galicia y Euskadi, puesto que esta flota tiene su base mayoritariamente en los puertos de Vigo, La Coruña y Ondárroa.



El fondo del asunto tiene relación con un problema cuyas consecuencias no afectan únicamente al colectivo profesional náutico-pesquero: son todavía muchas las profesiones que no disponen de un sistema de homologación con titulaciones semejantes en otros países de la UE. Se trata, por otra parte, de uno de los aspectos que más preocupa al sector marítimo-pesquero, inserto todavía en un proceso de reforma de las enseñanzas que no acaba de completarse con la relación entre los títulos y las capacidades profesionales de los titulados.

RECUPERAR EL PRESTIGIO INTERNACIONAL

Los datos de un informe europeo que revelan el bajo índice de infracciones de la flota pesquera española son un motivo de alegría para el conjunto del sector. Un dato que contribuye decisivamente a abandonar la leyenda negra que la pesca española sostenía ante la impotencia de sus protagonistas.

La fama de depredadores que acompañaba a los pescadores españoles ha de ser definitivamente modificada, y para ello se impone la masiva divulgación de los datos sobre inspecciones que revela el mencionado informe. El Gobierno español debería impulsar campañas de imagen en los países más agresivos con la flota española, basadas en la divulgación de estos datos alentadores e importantes para acabar con la satanización de que vienen siendo objeto por parte de la opinión pública de otros países.

Hasta ahora, los profesionales españoles de la pesca, tienen que dar constantes explicaciones y comenzar sus argumentos con la justificación de que su comportamiento ya no es lesivo para el medio ambiente natural. En los últimos años se produjo una masiva y positiva concienciación sobre este particular, y este informe no hace más que recoger los frutos de un comportamiento cada vez más respetuoso.

Hemos comenzado los contactos con la nueva Administración

De nuevo comenzamos una etapa en nuestras relaciones con la flamante administración marítimo-pesquera, al ritmo que marca el relevo del Gobierno y una vez que los altos cargos se han ido amoldando a sus nuevos puestos. La Secretaría General de Pesca Marítima, el Instituto Social de la Marina, la Comisión de Agricultura y Pesca del Senado y la de Pesca del Congreso fueron las visitas más destacadas del presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz.

Repasar los problemas del colectivo náutico-pesquero ha sido el motivo común de todas las reuniones

• El presidente de AETINAPE se ha entrevistado en Madrid con el nuevo secretario General de Pesca Marítima, Samuel Juárez, quien estuvo acompañado del nuevo Director General de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almecija. En esta amplia reunión se dio un profundo repaso a los problemas del colectivo náutico-pesquero, desde la situación de bloqueo de la aprobación de las nuevas capacidades profesionales, lo que impide la aplicación de la reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras, hasta la necesidad de retomar las negociaciones con el Consejo de Universidades, por el asunto de las Diplomaturas, así como la necesaria y urgente coordinación con la DGMM; la Ley de Pesca y Sanciones; la Administración Pesquera periférica.

Se le solicitó que renegociara con Marina Mercante las competencias periféricas delegadas, que el anterior equipo de la Secretaría General de Pesca Marítima entregó a las Capitanías Marítimas, en este caso se le planteó que estaríamos a favor, siempre y cuando se utilizasen en defensa del sector pesquero. Exigiendo como contrapartida que Marina Mercante diese luz verde al acceso de los Náutico-Pesqueros a

las Capitanías y a las Torres de Control, y además desbloqueará las nuevas atribuciones. También se informó de los cursos de Seguridad y de los problemas de acceso a los mismos.

El compañero Muñiz mantuvo varias entrevistas en Madrid con el nuevo Director General del ISM, D. Rafael Mateos, dando un repaso a las relaciones del Instituto con AETINAPE y con el sector. Otra importante reunión fue con el Subdirector General de Asuntos Consulares, D. Antonio Segura, con quien se abordó el fenómeno de los apresamientos y repatriaciones de los marinos y pescadores detenidos en terceros países.

Por último, Muñiz mantuvo una reunión de trabajo en Madrid con el Presidente de la Comisión de Agricultura y Pesca del Senado, D. Ricardo Gatzagaetxebarría, del PNV, y con el responsable y Portavoz de la Comisión de Pesca del Congreso, D. Carlos Mantilla del PP. Se le informó de todos los asuntos relacionados con pesca y marina mercante, así como de la necesidad de que desde el Congreso y el Senado se impulse una política más agresiva en defensa del sector marítimo-pesquero, se le entregó un documento de prioridades y se asumió un compromiso de mantener periódicamente reuniones.

VISITA A CANARIAS

Después de varios años sin visitar a nuestros amigos y compañeros de Canarias, Muñiz pronunció una conferencia en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Canarias, en Arrecife, y otra en la Escuela Náutico-Pesquera de Las Palmas. Durante este viaje se reunió con alumnos, profesores titulados, además de con los medios de comunicación.

También aprovechó la visita para reunirse con el Viceconsejero de Pesca del Gobierno de Canarias, D. José Miguel Luengo.

Se adquirió el compromiso de mantener unas relaciones periódicas entre nuestra Organización y la Consejería de Agricultura y Pesca de esa Comunidad. También aprovechamos para celebrar una misa en Las Palmas en recuerdo del amigo Manuel Puch, a la que asistieron familiares y amigos. Tuvimos además la oportunidad de conocer al responsable del Apostolado del Mar en las Palmas, el Padre Fernando de Cabo. Como sabéis, ahora está a vuestra disposición en la oficina de AETINAPE en Las Palmas el amigo y compañero Miguel Llinares.

El salvamento español, de nuevo cuestionado por todos

El diseño y la funcionalidad del Servicio de Salvamento Marítimo del Estado continúa ofreciendo dudas sobre su idoneidad ante los contratiempos que más precupan en el sector marítimo-pesquero.

Muchos prefieren no solicitar auxilio, por miedo a las elevadas tarifas.

Desde que se ha puesto en servicio, no se han revisado las tarifas aplicadas, que siempre han sido consideradas abusivas sobre todo por las pequeñas embarcaciones de bajura, que han de pagar los servicios según las mismas tarifas que los grandes buques mercantes.

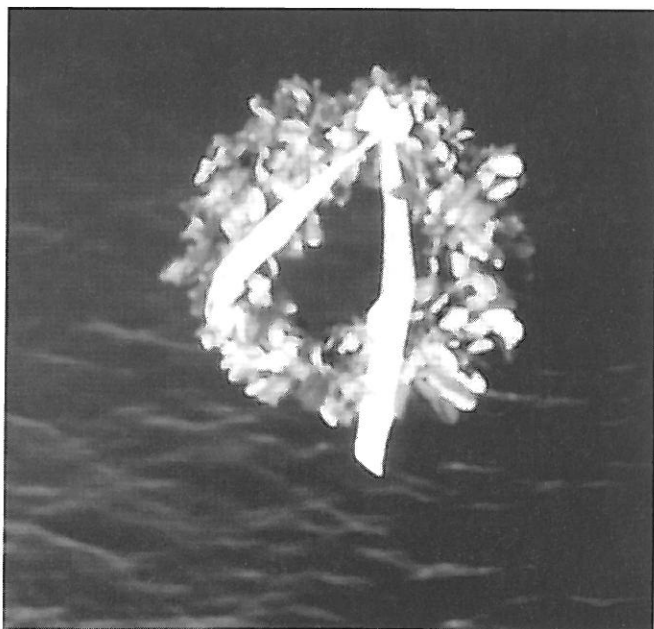
El hecho de que este servicio público se base en una concesión a una empresa privada, y de que ésta cobre tarifas prohibitivas por las prestaciones que ofrece, lo convierten en un monopolio ante el que muchos armadores prefieren no utilizarlo antes que tener que sufragar las elevadas

La inadecuación del servicio de salvamento, que data de la época de Rafael Lobeto como Director General de la Marina Mercante, se ha puesto de manifiesto últimamente con una anécdota que, aunque acabó sin consecuencias trágicas, puso a las claras la operatividad del mismo.

En el suceso participaron dos buques de Burela. El «Camino del Mar» tenía un problema en el timón, y fue auxiliado por el «Penas Brancas». A éste último se le enredó una red en la hélice y ambos quedaron a la deri-

va a 75 millas al NNW de la Estaca de Bares. Una vez en contacto con el Centro de Salvamento de Fisterra, les comunicaron que enviarían un helicóptero a la zona. Desde el buque pidieron que dentro del helicóptero viajara un buceador para separar la red de la hélice, pero no contaban con ese servicio. Esta comunicación tenía lugar a las horas, y el helicóptero no llegó al lugar de los hechos hasta las 10 horas del día siguiente. Desde el Centro de Salvamento, no obstante, les ofrecieron el desplazamiento al lugar del Alonso de Chaves, pero declinaron ante la imposibilidad de afrontar sus tarifas por un pequeño pesquero. Cabe reseñar, a título de anécdota, que a los dos buques a la deriva los acompañó en todo momento y de forma desinteresada una patrullera de la Armada italiana.

Tanto este incidente, como el registrado ayer entre un mercante italiano y un pesquero de Corme se inscriben en el deficiente funcionamiento del Servicio, sobre el que debería realizarse una investigación interna para destilar responsabilidades. Una investigación que se justificaría asimismo en el despotismo y la falta de atenciones que reciben los usuarios.



OFRENDA A LA VIRGEN DEL CARMEN

La Delegación de Aetinape en el País Vasco participó en numerosos actos celebrados con motivo del Día del Carmen. En las fotos, podemos ver diferentes aspectos de la procesión en el puerto de Pasaia, y el recuerdo a las víctimas a través de una Corona de laurel que fue lanzada al mar.

Certificados de especialidad en luchas contra incendios y supervivencia en el mar

• De acuerdo con la O.M. de 29-3-90 y de 31-7-92, por las que se establecen los certificados de la especialidad de Lucha Contra incendios y Supervivencia en la mar con dos niveles para cada uno, AETINAPE ha publicado íntegramente en las revistas nº30 y nº37, respectivamente dichas O.M. y por tal motivo recuerda a todos los Titulados de Puente y Máquinas que existen unos plazos para el cumplimiento de las mismas. Por ello rogamos a todos los interesados soliciten más información en nuestra Secretaría General.

Radiotelefonista Naval

• Los Capitanes de Pesca, Patrones de Altura, Patrones Mayores de Cabotaje, así como otros titulados que tengan el título Radiotelefonista Naval Restringido y deseen obtener el título de Radiotelefonista Naval. Rogamos se dirijan a la Secretaría General de AETINAPE, donde le informaran de la documentación necesaria para solicitar dicha titulación.

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, por que 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 el mar o en tierra, nos lo comuniquen, para ponerlo en conocimiento de los compañeros que se encuentran en paro. Por otro lado, todos los 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 facilitarnos 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 AETINAPE.

Tycsa y Markussens unen sus fuerzas para distribuir cables de acero para la pesca en Dinamarca

TRENZAS Y CABLES (TYCSA), el mayor productor europeo de cables de acero y BRDR. MARKUSSENS METALVAREFABRIK, el más prestigioso productor escandinavo de pertrechos para la industria pesquera, han unido recientemente sus fuerzas.

Después de largas negociaciones el pasado Abril se alcanzó el acuerdo mediante el cual MARKUSSENS se convierte en distribuidor exclusivo de los cables de acero TYCSA para el mercado danés.

BRDR. MARKUSSENS METALVAREFABRIK es hoy en día el productor escandinavo con la más amplia gama de pertrechos para el comercio pesquero. Sus productos, bajo el nombre de la conocida marca «The Blue Line» han sido desarrollados en estrecha colaboración con los profesionales pesqueros durante más de 20 años. Precisamente, el año pasado, MARKUSSENS celebraba su 25 aniversario.

Con más de 90% de su producción dedicada a la exportación. «The Blue Line» es una marca bien conocida en los puertos de los principales países pesqueros.

Como es sabido, TYCSA, tradicionalmente el mayor productor español de cables de acero, ha realizado en los últimos años importantes progresos para convertirse en uno de los líderes del mercado internacional. Actualmente, cables como el **DRAGÓN NEGRO, DRAGÓN VERDE, DRAGÓN PLATA O ATUNARI**, son nombres conocidos por los patrones pesqueros de todo el mundo para el trabajo bajo las más variadas y duras condiciones.

Con este acuerdo, dos clásicos de la industria pesquera han creado una prestigiosa alianza que será, sin duda, beneficiosa para ambas y lo que es más importante, para lograr el mejor servicio al cliente.

Convenios de la OMI

1

Título	Año de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes Contratantes + % del tonelaje mundial
SEGURIDAD MARÍTIMA				
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)	1974	25 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial	25/05/80	128 + 98,34%
Enmiendas y protocolos				
Protocolo	1978	Idem	01/05/81	85 + 91,77%
Enmiendas	1981	Aceptación tácita	01/09/84	Como el Convenio original
Idem	1983	Idem	01/07/86	Idem
Idem	1987	Idem	30/10/88	Idem
Idem	abril 1988	Idem	22/10/89	Idem
Idem	oct. 1988	Idem	29/04/90	Idem
Idem	SMSSM 1988	Idem	01/02/92	Idem
Protocolo	1988	15 Estados más 50% del tonelaje bruto mundial	-	24 + 27,37%
Enmiendas y protocolos				
Enmiendas	1989	Aceptación tácita	01/02/92	Como el Convenio original
Idem	1989	Idem	13/10/90	Idem
Idem	(código CIQ)	Idem	01/02/92	Idem
Idem	1990	6 meses después de entrada en vigor del Convenio SOLAS 1988 y de los Protocolos de Líneas de Carga	-	Idem
Idem	(código CIQ)	Idem	-	Idem
Idem	1990	(código CIQ)	-	Idem
Idem	1991	Idem	01/01/94	Idem
Idem	mayo 1992	Aceptación tácita	01/10/94	Idem
Idem	dic. 1992	Idem	01/10/94	Idem
Idem	dic. 1992	Idem	01/07/94	Idem
Idem	(código CIQ)	Idem	01/07/94	Idem
Idem	dic. 1992	Idem	01/07/94	Idem
Idem	(código CIQ)	Idem	01/01/96	Idem
Idem	mayo 1994	(caps. X y XI)	Idem	Idem
Idem	mayo 1994	(cap. IX)	Idem	Idem
Idem	mayo 1994	(demás caps.)	Idem	Idem
Idem	mayo 1994	(código CIQ)	Idem	Idem
Idem	dic. 1994	Idem	Idem	Idem
Idem	mayo 1995	Idem	Idem	Idem
Idem	nov. 1995	Idem	Idem	Idem

2

Título	Año de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes Contratantes + % del tonelaje mundial
Convenio internacional sobre líneas de carga	1966	15 Estados, de los que siete deben poseer cada uno un tonelaje global superior a un millón de toneladas de registro bruto	21/07/68	137 + 98,25%
Enmiendas y protocolos				
Enmienda	1971	Aceptación de 2/3 de las Partes Contratantes (92)	-	51
Idem	1975	Idem	-	46
Idem	1979	Idem	-	44
Idem	1983	Idem	-	27
Protocolo	1988	15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial	-	24 + 27,28%
Enmienda				
Enmienda	1995	Aceptación de 2/3 de las Partes Contratantes (92)	-	-
Auerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales				
Auerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales	1971	Tres Estados (incluidos por lo menos dos en cuyo territorio estén matriculados buques que presten servicios especiales o cuyos nacionales sean transportados a bordo de dichos buques)	02/01/74	15 + 25,67%
Enmiendas y protocolos				
Protocolo	1973	-	02/06/77	14 + 21,69%
Convenio internacional sobre la seguridad de contenedores	1972	10 Estados	06/09/77	62 + 62,69%
Enmiendas y protocolos				
Enmiendas al Anexo	1981	Aceptación tácita	01/12/81	Idem
Idem	1983	Idem	01/01/84	Idem
Idem	1991	Idem	01/01/93	Idem
Enmiendas a la Convención y al Anexo	1993	2/3 de las Partes Contratantes	-	4

3

Título	Año de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes Contratantes + % del tonelaje mundial
SEGURIDAD MARÍTIMA				
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)	1974	25 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial	25/05/80	128 + 98,34%
Enmiendas y protocolos				
Protocolo	1978	Idem	01/05/81	85 + 91,77%
Enmiendas	1981	Aceptación tácita	01/09/84	Como el Convenio original
Idem	1983	Idem	01/07/86	Idem
Idem	1987	Idem	30/10/88	Idem
Idem	abril 1988	Idem	22/10/89	Idem
Idem	oct. 1988	Idem	29/04/90	Idem
Idem	SMSSM 1988	Idem	01/02/92	Idem
Protocolo	1988	15 Estados más 50% del tonelaje bruto mundial	-	24 + 27,37%
Enmiendas y protocolos				
Enmiendas	1989	Aceptación tácita	01/02/92	Como el Convenio original
Idem	1989	Idem	13/10/90	Idem
Idem	(código CIQ)	Idem	01/02/92	Idem
Idem	1990	6 meses después de entrada en vigor del Convenio SOLAS 1988 y de los Protocolos de Líneas de Carga	-	Idem
Idem	(código CIQ)	Idem	-	Idem
Idem	1990	(código CIQ)	-	Idem
Idem	1991	Idem	01/01/94	Idem
Idem	mayo 1992	Aceptación tácita	01/10/94	Idem
Idem	dic. 1992	Idem	01/10/94	Idem
Idem	dic. 1992	Idem	01/07/94	Idem
Idem	(código CIQ)	Idem	01/07/94	Idem
Idem	dic. 1992	Idem	01/07/94	Idem
Idem	(código CIQ)	Idem	01/01/96	Idem
Idem	mayo 1994	(caps. X y XI)	Idem	Idem
Idem	mayo 1994	(cap. IX)	Idem	Idem
Idem	mayo 1994	(demás caps.)	Idem	Idem
Idem	mayo 1994	(código CIQ)	Idem	Idem
Idem	dic. 1994	Idem	Idem	Idem
Idem	mayo 1995	Idem	Idem	Idem
Idem	nov. 1995	Idem	Idem	Idem

4

Título	Año de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes Contratantes + % del tonelaje mundial
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar	1978	25 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial	28/04/84	115 + 94,90%
Enmiendas y protocolos				
Enmiendas	1991	Aceptación tácita	01/12/92	Idem
Idem	1994	Idem	01/01/96	Idem
Idem	1995	Idem	01/02/97	Idem
Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo (SAR)	1979	15 Estados	22/06/85	54 + 50,80%
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros				
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros	1995	15 Estados	-	-
PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR				
Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos	1969	15 Estados	06/05/75	67 + 66,36%
Enmiendas y protocolos				
Protocolo (INT-PROT-99)	1973	-	30/03/83	37 + 45,23%
Enmienda	1991	Aceptación tácita	24/07/92	Como el Convenio original

Convenios de la OMI

5

Título	Año de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes Contratantes + % del tonelaje mundial
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias	1972	15 Estados	30/08/75	74 + 68,38%
Enmiendas y protocolos				
Enmienda	Controversias 1978	2/3 de las Partes Contratantes	-	19
Idem	Incineración 1978	Aceptación tácita	11/03/79	Como el Conv original
Idem	Sustancias 1980	Idem	11/03/81	-
Idem	1989	Idem	19/05/90	-
Idem	1993	Idem	20/02/94	-
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma enmendada por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)	1973 (Convenio)	15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial	-	-
	1978 (Protocolo)	Idem	02/10/83	95 + 92,74%
Anexo I	-	Idem	02/10/83	Idem
Anexo II	-	Idem	06/04/87	Idem
Anexo III (optativo)	-	Idem	01/07/92	74 + 76,81%
Anexo IV	-	Idem	-	61 + 41,51%
Anexo V	-	Idem	31/12/88	77 + 79,25%
Enmiendas y protocolos				
Enmienda	1984	Aceptación tácita	07/01/86	Como el Conv original
Idem	1985 (Anexo II)	Idem	06/04/87	Idem
Idem	1985 (Protocolo I)	Idem	06/04/87	Idem
Idem	1987 (Anexo I)	Idem	01/04/89	Idem
Idem	marzo 1989 (cód. CGrQ)	Idem	13/10/90	Idem
Idem	marzo 1989 (Anexo II)	Idem	13/10/90	Idem
Idem	1989 (Anexo V)	Idem	18/02/91	-

6

Título	Año de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes Contratantes + % del tonelaje mundial
Idem	1990 (SARC)	Seis meses después de la entrada en vigor de los protocolos de 1988 relativos al Convenio SOLAS y al de Líneas de Carga	-	Idem
Idem	1990 (código CIQ)	Idem	-	-
Idem	1990 (cód. CGrQ)	Idem	-	-
Idem	1990 (Anexo I + V)	Aceptación tácita	17/03/92	Idem
Idem	1991 (Anexo I)	Idem	04/04/93	Idem
Idem	1991 (Anexo V)	Idem	04/04/93	Idem
Idem	1992 (Anexo I)	Idem	05/07/93	Idem
Idem	1992 (código CIQ)	Idem	01/07/94	Idem
Idem	1992 (cód. CGrQ)	Idem	01/07/94	Idem
Idem	1992 (Anexo II)	Idem	01/07/94	Idem
Idem	1992 (Anexo III)	Idem	28/02/94	Idem
Idem	1994	Idem	03/03/96	Idem
Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos	1990	15 Estados	13/05/95	26 + 37,66%
RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN				
Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos	1969	Ocho Estados, incluidos cinco cuyas flotas de buques tanque representan un mínimo de un millón de toneladas brutas	19/06/75	92 + 87,15%

7

Título	Año de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes Contratantes + % del tonelaje mundial
Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares	1971	Cinco Estados	15/07/75	14 + 23,93%
Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (FUND)	1971	Ocho Estados, que hayan recibido durante el año precedente por lo menos 750 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución	16/10/78	64 + 63,92%
Enmiendas y protocolos				
Protocolo	1976	Idem	22/11/94 (30/05/96)	33 + 59,72%
Protocolo	1992	Ocho Estados + 450 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución	-	15 + 34,61%
Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar	1974	10 Estados	28/04/87	22 + 37,58%
Enmiendas y protocolos				
Protocolo	1976	Idem	30/04/89	18 + 37,30%
Idem	1990	Idem	-	2 + 0,59%
Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo	1976	12 Estados	01/12/86	26 + 44,65%

8

Título	Año de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes Contratantes + % del tonelaje mundial
OTROS ASUNTOS				
Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional	1965	10 Estados	05/03/67	72 + 55,82%
Enmiendas y protocolos				
Enmienda (Convenio)	1973	2/3 de las Partes Contratantes	02/06/84	Idem
Enmienda (anexo)	1969	Aceptación tácita	12/08/71	Idem
Idem	1977	Idem	31/07/78	Idem
Idem	1986	Idem	01/10/86	Idem
Idem	1987	Idem	01/01/89	Idem
Idem	1990	Idem	01/09/91	Idem
Idem	1992	Idem	01/09/93	Idem
Idem	1993	Idem	01/09/94	Idem
Convenio internacional sobre arqueo de buques	1969	25 Estados cuyas flotas mercantes representen como mínimo el 65% del total del tonelaje bruto mercante mundial	18/07/82	111 + 97,14%
Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima	1988	15 Estados	01/03/92	32 + 41,72%
Enmiendas y protocolos				
Protocolo	1988	Tres Estados (pero no antes de la entrada en vigor del Convenio)	01/03/92	30 + 41,57%
Convenio internacional sobre salvamento marítimo	1989	15 Estados	(14/07/96)	20 + 14,77%
Instrumentos que están en vigor o que son aplicables, pero que ya no rigen plenamente por haber sido reemplazados por instrumentos posteriores				
SEGURIDAD MARÍTIMA				
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)	1960	15 Estados entre los cuales se cuentan siete que posean cada uno de ellos más de un millón de toneladas de registro bruto	26/05/65	96

Convenios de la OMI

9

Título	Año de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes Contratantes + % del tonelaje mundial
PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR				
Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos	1954	10 Estados de los cuales cinco tengan una flota petrolera no inferior a 500 000 toneladas brutas	26/07/58	69
Enmiendas y protocolos				
Enmienda	1962		18/05/67 y 28/06/67	
Idem	1969	46 aceptaciones	20/01/78	25
Idem	Gran Barrera de Coral, 1971		-	
Idem	Tamaño de los tanques, 1971	Idem	-	25
Enmiendas y protocolos				
Enmienda	1966	64 (+ condiciones)	-	44
Idem	1967	Idem	-	35
Idem	1968	Idem	-	35
Idem	1969	Idem	-	24
Idem	1971	Idem	-	17
Idem	1973	Idem	-	8
Idem	(general) 1973	Idem	-	9
Idem	(transporte en grano) 1973	Idem	-	9
Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar	1960	Aceptaciones individuales	Aplicado a partir del 1 sept 1965	72
Instrumentos que aún no están en vigor y que no está previsto que entren en vigor				
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973	1973	15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas constituyen no menos del 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial	-	
Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977	1977	15 Estados cuyas flotas combinadas representen no menos del 50% en número de la flota mundial de buques pesqueros de estora igual o superior a 24 m	-	18 + 12,00%

10

Título	Año de adopción	Requisitos para la entrada en vigor	Fecha de entrada en vigor	Partes Contratantes + % del tonelaje mundial
Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos	1984	10 Estados, incluidos sus flotas de buques tanque representen un mínimo de un millón de toneladas brutas	-	9 + 4,19%
Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos	1984	Ocho Estados + 600 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución	-	5 + 2,58%



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

BANDERA (PAIS)	1 de Enero de 1995			31 de Diciembre de 1995			% Cambio sobre 1994 TPM
	Nº Buques	1.000 TPM	1.000 TRB	Nº Buques	1.000 TPM	1.000 TRB	
Grecia	1.448	52.433,70	29.211,70	1.408	51.439	29.070	-1,9
Italia	704	8.684,50	6.304,90	679	8.319	6.246	-4,2
Dinamarca Tt	544	7.157,60	5.594,40	527	7.528	6.304	8,9
Gran Bretaña	433	6.683,00	5.298,80	435	7.232	5.127	4,4
Alemania	659	6.631,40	5.398,10	613	6.368	5.349	-4
Francia	208	6.288,30	4.055,40	208	5.863	3.845	-6,8
Holanda	513	4.425,00	3.755,00	532	4.724	4.175	6,8
Suecia	246	2.216	2.663	259	2.302	2.834	3,9
Luxemburgo	44	1.793,20	1.130,30	41	1.293	873	-27,9
Portugal	80	1.363,40	799,60	92	1.334	783	-2,2
Finlandia	125	926	1.148	132	1.128	1.418	21,8
Austria	31	203	134	29	130	92	-36
Irlanda	54	171,60	149,50	52	176	173	2,5
Bélgica	24	37,30	72,00	22	34	67	-9,8
España	223	1.443,00	987,80	218	1.465	1.062	1,5
TOTAL	5.336	100.457,00	66.702,50	5.247	99.335	67.418	-43

Fuente: I.S.L. Bremen. Buques de más de 300 TRB

**La flota
europea.
Evolución
durante 1995**

PAISES (Nº Buques / TRB)	1961	1971	1981	1991	1995
ALEMANIA	2.454 4.771.591	2.826 8.678.584	1.820 7.708.227	1.522 5.971.254	613 5.349.000
BELGICA	206 713.197	224 1.153.081	312 1.916.765	268 314.198	22 67.000
DINAMARCA	827 2.306.746	1.264 3.520.021	1.169 5.047.734	1.290 5.870.589	527 6.304.000
IRLANDA	-	-	-	187 195.111	52 173.000
ESPAÑA	1.510 1.958.065	2.279 3.934.129	2.678 8.133.658	2.305 3.617.151	218 1.062.000
FRANCIA	1.488 5.117.303	1.399 7.011.476	1.199 11.455.033	910 3.988.072	208 3.845.000
GRECIA	1.012 5.439.204	2.056 13.065.930	3.710 42.004.990	1.863 22.752.919	1.408 29.070.000
ITALIA	1.353 5.319.334	1.690 8.138.521	1.677 10.641.242	1.652 8.121.595	679 6.246.000
LUXEMBURGO	-	-	-	51 1.703.482	41 873.000
HOLANDA	1.694 4.909.687	1.539 5.209.145	1.271 5.467.486	1.249 3.872.301	532 4.175.000
PORTUGAL	-	-	-	337 880.779	92 783.000
GRAN BRETAÑA	5.182 21.464.522	3.785 27.334.695	2.975 25.419.427	1.849 6.610.633	435 5.127.000
AUSTRIA	-	-	-	-	29 92.000
FINLANDIA	-	-	-	-	132 1.418
SUECIA	-	-	-	-	259 2.834

**La flota
europea.
Evolución
1961 - 1995**

TOTAL BUQUES 5.247
TOTAL TRB 63.170.252

% FLOTA MUNDIAL	41,6	31,0	22,8	16,8	14,1
	38,3	31,2	28,0	14,7	13,8

Fuente: Lloyd's Register of Shipping (1961-71-81-91)
I.S.L. Bremen (Datos 1995)

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

B.O.E. nº110, de 06-05-96

REAL DECRETO 758/1996, de 5 de mayo, de reestructuración de Departamentos ministeriales.

B.O.E. nº115, de 11-05-96

REAL DECRETO 838/1996, de 10 de mayo, por el que se reestructura el Gabinete y la Secretaría General de la Presidencia del Gobierno.

MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

B.O.E. nº115, de 11-05-96

REAL DECRETO 839/1996, de 10 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica básica de los Ministerios de Asuntos Exteriores, de Justicia, de Defensa, de Fomento, de Educación y Cultura, de Trabajo y Asuntos Sociales, de Industria y Energía, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Administraciones Públicas, de Sanidad y Consumo, de Medio Ambiente.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

B.O.E. nº92, de 16-04-96

CÓDIGO Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), conforme al capítulo VII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS), hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974, ratificado por España el 08-09-78 (B.O.E. 16 A 18-06-80) y según las enmiendas de los capítulos II-1, II-2, III, IV, VII DE 17-06-83 (B.O.E. 11-06-86), enmiendas a la edición refundida 1986 (B.O.E. 27-10-88), enmienda 24-86 (B.O.E. 03-10-89), edición refundida de 1994 que incorpora todas las enmiendas hasta la enmienda 27-94 aplicable a partir del 1 de enero de 1995.

B.O.E. nº133, de 01-06-96.

ACUERDOS INTERNACIONALES.-Resolución de 10 de mayo de 1996, de la Secretaría General Técnica, sobre aplicación del artículo 32 del Decreto 801/1972, relativo a la ordenación de la actividad de la Administración del Estado en materia de Tratados Internacionales.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

B.O.E. nº77, de 29-03-96.

ORDEN de 22 de marzo de 1996 por la que se regulan las capturas de especies pelágicas en el Cantábrico y noroeste, durante la campaña de 1996.

B.O.E. nº113, 09-05-96.

ORDEN de 2 de mayo de 1996 por la que se regulan las ayudas comunitarias a los productores de atún, de sardina y de caballa de las Islas Canarias, dentro del programa «POSEICAN», correspondiente a la campaña de 1995.

B.O.E. nº95, de 19-04-96.

CORRECCIÓN DE ERRORES, de la Orden de 14 de febrero de 1996 por la que se modifica el anexo de la Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de 15 de noviembre de 1994 por la que se hacen públicas las relaciones de zonas de producción de moluscos y otros invertebrados marinos vivos en el litoral español.

B.O.E. nº122, de 20 de mayo de 1996.

RESOLUCIÓN de 26 de abril de 1996, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se actualiza a 1 de enero de 1996 el Censo Especial de Buques Palangreros de Superficie de Caladeros Internacionales.

B.O.E. nº131, de 30-05-96.

REAL DECRETO 696/1996, de 26 de abril, por el que se modifica parcialmente el Real Decreto 798/1995, de 19 de mayo, por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca, de la acuicultura y de la comercialización, la transformación y la promoción de sus productos.

B.O.E. nº137, de 06-06-96.

ORDEN de 3 de Junio de 1996 sobre delegación de atribuciones en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

B.O.E. nº142, de 12-06-96.

ORDEN de 30 de mayo de 1996 por la que se fija el valor a descontar del importe de las ayudas globales para las partidas sometidas al régimen de compensación a tanto alzado, en la campaña pesquera de 1996 para las especies incluidas en el anexo VI del Reglamento (CEE) 3759/1992, y para las que las organizaciones de productos pesqueros hayan fijado precios autónomos.

B.O.E. nº149, de 20-06-96.

RESOLUCIÓN de 7 de junio de 1996, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se efectúa la revisión anual del censo de la flota bacaladera, conforme a la Orden de 8 de junio de 1981 por la que se ordena la actividad pesquera de la flota bacaladera.

B.O.E. nº154 de 26-06-96.

ORDEN de 18 de junio de 1996 por la que se establece un distintivo específico para identificar el bonito del norte capturado con técnicas artesanales durante la campaña de 1996.

B.O.E. nº162, de 05-07-96.

ORDEN de 27 de junio de 1996 por la que se establecen fondos mínimos para el arrastre en el litoral de la provincia de Almería.

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

B.O.E. nº100, de 25-04-96.

RESOLUCIÓN de 16 de abril de 1996, de la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se hace pública la relación definitiva de aprobados en la fase de oposición en las pruebas selectivas para el ingreso en la Escala de Marineros del Servicio de Vigilancia Aduanera convocadas por Resolución de 27 de Setiembre de 1995.

RESOLUCIÓN de 16 de abril de 1996, de la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se hace pública la relación definitiva de aprobados en la fase de oposición en las pruebas selectivas para el ingreso en la Escala de Mecánicos Navales del Servicio de Vigilancia Aduanera convocadas por Resolución de 27 de setiembre de 1995.

RESOLUCIÓN de 16 de abril de 1996, de la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se hace pública la relación definitiva de aprobados en la fase de oposición en las pruebas selectivas para el ingreso en la Escala de Patrones del Servicio de Vigilancia Aduanera convocadas por Resolución de 27 de Setiembre de 1995.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

B.O.E. nº81, de 03-04-96.

CORRECCIÓN de erratas del Real Decreto 392/1996, de 1 de marzo, por la que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, de empresas y buques destinados al tráfico de cabo-

taje de mercancías de interés estratégico.

B.O.E. nº100, de 25-04-96.

RESOLUCIÓN de 2 de abril de 1996, de la Dirección General de la Marina Mercante, sobre transferencias en materia de enseñanzas.

B.O.E. nº107, de 03-05-96.

RESOLUCIÓN de 14 de marzo de 1996, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologan los cursos de contraincendios, segundo nivel, a impartir por el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes.

B.O.E. nº113, de 09-05-96.

RESOLUCIÓN de 23 de abril de 1996, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se dictan instrucciones para validez de los períodos de embarco exigidos para la expedición de los títulos profesionales de la Marina Mercante.

MINISTERIO DE FOMENTO

B.O.E. nº133, de 01-06-96.

Orden de 30 de mayo de 1996 sobre delegación de atribuciones.

B.O.E. nº137 de 06-06-96.

RESOLUCIÓN de 4 de junio de 1996, de la Subsecretaría, sobre delegación de atribuciones.

RESOLUCIÓN de 4 de junio de 1996, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, sobre delegación de atribuciones.

B.O.E. nº152, de 24-06-96.

RESOLUCIÓN de 28 de mayo de 1996, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del curso de Contra Incendios (Primer nivel) a impartir por la unidad móvil de la empresa «Gestores Protección Internacional, Sociedad Anónima (GESPRO).

RESOLUCIÓN de 28 de mayo de 1996, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Curso contra Incendios (Primer Nivel) a impartir por la Escuela de Formación Profesional Náutico-pesquera de Bermeo, dependiente del Instituto Social de la Marina.

RESOLUCIÓN de 28 de mayo de 1996, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el curso de Contra Incendios (Primer nivel) a impartir por la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera Nuestra Señora de la Antigua de Ondárroa.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

B.O.E. nº121, de 18 de mayo de 1996.

RESOLUCIÓN de 24 de abril de 1996, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto de acta con la revisión salarial del V Convenio Colectivo único entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, diferentes organismos autónomos del mismo y su personal laboral.

B.O.E. nº164, de 08-07-96.

RESOLUCIÓN de 14 de junio de 1996, de la Dirección General de Trabajo y Migraciones, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo para la Flota Congeladora de Marisco.

B.O.E. nº167, de 11 de julio de 1996.

RESOLUCIÓN de 20 de junio de 1996, de la Dirección General de Trabajo y Migraciones, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto de Convenio Colectivo de la empresa «Remolcadores Nosa Terra, Sociedad Anónima (REMOLCANOSA).



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



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)

ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS

GIJONESA DE ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS, S.L. - Gijón Musel (Puerto de Gijón) Tlf. (98) 5323220

AGENCIAS DE VIAJES

VIAJES BARRAL. La Coruña. Doctor Moragas, 7. Tlf. (981) 134469-134476.

ASTILLEROS

ASTILLEROS LUZURIAGA, S.A. Apartado 21 San Sebastián. Pasajes de San Juan. Tlf.(943)354640 (4 líneas). Fax 354446

ASTILLEROS ARMÓN, S.A. Avda. del Pardo, s/n, Navia-Asturias. Tlf. (985) 631464 - 630001 - 631863 - 631870. Fax (985)631701.

BANCOS

BANCO CENTRAL HISPANO. Urbana nº1-Avda.General Sanjurjo, 10, 15006 La Coruña. Tlf. (981) 288218-289320.

CAJAS DE AHORROS

CAJA DE AHORROS DE GALICIA - La Coruña. Of. Puerto. C. Arenal, 1. Tlf.(981) 187001. Of. Pral. Rúa Nueva, 30. Tlf. (981) 187000.

CAJA DE AHORROS DE GALICIA - VIGO Policarpo Sanz, 21. Tlf. (986)815000

CABLES

TICSA Monturiol, 5, 08010-Barbera del Valles-Barcelona. Tlf. (93)7399100. Fax (93)7294273.

EFFECTOS NAVALES

COMERCIAL NAVAL CANARIA, S.A. C/Juán Rejón, 127. Las Palmas de Gran Canaria. Tlf. (928) 462345-463727.

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

ELECTROMECAÁNICA PASAIA, S.A. Euskadi Etorbidea, 53 Gudarién Plaza. Apartado de Correos 166. Pasajes de San Pedro. Tlf. (943) 398446.

TALLERES ELÉCTRICOS DEL MUSEL, S.A. Oficina: C/del Aire, 22. Talleres: C/Toledo, 23-La Calzada-Gijón. Tlf. (985) 324318

NAVILEKTRA, S.A. C/San Pedro, 8. Pasajes de San Pedro Guipúzcoa. Tlf. (943) 390041-390652.

MOTORES MARINOS

GERARDO GAMECHO HERRERO Ingeniero Marquina, 9 bajo (Pasajes de San Pedro). Tlf.(943)398757.

PLANOS

PLANITEC, S.L. Velázquez Moreno, 49-Vigo. Tlf. (986) 222919 - 222918.

POTABILIZADORES

N.TORREIRO. Toda clase de repuestos para todo tipo de generadores de agua dulce. Polígono Pocomaco, Sector E, nº31 Mesoiro - La Coruña. Tlf. (981) 297755 - 297663.

PROVISIONISTAS DE BUQUES

SUMPESCA, S.L. Muelle de Ribera, 9. Las Palmas de Gran Canaria. Tlf.(928)278436.

GAMBUZA Marques de Valterra, 35-36202 Vigo. Tlf.(986)211304- Part.(986)201927.

REDES

REDES SALINAS,S.L. La Cerca (Carretera Ctral.-Alicante). Callosa del Segura (Alicante). Tlf. (965) 310408 - 310354.

REMOLCADORES

REMOLCADORES FACAL, S.A. San Pedro, 10. Pasajes. Tlf. (943)390241

REMOLQUES GIJONESES, S.A. Plaza R.Alvargonzález, 5, Entlo. Gijón. Tlf.(98)5342101-5321295.

SUMINISTROS NAVALES

TECOMAR, S.L. C/San Pedro, 12. Pasajes de San Pedro (Guipúzcoa). Tlf.(943)391944.

SUMIMAR, S.A. Gaintxurizketa Bidea. Polígono Industrial 108- Parcela 1, A-B. Tlf.(943)492487 (7 líneas). Fax 943-492570. 20100-Lezo (Guipúzcoa)

TALLERES MECÁNICOS

MARIN, S.L. Avda. de Orense, 53 A. 36900 Marín, Pontevedra. Tlf. y Fax (986)883611.

MARTÍNEZ. Carretera del Puerto, s/n San Ciprián-Lugo. Tlf.(982)594292-594154.

TALLERES DE LA GUARDIA Luján Pérez, 101. Puerto de La Luz (Las Palmas). Tlf. (928)266486.

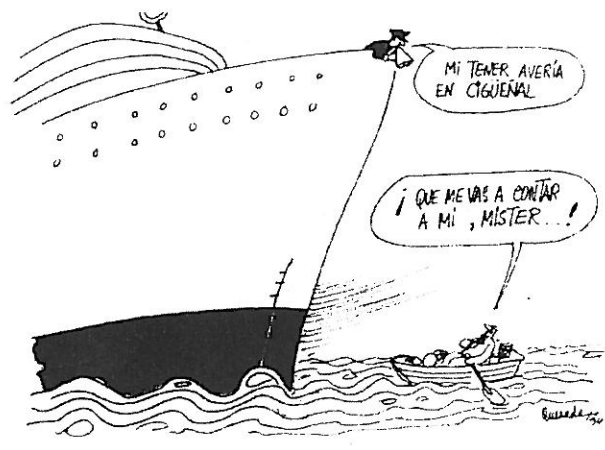
MANUEL SILVA, S.A. El Musel-Gijón. Tlf.(985)311891/08

TELECOMUNICACIONES SONICOLOR Avda. Héroes de Toledo, 123. Telef.(95)4630514-Fax(95)4661884. 41006 Sevilla. Avda. Costa de La Luz, 27, Local 5. Tlf.(959)243302-Fax(959)243277. 21002 Huelva.

Anunciarse en esta sección le hace acreedor de las máximas simpatías y atenciones de nuestros más de 10.000 lectores.

Es fácil: llame a nuestra oficina Central, o a cualquiera de las Delegaciones o Colaboradores de AETINAPE

Q U E S S A D A



PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO

(Contiene 23 cuadros negros)

	PACTOS ACUERDOS	ESPECIE DE FLAUTA DE BARRIO	REPTO FALTAS DE LOGICA	CIUDAD DE BELLEGA CANOA MEXICANA	CICATERIA	SECO	TESLA DIOS DEL TRUENO	LAS QUE ATACAN	LUGAR EN DONDE HAY RAMAS	IMPAR POSADERO	TITANIO ABOLITO FILIPINO	AMADES PLOQUENOS	ESPEQUE DE LOBO DE MEXICO	
COMPROBAR UN HECHO	→	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	TIC SONIDO DEL RELOJ
LLENAR	→													PRODUCTO DE CURTIR PIELES
MALAGUERO	→													VOZ DE COLOR
PROVECHO	→													COMUN. VOLCAN
MATRÍCULA INDONESIA ECHAR DE MENOS	→													SOBRINO DE ABRAHAM
ACATAS LISTADAS	→													MAESTRO DE LATIN
RELATIVO A LA MEJILLA	→						V							"VERSIÓN ORIGINAL" NOMBRE DE LETRA
-1-	→						E							SOCIEDAD LIMITADA
OLIVOS	→						R							URITADOS
ABREVIADO SEGUNDA	→						A							-50-
DIOS VIKINGO	→						N							RELATIVO A UNA DINASTIA PERSA
ACADEM	→						O							SISTEMA DE COLOR PARA TELEVISION
CRUSTÁCEO MARINO	→													CIUDAD DE CADIZ
GARITA	→													PERFUMAR
NIETO DE CAM	→													NOMBRE DE MUJER
PERDER LA VIDA	→													REZA
NATURALES DE ARES	→													AFITIDAD LA BARBA
	→	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	NOVENA
	LECHO	FLOAGOCO	SEGUNDA NOTA MUSICAL	DIOSA DE LA VENGANZA	ESTRA MONI	PARTES DE LANTERA DE LAS TORRES PIEDRAL NORTE	SERVI LLETERO	CANCIONES DE COIRA	PARA MUSICAS PIRATA IGUALDAD DE NIVEL	APÓCOPPE DE UNO	RIQUERA EGIPCIA	ITCHARAN	FOCARADO	

ELIMINOGRAMA

Nº 1

- | | | | | | | | |
|----|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | R | E | I | N | O | = | 3 |
| 2 | M | O | H | I | N | = | 1 |
| 3 | J | U | L | I | A | = | 1 |
| 4 | R | E | L | O | J | = | 3 |
| 5 | M | U | L | A | S | = | 1 |
| 6 | S | A | V | I | A | = | 1 |
| 7 | F | A | U | N | A | = | 1 |
| 8 | L | I | J | A | S | = | 0 |
| 9 | V | E | R | N | A | = | 2 |
| 10 | T | E | R | N | A | = | 2 |

Nº 2

- | | | | | | | | |
|----|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | C | U | N | A | S | = | 2 |
| 2 | F | A | V | O | R | = | 3 |
| 3 | L | A | B | I | O | = | 3 |
| 4 | F | E | R | I | A | = | 2 |
| 5 | M | U | T | I | S | = | 1 |
| 6 | C | U | E | V | A | = | 3 |
| 7 | L | I | R | O | N | = | 2 |
| 8 | R | E | V | E | S | = | 1 |
| 9 | B | U | R | L | E | = | 0 |
| 10 | P | I | A | N | O | = | 3 |

№ 3

- | | | | | | | | |
|----|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | B | I | D | O | N | = | 1 |
| 2 | V | E | N | A | S | = | 1 |
| 3 | S | I | G | L | O | = | 2 |
| 4 | R | O | C | A | S | = | 4 |
| 5 | L | A | P | I | Z | = | 1 |
| 6 | L | A | G | O | S | = | 3 |
| 7 | S | A | Y | O | N | = | 2 |
| 8 | T | I | S | I | S | = | 0 |
| 9 | V | I | G | A | S | = | 2 |
| 10 | T | R | O | T | E | = | 2 |

Deberá encontrar, mediante un sistema de eliminación, una palabra de 5 letras, teniendo en cuenta que cada palabra de las 10 reseñadas tiene tantas letras de la palabra que se busca como el número que se indica en el margen derecho.

Soluciones

ELIMINOGRAMAS:
Nº 1: UVERO
Nº 2: VACIO
Nº 3: CARGO

C	O	N	S	T	A	T	A	C								
O	C	C	P	A	R	.	T	A	N	I	N	O				
M	A	L	A	C	I	T	A	N	O	.	A	X				
P	R	O	.	A	D	O	C	E	N	A	D	O				
R	I	.	A	N	O	R	A	R	.	L	O	T				
O	N	I	.	C	E	S	.	D	O	M	I	N	E			
M	A	L	A	R	.	V	O	.	E	M	F	.				
I	.	O	L	I	V	E	R	A	S	.	S	.				
S	E	G	.	A	I	R	A	D	O	S	.	C				
O	D	I	N	.	S	A	S	A	N	I	D	A				
S	U	C	E	D	E	N	.	S	E	C	A	M				
.	C	A	M	A	R	O	N	.	R	O	T	A				
C	A	S	.	E	T	A	.	A	R	O	M	A	R			
A	D	.	S	U	S	A	N	A	.	O	R	A				
M	O	R	I	.	R	.	R	A	S	U	R	A	D			
A	R	E	.	S	A	N	O	.	S	.	N	O	.	M	A	R

TÚ.

Tú eres el protagonista de tu profesión. Gracias a tu empeño estamos recuperando el lugar que nos corresponde en la sociedad. No dejes que otros trabajen por tí. Toma conciencia de lo positiva que es la unidad en este tiempo de crisis. Ven a AETINAPE. Porque tú eres lo importante.



AETINAPE

Número de afiliado

Apellidos	
Nombre	
Estado Civil	Edad
Nacido en	
El día	
Hijo de	Y de
Domicilio	

Teléfono
Título que posee
Nº de título
Empresa
Rama (Pesca o Mercante)
Cargo que ocupa

AUTORIZACIÓN PARA LA DOMICILIACIÓN BANCARIA



AETINAPE

Número de afiliado

Banco o Caja
Oficina de
Titular: D.
Fecha

Código de Cuenta Cliente

Entidad	Oficina	DC	Número de cuenta

Muy Sres. míos:

Les ruego que, con cargo a mi cuenta, hagan efectivo el recibo que presentará anualmente la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera, hasta nuevo aviso por mi parte.

Les saluda atentamente:

Firma:

► Para pertenecer a la organización marítima más importante de la Unión Europea, sólo tienes que remitir estos impresos, cubiertos y firmados, a AETINAPE.

Avda. General Sanjurjo, 16,18,2º Dcha. E15006 A CORUÑA

También es necesario remitir una fotocopia del D.N.I. y de la Tarjeta de Identidad Profesional Marítima.

La cuota de inscripción es de 5.000 pesetas, y las cuotas mensuales, de 1.000 pesetas.

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO MARITIMO



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

En nuestros 8.000 kilómetros de costa y en toda la superficie oceánica de la que España es responsable, 1.500.000 km², trabajamos día a día, las 24 horas a través de nuestros Centros Coordinadores y la flota marítima y aérea de salvamento y

lucha contra la contaminación.

Un colectivo de mujeres y hombres se mantiene en alerta permanente para salvar vidas y proteger el medio ambiente marítimo.

Desde el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jove-llanos", (Telf.: 985 - 16 20 03),

aseguramos con el más avanzado equipo humano y técnico la formación en materia de seguridad.

Porque en la mar hay mucha vida en juego. **Trabajamos para su protección.**

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima