



AETINAPE

Arias Salgado se interesa por el mar

El Ministro de Fomento ha recibido de manos del presidente de AETINAPE un completo dossier documental sobre la situación del sector marítimo y los principales puntos de vista de los profesionales marítimo-pesqueros. En una entrevista se ha mostrado muy sensibilizado con los problemas que afectan al sector.



¿Quién gana en esta guerra?

Atravesamos un período conflictivo. los frentes pesqueros abiertos en el exterior por la debilidad de las normas marítimas internacionales o el decepcionante panorama del transporte marítimo bajo bandera española conforman un paisaje que a pocos satisface. y por si fuera poco, algunos marítimos mercantes nostálgicos enseñan sus garras para atacar sin tregua a los titulados marítimo-pesqueros. comenzaron esta guerra porque ya no dominan algunos puestos clave, como antes. ahora, sólo ofensas. sólo argumentos miserables. pero la mayoría deseamos luchar unidos sin perder la estupefacta costumbre de razonar.

Raimundo Calviño:

«En AETINAPE no estamos contra nadie»

Caso «Arpón»

El embajador argentino recibe a AETINAPE, pero sus razones no convencen

Bonito del Norte

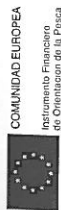
Strategias7creativas

Arte

Así es la pesca del Bonito del Norte.
Tan tradicional como respetuosa con
el medio ambiente. Pescados uno a uno
con caña y palangre, sin redes de deriva.
Todo un arte.

sano

Pura calidad.
Por sus excelentes cualidades nutritivas.
Por su exquisito sabor en todas sus
formas de consumo.
De lo más sano



COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION
Secretaría General de Pesca Marítima

FROM

Inconfundible
por su distintivo
de calidad.



Bonito del Norte

Pescado con arte, pescado sano.

Nostálgicos en cruzada

Hace mucho tiempo que no se recuerda en el sector marítimo un estado de violencia verbal tan exacerbado como el que hace unos meses han iniciado algunos marinos mercantes, cobijados bajo la organización corporativa que los agrupa. Pero no molestan tanto sus gritos —que afortunadamente no tienen mucho predicamento en la sociedad— como los argumentos que, ya finalizado el siglo XX, vienen utilizando.

La convocatoria de unas oposiciones atentas a las disposiciones internacionales en materia de formación, titulación y guardia para las gentes del mar ha servido para destapar la caja de los truenos entre quienes estaban acostumbrados a dictar los designios de la Dirección General de la Marina Mercante.

Nos resulta muy incómodo volver a recordar —quizá parezca enfermizo, pero ahí está uno de los orígenes de este problema— la etapa de Rafael Lobeto como responsable del organismo más influyente de la navegación marítima española. Él y los marinos mercantes afines estaban todos para uno y uno para todos. Convocaban, dirigían, subvencionaban, creaban y obstruían sólo en función de una consigna: emplear a los amigos en la administración pública, mientras se reducía drásticamente la nómina de buques mercantes.

Cuando opinábamos sobre los actuales responsables de la DGMM, subrayábamos una característica que, en buena lógica, no debería ser relevante: el nuevo director general no era marino mercante, ni estaba próximo a la organización corporativa que los agrupa.

El resultado es el que estamos padeciendo. Una guerra de papel con la que pretenden mostrar su descontento no porque funcione más o menos bien o mal alguna cosa, sino porque sus procedimientos mafiosos no son suficientes para controlar la institución y sus empresas públicas.

Y como les resulta difícil reprochar el discurso limpio y riguroso de Fernando Casas, ¿a qué recurren? Quien haya leído estos días alguna de las informaciones generadas por ese sector afortunadamente minoritario y ahora sin padrino que les proteja, creerá que se encuentra en los peores tiempos de la dictadura, cuando nada era razonable y existían unos principios emanados de la divinidad, que explicaban todos los problemas humanos.

Si las enseñanzas marítimas están sometidas a un proceso de profunda regeneración, los argumentos del tipo «somos universitarios» o «pertenecemos a una escala superior» son simplemente graciosos, por no entrar en consideraciones más profundas que pertenecen al campo de la psicología y que nos harían diagnosticar profundos complejos sociales.

Nos negamos a entrar en ese lenguaje hosco y calenturiento. Lo nuestro, antes, era denunciar una situación que consideramos injusta. Ahora, tan solo podemos satisfacernos de que se cumpla la ley. Con razones y argumentos que no se aparten del curso normal de las cosas sencillas.

Los nostálgicos del uniforme y de las distancias clasistas habrán de callarse. Su epopeya no es de este tiempo.

Sólo con marcar el 121

Información náutico turística en  castellano  inglés  francés:

Conexión directa con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.
Portulanos y croquis de los Puertos Deportivos (pantalanes, oficinas, duchas...)
Información de Clubs Náuticos (nº de amarres, situación, nº de teléfono, servicios, etc.)
Procedimientos, análisis y envíos de Partes Meteorológicas actualizadas de las costas.
Información detallada de los Puertos Deportivos con Servicio Mecánico, carburante...
Guía de Cartas Náuticas (interpretación de signos y abreviaturas en cartas)
y conexión vía Internet con las cartas del Almirantazgo Inglés.

Y ADEMÁS: Dossier completo de playas, calas, y parajes de interés turístico. Calendario de Eventos náuticos y regatas, salones náuticos... Listado de tiendas náuticas, gestorías y librerías especializadas. Información Administrativa completa sobre legislación, titulaciones, capitanías, glosario... Anticipo de dinero. Conexión con Radioavisos para la recepción de Avurnaves. Conexión directa con Guardia Civil del Mar. Conexión con el Servicio Radiomédico de Urgencia. Información sobre señalizaciones, balizamientos, mareas y señales. Comunicaciones y protocolos en las comunicaciones. Alfabeto fonético. Rescate en caso de siniestro. Libros de derroteros, de mareas, de faros... para su consulta.

La mar de ventajas en un sólo botón.



Solicite información
907 100 907

Con la colaboración de:

Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima

 **Airtel**

SI PUEDE IMAGINARSE, PUEDE HACERSE. ¿POR QUÉ NO?



STAFF



AETINAPE

Órgano informativo de la Asociación Española de Titulados Náutico-pesquera

Número 50 / Julio de 1997

Edita AETINAPE

Redacción y Administración
Av. General Sanjurjo, 16-18,
2º Dcha. E 15006 A Coruña
Tlf. (981) 299614/299577
Fax (981) 294307

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

Depósito legal C 1.760-1982

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

CRÓNICA

ACOSO A LA PESCA

Canadá, Marruecos, Argentina, los británicos y la UE • Pág. de 12 a 19

LA GUERRA DE LOS CONTROLADORES

Mercantes nostálgicos en pie de guerra • Pág. de 21 a 27

ARIAS SALGADO RECIBE A AETINAPE

Entrevista en el Ministerio de Fomento • Pág. de 28 a 33

Las «multas del fletán», sin solución por ahora • Pág. 34

Pesca acepta alegaciones de AETINAPE a nuevas figuras • Pág. 35

COLABORACIONES

Potenciar el sector marítimo / **Rafael Arias Salgado** • 37

Comercialización pesquera en Andalucía / **Paulino Platas** • 39

Una estrategia de actuación integral / **Alfonso Arriola** • 41

Organización del salvamento en Gran Bretaña / **José Ignacio Espel** • 43

Marruecos: de país caladero a competidor directo / **Félix Soria** • 47

La seguridad desde el punto de vista de las navieras / **Carlos Barreda** • 49

El cabotaje español, hoy / **Rafael Goiría** • 52

Buceo profesional, una actividad de futuro / **Basilio Durán** • 53

Nuevos comentarios a la Ley de Sanciones / **F. Javier M. Couto** • 55

Reforma de las enseñanzas: la carrera única / **Luis Rodríguez** • 57

Las cosas que dan honra / **Ramón Martínez Caamaño** • 60

Me siento mal / **José Luis Corrales Martín** • 61

La investigación científica en el desarrollo sostenible / **M. García** • 62

Un vacío existencial / **Rómulo Sosa** • 64

La muerte súbita cardíaca / **Cirita Cirac** • 65

Una muestra de la corrupción sindical / **Asociación «Rosa dos Ventos»** • 67

Comandante «Buelga» / **Francisco de las Heras** • 69

Como pezqueñines entre tiburones / **«El Pez Rojo»** • 71

De pescadores a alquimistas / **«Una mujer a son de mar»** • 73

Corrupción en Miami / **«Al viento»** • 76

Conselleiro «missing» / **Diego P. Quintanilla** • 77

Dos por una / **«Pescador»** • 79

Rumbo a la inseguridad / **«Tragamares»** • 82



ENTREVISTA

Con el secretario general de AETINAPE, Raimundo Calviño
• Páginas de 6 a 11

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	(928) 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 Antonio Banderas Tenorio
HUELVA	Javier Anatol Lopetegui
PAÍS VASCO	Juan Aizpurúa Cincunegui Juan Manuel Sanles Fontán Fernando Ríos Pardavila Lorenzo Rives Serra Lorenzo Simó Barrachina
DENIA	Francisco Curbelo Villalba, Francisco J. Toledo Hernández Juan Domínguez Meliá
ARRECIFE DE LANZAROTE	Miguel Llinares Llinares
LAS PALMAS	

Colaboradores

ALICANTE	José Luis Garmendía Picasarri
PUEBLA DO CARAMIÑAL	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 Dacosta Alonso Emilio Vaquero Díez
TARRAGONA	José García Pazos
ALGECIRAS	Juan López Soto
ALMERÍA	José A. Maseda González
EL PUERTO DE SANTA MARÍA	
AVILÉS	Antonio Asteiza Fernández
CARTAGENA	Cristóbal García Pérez

Raimundo Calviño

«Un camino largo y utópico»

Después de charlar un rato con Raimundo Calviño, uno se queda con la sensación de que la esperanza no está perdida. Cualquier esperanza no está perdida, porque la sabiduría acumulada a lo largo de los años, la lucidez del razonamiento y el ánimo de progreso, le hacen a uno aterrizar en ese pensamiento infantil: «De mayor quiero ser como este señor».

Un Mecánico Naval Mayor de Marín, conectado a Internet, con canas que destilan serenidad y una honradez humilde y campechana. Su principal petición pública es la siguiente: «Que todos hagamos un esfuerzo por esta hermosa tarea común. Un esfuerzo —reitera— para superar el egoísmo. Este es un buen momento para conseguir muchas cosas».

Los nuevos responsables de Pesca deberían ofrecer ya algún resultado sobre la reactivación pesquera



Más allá de los asuntos propios de la profesión marítimo-pesquera, el nuevo secretario general de AETINAPE es un ejemplo de constancia y superación. Si el mundo está dividido entre los del sí y los del no; entre los progresistas y los conservadores; entre los tranquilos y los acelerados, Raimundo Calviño, 55 años, pertenece siempre al grupo de los primeros. Es crítico con la realidad que lerodea, aunque siempre tendrá salidas positivas con un lenguaje concreto y preciso que se agradece: nunca recurre a una palabra grandilocuente ni a un concepto de moda, de esos que tanto gustan a los personajes públicos.

«Es urgente que nuestras titulaciones, además de un valor profesional, tengan valor académico»

Un recuerdo lejano nos conduce a su juventud. Con 11 años corría en bici hasta su instituto **«Allí comencé mi bachillerato laboral. Eran tiempos en que había que ir a estudiar en bicicleta, con la comida en la fiambrera»**. Era el menor de 7 hermanos. 5 hombres y 2 mujeres. **«Los cinco titulados marítimo-pesqueros, 4 de nosotros mecánicos navales mayores. Mi padre y mi abuelo eran maquinistas»**.

«Mi primer empleo fue de fogonero, cuando los barcos todavía navegaban a vapor. Después estudiamos. Primero mecánico de vapor y de motores. Después primer mecánico... más tarde tuvimos la suerte de inaugurar, en 1965, la Escuela Marítimo-Pesquera del Atlántico, en Vigo, donde formé parte de la primera promoción de Mecánicos Navales Mayores, en el 66. De ahí, arrancamos a mandar barcos hasta ahora mismo, de jefe de máquinas, palabra que, ciertamente, no les gusta mucho a algunos marinos mercantes».

Su historia profesional obedece al esquema de otros muchos colegas de profesión. Su retrato de viejo lobo, se resume en una frase: **«Navegué en todo tipo de buques, por todos los mares»**. Pesqueros primero, después mercantes de los más peligrosos del mundo... transporte de cloro líquido... muy peligrosos... **«allí fue donde sufrí una gran discriminación, pues no querían que los Marítimo-pesqueros fuésemos de oficiales, allá por los 60, a pesar de ser primer maquinista, por exigencias administrativas, no podíamos mandar el barco pese a tener la capacitación necesaria para máquinas de aquella potencia»**.

De allí pasó a la pesca, en concreto en los atuneros. **«Se trata de una actividad pesquera muy compleja, creo que los mecánicos que van en los atuneros realizan como una especie de reválida de su profesión... Después estuve de inspector,**

de jefe de máquinas, después volví a la pesca, en concreto al arrastre, y hasta la fecha... Navegamos por todos los mares. Desde el Gran Sol hasta el Índico o el Caribe... por África... con climas agotadores y muchos problemas que se fueron capeando».

Una experiencia donde va percibiendo los problemas estructurales y humanos de la pesca, y también con los profesionales. Recuerda los inicios de AETINAPE: **«Hace 17 años que se funda como respuesta a una necesidad. Hemos vivido unas situaciones tan negativas, que fue donde nos concienciamos de que había que hacer algo por el colectivo para dejar en herencia algo positivo para los que vengan detrás. Que no padezcan lo que nosotros hemos padecido... la discriminación, la marginación social... todo ese conjunto de problemas que se van resolviendo poco a poco»**.

«Había que comenzar por lograr un reconocimiento académico de la profesión, que existan puertas dignas a través de las cuales podamos convertirnos en profesionales del mar. Estábamos huérfanos. Teníamos unas titulaciones que no nos servían más que para circular en buques de pesca. Pero contábamos también con unas inquietudes que nos llevaban a aspirar a otros puestos de trabajo, porque el mar es muy duro, y está bien para sacrificarse unos cuantos años en él. Pero cuando ves que tu economía está más o menos encauzada, surge la necesidad de vivir algo de la vida... fuera de un barco. Cuando tienes 40 años y te consideras una persona formada, situada en la sociedad... tratas de buscar una alternativa a tantos días en alta mar. Para ello es necesario que nuestras titulaciones, además de tener un valor laboral, tengan un valor académico que permita otras posibilidades de promoción en tus estudios y tu vida laboral. Y más ahora en tiempo de crisis, donde

«El actual director general de la Marina Mercante puede y debe ser un buen árbitro»

«Los titulados náutico-pesqueros tuvimos que asociarnos para defendernos en esta dura sociedad donde nadie regala nada»

«Los profesores de Escuelas e Institutos Marítimo-pesqueros deberían responder a sus colegas, porque cuando cuestionan nuestra formación están cuestionando su capacidad docente. Resulta inexplicable»

cada uno ha de buscarse sus propias alternativas».

Y piensa en la gente que está paseando por los muelles, porque ya no hay barcos. **«Esta gente tiene que buscarse otras actividades, darles alternativas en industrias afines a la pesca, en estas industrias de transformación o de servicios relacionados con la pesca, la navegación y el transporte marítimo, en las que tenemos mucho que decir porque estamos formados para eso. Y ahí es donde nos encontramos con ese otro**

«Las titulaciones superiores marítimo-pesqueras Capitán de Pesca y Mecánico Naval Mayor deben tener una equivalencia a Diplomatura, tanto por sus capacidades como por su situación posterior a la reforma de enseñanzas»



*colectivo que nos llama intrusos, por-
que nosotros estamos capacitados
—y eso se está demostrando— para
mucho más que navegar».*

—¿Como se perciben los avan-
ces de la profesión desde su expe-
riencia?

*Ante todo, se nota en la
dimensión social del mundo pesque-
ro. Yo recuerdo cuando navegábamos
por Angola, en el año 70, y teníamos
que dormir en cubierta, sobre cartone-
s, pues era imposible dormir en los
camarotes. Hoy, ya hay barcos que
tienen hasta aire acondicionado. La
alimentación a bordo cambió mucho;
una fruta a bordo era un artículo de
lujo. Hoy no. Las limitaciones varia-
ron mucho. El trato social. La asis-
tencia sanitaria en puertos extranje-
ros se logró. Yo estaba por allí cuan-
do conseguimos tener un médico en
Seychelles, en el año 80: eso está
ahí.*

—AETINAPE habrá tenido algo
que ver en todo eso...

*Claro. Somos un colectivo de
profesionales que se crea a partir de
una necesidad. Lo importante no es
cómo nace, sino por qué nace.
Nosotros no reivindicamos temas
salariales, que también pueden plan-
tearse a veces. Nuestra reivindica-
ción fundamental son las cuestiones*

**«Hay que conseguir
el principio de
reciprocidad,
para que los náutico-
pesqueros podamos
ejercer sin
cortapisas en
marina mercante,
como los titulados
de náutica ejercen
en pesca»**

*humanas de la pesca, de la marina
mercante y del mundo del mar en
general, las cuestiones sociales, la
humanización de la profesión... todos
estos temas se resumen en que no
queremos ser ciudadanos de quinta
categoría, los pobres, los tercermun-
distas... Todos somos humanos,
tenemos familias, tenemos hijos...*

*todo lo que nosotros no hemos teni-
do, queremos que lo tengan ellos,
nuestros herederos.*

*Nunca se había pensado que
un Náutico-pesquero tuviera hijos en
la Universidad. Son logros que se
fueron consiguiendo, en paralelo con
el resto de la sociedad, pero que
están ahí, y nosotros tuvimos mucho
que ver con ellos, a base de luchar y
estar cada día aquí, al pie del cañón.*

—En este sentido, ¿qué le
diría a un estudiante náutico-pesque-
ro?

*En principio, que por libre
nadie puede luchar por nada. Somos
todos necesarios para ejercer la soli-
daridad. La unión hace la fuerza, y
nosotros tenemos que unirnos, reivin-
dicar, ayudarnos los unos a los otros,
y prepararnos cada vez más. La
sociedad está muy competitiva y los
barcos son cada vez más modernos,
y ante ello hay que prepararse para
todo. No se puede bajar la guardia.
Hay que decirle a los estudiantes
que sean solidarios y que se unan a
nuestra lucha. Que arrimen el hom-
bro si quieren conseguir algo, porque
nadie regala nada.*

Pero añade una reflexión:
*«Tenemos que pensar también en los
empresarios. Queremos y apoyamos
la rentabilidad de las empresas, por-*

«La apertura del Cuerpo de Controladores Marítimos a los titulados Náutico-pesqueros es un paso importante»

«No podemos bajar la guardia. Somos todos necesarios para ejerceer la solidaridad»

«En AETINAPE no estamos contra nadie. Tan solo queremos que se reconozca nuestro trabajo y nuestra aportación a la sociedad»

que cuantos más beneficios logren los empresarios, más deben repartirlos... es una lucha conjunta con ellos: sin nosotros no hacen nada, y nosotros sin ellos, tampoco. Y en paralelo a estos adelantos y modernizaciones de hoy, tenemos que contar también con una mayor calidad de vida, y seguridad del buque».

Entra igualmente en el dilema entre empleo y tecnificación de los buques: «No podemos permitir que, por muchos adelantos que tenga el barco, se haga a la mar con dos

hombres en la máquina, por ejemplo, donde todo el buque pueda quedar supeditado a un dolor de estómago de alguien. Ante ello hay que respetar los cuadros de tripulaciones mínimas, con lo cual, hay que seguir creando empleo. No se pueden reducir las plantillas al máximo, por muchos adelantos que tenga el barco, debido al peligro que puedan correr las vidas humanas que van a bordo».

La actualidad nos obliga a tratar un asunto casi bélico: la llamada «Guerra de los Controladores»...

—Desde siempre ha existido un conflicto provocado por la presunta superioridad de los titulados de náutica. Muchos de ellos creen que nosotros somos unos intrusos en la profesión marítima, pero yo creo que, si existen intrusos, son ellos. Durante la crisis de los 70, la mayoría de ellos se fueron al extranjero. Fue entonces cuando recurrieron a nosotros, que simplemente cumplimos con nuestro trabajo, y lo hicimos bien, muy bien. Pero cuando Europa empieza a sustituirles, regresan a España y empiezan a querer recuperar las plazas que nosotros ocupábamos con total y absoluta profesionalidad. Los hechos están ahí.

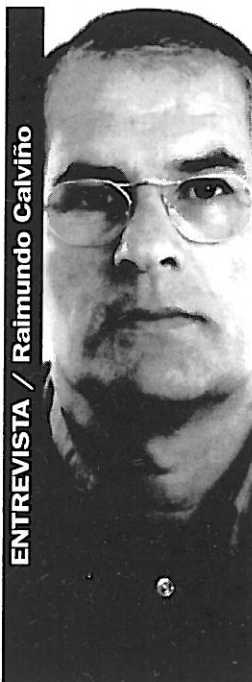
— ¿Cómo ve el futuro de la profesión marítimo-pesquera?

Tenemos muchas metas que conseguir, porque AETINAPE nace por un motivo muy concreto: nos encontrábamos huérfanos de todo, éramos los pobres de la familia. Y tuvimos que asociarnos para vivir en esta sociedad donde nadie regala nada. Para nuestra organización no existe un punto final, porque esto es un compromiso entre personas que están luchando por mejorar socialmente... nuestro camino es muy largo y lleno de utopías.

Sabemos que nunca llegaremos al final.

Hoy, las cosas pendientes son, entre otras, la Ley de Pesca, por ejemplo; la nueva ley de sanciones; la aprobación de las capacidades profesionales de los nuevos títulos polivalentes para manina mercante y pesca; la integración en la Universidad de las enseñanzas marítimo-pesqueras, el acceso a la administración marítima, el reconocimiento de equivalencias entre las titulaciones superiores de puente y máquinas...

ENTREVISTA / Raimundo Calviño



Muchas metas por conseguir

«Para AETINAPE no existe un punto final»

«Los únicos intrusos son aquellos titulados de náutica que nos acusan de serlo a los náutico-pesqueros. Es una huída hacia la demagogia»

«El buen gobernante ha de ser justo, prudente y ecuánime, como dijo Platón hace muchos años»

en perfectas condiciones para competir con quien sea.

La administración tiene que olvidarse de intereses políticos de partido o de grupo. Ya decía Platón hace muchos años que el buen gobernante ha de ser justo, prudente y ecuánime. Hay que olvidarse del gorro que cada uno llevamos puesto, para obrar bien para todos. O por lo menos, para obrar bien para una gran mayoría de los ciudadanos. Los méritos, al final, serán para toda la sociedad.

— Por cierto, vd. ha sido uno de los representantes del colectivo en el proceso de reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras...

Yo he estado trabajando durante dos años en el GTP, el grupo creado para llevar a cabo esta refor-

ma. Hemos trabajado mucho, para que ahora, cuatro personajes pretendan boicotear ese trabajo, en el que participó tanta gente y para el que se ha conseguido un amplio consenso entre las administraciones, Educación, y el sector... es completamente absurdo. Pero estoy seguro de que acabaremos ganando la batalla, como hemos ganado tantas otras.

La situación actual tenemos que tomarla como una burla hacia todos los que hemos estado trabajando en la reforma. Ahora mismo, las enseñanzas van a remolque de la realidad. Tenemos buques trabajando con unos adelantos técnicos tremendos... la gente está preparada, porque no tiene más remedio que prepararse, de forma autodidacta, para continuar en el mercado laboral...

«Deben aprobarse las atribuciones profesionales para las nuevas titulaciones marítimo-pesqueras, respetando su polivalencia para pesca y marina mercante y los niveles competenciales propuestos por los responsables de la reforma»

«Tenemos que activar el sector entre todos»

«Hablando de las circunstancias económicas que padece el sector, debemos tener en cuenta que hacen falta más empresarios con ideas, que busquen alternativas. Y si hay unos excedentes de mano de obra tremendos, tenemos que buscar fórmulas entre la administración, las organizaciones empresariales, los sindicatos y nosotros, los profesionales. Buscar nuevas salidas para que los jóvenes no se queden marginados, tenemos que activar el sector entre todos. No estamos contra nadie, tan solo queremos que se reconozca nuestro trabajo y nuestra aportación a la sociedad.

Queremos entrar en la administración pública por la puerta grande, no por la puerta de atrás. La pesca tiene que dejar de ser una simple especulación, un negocio vulgar. Tiene que dejar de ser una adivinanza constante sobre a dónde puedo dirigir mi barco ahora que me quedé sin estos caladeros. Somos cautivos de una serie de circunstancias que no nos merecemos...»

Nuevas salidas





«Hemos trabajado mucho, como para que ahora vengan unos cuantos personajes a boicotear la reforma de las enseñanzas y la integración de nuestro colectivo en todos los órganos del sector marítimo-pesquero»

ENTREVISTA / Raimundo Calviño



pero en las Escuelas no están recibiendo esa formación necesaria, porque no acaban de definirse las atribuciones profesionales que corresponden a cada titulación, con lo que la reforma no acaba de entrar en vigor.

Además, existe otro problema añadido, y es que todavía muchos profesores tampoco se preocupan demasiado por su propia formación, por estar formados sobre las últimas novedades de su especialidad; no se reciclan, ni reciben las órdenes necesarias para actualizarse. Se están haciendo unos esfuerzos técnicos considerables por parte de los profesionales, para adaptarse a los tiempos y no perder sus posiciones en el mercado laboral. Deberíamos tomarlos, todos, mas en serio el ponernos al día.

Y además, necesitamos la solidaridad de todos, de muchos de fuera de la profesión. Pero tenemos que empezar por nosotros mismos, por los auténticos beneficiarios de todo este proceso, que somos los titulados. No podemos andar cada uno por libre. Tenemos que sumar, y no restar. Porque cada uno de los nuestros que se queda en casa, está restando fuerza al conjunto de la profesión.

—Pero, por ejemplo, no todos los profesores de Escuelas e Institutos Marítimo-pesqueros se están tomando el asunto en serio...

Es un síntoma de cierto corporativismo. Se está produciendo una paradoja importantísima: quienes nos forman son los propios marinos mercantes. Si ellos mismos permiten que sus colegas de esa organización corporativa cuestionen nuestra formación, han de asumir la responsabilidad de no formarnos correctamente... es algo inexplicable. Los profesores deberían subirse al carro con nosotros, porque son parte del colectivo. De hecho, ya hay bastante gente que se está sumando a esta lucha y ya son muchos los que están comprometidos.

En otro orden de cosas, pero también relacionadas con la solidaridad interna, le gusta recordar una frase del Comisario Español ante la UE, Manuel Marín: **«Decía hace algunos años que lo que falta en la pesca es un convenio hispano-español. Hay tantos intereses creados, que muchas empresas españolas están detrás de las denuncias a buques del propio sector, con lo que se hecha muy en falta ese convenio hispano-español».**

«Y estamos muy acostumbrados a echarle la culpa de todo a la Administración —añade—. Pero la administración tiene la culpa sólo relativamente. En este momento, por ejemplo, creo que existe cierta endeblez en el gobierno en cuanto se trata de relaciones pesqueras internacionales. Resulta inconcebible como podemos estar padeciendo esta situación con un país como Argentina, un amigo tradicional. Hay falta de voluntad política, y no se puede ir por ahí, porque el respaldo de la administración a la pesca ha de producirse al cien por cien.

— Qué puede hacer una organización como esta para superar la situación actual?

Desde AETINAPE siempre hemos demandado más voz, más participación, porque nosotros no somos enemigos de nadie. Queremos colaborar para mejorar las cosas... colaborar con la administración, con todos... y que nos escuchen, que somos quienes más sabemos de pesca y de otras actividades marítimas, porque las hemos vivido en carne propia.



Canadá

Continúa el chantaje

Fastidiar a los tripulantes, nueva arma para que los españoles dejen de pescar en Nafo

La actitud de los inspectores canadienses en aguas reguladas por la NAFO continúan preocupando a los profesionales que prestan sus servicios en los seis únicos barcos españoles que siguen pescando en aquellas aguas nórdicas.

Aunque no han sido capaces de reclamar nada a ninguno de esos seis buques españoles, los inspectores de Canadá les abordan continuamente e interrumpen su actividad, provocando serias incomodidades. Un dato curioso es que los guardacostas canadienses se visten una especie de «uniforme NAFO», oficialmente inexistente, para ejercer una mayor presión ante las víctimas de sus ofensivas inspectoras.

Los guardacostas canadienses visten una especie de «uniforme NAFO» con el que pretenden confundir

•
Ello es debido a la falta de una inspección unitaria que debería haber instaurado la totalidad de países pertenecientes a Nafo, algo que nunca ha sucedido. La inspección puede, en teoría, ser realizada por autoridades inspectoras cualquier país miembro, que es lo que da lugar a los comportamientos xenófobos e interesados de las autoridades canadienses hacia los pescadores de otros países.

En la zona NAFO existe también una lancha europea, que no presta atención alguna a la flota allí existente. Se da la circunstancia además, de que, ante la actitud de los agentes canadienses, los profesionales españoles son también víctimas del nerviosismo que genera una acción tan suspicaz y agresiva.

AETINAPE ha requerido de la Secretaría General de Pesca española que realice alguna protesta ante Canadá, informando a las autoridades de aquel país de los perjuicios que con sus constantes «inspecciones» están causando a la flota española.

El país norteamericano, además, está a punto de crear un conflicto pesquero de graves consecuencias para las flotas europeas que faenan en el Atlántico, aunque quizá esta nueva amenaza no tenga ante la opinión pública tanta repercusión como la llamada «Guerra del Fletán», ya que no existirá un acto de piratería tan palpable como el secuestro del «Estai».

Se trata de una ley federal canadiense que dará competencias a los parlamentos periféricos para ordenar sus propios recursos pesqueros más allá de las 200 millas, una ley de parecido contenido a la de mayo del 94, con la diferencia que con la actual se darían competencias a los

gobiernos regionales.

Precisamente el presidente de Terranova, uno de esos estados, es Bryan Tobin —ex-ministro de pesca que secuestró el buque europeo y dio lugar al conflicto del fletán—. Terranova le eligió por mayoría absoluta gracias a sus discursos nacionalistas acerca de los supuestos derechos de la pesca en todo el océano Atlántico.

Este estado isleño se encuentra sumido en una profunda crisis económica, de tal forma que gran parte de su población está viviendo de subsidios del Estado —lo que causa resquemor en otros lugares del país— y sus estructuras productivas están próximas a la situación de «quiebra técnica». En estas circunstancias, Tobin se encuentra ante la posibilidad de contar con un enemigo exterior que le permita mantener su estrategia nacionalista. Sin lugar a dudas, la descentralización de competencias pesqueras que promueve Ottawa, será aprovechada por el intrépido presidente para concitar el apoyo de ciudadanos y políticos de todo su país. Los objetivos que persigue Tobin se centran en aumentar el control de las aguas internacionales, esto es,



Canadá

más allá de las 200 millas de su Zona Económica Exclusiva (ZEE).

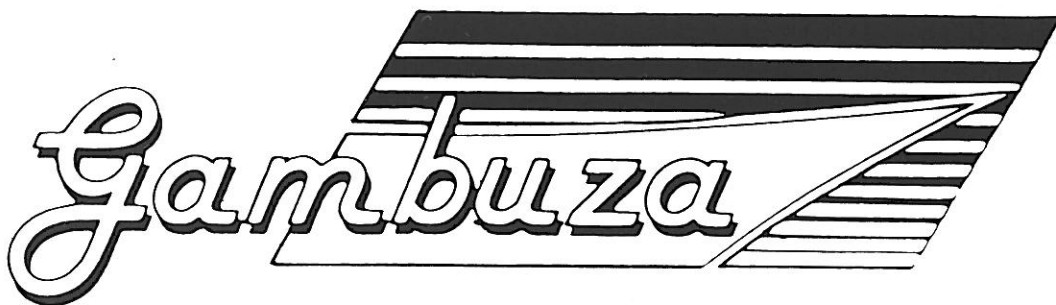
El origen de este problema hay que buscarlo en el bloqueo de la Agenda Transatlántica decidido por la Unión Europea con motivo de la agresión al «Estai». Posteriormente, debido a presiones canadienses que tuvieron eco sobre todo en parlamentarios británicos, la UE levantó el veto al desarrollo a esa

«Agenda» económica, con la anuencia del ministro español de Exteriores, Abel Matutes, ya que los canadienses se comprometieron a retirar un reglamento que amenazaba a los buques internacionales. Pero lo que no han retirado es la llamada «Ley de protección de los recursos pesqueros», de la que dimanaba aquel reglamento.

De cualquier forma, la Unión Europea perdió la oportunidad histórica de proceder, después del grave conflicto con Canadá, a una reforma en profundidad de la estructura de la NAFO, la entidad multinacional que regula la pesca en el Atlántico. Un organismo dominado por los canadienses que continuará sirviendo a los intereses de las industrias pes-

queras de aquel país.

Este estado de cosas viene a confirmar el escaso peso específico que tiene la pesca española en los ámbitos de decisión no sólo comunitarios, sino también dentro del Estado Español, que justo en el momento de producirse cualquier problema con Canadá, debería pedir de nuevo la paralización de la Agenda Transatlántica, debido a que esta constituía el único arma para mantener un comportamiento prudente por parte de los canadienses. Muestras de sobra han dado de lo contrario cuando pueden equiparar libertad con irresponsabilidad internacional.



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

Marruecos



Apoyando al competidor

¿Inconsistencia europea o debilidad negociadora?
Es la pregunta clave ante la actual parada «biológica»

Evitar el fin de la flota española que faena en el caladero canario-saharaui es un objetivo que debería plantearse el gobierno para acabar el permanente conflicto pesquero con nuestros vecinos del sur. Nadie ve clara la continuidad de la pesca en aquellas aguas. Y nadie encuentra soluciones, ante lo cual, la flota se deshará como un azucarillo y el empleo, una vez más, se verá gravísimamente afectado.

La desaparición de esta flota causará gravísimos daños al empleo

• La parada biológica que afecta a los buques que faenan en la plataforma canario-saharaui no es más que la consecuencia de la inconsistencia y la falta de operatividad de la política pesquera europea con respecto al país alahuita. Se trató de una oportunidad más que Marruecos nos ofreció para aumentar la «mano dura» europea en los procesos de negociación.

Pero antes al contrario, el 90% de los apresamientos provocados por Marruecos son ilegales, y sirven tan solo como arma de presión de sus autoridades hacia la UE, cuya estrategia negociadora debe modificarse reforzando sus mecanismos de presión. En este contexto hay que analizar los últimos apresamientos, inscritos en el contexto de la reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo en la cual Marruecos planteaba la ampliación de la parada biológica para los europeos.

AETINAPE ya había advertido de esta eventualidad cuando se firmó el Tratado con Marruecos, en noviembre de 1995, pues el documento dejaba sin cerrar numerosas situaciones, que quedaban abiertas a la interpretación de Marruecos.

No obstante, y a la luz de esta enfermedad crónica de la pesca española, deberían impulsarse políticas estructurales que ayuden a mitigar los efectos de la excesiva dependencia de las flotas que faenan en aquellos caladeros.

Con todo, hay que reconocer que cualquier documento firmado con Marruecos carece de demasiado valor, pues el país norteafricano no se distingue precisamente por la seriedad y el respeto a la letra de los Acuerdos que sería exigible en las relaciones internacionales. Este extremo obliga a la Unión Europea a nego-

ciar con mayores garantías los asuntos pesqueros. Es necesario, por tanto, exigir de la Secretaría General de Pesca Marítima de España alguna señal en el sentido de reforzar la capacidad negociadora de la UE ante las futuras relaciones con el país del sur.

Asimismo, AETINAPE comunicó en varias ocasiones su sentimiento de vergüenza ajena ante determinadas manifestaciones de líderes políticos que pretenden utilizar las crisis pesqueras como arma electoral, especialmente cuando estos líderes tuvieron numerosas oportunidades para tratar el tema en profundidad y renunciaron a hacerlo, impulsando una dinámica de pasividad y abandono en la política pesquera española.

No cabe hablar de sorpresa en la actitud marroquí, y sí en cambio de ingenuidad europea por cuanto da la impresión de que la Unión continúa sin aportar una decidida posición de fuerza ante la permanente actitud esquivada, voluble y amenazante del país norteafricano.

También resulta cándida la exigencia europea, cuando se producen apresamientos, de liberar a los buques antes de negociar nada. Por supuesto, la liberación de los barcos resulta imprescindible para proseguir cualquier tipo de negociación, pero ha de realizarse sin condiciones. Además, los frecuentes apresamientos sirven de constante lección a nuestras autoridades para «descubrir» cuáles son las armas con que Marruecos está en esta batalla, pero nadie en la UE actúa en consecuencia, esto es: con más fuerza y contundencia. La única forma de luchar con eficacia contra estas actitudes del país norteafricano es tomando más en serio las negociaciones que con él se establecen, gracias a un mayor

Marruecos

compromiso de la Unión con el sector pesquero.

Cuando comenzó el paro, AETINAPE salía a la opinión pública con esta decisión: "No debe saludarse el inminente paró biológico de la flota de Marruecos como un mal estructural ante el cual debemos permanecer impasibles, cuando no contentos por recibir una subvención del Estado durante cuatro meses sin el trabajo habitual".

De hecho, la paralización de las actividades en tan importante número de buques, es una noticia que siempre debe acompañarse de una reflexión sobre la realidad del sector y el papel que la actividad eco-

nómica española derivada de la pesca ha de jugar en el mundo.

La falta de iniciativas empresariales en España para, utilizando los fondos estructurales de la Unión, explotar la actividad industrial derivada de la pesca, es un dato que parece no tener importancia para las autoridades marítimas, que continúan impasibles observando cómo el sector pesquero sigue generando inactividad y regresión.

Ante ello y por contraste, algunos países emergentes pasan a convertirse en auténticos focos de competencia para los productos pesqueros españoles, incluso con el apoyo comercial, tecnológico y empresarial

de la Unión. Es el caso de Marruecos, que mientras con un razonamiento basado en informes oscuros, limita la capacidad pesquera española, se ve apoyado por la Unión Europea en la celebración del Parteniat Pesquero de Casablanca, una iniciativa básica para el despegue empresarial de la industria pesquera marroquí.

La escasa influencia que autoridades y grupos económicos relacionados con la pesca en el conjunto de la política comunitaria condicionan el futuro gris de esta actividad en nuestro entorno económico global.

Sobre este tema, publicamos en este mismo número un interesante artículo de Félix Soria.



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)

Argentina

Otro secuestro interesado

AETINAPE deduce, después de ver a su embajador, que Argentina sigue los pasos de Canadá

El apresamiento del buque «Arpón» en la ciudad argentina de Bahía Blanca ha traído de nuevo a la actualidad la estrategia de algunos países por acotar las zonas de pesca más allá de las 200 millas fijadas por los acuerdos internacionales. Ante estos actos de piratería, surge la impresión de que la dócil diplomacia española sigue dumiéndose ante los problemas de los pescadores. Exteriores está mucho más pendiente de otras empresas españolas en aquel país.

Exteriores parece mucho más pendiente de otros asuntos con este país, en el que España tiene muchos intereses

Este asunto del «Arpón», ha puesto de manifiesto que la situación no ha variado desde hace años, cuando desde muchos lugares denunciábamos la falta de respeto al derecho marítimo internacional por parte de numerosos países, la dejación de la política exterior española cuando se trata de defender intereses de las personas humildes que trabajan en todo el mundo.

Tres asuntos se evidenciaron en este conflicto. La Asociación de Titulados Náutico-pesqueros se puso en todo momento al servicio de los retenidos, en constante contacto con sus familias, con la flota española en el caladero y con la casa armadora. Las acciones emprendidas desde el primer momento han sido numerosas, tanto hacia los medios de comunicación para sensibilizar a la opinión pública, como promoviendo iniciativas de las instancias políticas, a través de negociaciones en el Congreso de los Diputados y en el Senado. También se contactó con varias instancias del Gobierno español, y con la Embajada en España de la República Argentina.

Entrevista con el Embajador

Por la importancia de la legación austral en nuestro país, el presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, se reunió con el Embajador, Carlos Pedro Amar. Posteriormente, a petición de éste, le hizo llegar un documento, en el que se reflejaba la opinión de los profesionales españoles.

El documento comenzaba con una reflexión acerca del comportamiento habitual de los buques españoles en los diferentes caladeros del mundo, ya que la llamada "cuestión de imagen de la flota española" ha

sido una de las referencias básicas utilizada por el Embajador para justificar la acción de su país. Aún a pesar de reconocer que existen razones para pensar que los marinos españoles gozan de una deficiente «imagen» en algunos países, es necesario ser consecuente al realizar ese tipo de afirmaciones.

«¿Nada tiene que ver esa presunta «imagen negativa» —se preguntaba el presidente de AETINAPE— con la torticera interpretación del a veces poco preciso derecho marítimo internacional? ¿No tiene relación alguna con la evolución de las economías pesqueras de algunos países ribereños, que nunca habían dado importancia a las pesquerías y hoy acosan de manera exagerada a las flotas ya existentes con la finalidad de extender los derechos sobre el mar más allá de lo regulado en los foros internacionales? Creemos que no se puede analizar en profundidad el presunto «mal comportamiento» de la flota española sin analizar profundamente estas cuestiones» —finalizaba.

Con referencia al caso concreto del buque europeo «Arpón», los profesionales marítimo pesqueros españoles parten de la base de que el apresamiento es ilegal, y por tanto puede considerarse un secuestro y consecuente conculcación de la legalidad marítima internacional», continuaba el escrito de AETINAPE, que añadía además dos opiniones compartidas por el sector: "1: se trata de una nueva estrategia para reabrir en los foros internacionales el debate acerca del las 200 millas de ZEE. 2: presionaremos a las autoridades españolas y europeas para que induzcan a que la República Argentina a reparar los daños económicos y morales causados a los afectados. Y 3: consideramos que la dignidad de los profesio-



nales marítimo-pesqueros no debe ser cuestionada ni por nuestros gobiernos ni por gobiernos de otros países.

Los datos que sustentan el apresamiento resultan tan inconsistentes que tan solo pueden considerarse una burla al más recto sentido de la razón, que a todos nos obliga como seres humanos, proseguía el informe de la organización profesional.

Por último, AETINAPE solicitaba ante el Embajador austral que tanto el Gobierno argentino como el español realicen un esfuerzo por delimitar la línea base de las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva de Argentina, «con la intervención de las autoridades marítimas internacionales competentes».

La amable audiencia diplomática tan solo sirvió para que los españoles tengamos claro que en realidad Argentina es un frente conflictivo de primer orden, ya que forma parte del grupo de países agresivos contra el orden jurídico internacional, y pretende ampliar su control de las aguas más allá de las 200 millas que le corresponden.

Una vez más, la impresión que

se ha sacado de esta reunión, es que nuestro gobierno no va a presionar demasiado para que el «Arpón» salga de Argentina libre de cargos, ya que son muchas las empresas españolas

no pesqueras que tienen grandes intereses en Argentina, y no se van a poner en cuestión por un asunto de este tipo.

Comunicado de la Flota del Atlántico Sur

Los capitanes de los buques congeladores españoles que actualmente faenamos en las aguas del Atlántico. Sur, quieren hacer llegar a usted, su mas enérgica protesta, por el apresamiento del buque congelador «Arpón», que se encontraba en el momento de su detención fuera de la Z.E.E. de la República Argentina.

Queremos hacer constar: **Primero:** Antes de trabajar en el grado 42°, se pidió información a Prefectura Naval Argentina sobre los puntos que se deberían usar para determinar las 200 millas, como respuesta obtuvimos El de quequen: I: 38°35,2S y Anegada: I: 40°30,8S / L: 068°41,6W y L: 061°68,4W. Estos puntos fueron confirmados por la patrullera Thompson de Prefectura Argentina. El día 08 de abril de 1997, estando trabajando de nuevo en la zona, se le pidió a la patrullera Druman que nos confirmase los puntos y amablemente confirmó los mismos del año pasado, sin mencionar ningún cambio, de nuevo el día 17 de abril, otra patrullera nos vuelve a confirmar los mismos puntos.

Segundo: El día del apresamiento del «Arpón», los buques de la zona, teníamos conocimiento de la presencia, del rumbo y de la velocidad de la patrullera, sin mostrar la menor preocupación debido a que todos estábamos fuera de la Z.E.E., según los puntos confirmados por ellos.

Tercero: El buque «Arpón», en ningún momento opuso resistencia a las amenazas de las armas al primer aviso de la patrullera.

Cuarto: De sobra es conocido, que entre las distintas entidades estatales Argentinas (Armada y Prefectura Naval), existe una discrepancia en la delimitación de las líneas de las 200 millas. Prueba de ello, es que el año pasado al buque «Arneles», en el sumario le aplican el punto de anegada y el día del apresamiento del «Arpón», una patrullera de la Armada Argentina, a los buques que iban navegando a una milla de la línea tomando como punto de referencia el de Anegada, les dio orden de poner rumbo este diciendo que estaban dentro de las 200 millas. Le preguntamos si había un nuevo punto de referencia y nos da uno situado en I: 42°19,9S midiendo desde este punto de la costa nos da L: 063°33,1W. 240 millas. Otra discrepancia es que el día 22 de enero de 1997, la oficina hidrográfica del Reino Unido, de acuerdo con las autoridades Argentinas, confirma unos puntos delimitando las 200 millas de la Z.E.E. Esta línea según el nuevo punto de referencia que le aplican al buque «Arpón», queda dentro de la Z.E.E.

Quinto: Es evidente el oscurantismo de la identificación de los puntos que delimitan la Z.E.E. por parte de las autoridades Argentinas lo que conlleva a este tipo de apresamientos.

Sexto: Estamos seguros que debido a las buenas relaciones españolas y argentinas tanto políticas como diplomáticas, se llegue a un buen acuerdo por parte de las autoridades competentes para que de una vez por todas, aúnan sus criterios en cuestión de la delimitación de la Z.E.E. y no vuelvan a ocurrir estos desagradables incidentes.

Gran Bretaña e Irlanda

Con Tony Blair nada cambia

El nacionalismo británico no cesará hasta la creación de una Inspección Pesquera Europea

El reciente vuelco experimentado en el gobierno británico no va a influir decisivamente en las relaciones que los ingleses vienen manteniendo con sus socios europeos en materia pesquera. Aunque nadie puede negar la evidente trascendencia que tiene la derrota de los conservadores británicos, no es posible prever un cambio radical entre los comportamientos de los últimos gobiernos de la derecha, con respecto al carismático Blair: el nacionalismo inglés es compartido por ambas caras del espectro ideológico, incapaces de diseñar un discurso europeísta coherente y solidario.

No se respeta el principio europeo de libre circulación de trabajadores

La campaña electoral británica ha influido, quizá de manera sorda, en la situación de la flota española que faena en aguas europeas. Así continuará ocurriendo mientras las autoridades comunitarias no se decidan a crear las necesarias estructuras únicas para la gestión de la pesca, en especial la Inspección Pesquera europea.

La bandera única es una consecuencia lógica en el actual proceso de unificación de la economía y la sociedad europeas, y resultará el mejor antídoto para frenar los excesos británicos e irlandeses en relación al resto de los pescadores de la UE.

Resulta inconcebible que, con el actual marco de libertad de movimiento de capitales y trabajadores dentro de la Europa Unida, las empresas pesqueras continúen soportando banderas nacionales que sólo se justifican por el letargo de las administraciones públicas de los diferentes países a la hora de cambiar sus criterios de funcionamiento, normalmente paralizados por las burocracias.

La política pesquera común debería abordar de manera profunda este aspecto, para dejar sin argumentos a aquellos que, de manera irracional, acusan —la mayoría de las veces sin fundamento— a los profesionales españoles del mar. Y lo que es peor, hacen llegar a la opinión pública de esos países la idea de que los españoles tienen un comportamiento irrespetuoso con el medio natural, cuando lo que hacemos es cumplir escrupulosamente con las decisiones comunitarias en materia de capturas y modalidades de pesca.

A todo este hay que añadir las

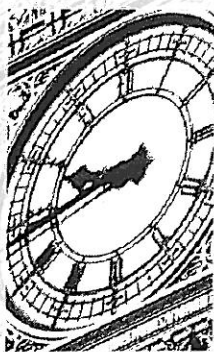
restricciones que sufren las empresas mixtas en materia de descargas, y el tratamiento humano que nuestros pescadores reciben en los puertos ingleses, una situación que contrasta, por ejemplo, con la que se da en la flota francesa, en la que los profesionales españoles actúan con entera normalidad. En Escocia, por ejemplo, resulta ya imposible embarcar a cualquier pescador español, pese a que los armadores desean enrolar a nuestros pescadores debido a su mayor preparación especializada, y por tanto, mayor productividad.

En este sentido, la situación de los profesionales náutico-pesqueros españoles en empresas mixtas hispano-británicas ha sido el motivo de una reunión celebrada en Madrid entre diversos representantes de la profesión y las autoridades de la Dirección General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, encabezada por el propio secretario general, Samuel Juárez.

Las autoridades se mostraron muy receptivas, y dispuestas a llevar el asunto a la Dirección General 15 de la UE, donde quedaron de tratarla a principios de julio.

Al mismo tiempo, se solicitó de los responsables pesqueros españoles que inicien las gestiones oportunas para la homologación de las titulaciones en todo el ámbito de la Unión Europea, una reivindicación tradicional de los titulados

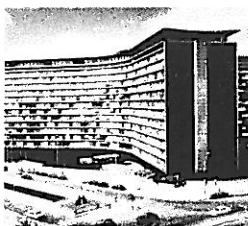
marítimo pesqueros españoles, una profesión con innegable presencia internacional. Abordar ese extremo será un paso importante en el camino de evitar los problemas derivados de la cualificación profesional en Europa.



Unión Europea

Euforia española: peor sería imposible

Ante el «informe Lassen», cualquier reducción pesquera puede parecer pequeña, pero no significa que no existan problemas



Con todo, este año está pendiente una reducción de entre el 8 y el 12%



Resulta muy positivo que el Consejo de Ministros de Pesca de la UE no haya aprobado la propuesta de la Comisión, que recomendaba unas reducciones pesqueras de un 40%, inspiradas en el llamado Informe Lassen. No obstante, no está justificada la postura eufórica de los responsables pesqueros españoles, que tienen ante sí, en conjunto, un sector moribundo ante el que deben reaccionar con otro tipo de medidas.

• Realmente, la noticia de más limitaciones a la pesca no podía ser muy negativa, ya que nuestro país fue un cumplidor escrupuloso del pasado Plan de Orientación Plurianual (Pop III), que sin embargo otros países socios no han cumplido. Además, al sector pesquero español poco puede pedírsele ya, porque ha sido el país donde más se ha reducido la capacidad pesquera. Aún así, este año le afectará una reducción entre el 8 y el 12%.

Ante el actual panorama, nadie puede decir que a España se la ha tratado con generosidad, habida cuenta de la drástica reconversión pesquera que sufre nuestro país. Como mucho, la Unión ha alcanzado un estado de equidad, pues en conjunto no se ha favorecido a los pescadores españoles en aguas comunitarias.

A la decisión del Consejo de Ministros de Pesca hay que añadir un matiz importante: la actitud de los

gobiernos británico e irlandés, que adoptan discursos nacionalistas, impropios de la actual realidad europea de la que forman parte sus ciudadanos, sus trabajadores y sus empresas, como los españoles, en igualdad de condiciones. En este sentido cabe recordar un asunto que no se ha tratado en esta reunión y que afecta drásticamente al estado de esta flota, como la creación de una Inspección Pesquera Comunitaria, imprescindible para acabar con las agresiones a los buques españoles al sur de las Islas Británicas.

Después de este relativo éxito español ante la Unión, en este momento es necesario abordar otros temas como la falta de acuerdos internacionales con países muy importantes para nuestras flotas, como Namibia, Sudáfrica o Argentina, pues mucha de la capacidad de empleo del sector depende de estas negociaciones.

Hágase un PLAN con futuro

P L A N D E
P E N S I O N E S

 **CAIXA GALICIA**

Organizaciones corporativas privilegiadas por la administración anterior atacan sin tregua al director general de la Marina Mercante

Marinos mercantes nostálgicos inician la «guerra de los controladores»

El domingo 8 de junio salía a la luz pública en el diario «El País» un anuncio de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima en el que se realiza una convocatoria pública para cubrir plazas de controlador marítimo. Entre los profesionales que pueden presentarse a los exámenes se encuentran los Patrones Mayores de Cabotaje, los Capitanes de Pesca y los Patrones de Pesca de Altura.

Fernando Casas es atacado una y otra vez por las «figuras» del uniforme, los galones y los privilegios

•
Era la primera vez que esto sucedía. Y, como era previsible, destapó la caja de los truenos entre los sectores más reaccionarios del mundo marítimo. Las Torres de Control y resto de infraestructuras creadas por todo el litoral por la DGMM en los últimos años ya no eran coto cerrado para los profesionales marítimo-pesqueros. Comenzaba a hacerse justicia y a respetar el Convenio Internacional sobre Formación, Navegación y Guardia para las Gentes del Mar (STCW).

La campaña orquestada por el Colegio de la Marina Mercante (Comme) fue muy agresiva. Esta corporación, presidida por Joaquín Buelga y que había tenido como miembro destacado al anterior director general, Rafael Lobeto, no estaba

acostumbrada a que la DGMM admitiera a titulados náutico-pesqueros entre sus trabajadores. La clave está en que el actual director general del organismo, Fernando Casas, no es marino mercante, sino un ejecutivo de formación ingeniero y con una amplia experiencia de gestión empresarial.

El primer y más arriesgado de los argumentos utilizados por el Comme para su guerra sin cuartel fue relacionar el acceso de los titulados marítimo-pesqueros con la presunta disminución de la seguridad marítima, de la vida humana. Pero el argumento sólo fue escuchado por alguna prensa mal informada, que titularon algunas informaciones de esta forma: "Los riesgos de bajar el listón: Salvamento marítimo estudia disminuir el nivel de cualificación de los controladores" o "Salvamento marítimo intenta rebajar

Ninguno de los comunicados de la organización corporativa hacía referencia a la absoluta legalidad de la convocatoria en el marco de los convenios internacionales suscritos por España



Rafael Lobeto, la persona que cerró la administración marítima periférica a los titulados náutico pesqueros, creando plazas "a la medida" para los marinos mercantes.

El 20 de junio se celebra en Veranes (Asturias) un seminario sobre formación marítima donde se encuentran, frente a frente y exponiendo sus razones, el director general, Fernando Casas, y el presidente del Comme. Éste desglosó una por una las "razones" de los marinos mercantes, mientras Casas definía la situación: "es una guerra planteada más con gritos que con razones". Y se explicaba: "La administración no puede canalizar intereses concretos, y está para encauzar los deseos de los ciudadanos en el seno de las directrices internacionales".

La opinión de Marina Mercante se recoge en algunas frases del director general: "El conflicto se inspira en sentimientos de agravio y dominio"; "El proceso está abierto desde hace 8 meses y nadie me ha aportado nada: sólo esperanzas o temores". Asimismo, en un comunicado defensivo ante los ataques de los titulados de la marina mercante, la dirección general dice que "el extremo decaimiento que se había producido en la actividad de la marina mercante española y las considerables dificultades que se habían acumulado en las competencias que [a la DGMM] le son propias en la Marina de Pesca y de Recreo, hacían preciso un firme golpe de timón en este sector".

La Asociación Española de Titulados Náutico-pesquera se vio obligada a participar en la "guerra de los controladores", con intervenciones defensivas encaminadas a preservar la dignidad profesional de los profesionales marítimo-pesqueros y a apoyar la decisión de la DGMM, ya que pone fin a muchos años de desencuentro entre los convenios internacionales firmados por España y el comportamiento de la DGMM.

la calidad de sus centros", ambos extraídos de dos periódicos andaluces.

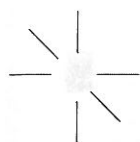
Los comunicados del Comme se centraron en un principio en la "falta de titulación universitaria" de los náutico-pesqueros, cuando es perfectamente conocido que muchos titulados de la marina mercante nunca han pisado una Universidad para obtener su titulación. Referencias al "personal sin cualificar" a las "hipotecas" del servicio o al "grave daño para los actuales y futuros controladores con titulación universitaria" eran frecuentes en los pronunciamientos del Comme, todos ellos con fisonomía apocalíptica y tufillo corporativo y altanero.

Por supuesto, ninguno de los comunicados de la organización corporativa hacía referencia a la absoluta legalidad de la convocatoria en el

marco de los convenios internacionales suscritos por España. Si se tropezaban con algún interlocutor bien informado sobre este aspecto, respondían: "¿Para qué va a cumplir España esa normativa, si ya la está superando?". Olvidaban la pobre imagen que nuestro país ha dado al mundo en materia de siniestralidad marítima.

Pero llegaban a poner sobre la mesa que la convocatoria de plazas podría obedecer al intento de acabar con la Sociedad Estatal de Salvamento Sasemar.

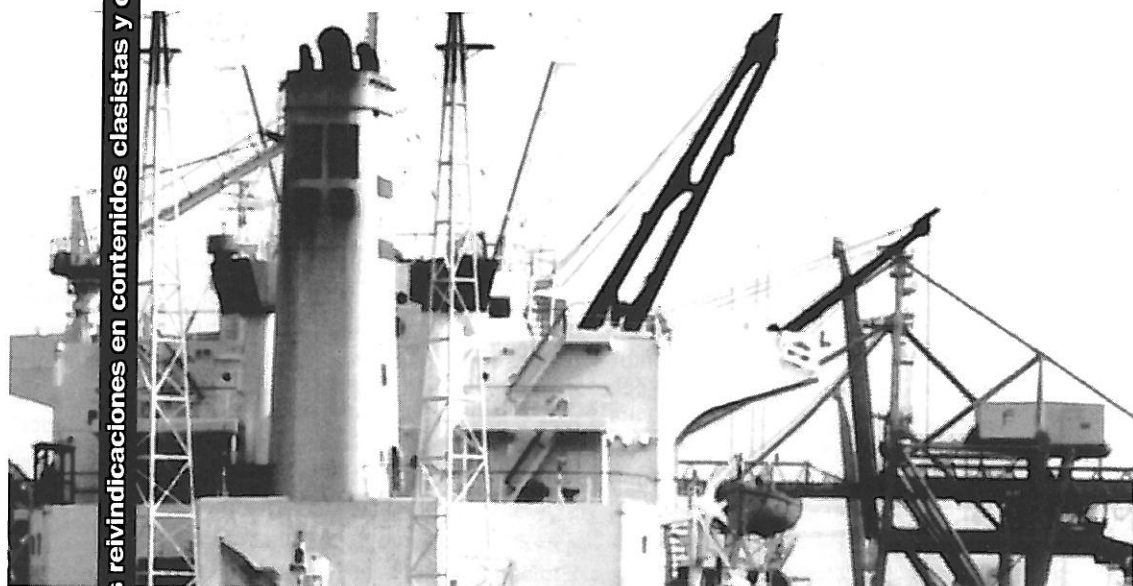
En un comunicado posterior, el Comme personalizaba sus protestas en el actual director general de la Marina Mercante, al que acusaban de estar manipulado por lo que ellos llaman "mecánicos y patrones". Evidenciaban así su dependencia personal del tristemente famoso director



Centros de formación

Las escuelas se posicionan

Los argumentos corporativos de los mercantes chocaron siempre con la normativa internacional



Los centros de formación de la profesión marítima en general han sido igualmente escenario de la encarnizada batalla dialéctica que ocupó al sector durante el mes de junio. Mientras la entidad profesional marítimo-pesquera defendía sus opiniones apoyada en la legalidad internacional y el Comme lo hacía apoyado en argumentos corporativos y clasistas, las Escuelas, por lo general, apoyaban a cada una de sus respectivas entidades.

Quiénes han comenzado la «guerra» apoyan sus reivindicaciones en contenidos clasistas y corporativos

Los directores de las Escuelas de la Marina Civil y siguen la línea de sus homólogos del Comme: ni una sola razón. En un comunicado lamentan «la reducción del nivel de formación académica en comparación con las anteriores convocatorias», para apoyarse más adelante en el equívoco paralelismo titulación de la marina mercante/seguridad en el mar, como haciendo creer que los titulados marítimo-pesqueros son una amenaza para el adecuado ejercicio del control en la costa.

En una carta dirigida a todos los profesores de las Escuelas Marítimo-Pesqueras, AETINAPE solicita su posición activa para contrarrestar la acción de quienes desean postergar la carrera marítimo-pesquera. En su introducción se reconoce que «La DGMM se venía caracterizando, en los últimos años, por sus posturas inmovilistas hacia los titulados marítimo-pesqueros, a los cuales, contraviniendo la normativa internacional y el propio sentido de la racionalidad, se les impedía el acceso a diferentes

puestos y niveles de responsabilidad para los que —gracias al buen hacer de vds.— se han preparado en los distintos centros formativos esparcidos por todo el litoral».

«El caso es que estos días, la citada DGMM, en una decisión que puede considerarse histórica, ha abierto la posibilidad de que los titulados náutico-pesqueros puedan acceder a ciertos puestos de las Torres de Control y Centros de Salvamento, para los que objetivamente han sido formados.

Igualmente, se espera que en los próximos días se promulguen las normas que adecúen las atribuciones profesionales de los titulados náutico-pesqueros a las coordenadas definidas en las nuevas titulaciones establecidas por la LOGSE, después de un minucioso proceso de reformas en el que participaron todos los organismos públicos.

Como era previsible, todo este proceso de normalización de la profesión náutico-pesquera ha suscitado una actitud de enorme agresividad por parte de aquellos que consideran que

Los profesionales del mar forman una única familia que tiene que acostumbrarse a convivir bajo un clima de racionalidad y entendimiento mútuo de las circunstancias profesionales de cada una de las personas que prestan sus servicios en las empresas

en el sector marítimo existen enemigos. ¿Enemigos de quién? —nos preguntamos la mayoría de los profesionales—. El caso es que los titulados en las Escuelas de la Marina Civil creen que la adaptación de la profesión marítima en España a la normativa internacional va contra sus intereses corporativos, profundamente regresivos en este proceso de actualización.

En nuestra opinión —espero que compartida por todos y cada uno de los profesores españoles de los Centros de Formación Marítimo-pesquera— los profesionales del mar forman una única familia que tiene que ir acostumbrándose a convivir bajo un clima de racionalidad y entendimiento mútuo de las circunstancias profesionales de cada una de las personas

que prestan sus servicios en las empresas.

Una vez adaptadas las condiciones profesionales a los cánones que marca la legalidad, ya será el mercado quien regule la realidad laboral del sector. De un sector que no puede resignarse a abordar su grave crisis de empleos en función de rígidos planteamientos corporativos que, gracias a unos privilegios de dudosa efectividad, frenan su desarrollo.

La importancia del cuerpo español de docentes es muy notoria en todo este proceso de actualización de las estructuras profesionales. Si a algún profesional afectan las circunstancias funcionales de una especialidad o profesión, es a aquellos hombres y mujeres encargados de sem-

brar la madurez y el saber entre sus alumnos hacia los que enfocan sus desvelos. Ellos y sus actitudes profesionales son, a la postre, el resultado de su habilidad como educadores”.

AETINAPE finalizaba ese llamamiento —respondido positivamente por casi todas las Escuelas— con la confianza de que los profesores mantuviesen una postura activa y contundente en defensa de la dignidad profesional marítimo-pesquera. “Sólo a partir de este comportamiento solidario y valiente de los especialistas docentes, —concluía— estaremos haciendo realidad lo que frecuentemente escuchamos: el deseo de que estos chavales que hoy formamos con gran esperanza, tengan un futuro prometedor”.



TALLERES ELÉCTRICOS DEL MUSEL, S.L.

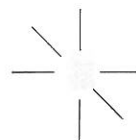
**REPARACIONES Y MONTAJES ELECTRICOS, NAVALES E INDUSTRIALES
CONSTRUCCION DE CUADROS - APARELLAJES ELECTRICOS
Y BOBINADO DE MOTORES**

Polígono Industrial de Falmuria, nave 6
33438 PRENDES - CARREÑO
Principado de Asturias

Teléfono (98) 588 76 33
Fax (98) 588 76 16

La prensa

Abucheos al Comme



Los periodistas que opinaron sobre el conflicto trataron de desenmascarar a la organización corporativa

Mientras algunos periódicos cubrieron las informaciones relacionadas con la polémica admisión de los controladores de forma más o menos equidistante, reflejando los puntos de vista de todas las partes, otros no lo hicieron así. Algunos titulares resumaban un comportamiento informativo deplorable.

«Cuando menos, extraña la gran preocupación del Comme por el sector tras el silencio de años» [Lois Herrera / Atlántico Diario]

Otras intervenciones destacaron el conflicto de forma bien distinta, como "Transporte XXI", que publicaba un comentario titulado "Qué mal". "El Comme, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, que ha descubierto después de años de permanecer con la mirada puesta en otro sitio, que nuestra flota está tocada y pierde puestos en el ranking mundial. No es precisamente el Comme quien mejor puede atribuirse el papel de defensor de la marina mercante española, cuando durante años, con el anterior director general, Rafael Lobeto Lobo, no dijo ni esta boca es mía. Fernando Casas, actual director general, podrá tomar diferentes medidas, mejores o peores, más o menos criticables, pero no se le puede achacar precisamente la situación que hoy padece la marina mercante española".

Por su parte, Lois Herrera, titulaba su sección "Amarras", en el rota-

tivo vigués Atlántico Diario, "La beligerante campaña". He aquí: "De beligerante campaña habría que calificar la ídem iniciada por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante contra el nuevo director general de la Marina Mercante, Fernando Casas. Desde luego, ya se sabía que este cargo tenía una misión muy dura, que era remover toda la época de Lobeto, incluso tirando de la manta. Algo que parece no haber caído muy bien en la madrileña calle Orense (sede del Comme). Igualmente, la posible entrada de titulados náutico-pesqueros en el cuerpo de la Marina Civil, hasta ahora reservado a los titulados superiores, ha sido la gota que colmó el vaso. Al margen habría que dejar los millones de los cursos de formación realizados durante los últimos años. Pero, vamos, cuando menos extraña es la gran preocupación del Comme por el sector tras el silencio de estos últimos años".



Sindicatos y Comités de Empresa

Han profanado siglas históricas

Se espera de los dirigentes sindicales que tomen medidas contra esta inoportunidad

El Comité de Empresa de la Sociedad de Salvamento es otro de los trampolines en los que se apoyó el Comme para su labor corporativa. Una carta del Comité a todos los centros recoge los mismos razonamientos del Comme, y presupone que el nivel de exigencias sociolaborales de los titulados marítimo pesqueros serán "menores" que las de los titulados de la marina mercante, lo cual equivale a acusar a los primeros de indignos, desde una atalaya quizá repugnantemente clasista.

Una central sindical tan importante y respetable como UGT no debiera haberse "gastado" en apoyar a estos privilegiados

De esta carta se pueden extraer párrafos como este: "En estas bases es aceptado como requisito suficiente estar en posesión del título de Patrón de Pesca de Altura, Patrón Mayor de Cabotaje y Capitán de Pesca, mezclándolos con los títulos profesionales superiores y medios de Marina Civil y eliminando cualquier referencia a titulaciones universitarias como Licenciado o Diplomado". "No importa lo más mínimo —añaden más adelante— la degradación del servicio que esto pueda acarrear, demostrando con ello que no solamente nos desprecian a nosotros, sino también a los usuarios de un servicio público como el Salvamento Marítimo".

Pero no fue sólo el Comité de Empresa de Sasemar. Incluso sindicatos del prestigio y la historia de la UGT se han visto mezclados en una guerra a las que les llevaron algunos de sus afiliados, que sin duda, también pertenecen al Comme.

Esperando precisamente que el Comme utilizara a los sindicatos como correa transmisora en su guerra, AETINAPE ya se había dirigido a sus secretarios generales, manifestándoles la preocupación por éste hecho, y recordándoles que un sindicato de clase no debería intervenir en guerras corporativas.

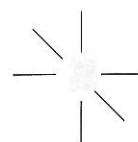
"Al parecer —decía la carta de esta organización— existen colectivos profesionales en el seno de su sindicato que, a diferentes niveles, están ejerciendo una importante presión ante la DGMM para frenar la racionalización de la administración y el acceso de nuestros titulados a los puestos de trabajo en el sector público para los cuales se hallan absoluta-

mente capacitados. Son grupos de personas que, además, están igualmente vinculados a una de las entidades corporativas más regresivas de este país, cual es el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (Comme), origen de los constantes conflictos y acciones con la finalidad de que los titulados marítimo-pesqueros no puedan ejercer su profesión con dignidad.

Como quiera que esa situación propia de actitudes mafiosas e irracionales, la consideramos indigna del comportamiento normal de una Central Sindical importante y respetable, nos creemos en el deber de ponerle a vd. en conocimiento de estos extremos que tienen para nosotros una importancia capital.

En nuestra opinión los profesionales del mar forman una única familia que tiene que ir acostumbrándose a convivir bajo un clima de racio-

AETINAPE había solicitado a las Centrales Sindicales que no se mezclaran en guerras corporativas, pues su deber es otro



“En estas bases es aceptado como requisito suficiente estar en posesión de titulaciones náutico pesqueras, *mezclándolas* con títulos profesionales superiores y medios y eliminando cualquier referencia a titulaciones universitarias como Licenciado o Diplomado”

(Perla cultivada por el Comité de empresa de Sasemar)

nalidad y entendimiento mútuo de las circunstancias profesionales de cada uno de las personas que prestan sus servicios en las empresas. Este sector que no puede resignarse a abordar su grave crisis de empleos en función de rígidos planteamientos corporativos que, gracias a unos privilegios de dudosa efectividad, frenan su desarrollo”.

No obstante, la utilización de los sindicatos se materializa y algunos miembros de la Federación de Transportes de UGT aparecen en los periódicos apoyando las acciones del Comme. Ante ello, AETINAPE se dirige a su presidente en estos términos: “La profesión marítimo-pesquera atraviesa estos días un período fundamental para su consolidación y la estabilización de sus aspiraciones. Nuestro colectivo, al que pertenecen numerosos afiliados a su sindicato, asiste estupefacto a las declaracio-

nes públicas de muchos portavoces de UGT.

Unas declaraciones que, dada las actuales circunstancias, sólo pueden interpretarse como una clara injerencia en un asunto del que, lógicamente, un sindicato de clase que representa a personas asalariadas, debería permanecer al margen.

Es una lástima que el histórico nombre de la UGT se ensucie en esta «guerra» iniciada desde los estamentos más corporativos y reaccionarios del sector marítimo, tomando partido por quienes, despojados de las razones «de categoría superior y universitaria» que les «sustentaban», arremeten contra una profesión que simplemente desea que le sean reconocidos los derechos que en justicia les corresponden, a tenor de lo dispuesto en los convenios internacionales suscritos por nuestro país.

Creame: personalmente me

encuentro muy decepcionado con este incidente. Y es un sentimiento compartido por muchas personas que pertenecen a nuestro colectivo, más o menos vinculadas a la UGT”.

Esta carta era acompañada de otra que anteriormente se le había enviado al secretario general del sindicato, Cándido Méndez, así como de algunas referencias de lo que, utilizando sus siglas, publicaban algunos periódicos —por fortuna, pocos— en relación al incidente.

“Esperamos de su decisión —concluía el escrito de AETINAPE— que el nombre de la UGT no se utilice para fines arrojadizos contra las legítimas aspiraciones profesionales de muchos miles de trabajadores del mar que simplemente desean ejercer sus derechos en un marco de racionalidad, libertad y legalidad”.

Rafael Arias Salgado, ministro de Fomento, conoció directamente el pasado mes de junio los puntos de vista de AETINAPE acerca de numerosos temas que tienen que ver con sus competencias con el sector marítimo-pesquero.

Como se sabe, la Dirección General de la Marina Mercante, forma parte de ese Ministerio.

La receptividad del ministro ha sido grande.

A la entrevista con **Rafael Árias Salgado** acudieron el presidente de la organización, **José Manuel Muñiz**; el secretario general, **Raimundo Calviño** y el titulado náutico-pesquero comisario de Avenías, **Rafael Pernas**. El ministro estaba acompañado por el director general de la Marina Mercante, **Fernando Casas**, con quien los profesionales mantuvieron una reunión previa.

Coincidencia entre el ministro y los profesionales en torno a la carrera marítima única y polivalente



La mano amable de Arias Salgado

Resultó sorprendente el nivel de conocimiento del sector marítimo-pesquero demostrado por el ministro, quien respaldó las últimas acciones de la DGMM en orden a acabar con los privilegios existentes en ciertos ámbitos de la profesión marítima. El presidente de AETINAPE entregó al ministro un informe en el que se recogen las principales reivindicaciones de la entidad, y que a continuación reproducimos.

La coincidencia entre el ministro y los profesionales es total en cuanto que la carrera marítima debe ser única y polivalente, de cara a superar la actual situación de compartimentos estancos entre pesca y marina mercante. El único criterio que debe tenerse en cuenta es el cumplimiento de las condiciones internacionales sobre formación, titulación y guardia, que garantizan la seguridad de los buques en todo el mundo.

Árias Salgado informó también de que uno de sus objetivos es recuperar el disminuido cabotaje español, y promover un mayor entendimiento entre los departamentos marítimos de la administración central, particularmente con la Secretaría General de Pesca.

1 LAS ATRIBUCIONES PROFESIONALES

Hace 4 años que concluyó el diseño de la reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras. Pero para poder entrar en funcionamiento sólo falta una decisión de la DGMM. Mientras tanto, las Escuelas no pueden aplicarla.

LOS PORQUÉS DE UNA REFORMA. La inadecuación entre los contenidos formativos de la carrera marítimo-pesquera y el mercado laboral del sector era un importantísimo condicionante que tenía hipotecadas la necesaria y constante adecuación entre la realidad de las aulas y el medio socioeconómico en que

De izquierda a derecha: **Fernando Casas**, director general de la Marina Mercante; **Raimundo Calviño**, secretario general de AETINAPE; **Rafael Arias Salgado**, ministro de Fomento; **José Manuel Muñiz**, presidente de AETINAPE y **Rafael Pernas**, colaborador de la organización.

se encontraban los titulados recién salidos de ellas.

Esa inadecuación obligó a los diferentes agentes sociales relacionados con la pesca y el transporte marítimo a plantearse el futuro de esta carrera y su función en el desarrollo económico de las industrias y servicios relacionados con la pesca y el transporte marítimo.

Nació así la reforma de las enseñanzas profesionales marítimo pesqueras, un proceso enmarcado en la dinámica establecida por la LOGSE. Además de los expertos del Ministerio de Educación, en ese proceso intervinieron todos los departamentos administrativos relacionados con estas disciplinas, y entidades independientes de carácter profesional, —navieros, comunidades autónomas, DGMM, AETINAPE y agentes sociales—. Nuestra organización colaboró en todo el proceso de estudio de una manera constructiva y aportando el mejor parecer desde una perspectiva profesional.

UNA CARRERA DE FUTURO.

Como resultado de este proceso, el sector marítimo pesquero cuenta, desde 1994, con un matizado y preciso esquema formativo en sintonía con los avances técnicos y conceptuales de estos últimos años, muy importantes no sólo por la aplicación constante y tópica de las nuevas tecnologías, sino también por los cambios experimentados en relación al mercado y la funcionalidad de las empresas maríti-

mas en el actual contexto internacional, con los esquemas competitivos aguzados por la pertenencia a la UE y la liberalización del comercio internacional.

Además, la citada reforma se apoyaba en una filosofía positiva de interrelación entre las actuales dos ramas de la carrera marítima —pesca y marina mercante—, hacia la superación de una división que nunca, y menos en este momento, había respondido a un criterio lógico y racional de organización dentro del mundo marítimo.

Una vez que los expertos acabaron su trabajo de naturaleza técnica, la totalidad de los autores de esta reforma preveían que, superadas las dificultades lógicas que presenta todo proceso negociador y organizador, los organismos públicos encargados de dar validez definitiva al proceso, agilizaran sus diligencias y los criterios allí recogidos pudieran ser aplicados de inmediato.

«ATASCO» EN LA DGMM. Pero no fue así. Si bien desde el año 94 está aprobado el grueso de las reformas, la Dirección General de la Marina Mercante no acaba de atribuir las competencias profesionales que corresponden a cada una de las nuevas titulaciones. Para ello, los técnicos de aquella casa alegan constantemente incomprensibles razonamientos de pretendida naturaleza técnico-profesional.

Para explicar esta situación —que muchos consideramos completamente absurda— tan sólo podemos mirar a un punto negro, a una sombra que, apoyada en una estrecha interpretación de la realidad profesional, nos persigue de manera enfermiza durante los últimos años.

LA LARGA SOMBRA DEL COMME. Se trata de una entidad profesional que agrupa a una pequeña parte de los titulados en las Escuelas de la Marina Civil, muy recientemente

incorporadas a las Universidades, y con un futuro profesional más que dudoso. En lugar de incorporarse a las numerosas acciones que los titulados náutico-pesqueros hemos emprendido para tratar de mejorar, en conjunto, la profesión marítimo-pesquera, ese colectivo ha adoptado una actitud beligerante y agresiva en la que no caben razonamientos: sólo mensajes huecos y medias verdades.

Sus argumentos, además de contrarios a los dictámenes del Ministerio de Educación, son contrarios a la legalidad internacional sobre tripulaciones mínimas y titulaciones profesionales, y basan su discurso, fundamentalmente, en el «estatus» universitario de sus estudios, si bien la mayoría de ellos nunca ha pisado, como estudiante de la carrera marítima, una universidad.

El activo fundamental de este grupo ha sido, hasta el nombramiento de D. Fernando Casas como director general de la Marina Mercante, el que los máximos responsables de este organismo eran destacados miembros del citado Colegio Profesional. Especialmente en la etapa de Rafael Lobeto como director general, coincidente con la citada reforma de las enseñanzas, la propensión hacia los argumentos del Comme desde la dirección general era muy evidente.

DGMM: UN CAMBIO REAL.

Hoy, con una gestión más ecuánime al frente de la DGMM, la perspectiva está empezando a cambiar. La profesión marítimo-pesquera pasó de ser ignorada para ocupar puestos técnicos en la administración periférica de la Marina Mercante, a ser admitida en algunos puestos, si bien todavía quedan «cotos cerrados» en Capitanías marítimas y otros departamentos de la administración marítima.

Esta ha sido la primera acción de consideración efectiva con el colectivo marítimo-pesquero, si bien se espera que a corto plazo se pueda comenzar a aplicar la antedicha refor-

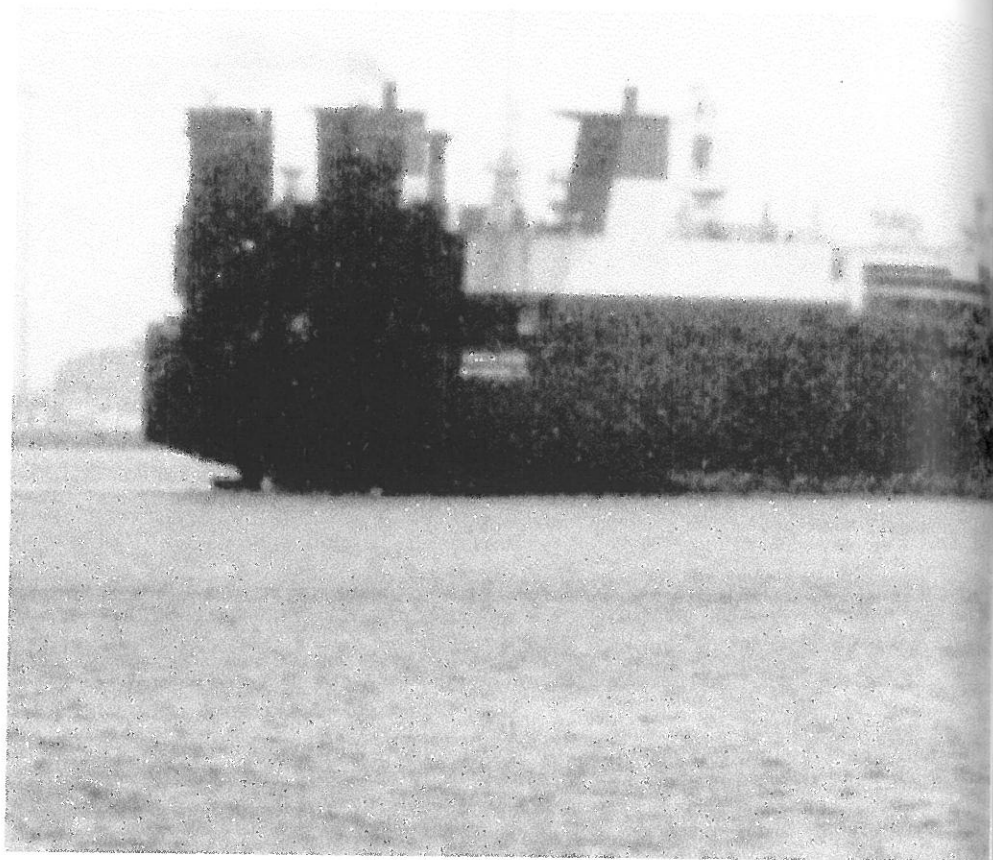
ma de las enseñanzas, para permitir su entrada en vigor efectivo en todas las Escuelas del litoral.

Para ello es necesario que se produzca la asignación de atribuciones profesionales a cada una de las nuevas titulaciones en los términos que aprobaron los responsables de la reforma. Éstos, en un principio diseñaron los perfiles profesionales, en relación a las necesidades previstas en el sector marítimo para los próximos años. Posteriormente, dotaron estas titulaciones de contenidos programáticos; de ahí la importancia de respetar la polivalencia de estas titulaciones y sus correspondientes capacidades profesionales, pendientes — desde hace 3 años — de la decisión de la DGMM.

MEDIDAS CORRECTORAS.

Resulta fundamental adoptar medidas correctoras para que ante la creación de nuevas capacidades en el marco profesional marítimo-pesquero, y que en el futuro no se produzcan situaciones como las que ahora se pretenden evitar, tal como es previsible que dos titulados equivalentes en el ámbito profesional se encuentren en el campo laboral con dos competencias diferentes, lo que puede provocar importantes tensiones. Por ello, consideramos que se debe adoptar el modelo que en su día aplicó Marina Mercante, cuando fueron modificadas sus enseñanzas de cara a su integración en la Universidad. En aquel caso no se produjeron diferencias en el marco competencial y sí en el académico, aunque paliado en gran medida con la consecución de la equivalencia homologada a extinguir.

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



2 EL ACCESO A LA ADMINISTRACION MARITIMA

Hasta hace pocos meses, los titulados marítimo-pesqueros tenían vedado el acceso a las plazas profesionales dependientes de la Dirección General de la Marina Mercante. La injusticia se ha corregido, pero el director general se encuentra sometido a duras presiones del Comme.

Recientemente, y como ya queda reflejado en el punto anterior de este mismo informe, se ha abierto la posibilidad de que titulados marítimo-pesqueros opten a algunas plazas al servicio de la Administración Pública. Se trata de una convocatoria para controladores de tráfico marítimo, a la que pueden concurrir, en libre competencia con otros profesionales, los titulados marítimo-pesqueros.

Es la primera vez que este tipo de convocatorias se abren al colectivo de titulados marítimo-pesqueros, y ello es posible desde que la dirección general de la Marina Mercante — organismo del que depende la admi-

nistración periférica en materia de seguridad y tráfico marítimo — se encuentra encabezada por una persona que no pertenece al colectivo de marinos mercantes.

SE NORMALIZA LA SITUACIÓN. En efecto, el actual director general, D. Fernando Casas Blanco, se manifestó en varias ocasiones como un funcionario capaz de reorientar la política de recursos humanos que venían practicando anteriormente los responsables de este organismo. Ésta consistía en ofrecer los puestos de trabajo creados en la administración marítima periférica a los titulados de náutica, cuerpo a cuyo grupo de presión pertenecían también los anteriores directivos.

Aunque muchas de las funciones de estos controladores marítimos tienen que ver directamente con la actividad pesquera y con la navegación para la que están plenamente facultados los titulados marítimo-pesqueros, los puestos siempre habían estado reservados a los titulados en las Escuelas de Náutica, situación ante la cual AETINAPE protestó en múltiples ocasiones. Urge la integración de Capitán de Pesca y Mecánico Naval Mayor en el Grupo B de la Administración marítima civil.



CAMPAÑA CRUEL CONTRA LOS NÁUTICO PESQUEROS Y MÁS SUTIL CONTRA EL DIRECTOR GENERAL. Ante esta situación, los miembros del Colegio de titulados de la Marina Mercante (COMME) iniciaron una campaña de desprestigio profesional cuyos argumentos, rayanos en lo barriobajero, se sustentan en un discurso en el que se exalta una presunta «superioridad» de quienes disponen de «estudios superiores», cuando todos sabemos que la totalidad de las enseñanzas marítimas están sometidas a un proceso de reformulación que acabe con el disparate antagonismo que venimos padeciendo, pese a nuestra lucha por llegar a un entendimiento sereno y constructivo en favor de una carrera única.

Esta carrera única ya existe en la UE. La definición de los nuevos parte del cuestionamiento del modelo actual de las enseñanzas marítimas en la Universidad. No es casual que los directores de las Escuelas de la Marina Civil realicen campañas de captación de alumnos en base a unas supuestas «grandes posibilidades de empleo» que estos titulados tienen en la administración marítima.

Se trata, según todos los analistas, precisamente del último reducido de empleo, ya que resulta una

carrera totalmente vacía de contenidos profesionales reales en el actual mercado laboral marítimo.

3 UN TITULO POLIVALENTE

En paralelo a una Carrera Marítima Única, se reivindica que los titulados náutico-pesqueros puedan ejercer sin problemas en los buques mercantes para los que les faculta su capacitación profesional, tal y como los titulados de la Marina Mercante ejercen en buques pesqueros, éstos sin formación específica sobre la pesca. La misma lógica del razonamiento empleada hasta ahora, sirve para enfrentar una nueva paradoja a la que se hallan sometidos los titulados marítimo-pesqueros: la polivalencia de sus titulaciones para ejercer indistintamente en buques pesqueros y mercantes.

En paralelo a la reivindicación de una carrera única, que supere el ya descrito antagonismo entre las dos actuales versiones de los estudios marítimos en España, nos encontramos en la encrucijada de que muchos titulados marítimo-pesqueros se ven imposibilitados de ejercer su trabajo

en buques mercantes, aunque sus atribuciones se lo permitan.

¿Porqué sucede eso? En principio, por la excesiva «pericia» de los funcionarios encargados, que dificultan hasta tal extremo la contratación de marítimo-pesqueros en marina mercante, que la hacen prácticamente inviable.

La falta de una regulación clara, precisa y sin posibilidad de falsas interpretaciones, se hace notar en esta actividad. Si en la actualidad existiera esa regulación, nadie podría dificultar el libre ejercicio profesional de nuestros titulados, en el marco de sus competencias y atendiendo a sus posibilidades en el difícil mercado laboral de nuestro tiempo.

Asimismo, esta regulación compensaría, en justa reciprocidad, la posibilidad que tienen los titulados de la marina civil a mandar buques de pesca, pese a no haber recibido una formación específica en ese campo, pues su carrera está encaminada al transporte marítimo.

Este último aspecto es menos importante, por cuanto el propio mercado laboral no les considera profesionales adecuados para el mando de buques pesqueros, aunque formalmente sí podrían desempeñar esas funciones con arreglo a su titulación.

AETINAPE considera que no se puede seguir manteniendo un modelo en el que un titulado de puente ejerza en la pesca como mando y como oficial de un buque sin límites de tonelaje y zonas de navegación, y sin embarco —paradójicamente— en un buque mercante habría de enrolarse de marinero.

Por otra parte cabe comentar la situación de los patrones de cabotaje. Estos, aún teniendo atribuciones profesionales para ejercer en buques mercantes, son tales las limitaciones administrativas impuestas por la DGMM, que prácticamente imposibilitan su ejercicio profesional. En la misma línea, están los mecánicos navales, que ejercen mando y oficiali-



dad en buques de pesca de vanguardia, mientras en la marina mercante persiste un veto absurdo a su trabajo: sólo pueden ejercer, con múltiples dificultades, menos de la mitad de sus atribuciones.

.....

4 LA TARJETA

PROFESIONAL,

CLARA Y

SIN PROBLEMAS

Aunque parezca una anécdota, la Tarjeta Profesional Marítima de los Titulados Náutico Pesqueros no cumple los requisitos exigidos por la OMI: éstos se ofrecen en un papel aparte, generando la suspicacia de numerosos funcionarios de otros países, que no entienden el porqué. Los problemas generados por este extremo no dejan de ser un tanto anecdóticos desde una perspectiva puramente administrativa, aunque tienen mucha importancia en la vida diaria de un titulado marítimo pesquero en el ejercicio de su profesión.

Se trata de un refrendo que el Gobierno Español tiene que otorgar a cada una de las Tarjetas de Identidad Profesional Marítima, para convertirlas en documentos de validez universal.

El Convenio de la Organización Marítima Internacional al que se obligó España, denominado «De formación, titulación y guardia para la gente del mar» (STCW), contempla la obligación de que las Tarjetas Profesionales Marítimas aparezcan refrendadas por una autoridad legítima, papel que en nuestro país corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante.

UN ANEXO QUE SIEMBRA

DUDAS. En vez de cumplir con normalidad este requisito, la DGMM adjunta esa legitimación en un documento anexo a la Tarjeta, de tamaño folio. Este refrendo debería ser parte de la Tarjeta, donde debería aparecer

impreso y sellado según la citada normativa. Esta inexplicable decisión administrativa incrementa la larga nómina de actitudes paradójicas que la DGMM ha venido coleccionando durante el mandato de sus anteriores responsables.

UNA SOLUCIÓN BIEN SENCILLA.

El hecho de que ese requisito no se resuelva en el propio carnet profesional provoca situaciones muy próximas a la inseguridad jurídica, puesto que en muchas ocasiones el profesional se encuentra obligado a emprender un diálogo «a la defensiva» con funcionarios de otros países, y no siempre con éxito asegurado, ya que no es fácil de entender cabalmente la anomalía que supone esta situación.

Se trata de un problema que causa grandes perjuicios a los profesionales que han de desarrollar su trabajo en otros países, sea en buques extranjeros o españoles. Y, sobre todo, requiere una solución bien sencilla: imprimir una nueva tarjeta profesional que recoja todos los requisitos internacionales suscritos por España.

UNA SITUACIÓN INEXPLICABLE.

Sobre este aspecto, AETINAPE se ha dirigido en varias ocasiones a la DGMM, sin que por el momento se hayan tomado las medidas adecuadas para reparar tan inexplicable situación.

Cabe manifestar nuestro sentimiento, muy cercano al de la vergüenza ajena, al tener que elevar a la categoría de reivindicación un asunto de tan nimia —aunque simbólica— altura.

.....

5 LA SEGURIDAD

PREVENTIVA

Varios cursos de seguridad marítima fueron la respuesta —teórica— que desde hace años se ofreció para prevenir el grave problema de la siniestralidad a bordo. Pero los recur-

sos económicos se han derivado para otras partidas y hoy, una gran parte de los tripulantes no ha realizado esa formación obligatoria. En un pasado reciente, la seguridad marítima española se determinó en base a dos caminos: Uno basado en fomentar los medios de salvamento marítimo a partir de grandes infraestructuras para el control de la costa —tanto obras civiles como buques de auxilio—.

Otro camino era el fomento de los mecanismos de prevención de la seguridad marítima: todos los tripulantes españoles deberían de realizar unos cursos de seguridad marítima; con ello aumentarían sus recursos activos de prevención de la peligrosidad.

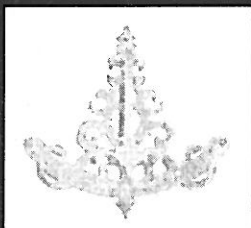
De forma exagerada, las políticas de seguridad marítima se centraron casi exclusivamente en las grandes infraestructuras, descuidando temerariamente la formación de los tripulantes en materia de seguridad marítima, pese a las recomendaciones internacionales.

El gobierno, en teoría, obliga a que todos los tripulantes realicen estos cursos preventivos, pero no ofrece fórmulas eficaces para que todos puedan acceder a ellos, pese a que existen numerosas infraestructuras docentes para llevarlos a cabo.

Nadie se explica los porqués, pero la DGMM en los últimos años, demostró con esta acción una muy

evidente incapacidad para abordar procesos de extraordinaria importancia para muchísimos profesionales del mar.

La situación llega al extremo de que han nacido varias entidades autodenominadas «empresas especializadas en materia formativa», que ofrecen la posibilidad de realizar estos cursos a cambio de sustanciosas sumas económicas, especulando así con la presunta «obligatoriedad» de los cursos, extremo éste tan real como paradójicamente nunca exigido debido precisamente a la falta de habilidad de la DGMM para ponerlos en marcha.



COMISARIO DE AVERIAS

PERITAJES NAVALES Y TERRESTRES RAFAEL PERNAS FUENTES

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 |

Se dilatan los períodos para la entrada en vigor de la nueva Ley de Sanciones

Los intentos de limitar las «multas del fletán», infructuosos por ahora



La situación de los profesionales a los que el conflicto del fletán les ha reportado una enorme sanción administrativa, continúa siendo preocupante, mientras el Proyecto de Ley que reformará la actual Ley de Sanciones tropieza con las vacaciones parlamentarias y entre unas cosas y otras no estará dispuesto hasta noviembre, según los cálculos más optimistas.

La nueva Ley de Sanciones no estará dispuesta hasta noviembre, según las previsiones

Aunque en principio el Anteproyecto de Ley recibió algunas alegaciones por parte de AETINAPE. Si estas se tienen en cuenta, el nuevo texto puede considerarse satisfactorio si no sufre modificaciones en Congreso o Senado. Las alegaciones de la organización profesional persiguen que la presunción de las infracciones cometidas recaiga únicamente en el armador, ya que "en la mayoría de los casos, los capitanes y patrones de pesca actúan bajo las órdenes de los armadores, por lo que deben ser éstos los responsables únicos de las infracciones cometidas por aquellos".

También se propone una rebaja de algunas sanciones que contempla el proyecto, la obligación de que las órdenes —incluso las urgentes— sean comunicadas de forma escrita, que no se puedan recibir dos castigos diferentes por la misma falta, así como la preservación del derecho a la conservación del puesto de trabajo por parte de las personas asalariadas.

• Los Capitanes del fletán

La sensación de abandono es la tónica entre los capitanes que han sufrido en carne propia las consecuencias de la confusión generada tras la llamada "guerra del fletán", por salir a faenar sin el Permiso Temporal de Pesca (PTP), un trámite administrativo que no tuvieron en cuenta las autoridades pesqueras periféricas a la hora de autorizar el despacho de estos buques.

Como consecuencia de una Ley de Sanciones que no contempla las responsabilidades de los armadores, muchos de éstos no se han sen-

tido solidarios con sus empleados, y han "desaparecido" a la hora de respaldar sus propias decisiones.

Como consecuencia de este conflicto, se pusieron en marcha numerosas acciones tendentes a negociar esas multas, que, al parecer no han dado resultado, según las últimas informaciones llegadas desde la Secretaría General de Pesca Marítima, que, aunque dicen que no van a "tirar la toalla", llegan a reconocer que han hecho ya todo lo posible en este asunto.

Pero el caso es que algún capitán ya tiene en su buzón el ultimátum de Hacienda. Ante ello, AETINAPE ha insistido ante todas las autoridades marítimas, sobre la posibilidad de aplazar el pago de esa multa hasta la entrada en vigor de la nueva Ley de Sanciones, algo que nadie ha conseguido.

Atrás quedan numerosas gestiones ante el anterior ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, con la intermediación del propio presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga. Y atrás quedan los esfuerzos de las primeras autoridades pesqueras españolas, que no han sido capaces de resolver en derecho esta situación.

No obstante, la esperanza no está perdida. AETINAPE no dejará de insistir ante dichas autoridades, e incluso la Secretaría General de Pesca Marítima manifiesta que, aunque muchos vayan perdiendo las esperanzas de resolver el conflicto, "la sensibilidad hacia ese problema, viejo y heredado, no sufrirá ningún menoscabo". Ojalá.

Pesca acepta las alegaciones de AETINAPE a dos nuevas figuras

Las principales alegaciones presentadas por AETINAPE a las nuevas figuras marítimo-pesqueras de litoral han sido tenidas en cuenta, de tal forma que no afectan a los nuevos títulos elaborados tras la reforma de las enseñanzas, y cuyas atribuciones profesionales todavía se encuentran pendientes de decidir por la Dirección General de la Marina Mercante.

Estas nuevas figuras no afectan a las que se crearán a partir de las nuevas titulaciones emanadas de la Reforma de las Enseñanzas

El Real Decreto por el que se establecen los requisitos mínimos para ejercer las actividades profesionales de Patrón Local de Pesca y Patrón Costero Polivalente, elaborado por la Secretaría General de Pesca, ha provocado una intervención de AETINAPE, en el sentido de analizar la importancia de estas dos modalidades de la profesión, tal y como informábamos en el anterior número de esta publicación.

La respuesta de la Secretaría General ha sido dada a través de la Subdirección General de Ordenación Jurídica y Formación Náutico-pesquera, de la que es responsable María de los Desamparados Estella Goytre.

En principio, y pese a encontrarla realmente interesante para un determinado sector de la flota litoral, se observaba con preocupación el hecho de que entrara en vigor esta disposición antes de que estuvieran claras las atribuciones profesionales que debe asignar la Dirección General de la Marina Mercante a las nuevas titulaciones nacidas de la reforma educativa.

Al tiempo, se consideraba que los programas eran insuficientes en algunas áreas, lo cual fue respondido por la Secretaría General en el sentido de que se trataba de textos pendientes de su complementación por las Comunidades Autónomas. Además de esto, el nuevo Patrón polivalente se toca con el Patrón de 2ª clase de pesca litoral. En este sentido, y a partir de la observación de que el Patrón de segunda actual tiene como atribuciones el mando de 75 TRB en las regiones Atlántica, Cantábrica y Mediterránea, según Pesca "el Patrón Costero Polivalente puede perder en algunos casos TRB, pero gana en que desaparecen las regiones, luego gana en autonomía y en que puede mandar en la Cámara de máquinas hasta 300 KW.

Asimismo, se observaba el peligro de desplazamiento de la flota



a los mecánicos navales de segunda clase por los PCP, ante lo cual se rebajaron los kilovatios de 400 a 300, para evitar la coincidencia con los primeros.



PRODUCTOS INNOVADORES

QUE SE ANTICIPAN

A SUS NECESIDADES.

ABSOLUTA DEDICACION.

UN SERVICIO TELEFONICO

24 HORAS.

ALGO NOS IMPULSA

Innovación

A CREAR NUEVAS

FORMAS DE LLEGAR

A USTED:

EL ESPIRITU DE SUPERACION



Central Hispano

Existe un nuevo modelo de funcionamiento, en donde importan la participación, la cooperación y el reparto de responsabilidades

Potenciar el sector marítimo

La importancia del colectivo marítimo en España y su peso específico en el conjunto de la economía es evidente. El sector está integrado por miles de pequeñas empresas y varios centenares de empresas más grandes que, en conjunto, proporcionan trabajo directo a unos cien mil trabajadores en buques de ambos sectores, marina mercante y pesca. Este colectivo coexiste con un número no desdeñable de profesionales que trabajan en buques de otras banderas, en muchos casos de titularidad española.

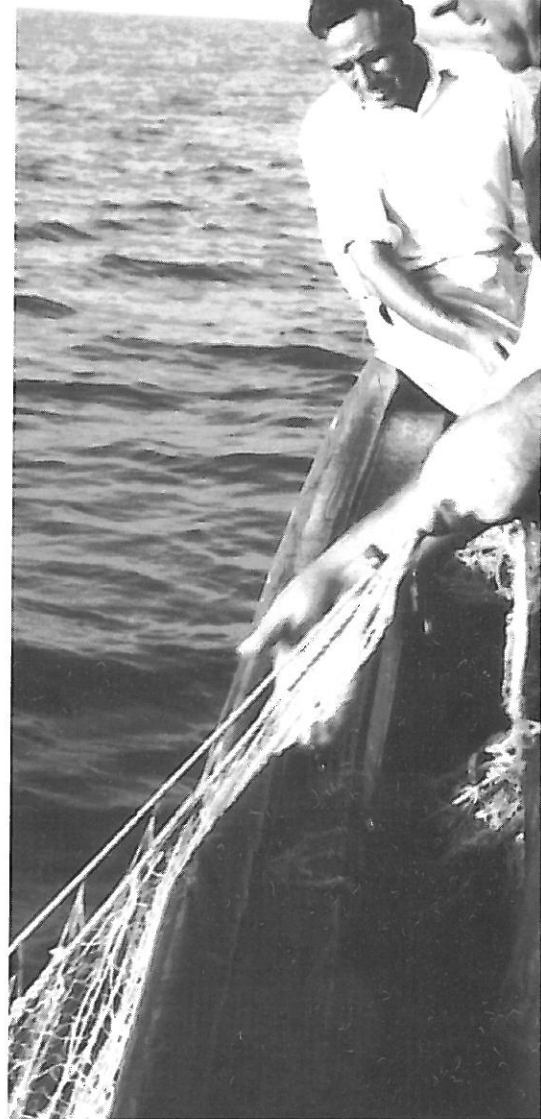
Rafael Arias-Salgado Montalve / Ministro de Fomento



Las tendencias que se dibujan para el futuro apuntan a la expansión del transporte marítimo y a la permanencia de España como potencia en pesca marítima, pese a la competencia cada vez más fuerte que plantean otros países y empresas que irrumpen desde hace tiempo con fuerza en el mundo marítimo.

Me gustaría detenerme, no obstante, en las importantes transformaciones que ha experimentado el sector marítimo en los últimos años. Cambios que plantean nuevos retos, crean nuevas necesidades y exigen nuevas soluciones. En el plano internacional, y particularmente en el seno de la Unión Europea, se ha generado una situación muy competitiva, tanto en el transporte como en la pesca marítima. Es un hecho que ha descendido el número de buques españoles, ha desaparecido numerosas empresas navieras y pesqueras y, con ello, se han perdido miles de puestos de trabajo.

Además, el proceso de decisiones que afecta a los asuntos marítimos ha pasado paulatinamente a depender de órganos supranacionales (UE, OMI, OIT, FAO, OCDE, UNCTAD, etc.). Un proceso que comporta nuevas exigencias internacionales en materia de seguridad, protección del medio, formación y titulación marítima. Disposiciones que someten a todos los agentes implicados, incluida la Administración Pública, a un esfuerzo constante de adaptación. Un botón de muestra es la reciente adopción de la modificación de la Directiva 94/58/CE sobre nivel mínimo de formación de las profesiones marítimas, o las Enmiendas de 1995 al Convenio internacional sobre Normas de Formación,



Titulación y Guardia de la gente de Mar de 1978, cuyas repercusiones afectan además de a las Administraciones Públicas, a los profesionales, los planes de enseñanza y las entidades que imparten formación marítima.

Las transformaciones se han producido también en el ámbito nacional, consecuencia del cambio profundo de nuestro sistema organizativo, productivo y social. Existe un nuevo modelo de funcionamiento, en donde importan la participación, la cooperación y el reparto de responsabilidades. Las Comunidades Autónomas están asumiendo nuevas funciones en la decisión y el gobierno de diferentes asuntos, como por ejemplo en materia de ordenación del sector pesquero y enseñanzas, entre ellas las marítimas. Asimismo, han surgido nuevos marcos reguladores en materias de marina

**«Es intención del Ministerio de Fomento
desarrollar un nuevo
Plan de Salvamento Marítimo cuatrienal»**



***«Es responsabilidad
de todos aunar
esfuerzos para
afrontar los retos
planteados de
manera que, en el
respeto de las
exigencias
internacionales,
logremos ser más
competitivos,
potenciemos nuestras
fortalezas y
reforcemos nuestras
debilidades»***

mercante, enseñanzas y títulos académicos, etc...

Consciente de la trascendencia de estos retos, la política del Ministerio de Fomento persigue crear los instrumentos adecuados que permitan el crecimiento continuado del sector y refuercen su posición. La defensa de la participación española en los caladeros internacionales y la adecuación al marco regulador de la actividad de cabotaje para adaptarlo eficazmente en su último paso de apertura en 1999 son algunos de estos objetivos.

Es también importante la adopción de la normativa internacional y comunitaria en materia de seguridad, protección del medio marino, formación y titulación marítima. Ello contem-

pla la aplicación y el cumplimiento de esta normativa tanto por las entidades y órganos nacionales como también por los agentes externos, como es el caso de los buques y las tripulaciones de otros pabellones.

El Ministerio quiere también potenciar el registro especial de buques, como instrumento para renovar la flota y evitar la pérdida de los buques de primer registro y desarrollar nuevas actuaciones en el ámbito del Plan Nacional de Salvamento. El registro especial cuenta actualmente con 85 buques frente a los 8 registrados en 1993, lo que demuestra la importancia de este instrumento.

Es necesario alcanzar una mayor coordinación y cooperación entre las administraciones y, a su vez,

entre estas y los agentes económicos y sociales y conseguir el acercamiento de las políticas y actuaciones sectoriales entre marina mercante y pesca marítima.

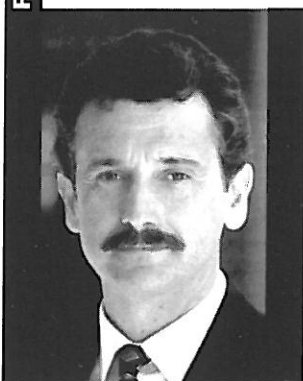
En el ámbito profesional marítimo, los principales objetivos radican en la apertura a los titulados de formación profesional al acceso en la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, la habilitación profesional de las titulaciones académicas de formación profesional establecidas en el marco de la LOGSE de acuerdo con las competencias definidas en los planes de estudio y la unificación de las titulaciones marítimas de formación profesional náutico-pesquera de manera que, cumplidas las exigencias internacionales, los profesionales puedan ejercer las actividades en los buques mercantes y pesqueros.

Finalmente, en breve plazo es intención del Ministerio de Fomento desarrollar un nuevo Plan de Salvamento Marítimo cuatrienal, así como estudiar el marco para la consolidación y renovación de la flota mercante, de forma que en el futuro contemos con un amplio abanico de profesionales que permitan mantener en España el potencial marítimo que nos corresponde.

Esta es en síntesis la política del Ministerio, que será el fundamento de los pasos futuros que deben darse para una continua mejora del sector marítimo. Es responsabilidad de todos aunar esfuerzos para afrontar los retos planteados de manera que, en el respeto de las exigencias internacionales, logremos ser más competitivos, potenciemos nuestras fortalezas y reforcemos nuestras debilidades. Contamos con una tradición marítima importante, una estructura empresarial potente, sobre todo en el ámbito de la pesca, una reciente consolidación de capacidad en la marina mercante y uno de los mayores colectivos profesionales en Europa.

La comercialización de los productos de la pesca en Andalucía

Paulino Platas Cánovas / Consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía



En el Plan de Modernización del Sector Pesquero Andaluz, presentado recientemente, se incluye un Programa Operativo de Comercialización, una relación detallada de actuaciones que perfilan las políticas a desarrollar en los próximos años en este ámbito. Para ello, y como sostén normativo, la Consejería ha elaborado recientemente un decreto, con fecha de 27 de mayo de este año, que ordena, regula y fomenta la comercialización de los productos de la pesca; y una resolución (12 de mayo de 1997) por la que se establecen los modelos de impresos para el control de la primera venta de los productos pesqueros.

El primer objetivo de nuestro departamento, fijado por el Programa Operativo, es la regulación del proceso por el que se comercializan y distribuyen los productos de la pesca. La primera iniciativa dirigida a tal fin es la elaboración de una norma que ordena la comercialización en origen de los productos frescos y, especialmente, aspectos como las funciones de los agentes de primera venta y las organizaciones y asociaciones de productores. Dentro de este primer objetivo, también se enmarca la reglamentación de los controles a los que deben someterse los productos.

El segundo objetivo es la mejora de los procesos y procedimientos de primera venta. Para lograrlo, se establecen estrategias que tienden a romper las relaciones de dependencia del sector extractivo de agentes inter-

mediarios, afianzar su posición en unos mercados transparentes, y promover fórmulas dinámicas de primera venta.

El Programa Operativo de Comercialización impulsa tres tipos de medidas diferentes. En primer lugar, el fomento de la gestión, la racionalización y la explotación de las lonjas por el sector extractivo, mediando en el proceso de adjudicación de las mismas, que deben ser gestionadas por entidades asociativas del sector pesquero.

En segundo lugar, se regulan las funciones de las Organizaciones de Productores Pesqueros (OPP), favoreciendo su participación en la comercialización de la producción y limitando, en lo posible, las actividades de los agentes intermediarios. Asimismo, en este orden de actuaciones, proponemos la creación de una figura



EL PROGRAMA OPERATIVO DE COMERCIALIZACIÓN

El logro de este último objetivo se conseguirá mediante la normalización de la producción y la diferenciación de los productos. La

estructural nueva: las asociaciones de productores de carácter comercial, que puedan suplir a las OPP cuando estas no sean posibles.

En tercer lugar, es primordial la conexión electrónica de todas las lonjas andaluzas a una Red Regional informatizada, que recoge la información fidedigna y puntual de los datos de descargas y ventas en todas ellas.

En Red de informatización ha sido promovida conjuntamente por la Consejería de Agricultura y Pesca y la de Obras Públicas, e instalada por la Empresa Pública de Puertos Andaluces, con apoyos financieros del IFOP. Desde el día 1 de julio, diez lonjas andaluzas transmiten los datos de venta a la Red, y se separa que próximamente lo hagan el resto.

La modernización de los procesos de primera venta, el diseño de estrategias que aumenten la competitividad de las lonjas, y el fortalecimiento de la posición de los productores en el mercado a través de sus organizaciones, son todas ellas condiciones necesarias para la consolidación de la actividad pesquera en nuestra comunidad. Hay que tener en cuenta que Andalucía, en las circunstancias actuales de restricción de acceso a los recursos, tiene su futuro en la generación del valor añadido a través de la mejora de la comercialización.

De todas formas, y antes de terminar estas reflexiones, no quiero dejar de recordar la dirección en la que se debe orientar el sector pesquero andaluz si de verdad quiere aumentar su competitividad y cuota de mercado. Para ello, el Programa Operativo de Comercialización, que expongo someramente, tiene otro objetivo que añadir a los anteriormente expuestos: la mejora de la calidad de la oferta y la puesta en valor de la producción pesquera.

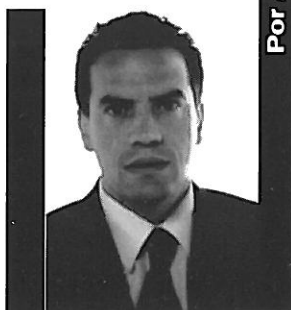
normalización de la producción se alcanza con una correcta clasificación, embalaje y etiquetado para garantizar la calidad sanitaria y comercial de lo que se oferta, así como para consolidar la confianza de los compradores y consumidores. En cuanto a la diferenciación de los productos pesqueros andaluces, esto forma parte de una estrategia para promocionarlos y cualificarlos en los mercados frente a los proveedores del exterior, generando una demanda específica de los mismos.

Estamos convencidos de que estas políticas serán fundamentales para la seguridad de nuestro sector y el mantenimiento de la actividad extractiva y, por añadidura, para el sector empresarial y social que gira en torno a ella, habida cuenta de cada vez más difícil y competitivo mercado de los productos de la pesca.

Por una estrategia de actuación integral en el mercado

Desde que se puso en marcha el IFOP a principios de 1994, el mayor esfuerzo de utilización de los fondos por parte del Estado Español ha ido a parar a la medida de Ajuste del esfuerzo Pesquero.

Por Alfonso Arriola / Director General de Pesca del Gobierno Vasco



Sin duda, la flota estaba sobredimensionada, el nivel tecnológico general era bajo y cumplir las directrices emanadas de la Comisión y concretadas en los Planes de Orientación Plurianual, no supuso un excesivo sacrificio en este sentido.

Sin embargo, derivadas del cumplimiento de los POP, estamos sufriendo otra serie de consecuencias, sobre las que es importante reflexionar, elaborar una estrategia a largo plazo y establecer actuaciones concretas a corto:

Hemos perdido peso específico frente a nuestros competidores. Incrementar la capacidad de generación de empleo y el nivel de renta de los pescadores y diversificar la economía de los núcleos costeros altamente dependientes de la pesca, se convierten en objetivos primordiales.

Paralelamente, hemos perdido mercado. Donde antes llegaban productos españoles, ahora entran productos de otros Estados de la Unión y de terceros países sin ningún tipo de control y con estrategias de precios a la baja, lo que determina la necesidad urgente de la entrada en funcionamiento adecuado de la OCM.

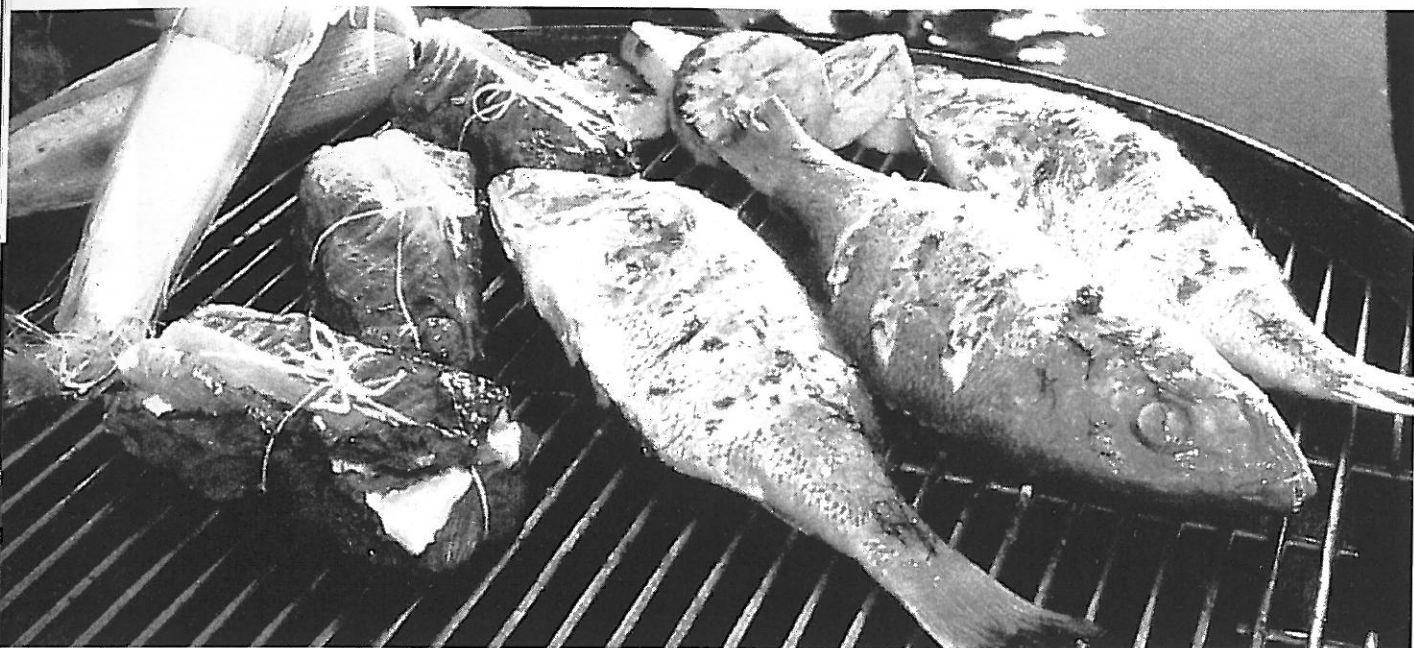
La puesta en marcha efectiva de la OCM en su globalidad, parece complicada, o, cuando menos, requerirá de un plazo largo de ejecución. Y dado que eso es algo que no nos podemos permitir, por cuanto que a medida que pasan los días la situación se torna más difícil, desde el Gobierno Vasco nos inclinamos por llevar a cabo una Estrategia de Actuación Integral a corto plazo en el Mercado.



Esta Estrategia debe realizarse de forma conjunta y coordinada entre el Gobierno Central y la Comunidades Autónomas, puesto que de nada servirían actuaciones aisladas. El problema es de todos y todos debemos trabajar para resolverlo.

Se basa en actuaciones en los siguientes campos de actuación:

- Control
- Reglamentación tallas mínimas
- Reglamentación sanitaria
- Mercado
- Tipificación normalización
- Comunicación



La exigencia del cumplimiento de la Reglamentación Comunitaria en sus dos aspectos principales: tallas mínimas y condiciones sanitarias.

Hay que recordar que los Estados no solo están para dictar normas, sino que también deben asegurarse de su cumplimiento. Parece incoherente que exista Reglamentación y que hasta el momento no se hayan realizado acciones coordinadas para garantizar que todos los actuantes de un mercado respetan las normas establecidas por la Comisión.

El establecimiento de un Sistema Coordinado de Control.

Si queremos asegurarnos del cumplimiento de las normas, tenemos que contar con un servicio de control coordinado, motivado, ágil y polivalente, que pueda actuar en toda la cadena de comercialización, desde que el pescado es descargado, hasta que llega al consumidor final.

Y es aquí, precisamente, donde surgen verdaderos problemas a la hora de actuar por la falta de claridad competencial, puesto que distintos Ministerios del Gobierno central, distintos Departamento de Comunidades Autónomas y ayuntamientos, tienen repartida la capacidad de actuación en los distintos eslabones de la cadena.

Parece evidente que todos están de acuerdo en hacer cumplir al normativa, pero más evidente aún es que los principales interesados en su cumplimiento somos los que nos relacionamos con el entorno pesquero.

Por esta causa, somos nosotros quienes debemos liderar la creación del sistema coordinado de control si queremos que nuestro mercado

La elaboración de Normas de Calidad y su implantación piloto en puertos son ya una realidad en el País Vasco

deje de ser patente de corso para nuestros competidores europeos y de terceros países.

La diferenciación de la producción pesquera.

En un mercado extremadamente competitivo como el actual, debemos ser capaces de lograr que el consumidor distinga nuestra producción pesquera de la de la competencia y esté dispuesto a absorberla en mejores condiciones de precio.

En este sentido, el futuro demanda a gritos una modernización de los sistemas de comercialización.

La normalización es un elemento indispensable y los pescadores deben acostumbrarse a presentar los productos de forma tipificada, trabajando para que el consumidor identifique origen con calidad.

La elaboración de Normas de Calidad y su implantación piloto en puertos son ya una realidad en el País Vasco. Si el mercado funciona como se prevé, con una absorción de precios superiores entre un 10% y un 15% sobre los de la competencia, debemos implantar los sistemas de normalización de forma generalizada.

La realización de campañas de Comunicación.

De nada sirve realizar procesos de normalización, identificación y diferenciación, si no van acompañados de campañas específicas de promoción que informen al consumidor, de manera que se consiga una percepción más positiva de nuestros productos en el mercado.

El diseño de la campaña (objetivos, medios publicitarios, etc), así como su financiación, debe realizarse de forma consensuada y conjunta por parte de todas las Administraciones intervinientes.

A modo de conclusión, desde el Gobierno Vasco creemos que debe tenerse en cuenta la dificultad de la situación por la que estamos atravesando, somos conscientes de la necesidad y obligatoriedad de actuar y nos ponemos a disposición, tanto del Gobierno Central, como de las Comunidades Autónomas para trabajar de forma coordinada en beneficio de todo el Sector Pesquero.

La organización del salvamento en Gran Bretaña

La organización del salvamento marítimo en Gran Bretaña ha sido, desde comienzos del siglo pasado, y continúa siéndolo en la actualidad, una organización modélica para todos los países con vocación marinera; goza también de un enorme prestigio entre la población británica, siendo ésta la que contribuye en buena medida a su financiación. El renombre alcanzado por esta organización, tanto a nivel nacional como internacional, se asienta en su experiencia, en sus resultados, en su continua actitud de entrega y dedicación a través de los años...

•
Estamos en definitiva, ante una organización efectiva cuyos elementos funcionan con un alto grado de coordinación y colaboración.

En Gran Bretaña, al igual que en muchos otros países, existe una separación claramente perceptible entre el "salvamento de temporada en playas" y el salvamento marítimo propiamente dicho.

Las responsabilidades en materia de seguridad en playas y acantilados corresponden a las autoridades locales, excepto cuando se trata de propiedades privadas. En este sentido, muchos municipios tienen entre su personal un oficial de seguridad acuática y cuentan, en ocasiones, con grupos y asociaciones de rescate de playas y montañas. Estos grupos pueden, en algunos casos, prestar una colaboración eficaz en los accidentes marítimos.

La responsabilidad del salvamento marítimo, entendido en su sentido estricto, recae en el Ministerio de Comercio y, dentro de este, más en concreto, en el Coast Guard, que es el organismo responsable del inicio de las operaciones de salvamento y su coordinación. En sus actuaciones, en casos de accidentes marítimos, el Coast Guard utiliza como medios espe-

Por José Ignacio Espel Fernández / Director del Instituto Politécnico Marítimo-pesquero de Pasajes





cíficos de salvamento:

- equipos de rescate en acantilados y andariveles propios

- helicópteros civiles contratados por este organismo para labores SAR (Servicio Aéreo de Rescate)

- lanchas de salvamento R.N.L.I. (Royal National Lifeboat Institution)

- aviones y helicópteros del Ministerio de Defensa destinados al servicio SAR, pudiendo asimismo coordinar y dirigir la actuación de organizaciones y medios no específicos, tales como:

- buques civiles que se encuentren próximos al lugar del accidente

- otros buques y aviones del Ministerio de Defensa

- pequeñas embarcaciones propias (Coast Guard auxiliar)

- autoridades locales

- barcos y aviones del SAR de otros países.

La colaboración entre las diferentes entidades intervinientes es uno de los aspectos más positivos a destacar de la organización inglesa. Esta colaboración resulta posible en la práctica gracias a la existencia de un Comité Gubernamental, por un lado, y a la realización de ejercicios de adiestramiento y entrenamiento conjuntos, por el otro; no resulta en absoluto raro observar en las costas inglesas simulacros en los que intervienen simultánea y coordinadamente equipos de tierra, embarcaciones salvavidas y helicópteros.

Como un ejemplo de los más

representativos entre las actuaciones de ese servicio de rescate marítimo, queremos referirnos brevemente a la realizada en la FASNET 1979, regata de altura de 605 millas COWES-IRLANDA-PLYMOUTH que se corre desde 1925. En 1979, durante la noche del 13 al 14 de agosto, una fuerte tempestad, con vientos de hasta fuerza 11 y olas de 15 metros, hizo que de las 303 embarcaciones participantes:

- 171 abandonaran la regata

- 44 enviaran mensajes de socorro

- 24 pidieran o aceptaran socorro que técnicamente no era de salvamento

- 24 barcos fueran abandonados, de ellos aparecieron 19, y 15 personas perdieron la vida.

Las operaciones de salvamento comenzaron el 13 de agosto a las 22 h 15 m y terminaron a las 14 h del 16 de agosto. Intervinieron 5 lanchas de salvamento, helicópteros de 34 de los tipos Sea King y Wessex, un avión Nimrod, varios buques de guerra y un yate que cuidaba de la comunicación radio de la regata.

La misión se dividió en dos vertientes. Una, el salvamento de los tripulantes de los 24 barcos abandonados, se llevó a cabo durante el 14 de agosto, socorriéndose a 100 personas que se encontraban en balsas salvavidas o en el agua. La otra consistió en la identificación de todos los barcos, tarea difícilísima y que concluyó el 16 de agosto. La mayor parte de los tri-

La colaboración es uno de los aspectos más positivos de la organización inglesa

pulantes fueron rescatados en condiciones extremas ya que los supervivientes apenas eran visibles entre las olas y los pilotos hubieron casi que soportar las crestas de éstas para llegar lo suficientemente bajos y efectuar los rescates.

Como hemos señalado, son varios los organismos que en mayor o menor grado de una u otra forma pueden intervenir en caso de un accidente marítimo. Elemento clave para el correcto funcionamiento del sistema en su conjunto es, como también hemos apuntado, la coordinación y cooperación entre los distintos organismos y, en este sentido, el Comité para la Coordinación del SAR Marítimo

El Comité para la Coordinación del SAR Marítimo es el organismo responsable del salvamento marítimo

Tiene a su cargo, dentro de este campo, el Servicio de Inspección Marítima, el Coast Guard, el Servicio de Señalización Marítima y el de Practicajes; desde otra perspectiva, está también encargado de preparar la legislación relativa a las convenciones internacionales y realiza las investigaciones de los accidentes ocurridos.

Las restantes entidades que pueden, en caso necesario, participar en acciones de salvamento son la Royal Navy -R.N.-, la Royal Air Forces -R.A.F.-, las estaciones radiocosteras, las oficinas meteorológicas y las autoridades locales. Vamos a comentar someramente sus competencias.

La Royal Navy participa en el servicio SAR y puede destinar buques de guerra, cuando se precisen, a estas misiones. Destina también a este fin helicópteros, capaces de operar tanto de día como de noche.

La Royal Air Forces realiza así mismo misiones de SAR marítimo, destinando a estas tareas tanto aviones como helicópteros específicos.

Las estaciones radiocosteras dependientes del Servicio de Correos y Telégrafos, mantienen escucha permanente en las frecuencias de socorro de 500 kes radiotelegrafía, 2.182 radiotelefonía y canal 16 VHF. Están en contacto directo con el Coast Guard a quien avisan, si hay emergencias, y mantienen libres en estos casos las frecuencias de socorro. Transmiten, además, partes meteorológicos y facilitan comunicación médica.

Las oficinas meteorológicas proporcionan información a sus zonas adyacentes; los partes son emitidos por las radiocosteras y por la B.B.C. Edita hojas con las previsiones para los buques y proporciona la información meteorológica que se le solicite.

Las autoridades locales, por último, son las responsables de la seguridad en las playas y en la zona marítimo-costera, aunque el Coast Guard acude a las tareas de búsqueda y rescate cuando es requerido para ello.

tiene un papel decisivo.

El Comité para la Coordinación del SAR Marítimo es el organismo gubernamental responsable a través de sus funciones de regulación y control del SAR del salvamento marítimo. Integran este Comité delegados de las siguientes entidades y organismos:

División Marina del Ministerio de Comercio

Ministerio de Defensa (Aire)

Ministerio de Defensa (Marina)

R.N.L.I.

Aviación civil

Oficina meteorológica

Trinity House (Señalización Marítima y prácticos)

Consejo General de Navieros

Asociación de Yates

Asociación de servicios de la Marina Mercante

Sindicato de Oficiales de Radio

Entre las funciones que tiene asignadas este Comité, queremos destacar:

Someter continuamente a examen la operatividad del SAR y hacer recomendaciones para posibles mejoras.

Considerar las implicaciones de cualquier cambio en los medios o estructura de cualquier rama del SAR antes de ser realizado y tomar las medidas necesarias.

Estudiar las colaboraciones o acuerdos con otros servicios SAR extranjeros o con servicios regionales

El Coast Guard y el R.N.L.I. son las organizaciones de intervención

Las autoridades locales son responsables de la seguridad en las playas y en la zona marítimo-costera

base en materia de salvamento marítimo. El Coast Guard es el encargado de iniciar y coordinar los servicios SAR, mantener un servicio de escucha y vigilancia en las costas y del manejo de los andariveles para auxilio tierra-mar. El R.N.L.I., por su parte, es una asociación benéfica que opera con embarcaciones de diversos tipos y personal generalmente voluntario; interviene en el 36 salvamento marítimo con el exclusivo objetivo de rescatar vidas en naufragios y accidentes en las costas del Reino Unido, Isla de Man, República de Irlanda e Islas del Canal.

En el Ministerio de Comercio recae esta responsabilidad, en última instancia ya lo hemos dicho de salvamento marítimo en Gran Bretaña.

Tú

Tú eres el protagonista de tu profesión. Gracias al empeño de todos, 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

Nº D.N.I.

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

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:

Código de Cuenta Cliente

Entidad	Oficina	DC	Número de cuenta

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. 15006 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 1.100 pesetas.

473 jóvenes marroquíes obtuvieron titulaciones náutico-pesqueras en 1991, mientras que el año pasado ya fueron más de 3.100

Marruecos: de «país-caladero» a competidor directo

Félix Soria / Periodista. Corresponsal de «La Voz de Galicia» en Bruselas

Cifras cantan. En materia pesquera y en cuanto a sus poderíos de producción y comercial se refiere, Marruecos ha dejado de ser el país tercermundista cuyos caladeros podían ser explotados por el mejor postor -que casi siempre era japonés o europeo-. Para demostrar esta afirmación se puede recurrir a guarismos exclusivamente económicos, pero hay otro aspecto que es, si cabe, todavía más revelador. En 1990 la flota magrebí daba empleo a 72.457 trabajadores, en 1995 ya sumaban 98.066 y el año pasado -según datos provisionales- superaron los cien mil; 89.000 de ellos dedicados a la pesca de bajura y el resto, a la de altura.

Abundando en referencia y desde una óptica especialmente significativa para los afiliados a Aetinape, cabe subrayar que en el curso 1990-91 el número de jóvenes marroquíes que obtuvieron titulaciones de formación profesional náutico-pesquera fue de 473, mientras que el año pasado ya fueron más de 3.100. Destacando sobre el resto de centros el instituto de Agadir, con 790 diplomados.

Hay un tercer parámetro que refleja el creciente poderío y autonomía de la flota pesquera de Marruecos. A pesar de que durante el período 1990-96 las embarcaciones y las tripulaciones aumentaron un 26 y un 24 por ciento, respectivamente, la cifra de patrones y oficiales de pesca extranjeros pasó de los 2.600 de 1990 a menos de 1.300 en 1996.

La corriente de especialistas españoles y franceses que emigraban a Marruecos ya es historia. Atraídos por los sabrosos salarios y los privilegios de que gozaban -amén de que el pago de las nóminas se hace habitualmente vía Suiza para evitar cargas fiscales- cientos de europeos colaboraron en el intenso y rápido proceso de profesionalización que ha convertido a

la flota pesquera magrebí en una de las más capaces y cualificadas del Atlántico oriental.

Por si fuera poco, los marroquíes han podido y sabido conservar sus caladeros con más acierto y fortuna que países más desarrollados, casos de España, Francia, Irlanda, Italia y el Reino Unido. La existencia de más de doscientas embarcaciones que van al pulpo de forma ilegal en aguas del litoral saharauí sólo es una anécdota escasamente representativa. Los servicios de inspección pesquera de Marruecos, al margen de los casos de corrupción o de rigor innecesario, se han revelado más efectivos en cuanto a resultados reales que los de España, por ejemplo, donde sigue siendo moneda corriente el acopio de inmaturos o el empleo de artes esquiladoras en aguas de litoral. (un ejemplo paradigmático de estas prácticas depredadoras son las autorizaciones que sigue concediendo la Xunta de Galicia para faenar con "bou de vara" y "rapeta" en el interior de varias rías).

En la configuración del escenario marroquí, que ha sido particularmente favorable para desarrollar un sector primario como el de la pesca, han sido fundamentales tres circuns-



En 1990 Marruecos vendió en Europa 188.000 toneladas de productos del mar, por valor de 719.000 millones de pesetas. En 1995, 236.700 toneladas por más de un billón de pesetas. Y todo esto sin contabilizar las conservas y semiconservas

tancias. Primera, la ausencia de una división democrática y efectiva entre los poderes ejecutivo, legislativo y judicial, lo que ha permitido imponer planes gubernamentales que, al margen de su paternalismo e intervencionismo, han multiplicado la efectividad de las inversiones y de las fuerzas productivas. (Otra cosa es el coste humano, económico y social que los trabajadores marroquíes pagan y pagarán por mor del déficit de libertades).

En segundo lugar, derivado de lo anterior, la eclosión macroeconómica de la flota magrebí también se benefició de la existencia de un grupo de grandes empresarios -entre los que figura un yerno de Hassan II- que a modo de oligopolio ha coordinado sus intereses, repartiendo beneficios y prebendas, pero también conjurando competencias que habrían retrasado la expansión. (Otra cosa es el régimen laboral que sufren los asalariados y las dificultades que acusará ese tipo de empresariado cuando más pronto que tarde tenga que competir en igualdad de condiciones con sus colegas extranjeros).

Y en tercer término, también ha contribuido al despegue del sector pesquero magrebí la errática política pesquera de sus vecinos, tanto de los países africanos como de la poderosa Unión Europea (UE), cuyos analistas -tanto comunitarios como nacionales- han sido incapaces de prever el futuro de la pesca a medio plazo y actuar en consecuencia. (Sin olvidar que los poderes de la UE consideran de bajo interés estratégico el desarrollo e incluso el mantenimiento del sector pesquero).

A la postre, de la dependencia de Marruecos de los ingresos que le proporcionaban los derechos de pesca se ha pasado a la dependencia de Europa de los caladeros magrebíes. Esta subordinación, la de la UE respecto al país alauita, no se deriva tanto de la presencia de sus barcos en aguas norteafricanas como de la necesidad que tienen las industrias comu-



nitarias de abastecerse de materia prima.

En 1990 Marruecos vendió en los mercados comunitarios 188.000 toneladas de productos del mar, por valor de 719.000 millones de pesetas. En 1995 esas cifras aumentaron hasta las 236.700 toneladas y superaron el billón de pesetas. Y todo esto sin contabilizar las conservas y semiconservas, de las que el país norteafricano exportará este año a Europa más de 30.000 toneladas por un valor aproximado de 14.100 millones de pesetas -según previsiones oficiales de la Administración alauita.

Ciertamente, el empresariado marroquí se beneficia de unos costes

de producción que, por término medio, son casi un 35% inferiores a los que afronta la patronal europea. Esto sin olvidar la rigidez de las relaciones laborales que rigen en Marruecos, lo que proporciona todavía mayores ventajas. Pero la libérrima capacidad de movimientos y el volumen de los capitales de que dispone el empresario comunitario compensan las bondades de que disfrutaban sus colegas magrebíes, de modo que los condicionantes de unos y de otros por sí solos no explicarían los éxitos de los primeros ni las incapacidades de los segundos.

En ese marco global, es rigurosamente lógico que el Gobierno alauita reconozca abiertamente su escaso interés por renovar el convenio pesquero con la UE, que vencerá al mismo tiempo que agoniza el siglo XX. Los tantas veces vilipendiados "moros" saben pescar y tienen reservas mientras que los en demasiadas ocasiones prepotentes europeos carecen de reservas y, para colmo, necesitan importar cada vez más pescado para atender su demanda interior.

¿El futuro? los analistas comunitarios -que a fuerza de golpes han aprendido a no menospreciar al competidor- apuntan que en el plazo de diez años los armadores e industriales europeos deberán negociar, unidos o individualmente, cuotas y compras. El "paraguas" financiero de la UE tiene cada vez menos futuro. Y es impensable que la hacienda española abone a Marruecos compensaciones económicas cada vez más onerosas.

Los avatares que han jalonado las relaciones pesqueras con Marruecos son genéricamente extrapolables a otros países en desarrollo. Otra cosa es cómo gestionarán a partir de ahora los marroquíes su actual posición de ventaja. Pero esto ya forma parte de otra historia, la que escribirán el heredero del trono alauita y las fuerzas políticas que apuestan por la evolución o el enquistamiento del régimen que instauró Mohamed V.



COLABORACIÓN

No es aceptable el desarrollo del transporte marítimo sin los adecuados niveles de seguridad

La seguridad desde el punto de vista de las empresas navieras

Vaya por delante que en el mundo en que vivimos, no es aceptable en modo alguno el desarrollo de una actividad económica como el transporte marítimo sin los adecuados niveles de seguridad. Pero, por otra parte, un supuesto buque "totalmente seguro" tendría unos costes de construcción y operativos tan elevados que su operación económica resultaría inviable. Es, por ello, totalmente necesaria una racionalidad económica en el establecimiento y aplicación de las medidas de seguridad.

La empresa naviera es la primera interesada en que el buque funcione correcta y eficientemente, con el menor número de problemas y a lo largo del mayor período de tiempo posible, por lo que, en principio, toda medida que realmente tienda a lograr un mayor nivel de seguridad en sus buques, que esté realmente contrastada y sea económicamente viable, contará sin duda con el apoyo de las navieras.

Entre las diversas causas de preocupación importantes en relación con la seguridad, cabe hacer referencia a un par de ellas, con aplicación en unos casos prácticos de total actualidad. En primer lugar, a la empresa naviera le preocupa que diferentes sociedades de clasificación apliquen niveles de exigencia manifiestamente

diferentes, provocando una clara desventaja económica al que esté obligado a cumplir los más exigentes. Por eso las navieras abogan porque estas medidas se apliquen como normas internacionales de obligado cumplimiento para todos los buques.

En segundo lugar, cuando se habla de mejorar la "seguridad", con demasiada frecuencia se pone el máximo énfasis casi únicamente en medidas estructurales y de equipamiento. Aunque este tipo de medidas son sin duda muy importantes, no son las únicas, y sí, por el contrario, las que resultan más gravosas para la explotación comercial de los buques, especialmente de los ya existentes. Por ello, es importante que se tengan en cuenta otros métodos, que cabe llamar "operacionales", de lograr una mejora de la seguridad, que consisten



Las empresas navieras que están involucradas en la revisión del Código HSC (buques de alta velocidad), insisten en la aplicación de esta cláusula y en la importancia de las medidas operacionales

en actuar adecuadamente ante situaciones adversas o que hagan peligrar la seguridad del buque ("buena práctica marinera").

Esto es, por ejemplo, lo que viene sucediendo con los buques graneleros que en los últimos años han registrado algunos incidentes que en ocasiones han originado la pérdida de buques y de vidas humanas. En este sentido, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), que ha sido muy criticada por considerarla en parte responsable de estos accidentes, ha presentado en el 67º Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) un documento informando de la intención de sus miembros de exigir, como condición de clasificación, que el mamparo entre las bodegas de carga números 1 y 2 (las dos más a proa) cumpla con nuevas y más exigentes normas de resistencia en todos los graneleros de ciertas características, medidas que aplicables no sólo a los buques de nueva construcción, sino también a los existentes.

Otro tema que está dando mucho que hablar últimamente, en relación con la seguridad, es la proyectada remodelación del Código de Embarcaciones de Alta Velocidad (HSC Code) de la OMI. Escasamente un año y medio tras su entrada en vigor (lo hizo el 1 de Enero de 1996), ya se están planteando propuestas de cambios substanciales en el mismo. Se pretende modificar los requisitos de seguridad, construcción y equipamiento, de forma que sean aplicables incluso a los buques ya existentes.

Resulta de todo punto de vista lógico que, salvo casos muy contados, excepcionales y muy justificados, las modificaciones introducidas en la normativa internacional de seguridad, como consecuencia de nuevas técnicas o de la experiencia, deberían aplicarse únicamente a los buques de nueva construcción. Esta es la llamada Grandfather Clause que cabe for-

Cuando se habla de mejorar la "seguridad", con demasiada frecuencia se pone el máximo énfasis casi únicamente en medidas estructurales y de equipamiento

mular como: "los requerimientos estructurales o grandes cambios se consideran solamente de aplicación a los buques que son construidos a partir de la fecha de entrada en vigor de la nueva regulación".

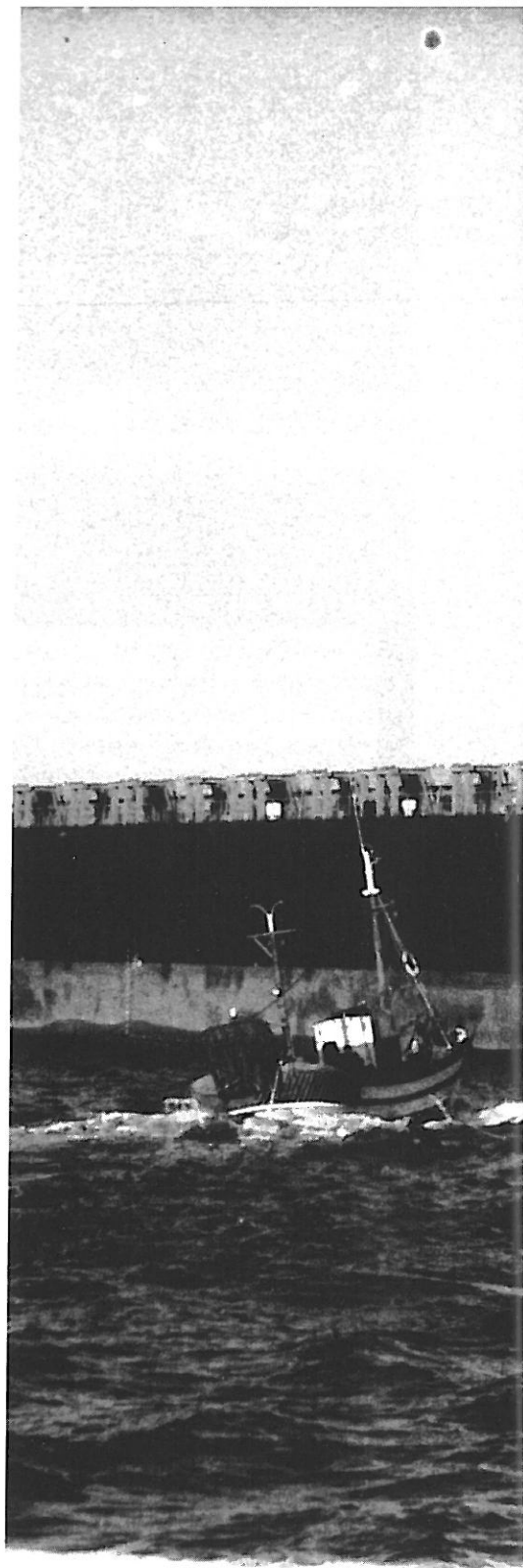
Las empresas navieras que están involucradas en la revisión de citado Código HSC, insisten en la aplicación de esta cláusula y, aquí también, en la importancia de las medidas operacionales.

Quizá alguien pueda pensar, con respecto a éstas medidas operacionales, que se trata de artimañas empleadas por la empresa naviera para evitar el desembolso derivado de unas determinadas obras estructurales, con la intención de, una vez conseguido el certificado y ya en el mar, operar el buque como mejor le convenga.

Quien piense esto, no está muy al día de las nuevas tendencias y exigencias relativas a una correcta gestión de la seguridad, del buque y de la propia Empresa que se están implan-

tando cada vez con más fuerza y rigor.

El mejor ejemplo son las exigencias impuestas por el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código ISM), ya en vigor en la Unión Europea, desde julio de 1996, para los buques de ro-ro de pasaje y que en Julio de 1998 entrará en vigor también para los petroleros, quimiqueros, gaseros y graneleros, unidades móviles de perforación y embarcaciones de alta velocidad, involucrando a sus respectivas Compañías.



Las navieras abogan porque las medidas de seguridad se apliquen como normas internacionales de obligado cumplimiento para todos los buques

cación, o el incumplimiento de lo establecido, podrá originar la paralización del buque y, aparte los costes que conlleva, supone una lacra en el "historial" de la Empresa, que puede tener graves efectos comerciales para la

misma. Así mismo, los buques que hayan sido objetos de varias detenciones entrarán en una "lista negra", con lo que sufrirán inspecciones con mayor asiduidad que otros.

LOS PRIMEROS INTERESADOS

La empresa naviera es la primera interesada y realmente comprometida con la seguridad marítima y con todo requerimiento que la refuerce, pero considera que para la toma de cualquier medida que modifique la normativa de seguridad es imprescindible que:

Los nuevos requerimientos o las enmiendas que se hagan a los distintos códigos, sean el fruto de contrastados estudios y estén plenamente desarrolladas, no dejándose llevar por modas o necesidades circunstanciales de índole político y aplicando, en todo caso, la ya citada Grandfather Clause.

Se tengan debidamente en cuenta las "medidas operacionales" como alternativas o complemento de las medidas estructurales o de equipamiento.

El cumplimiento del Código ISM no va a ser una cuestión de mero trámite. Los preceptos, condiciones y exigencias que la propia empresa haya implantado en el manual para sus buques y que hayan sido aprobados por la Administración correspondiente, van a ser objeto de un riguroso seguimiento por parte de los inspectores del Port State Control (PSC), en las inspecciones realizadas al amparo del MOU de París.

El no disponer de esta certifi-

No existe ninguna cuenta de explotación que dé pérdidas, entonces ¿qué está pasando? ¿por qué tanto griterío?

El cabotaje español, hoy

No hay crisis económica en ninguna naviera del subsector de cabotaje, esta aseveración puede parecer una boutade, pero no lo es, simplemente lo que debemos hacer es contrastar diferencias de Toneladas transportadas, millas navegadas etc..., es decir ver la cuenta de resultados de estas empresas.

No existe ninguna de las cuentas de explotación que den pérdidas, entonces ¿qué está pasando? ¿por qué tanto griterío?. No es fácil escribirlo en una colaboración, por falta de espacio, pero lo intentaremos.

Al calor del derrumbe de las Empresas Navieras, con una colaboración impagable por el propio estado vía Sociedad Gestora de Buques un grupo de navieras a la chita callando introducen un mensaje «esto va mal y que el estado pague los platos rotos» y ante una Administración inerte, unos dejan de pagar las deudas con la S.S. otros al Fisco, y alguno sin pagar ni a uno ni a otro tampoco paga el crédito naval, sin embargo las navieras continúan navegando, cambiando tipo de buques, por cierto cada vez más grandes. A su vez van preparando sus negocios en empresas colaterales, que se alimentan, sobre todo del negocio de transportar mercancías en buque. Mientras tanto la administración esta viendo como un sector de vital importancia para las comunidades insulares se va degradando en el aspecto laboral y en el aspecto de modernización necesaria de los buques que operan en el sector.

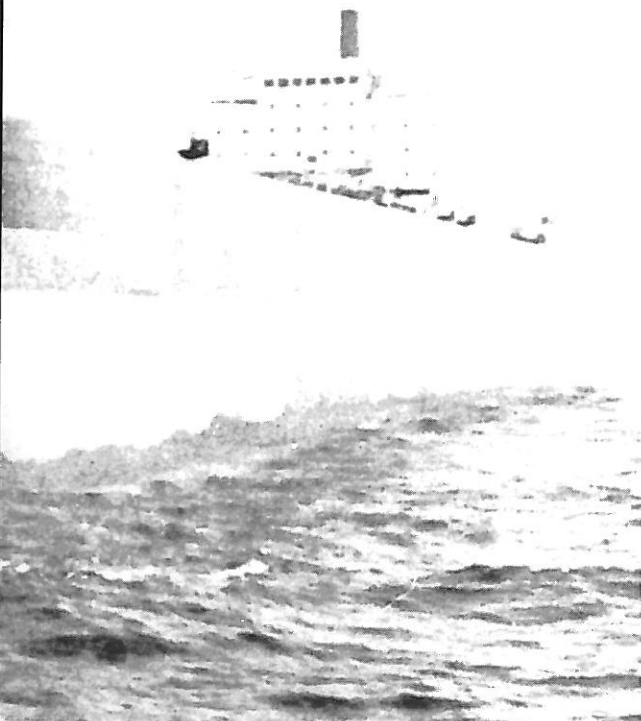
Para el Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante, el problema que tiene los marinos, es el de la demonización de sus condiciones de trabajo, se va introduciendo en los estamentos de la Administración, y para ejemplo lo ocurrido recientemente en los casos de Pinillos, Contenemar o Iscomar, en los cuales el Ministerio de Trabajo y la Consejería de Trabajo de Baleares, ratifican la política de acabar con la regulación laboral introduciendo en los buques condiciones laborales, ya superadas hace veinte años, lo que se viene a llamar la tercermundización de la vida y salarios de los tripulantes españoles.

El desvío de los ingresos generados en la explotación de los buques a actividades complementarias, unido a la ingeniería contable dan lugar a que algunas de estas navieras se distingan como malas pagadoras, deben a los astilleros, provisionistas, incluso no pagan, más que con hasta tres meses de retraso los salarios, ya tremendamente disminuidos, de sus tripulantes.

En nuestra opinión, el Estado debiera aplicar las leyes que le permiten embargar a estas navieras y llegar a un acuerdo de reparto de sus tripulantes y líneas en otras Empresas, a las cuales se les obligue a mantener unos estándares, tanto de flota como de condiciones laborales de acuerdo con las normas actuales que se aplican en los primeros registros europeos.

Por último creemos que para tener incidencia real en el cabotaje, o impedir políticas monopolísticas, es necesario que el estado cuente con un mecanismo de intervención como es el de que mantenga en la órbita de la Empresa pública a la Naviera Transmediterránea, dado la importancia económico-social que tienen sus líneas para Ceuta y Melilla y las Islas Baleares y Canarias.

Por Rafael Goiría González / Secretario General del Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante



El buceo profesional y su utilización en nuevos campos, como son los cultivos marinos, la investigación, centrales nucleares y nuevas energías, convierten a esta profesión en un objetivo prioritario de la Unión Europea

El buceo profesional, una actividad de futuro

Actividades que hasta el momento no contaban con demasiada difusión se ven ahora relanzadas en la búsqueda de otras áreas de actividad que favorezcan el empleo. Este es el caso del buceo, una profesión con grandes perspectivas de futuro que necesita de acciones formativas para mejorar la cualificación de los buceadores profesionales.

Por Basilio Durán / Director del Proyecto Albatros, de Fondo Formación



Actualmente la legislación y oferta formativa del buceo nacional se encuentra en proceso de reestructuración ya que las normas que regulaban esta actividad fueron derogadas a través de Orden Ministerial del 22 de diciembre de 1995. Con el fin de favorecer el desarrollo de esta actividad se ha elaborado un programa piloto destinado a futuros formadores, enmarcado en el Proyecto ALBATROS, coordinado a nivel nacional por Fondo Formación.

Fondo Formación inició su andadura como Centro de Formación en el año 1985 con el fin de poner en marcha los planes de readaptación industrial en toda España. La experiencia recogida en esta etapa le ha permitido afianzarse como una de las mayores instituciones de formación de nuestro país, contando con treinta y un centros distribuidos por todas las comunidades autónomas.

Actualmente, esta entidad sin ánimo de lucro imparte formación a nivel nacional, elaborando y ejecutando planes formativos para las grandes empresas con un importante volumen de facturación en España y formando a

multitud de personas en situación de desempleo con el fin de favorecer su inserción en el mercado de trabajo.

Desarrolla una importante labor en el campo de las Iniciativas Comunitarias, participando en multitud de proyectos a través de Programas relacionados con la Unión Europea.

Uno de estos programas es el ya mencionado Proyecto ALBATROS, cofinanciado por FORCEM y Fondo Social Europeo (F.S.E.) que se desarrolla para ofrecer formación a los trabajadores del sector marítimo de forma que tengan la oportunidad de readaptar su trabajo teniendo en cuenta la evolución tecnológica del sector. Como en todos los Proyectos Europeos, es un requisito obligado desarrollar una parte transnacional, en la los países socios en el Programa se benefician de los conocimientos y experiencias mutuas.

En este caso Fondo Formación estableció líneas de colaboración con diversas entidades europeas, todas ellas de reconocido prestigio a nivel mundial. Una de estos organismos es INPP (Instituto Nacional de Buceo Profesional). la Institución de mayor relevancia en Europa en cuanto a

GRANDES POSIBILIDADES

Con estas actuaciones, englobadas en el gran marco que constituye el Proyecto ALBATROS, se pretende reactivar e incluso darle un mayor impulso a uno de los mayores sectores productivos en nuestro país: el sector marítimo. Es una apuesta de futuro. Con ella se ha pretendido adquirir los conocimientos de países que desarrollan la tecnología más avanzada en determinados sectores, como en este caso el buceo, para formar a futuros profesionales.

El buceo profesional y su utilización en nuevos campos, como son los cultivos marinos, la investigación, centrales nucleares y nuevas energías, convierten a esta profesión en uno de los objetivos prioritarios de los planes formativos de la Comunidad Europea, pues presenta grandes perspectivas de futuro en cuanto a puestos de trabajo. La formación técnica recibida se complementará con la capacitación pedagógica necesaria para constituir un grupo de profesionales aptos para impartir formación en diversas especialidades de buceo en cuanto la administración con competencias en la materia regule esta actividad. Esta acción formativa es la primera de esta naturaleza, llevada a cabo en España por una entidad como es Fondo Formación.

buceo profesional se refiere.

Dada la capacidad de INPP y la situación de esta actividad en nuestro país, Fondo Formación, concretó esta cooperación transnacional elaborando un programa formativo dirigido a un equipo completo de ocho profesionales españoles desplazados a Marsella entre el 24 de febrero y el 18 de abril: cinco buceadores, un técnico especializado en el mantenimiento y reparación de equipos y herramientas de utilización hiperbárica y un equipo médico formado por un médico y un enfermero.

Así pues, se puso en marcha el curso para que un grupo buceadores profesionales obtuviesen el Título de "Clase II, mención A" de la República Francesa, además del Part I del Health Safety Executive Británico, y el First Aid HSE, lo que habilita a realizar todo tipo de intervenciones y trabajos hiperbáricos hasta una profundidad de 60 metros.

Estas titulaciones son reconocidas en la mayor parte de los países del mundo, así como por las compañías de trabajos subacuáticos tanto ins-hore como offshore, destacando puntos de especial importancia, como el

Con estas actuaciones, englobadas en el Proyecto Albatros, se pretende reactivar e incluso darle un mayor impulso a uno de los mayores sectores productivos en nuestro país: el sector marítimo



Mar del Norte, Brasil, Congo, e Indonesia, que son los lugares en donde más desarrollada está la industria subacuática en este momento.

Estas enseñanzas se llevaron a cabo en las instalaciones de INPP en Marsella, organismo que fue creado con el fin de participar en el desarrollo de actividades relacionadas con el buceo profesional, reglas de seguridad y operaciones submarinas e hiperbáricas, ligado especialmente a empresas pioneras y de relevancia dentro del panorama de los trabajos subacuáticos, como es la COMEX (Compañía Marítima de Experimentación) cuya ubicación está en Marsella y ha contribuido a la formación de estos profesionales. Recientemente ha batido el récord mundial de profundidad simulada en Cámara Hiperbárica, logrando someter a un buceador a la presión equivalente a 701 metros de profundidad. Actualmente lleva a cabo una experiencia hipobárica con escaladores, en donde se estudia detalladamente la fisiología y la adaptación del cuerpo humano a los ambientes de altitud.

También ha contribuido a la formación el Centro Hiperbárico Nacional de la Armada Francesa ubicado en Toulon, especialmente desde el punto de vista terapéutico y de tratamiento de accidentes relacionados con el buceo y la oxigenoterapia hiperbárica.

El prestigio de INPP se pone de manifiesto al ser un Centro al que el Comité Interministerial Francés del Mar ha asignado misiones de servicio público, siendo Consejero técnico ante el Estado Francés en las actividades relacionadas con el buceo profesional, intervención submarina, seguridad comprobación y homologación de material y equipos hiperbáricos, sumergi-

bles, ROVs (Remove Operated Vehicle) y ensayos no destructivos. Las titulaciones que imparte son equivalentes y están homologadas con las británicas y las Noruegas. Es la única escuela de buceo profesional de Europa que imparte formación relacionada con el buceo a saturación, asistiendo a las escuelas británicas que más prestigio han tenido en cuanto a la formación de buceadores que han trabajado tradicionalmente en el Mar del Norte.

La formación de los buceadores españoles ha constado de diferentes partes, poniendo especial hincapié en el buceo con suministro desde superficie y en campana húmeda hasta 60 metros de profundidad. Han realizado operaciones de trabajo portuario, offshore y trabajos especializados como el buceo en centrales nucleares. También han utilizado todo tipo de herramientas neumáticas e hidráulicas, oxicorte y soldadura especializada con homologación de distintos tipos.

Cabe destacar los trabajos a profundidad desde campana húmeda, realizados desde buques con posicionamiento dinámico. Asimismo, destacan los conocimientos adquiridos por parte del técnico especialista en torno a la reparación, mantenimiento y prueba de material subacuático e hiperbárico.

Por su parte, el equipo médico estaba constituido por un médico y por un ATS, que han recibido sendas titulaciones en sus respectivas especialidades, válidas y homologadas en la mayor parte del mundo.

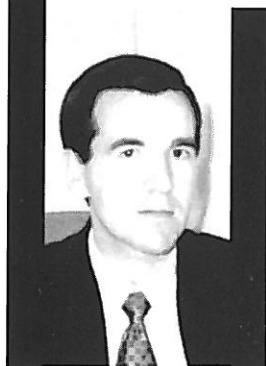
Paralelamente el grupo ha obtenido las titulaciones de Operador de Radio Marítima, el First Aid del HSE, requisito obligatorio para poder trabajar en la mayoría de las empresas de offshore.

Contempla expresamente la responsabilidad solidaria de los armadores, propietarios de buques, fletadores, capitanes y patrones o personas que dirijan las actividades pesqueras: patrón de pesca o técnico de pesca

Nuevos comentarios a la «Ley de Sanciones»

Por Francisco Javier Martínez Couto / Licenciado en Derecho y Capitán de Pesca

Proyecto de Ley que entre otros objetos contempla el mismo que el señalado por la Ley 53/1982, de 13 julio, sobre infracciones que en materia de pesca marítima cometan los buques extranjeros en las aguas bajo jurisdicción española y los buques españoles, cualquiera que sea el ámbito de su comisión y sus sanciones; la conocida en el sector marítimo pesquero como «Ley de Sanciones», toda vez recoge una nueva regulación de las infracciones y sanciones en materia de pesca marítima, y expresamente prevé la derogación de dicha ley.



•
Ciñendonos a la nueva regulación de las infracciones y sanciones en materia de pesca marítima que contempla el citado Proyecto de Ley, ésta no va a sufrir sustanciales modificaciones. Podemos destacar los aspectos del Proyecto de Ley que estimo son de gran interés para los capitanes y patrones de buques pesqueros; y que son los que a continuación reseño:

A) El citado Proyecto de Ley contempla expresamente la responsabilidad solidaria de los armadores, propietarios de buques, fletadores, capitanes y patrones o personas que dirijan las actividades pesqueras -patrón de pesca o técnico de pesca-.

Acogiendo la propuesta del colectivo de los titulados náutico-pesqueros, representados por AETINAPE, y a los medios de comunicación nos remitimos, en donde consta tal solicitud o exigencia. A pesar de las presiones en contra ejercidas por la patronal del sector.

B) También se observa, aún manteniendo la actual graduación de las sanciones principales, un sustancial incremento en la cuantía de las sanciones con multa para el caso de las infracciones graves y muy graves. Así, mientras, en la aún vigente Ley 53/1982, las infracciones graves se sancionan, con multa de uno a cuatro millones de pesetas, y las muy graves, con multa de cuatro a diez millones de pesetas. En el Anteproyecto de Ley que estamos comentando, se contempla para las infracciones graves la sanción con multa de 50.001 pesetas a 10.000.000 de pesetas; y para las muy graves, con multa de 10.000.000

de pesetas a 50.000.000 de pesetas.

Lo que implica una sustancial modificación, a peor, de lo que se contemplaba en el Anteproyecto de Ley. Por lo que pudiera ser que las expectativas para una solución razonable y beneficiosa a su problemática, que han depositado en la nueva Ley de Infracciones y Sanciones los capitanes o patrones sancionados con arreglo a las prescripciones de la Ley 53/1982, se vean totalmente defraudadas, al no contemplar taxativamente el Proyecto de ley una sanción (caso de las infracciones graves y muy graves) que resulte más beneficiosa para ellos, puesto que nos encontramos con capitanes o patrones que fueron sancionados por cometer infracciones graves o incluso muy graves.

Aunque, no obstante, tal expectativa pude seguir manteniéndose si permanece invariable durante la tramitación parlamentaria del Proyecto de Ley el apartado 2º de su Disposición Transitoria Única. Ya que se contempla en dicho párrafo la posibilidad de que opere para tales casos la condonación (a la que nos referimos posteriormente) como forma de extinción de la responsabilidad administrativa de los sancionados con arreglo a la Ley 53/1982, de 13 de julio, y ello siempre y cuando las multas a las que fueron condenados, aún no hayan sido ingresadas en el Tesoro Público en el momento de entrada en vigor de la Ley. Por lo que se impone que de inmediato sea suspendida la ejecución de las sanciones impuestas a los capitanes o patrones con arreglo a la Ley 53/1982, y con ello posibilitar que se les apliques dicho precepto.

Se establece que las sanciones relativas a infracciones en materia de pesca marítima podrán ser condonadas de forma graciable por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, previa petición expresa del interesado

Precepto que obviamente su inserción no ha sido gratuita, sino que ha sido posible su incorporación al Proyecto de Ley gracias a las fuertes presiones que el colectivo náutico-pesquero, léase AETINAPE, ha sometido a los responsables de pesca tanto de la Administración del Estado como autonómicos, como de los partidos políticos con representación parlamentaria.

C) Habrá de dar mucho juego, la posibilidad de que los infractores puedan solicitar suspensión condicional de la ejecución de la sanción impuesta, una vez firme en vía administrativa; petición que podrá dar lugar, si se cubren los requisitos que en el Proyecto de Ley se señalan, a la remisión de la sanción, es decir su extinción.

Suspensión condicional de la ejecución de la sanción que sólo está previsto para el caso de las faltas leves y las graves, con el límite para las graves, de que su cuantía no exceden de cinco millones de pesetas)

D) Es igualmente destacable, el que se contemple en el Proyecto de Ley, como forma de extinción de la responsabilidad derivada de las infracciones tipificadas en el mismo, la condonación, anteriormente mencionada. Es más, expresamente se establece que las sanciones relativas a infracciones en materia de pesca marítima podrán ser condonadas de forma graciable por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, previa petición expresa del interesado. Lo que no deja de ser un logro para los titulados náutico-pesqueros, puesto que la condonación de las sanciones ha sido una propuesta innovadora propugnada y defendida desde AETINAPE, que solamente tenía parangón en el ámbito sancionador tributario.



Reforma de enseñanzas: la carrera única

Ardua tiene que ser la tarea de agrupar bajo unas mismas condiciones de jefatura, mando y responsabilidad en la guardia a todo un colectivo profesional del sector de la mar tan heterogéneo como de tan dispar extracción social sin que falten voces tan legítimas las unas como las otras pero posicionadas en polos opuestos, como así viene ocurriendo de largo entre el colectivo que representa los intereses de la Marina de Pesca, de una parte, y el que representa a los de la Marina Mercante, de otra.

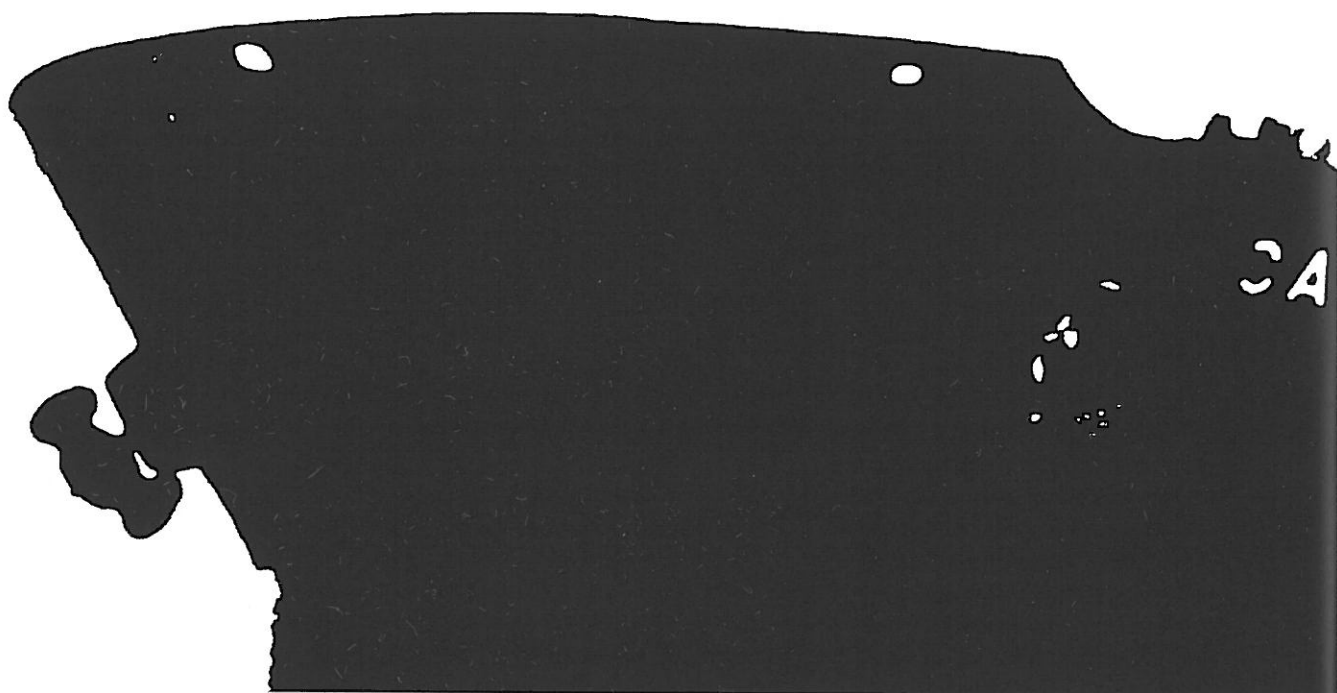
Por Luis Rodríguez Contreras / Patrón Mayor de Cabotaje y Piloto de 2ª de la Marina Mercante

Después de mucho discutir, de gritar, de llamarse de todo entre todos, parece que en el ánimo de sus máximos representantes se ha sustituido el tono agresivo por el de la mutua comprensión y aceptación, pues ya sólo quedan intereses comunes que nos tocan del ala a todos por igual, salvo con una excepción maldita: a río revuelto ganancia de pescadores, mas no los que os imagináis. Me refiero a los pescadores de lo ajeno, esos que tiran la piedra, esconden la mano, y la vuelven a sacar para señalar al otro, cogiéndole de sorpresa.

Y para que a nadie coja de sorpresa, expliquemos brevemente la Historia de este debate sobre la Reforma de las Enseñanzas de Náutica. En este debate han sido dos las posturas encontradas, y ambas igualmente legítimas, pienso yo. Pero que hasta la fecha nadie ha venido a enfocarlas desde un prisma neutral, y ya empieza a molestar tener que sentir que sólo sea una simplona discusión bizantina.

Y para empezar llamemos las cosas por su nombre, o mejor aún, relacionemos las posturas a sus sujetos. De un lado oímos una voz que clama por la dignificación profesional y la atención social al esfuerzo realizado en igualdad de condiciones o muy similares en el terreno laboral, pero limitadas en la consecución efectiva al tonelaje, al caballaje y en los demás aspectos vinculantes del ejercicio libre al criterio imperante recogido en las disposiciones legales de nuestro ordenamiento jurídico. Esta voz tiene un nombre y se llama AETINAPE. Del otro lado se sitúa el ejercicio libre de la profesión, la ilimitación del prestigio alcanzado pero reservado como un coto de caza, celosa del furtivismo. Esta otra voz también tiene su nombre, y es de

todos conocido: COMME. EL COMME escucha por la voz de su amo, y por eso considera toda pretensión de AETINAPE como de intrusismo profesional (quiero recordaros ahora que estoy colegiado al COMME), pero es que eso ya era así, cuando todavía estaba estudiando en el Instituto de F.P. Marítimo-Pesquero del Estrecho (Cádiz). Y objetivamente, razones no le faltan, como tampoco es admisible tachar sin escuchar las pretensiones de AETINAPE. Al fondo de este debate nos topamos ineludiblemente con el sistema educativo que ha venido preparando a los profesionales de uno y otro colectivo, y se ha llegado a la sensata conclusión de que para frenar esa guerra sin cuartel no declarada, es parecido reformar las enseñanzas de Náutica y concentrarlas en una Carrera Única. De esta manera, y siendo propuesta de antiguo por el colectivo más desfavorecido, el que reclama, se deja traslucir el verdadero espíritu de colaboración que anima a la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros, pues de llevarse a cabo, entrarían de lleno en el sistema Universitario, y allí tendríamos que dar el do de pecho. No es por tanto admisible la idea del intrusismo profesional lo que anima a AETINAPE, sino todo lo contrario: conseguir la equiparación con el esfuerzo ante las mismas oportunidades. Llegados a este punto, me quiero poner de ejemplo, y según me miréis, o yo soy el prototipo de lo que podría ser un futuro estudiante de la Carrera Única, o yo soy un intruso bien avenido, pero intruso al fin y al cabo. De lo que ya estoy empezándome a hartar es de tener que desdoblarme, y ello no es precisamente mi condición. Mi condición no es fácil. El resentimiento que aún quede entre ambas corporaciones, siempre encontrará en mí un blanco perfecto de proyección de diatribas, y



como yo podrán opinar otros de mi misma condición. Ahora yo ya he madurado todas esas estupideces, que antaño me cohibían, aunque no puedo evitar la prelación con respecto a un tercero en el seno de mis Corporaciones, y que después tiene una significación precisa a la hora de encontrar un puesto de trabajo, es decir, que no lo encuentro ni de rebote. Los rebotes son rapiñados por mi otra Corporación para cerrar el círculo. Y después de años de funambular por la cuerda floja, muchas veces he tenido que arrojar de mis pensamientos que lo que significa estar doblemente representado se resume así: ni chicha ni limoná, nã, o sea, nada.

Pero yo no he venido hasta aquí por este motivo, lo crean o no. A mí me interesa más aportar puntos de vista, que no son los míos propiamente dichos, sino los de todos. Leo efusivamente toda revista, boletín, informes, que se refieren a este sector, y luego de aplicarme, me atrevo a saltar en ristre, para bien mío, claro está. Y yo me contento con que se arbitren medidas que nos conduzcan a la luz del pleno empleo para todos.

Si de verdad queremos un Carrera Única, tendremos primero que ponernos a pensar que va a pasar con

todos los titulados de Marina Mercante y Pesca que existen en la actualidad, y cuyos perfiles son esquemáticamente los siguientes:

Marina Mercante:

Generación del Plan Antiguo:

Insertos en los Planes de Jubilación;

En activo: mayoritariamente Capitanes y Jefes.

Generación de Plan Nuevo (1977 y 1992):

Licenciados: Capitanes, con atribuciones;

Diplomados: Primeros, con atribuciones;

Segundos, sin atribuciones.

Generación de Escolarizados.

Pesca:

Generación del Plan

de Enseñanzas Permanentes de Adultos:

Un curso, una titulación;

Generación de la Formación

Profesional Marítimo-Pesquera:

Primer Grado (2 años): titulación sin efectos prácticos en las atribuciones;

Segundo Grado (3 años): contempla dos categorías en las atribuciones: al término del primer año, y al final. La atribución máxima (en cuanto al tonelaje, 700 TRB) apenas sí crea conflictos con las atribuidas a Marina Mercante, y ninguna para los otros buques distintos a los mercantes (como son los de pasajeros y de recreo)

Generación de Escolarizados

A la vista de este cuadro pueden tener cierta incidencia las reformas de las enseñanzas sobre el "intrusismo profesional" principalmente al colectivo formado por los Titulados de M.M. sin atribuciones (Pilotos y Maquinistas de 2ª Clase), que al día de hoy se enfrentan con una situación de paro sin precedentes en la historia, lo cual puede llegar a suponer una situación de inferioridad frente a los Titulados de Pesca, que sí tienen mando, todo lo cual es un contrasentido para el sistema en su totalidad. Aquí se comprueba cómo en el origen de la redacción de la disposición que reguló las titulaciones de Sector, dejaban migajas para los "otros" titulados. Pero tampoco podemos pasar por alto la heterogeneidad de la extracción social a la que me refería al principio. En el origen también existía una demanda social para satisfacer el numeroso cabotaje peninsular, menos sujetos a la problemática que planteaban los tráficos internacionales oceánicos, y que con el tiempo dieron lugar a la diferenciación que hogaño conocemos. Pero esta diferencia, en lo que afecta a la nueva realidad de crisis total, no tiene cabida para discusiones bizantinas. Los escasos barcos que hoy tenemos ya no responden a aque-



llas líneas maestras, ni en el tonelaje ni en el tráfico, sino que están especializados a determinadas navegaciones y a determinadas cargas, y en función de ello, se construyen y luego se les dota de tripulación. La tripulación tampoco es la que era, y ahora está regida por unos criterios gravosos sobre Cuadros Mínimos atendiendo a la automaticidad alcanzada a bordo de los buques, y el comportamiento marino actual nos ha hecho, lo queramos o no, mucho más igualitarios en las funciones de tripulación del buque, predominando el concepto funcional sobre el del grado jerárquico de antes.

Y si esta es la situación esquemática del Colectivo Social de los Marineros españoles, fácil y predecible es tirar de este ovillo y salir del laberinto del Minotauro en que alguien se empeña en que sigamos metido. Y esto para que lo vayan comprendiendo las nuevas generaciones de estudiantes que les pille o no la Reforma, o por lo menos, que ellos ya piensen en barcos de economía familiar un poco al estilo de los pesqueros, y otro poco al estilo de los barcos germánicos y nórdicos. La otra opción, mucho más traumática, consiste en islamizar (con todo mi respeto por la cultura islámica, que no es la nuestra) nuestros barcos

y nuestra profesión.

Ahora bien, con el fin de no gravar entretanto a las titulaciones de M.M., que no es nuestro objetivo ni nunca lo ha sido, habría que atender a dos aspectos:

1-Los Titulados en M.M. y Pesca actuales habrán de integrarse a la nueva realidad marcada sobre la base docente de la Carrera Única ya en consonancia con las demandas sociales, y para ello, dos medidas de acompañamiento:

Una mediante un acto administrativo;

La otra de aplicación sistemática que requiere el concurso de la suficiente coordinación entre departamentos afectados: DGMM y la SGPM. Esto supone un esfuerzo a articular, pues la incomunicación es el factor predominante al día de hoy.

La generación de Marineros Únicos que se incorporarán con sus respectivas atribuciones al mercado laboral, sin que se solapen con las legítimas del aspecto anterior.

El foco conflictivo en la equiparación de los Colectivos afectados a los futuros Titulados Únicos se puede presentar en el concierto de las Generaciones del Plan Nuevo sin atribuciones (los actuales Pilotos y

Maquinistas de 2ª Clase) y en la Generación del Plan de E.P. de Adultos (Pesca). El primer grupo debido a su no inclusión en el manejo de buques por carecer de atribuciones, cuando, según la Reforma, los equivalentes sí las tendrían (Carrera Única), mientras que para el segundo grupo ello supone un incremento efectivo en sus atribuciones tras dicha equiparación, sin el requisito de mínimos establecido en los fundamentos docentes de escolarización, siendo muy difícil no llamarlo de "intrusismo profesional".

Así, las medidas de aplicación sistemática habrán de ir dirigidas a salvar este escollo que, hoy por hoy, supone un vacío formativo real. Y aquí me hago una pregunta: ¿Quién debe soportar la enajenación de mis posibilidades futuras si ahora que soy Piloto de 2ª Clase pero sin atribuciones, lo será con la Reforma y con menos esfuerzos pero con atribuciones y mando?. Pues así las cosas, comprendo cierto sentido del corporativismo que se le achaca al conjunto de Titulados de la M.M., cuando de facto, por otra vía se nos avienen Patronos con Mando y desde una base docente cualitativamente que, en líneas generales, es inferior a las enseñanzas universitarias de Marina Civil (cuestión ésta común con la matriz del sistema educativo de la F.P. regalada).

No es, por consiguiente, todo un planteamiento que los Titulados en Náutica lo dirijamos en algún sentido clasista ni de desprecio a la Marina de Pesca. Convencido es que todos somos de la misma familia marinera, que no patronos ni armadores. Pero dignificar a toda la profesión no pasa por el "intrusismo profesional", pasa antes por arbitrar esas dos medidas, u otras al efecto.

Para empezar, la primera es la desaparición inmediata de la figura del Piloto de 2ª y el Maquinista de 2ª y su equiparación inmediata al de 1ª. Al mismo tiempo, un montón de antiguas pretensiones se verán satisfechas por este vacío abierto, la de muchos Patronos y Mecánicos de ocupar plazas de 2ª y 3ª Oficial en buques mercantes de cualquier tonelaje del Registro Español.

En el tomo 65 de la biblioteca de Autores Españoles, en la página 480, el autor Huarte de San Juan, nos muestra las seis cosas necesarias y que honran al hombre de hace cuatrocientos años.

Dice así:

«La primera y más principal, el valor de la propia persona, en prudencia, en justicia, en ánimo y en valentía.

La segunda cosa que honra al hombre es la hacienda, sin la cual ninguno vamos a ser estimado en la sociedad.

La tercera es la nobleza y antigüedad de sus antepasados.

La cuarta es tener alguna dignidad u oficio honroso, y por lo contrario, ninguna cosa tan baja como ganar la comida en oficio mecánico.

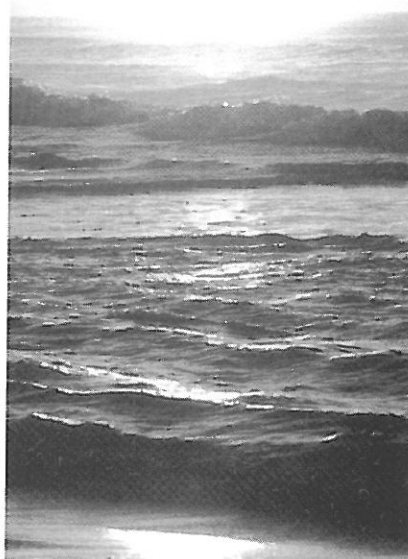
La quinta cosa que honra al hombre es el buen atavío de su persona, andar bien vestido y acompañado de muchos criados.

Y la sexta cosa que honra al hombre es tener buen apellido y gracioso nombre, que haga buena consonancia en los oídos de todos».

Ramón Martínez Caamaño / Patrón de Pesca de Altura y sacerdote

Me gustaría vivir en un tiempo en que trajes, apellidos, haciendas y prestigios se abandonasen y pasasen a formar parte la anécdota histórica

Las cosas que dan honra



las cosas sean diferentes, que se dé honra al ser humano por lo que es y no por lo que tiene. Que en el devenir los parámetros de medida puedan ser algo así:

Lo primero, el valor de la propia persona en hondura de alma, en capacidad de amor y en apertura de espíritu.

Lo segundo, el trabajo, la entrega emocionada a la propia tarea, sea ésta la que sea, hágase con las manos o con el alma.

La tercera, la entrega a cuantos nos rodean, la solidaridad con todos por encima de castas, clases, colores y apellidos.

La cuarta, una incesante búsqueda de la justicia, un agudísimo olfato para encontrar las menores virutas de dolor en los otros y un incansable desasosiego mientras no hayamos encontrado la felicidad posible para todos.

La quinta, un apasionado amor a la verdad y un desprecio a todo tipo de prejuicios, un constante valor para decir la verdad entera y toda.

La sexta, e importantísima, una fe radical en el futuro, un saber que los que vienen detrás serán mejor que nosotros, un luchar para que lo sean, una esperanza sin sueños, construida día a día por todos, y, sobre todo, una invencible alegría, basada en la certeza de que somos amados desde lo alto de los cielos y desde lo ancho de la tierra.

Me gustaría vivir en un mundo en el que fueran estas cosas las valoradas por todos, en un tiempo en que trajes, apellidos, haciendas y prestigios se abandonasen pasando a formar parte la anécdota histórica.

¿No se si será mucho pedir, a vosotros que os parece?.

Un fuerte abrazo a todos los marinos y sus familias.

Viendo estas seis cosas que honraban al hombre en el pasado, uno tiene tendencia a sentirse feliz y dicho de vivir en estos "tenebrosos" tiempos de la actualidad. Las Pautas de hoy han cambiado, no se si para mejor, pero han cambiado.

De acuerdo con nuestra sociedad actual, un hombre ha llegado a su meta social cuando:

Tiene un automóvil propio

Gana un poco más de lo que su mujer puede gastar

Tiene piso o vivienda propia

Puede escoger sus amistades

Y atender el prestigio proporcionado por su propio trabajo

Y aquí, cabe preguntarse: ¿Hemos ganado mucho cambiando los muchos criados por el coche; el buen atavío personal por ese "poder escoger sus amistades": la nobleza y poder de los antepasados por poder antenar a nuestro prestigio.

Pobre, imbécil e injusta esta nuestra sociedad de hoy que no ha aprendido casi nada del pasado. Yo intento asegurarme a mi mismo y luchas para que en el próximo futuro





COLABORACIÓN

Me siento mal

Me siento mal, muy mal después de navegar, estudiar, navegar, estudiar con sacrificio, autofinanciándome los estudios y lleno de ilusiones hasta hacer Mecánico Naval Mayor. Después de todos estos años, después de "vivir" esos años 70 y 80 en la flota marisquera de altura y viviendo su muerte lenta.

José Luis Corrales Martín / Mecánico Naval Mayor

• Cuando los barcos en la actualidad ya no son lo que eran, cuando nos pese a quién nos pese, las tripulaciones ya no son lo que eran, cuando todo lo que huele a barco es un mundo aparte, distinto, marginal.

Después de todas estas vivencias y ver el panorama tan "alentador", lucho por conseguir un hueco en tierra, me presento a unas oposiciones para mantenimiento en una empresa estatal (Autoridad Portuaria de Huelva), consigo plaza, y después de unos años aquí, pedir excedencia para volver a mis orígenes (barcos), y al volver a pedir mi reingreso, decido presentarme en varias convocatorias, dentro de la empresa para subir de nivel, y descubro y al mismo tiempo me pregunto, ¿Qué significa ser Mecánico Naval Mayor, tener experiencia demostrada en mantenimiento integral, y donde situamos esta titulación, con que la medimos, que equivalencia le damos cuando pasamos a puestos de tierra?.

En mis carnes he vivido que ningún valor, seguimos siendo gente marginal... "es de la pesca".

Como nos sitúan, como te sientes cuando el personal de la mercante (en esta empresa los hay) tienen una

rara enfermedad llamada "titulitis", y hacen que te vean como algo tremendamente inferior.

Me siento mal, estoy cansado, al final puedes llegar a pensar que en uno de "nuestros" barcos de pesca a muchos kilómetros de casa, estando en un solitario camarote y comunicándote con el lenguaje de "tu máquina", es donde puedes identificarte. Este es nuestro mundo real pese de nuevo a quién pese, mientras no luchemos con todas nuestras fuerzas por ocupar el puesto que realmente tenemos y debemos ocupar, sin ningún tipo de marginación social ni académica.

Hay que seguir luchando para que todo nuestro sector y nuestras titulaciones sean consideradas compatibles, y con prestigio ante cualquier situación para ocupar puestos con responsabilidad y que afectan al sentido real de nuestra profesión, como pueden ser todo el sector de mantenimiento en cualquier empresa.

Tenemos experiencia y capacidad para puestos de este tipo, pero debemos tener equivalencias con los estudios hechos

Mecánico Naval Mayor también es un título, ¡Por Favor!, tenemos y debemos de dejar de sentirnos mal.

En los últimos años, fundamentalmente desde la conferencia sobre medioambiente de Río de Janeiro (1992), suena cada vez más frecuentemente el término de desarrollo sostenible

Manuel García Gallego / Biólogo y consultor en medio ambiente

La investigación científica en el desarrollo sostenible

Permítaseme comenzar con una evocación personal; cuando de niño, en mi Galicia natal, veía zarpar las numerosas parejas de bacaladeros hacia Terranova, inicialmente «bous», luego coexistiendo con arrastres por popa, tras frenética actividad de pertrechamiento, y meses después retornar con las bodegas repletas, me asombraba de que el océano, marea tras marea-año tras año, pudiese suministrar de modo ¿ilimitado? creía yo, tal volumen de pesca, hasta el punto de constituir la principal actividad de la localidad donde vivía y de muchas otras en todo el mundo, principalmente en Europa y Japón.

En los últimos años, fundamentalmente desde la conferencia sobre medioambiente de Río de Janeiro (1992), suena cada vez más frecuentemente el término de desarrollo sostenible, exponiéndose como uno de los objetivos a conseguir por parte de todos los países, situación que, como

es sabido, permitiría la explotación de los recursos que nos ofrece el planeta, con el mantenimiento, o, en su caso, la máxima prolongación posible de dichos recursos a lo largo del tiempo.

Pues bien, éste equilibrio renovación natural de recursos-explotación es perfectamente aplicable a los seres vivos y, por lo tanto, a las pesquerías, constituyendo un marco de actuación que explicita o implícitamente tienen en mente todos los sectores socio-económicos relacionados con el actividad extractiva marina.

Uno de los principales factores en la gestión eficaz de un recurso pesquero, que por otro lado es común a cualquier otro, es el conocimiento del mismo: medio en que se desenvuelve, características, dimensiones, sensibilidades, tasa de renovación,... entre otros, lo que se materializa por medio de la investigación científica. La investigación sobre los mares comienza significativamente en el siglo actual, recibiendo fuerte impulso en la década de los 40, cuando se aborda el estudio del propio fluido, temperatura, salinidad, densidad, movimientos de las



masas de agua, realizado primero en zonas geográficas limitadas, extendiéndose, más tarde, progresivamente a todo el océano. No resulta difícil entender el papel que los distintos valores físico-químicos desempeñan en la localización y comportamiento de los seres vivos (preferencias por parte de ciertas especies por unas determinadas temperaturas, ciertos valores de salinidad excluyentes para otras), hasta el punto de condicionar, particularmente a través de afloramientos de aguas profundas, la existencia misma de los grandes bancos; sin olvidar la función capital que la innovación tecnológica ha desempeñado en un aumento de la eficacia de capturas, y por tanto teóricamente del rendimiento económico, tanto en aspectos del desarrollo de técnicas de detección de los bancos de peces, (basados todos ellos en el comportamiento del agua marina frente a distintos tipos de ondas, rayos, propagación del calor...), como en perfeccionamientos en navegación, posicionamiento del

buque o comunicaciones (aunque este último aspecto escape estrictamente a la investigación del mar). Actualmente puede decirse que el grado de conocimiento físico-químico de la oceanografía, a nivel mundial, es bastante satisfactorio, aunque, paradójicamente, en ciertos puntos del litoral español sea necesario profundizar y/o ampliar en el mismo.

Además los seres vivos necesitan energía, esto es alimento, que en el mar tiene su base en el plancton, por lo que el estudio de todos los elementos que inciden, positiva y negativamente, sobre esos microscópicos seres vivos es necesario. Los peces que viven cerca del fondo se nutren de organismos que viven, bien sobre, bien dentro del mismo, de manera que las alteraciones en el sistema bentónico, así se denomina técnicamente a tales seres vivos, pueden afectar a los «stocks» pesqueros.

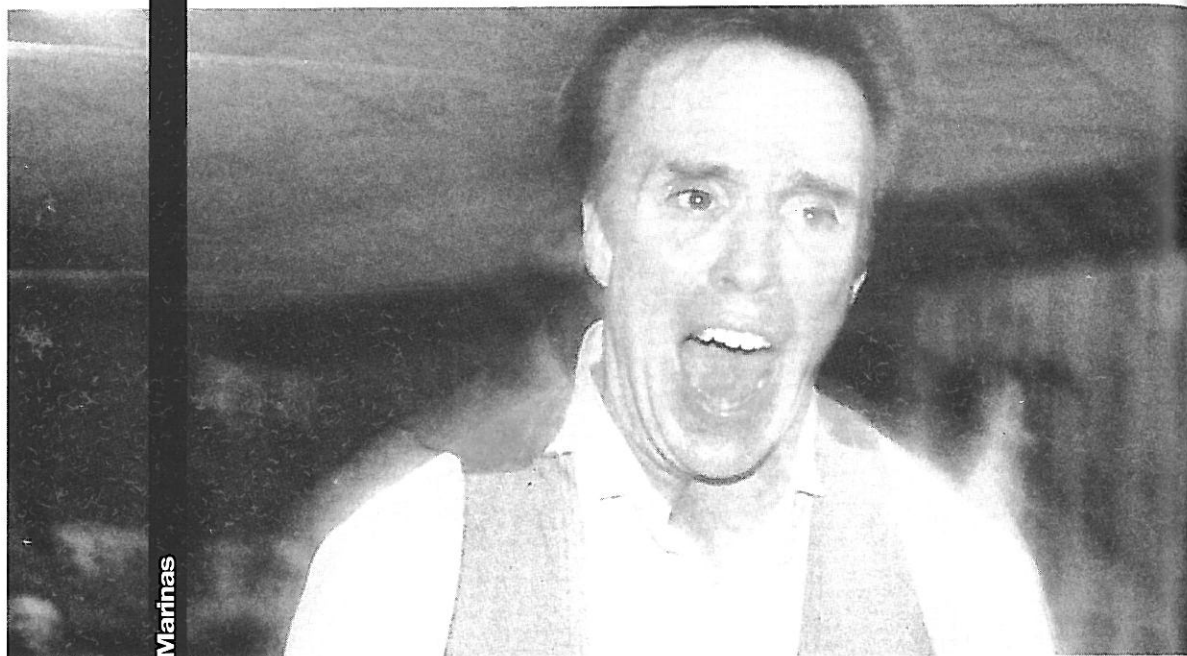
El tercer nivel de investigación concierne a las propias pesquerías. En este punto me gustaría introducir una nueva vivencia personal, cuando al inicio de los años 70 asistía a un ciclo de

conferencias escuché como el director de un centro del CSIC (Consejo Superior Investigaciones Científicas) de investigaciones pesqueras narraba lo acontecido en un país de la Europa septentrional, con el desarrollo de un plan de investigación sobre peces planos que había durado ¡30 años!, tras los cuales las conclusiones obtenidas no habían alcanzado el nivel de las expectativas esperadas, lo que me llevó a una reflexión personal del significado socio-cultural que representa la investigación en una sociedad que asume «sin pestañear» planes de investigación a tan largo plazo. Prosiguiendo con el nivel de investigación antes mencionado, decir que aborda la dinámica de las poblaciones. Se trata de conocer la biología de los individuos de una misma especie que viven juntos, a lo largo de sus ciclos naturales: la cuantificación, o estima del número de ejemplares, su tasa de renovación, alcance y duración de la madurez sexual, estructura de la población y producción, puntos estos dos últimos en los que la estadística a través de las biometrías supone una herramienta fundamental, sin que esta relación deba tomarse como exhaustiva. Esta labor investigadora se lleva a cabo tanto a bordo como en tierra firme y debe repetirse con cierta periodicidad a fin de poder detectar con tiempo suficiente posibles cambios en algún(os) punto(s) del complejo entramado descrito, que aconsejen la adopción de cualquier tipo de medida preventiva o paliativa.

Esta estrategia de actuación se ha venido aplicando a las clásicas especies de explotación comercial: gádidos, escómbridos, clupeidos, peces planos..., así como a otras que han ido surgiendo con el paso de los años, siendo una tarea imprescindible para evitar situaciones de agotamiento irreversible de caladeros, en el marco del fin de siglo, a la luz de las enseñanzas obtenidas en situaciones de riesgo pasado y en el mayor respeto por la naturaleza que parece haberse asentado en nuestra sociedad.

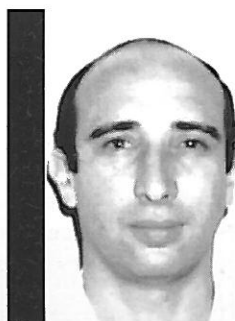
La globalización de los mercados circulan más libremente los bienes y el dinero que los valores morales ¿Cuanto durará este sistema?

Un vacío existencial



Rómulo Sosa / Profesor de Máquinas Marinas

La sociedad occidental, de la que formamos parte, se ha conducido en las últimas décadas con dos escalas de valores fundamentales: la religiosa y la del dinero. Perdido el respeto de lo religioso, después de haber visto todo lo que hemos visto, solamente se ha quedado con la del dinero como referente, que además es escaso siempre.



•
Por si esto fuese poco, desde hace quince años a los dirigentes les dio por meternos poco a poco en el casi bicentenario liberalismo económico con su todo vale si hay dinero de por medio, con lo que la sociedad se ha sentido más insegura.

Así vemos que a medida que el mecanismo de mercado ha ido ampliando sus dominios, la escala de valores humanos ha ido retrocediendo hasta esfumarse. La gente, insegura de sus valores va tomando el dinero como criterio de valor. Los productos más caros se consideran los mejores. El hablar de objetos por sus marcas y precios es tema de conversación de jóvenes y menos jóvenes. Aparece la afición por el lujo en gentes que antes no la tuvieron.

La publicidad y las técnicas de mercado han tomado un relieve social que objetivamente no les corresponde. Los ricos merecen la admiración por el solo hecho de serlos, no por su generosidad. El ansia de placer y el desprecio de todos los principios éticos y

de todos los ideales. La sobre-excitación del sentido del oído por una música ruidosa y violenta en vez de armoniosa. En mi opinión, la sociedad ha perdido su Norte, se encuentra en un callejón si salida.

Los derechos de las personas están cada vez menos garantizados. La neurastenia nos consume. El respeto al trabajo y al trabajador están bajo mínimos y con ello se va perdiendo el propio concepto de civilización.

Vamos hacia otra modalidad de esclavitud; por eso al personal ahora le llaman «recursos humanos» como si se tratara de otra variedad equivalente a recursos petrolíferos, recursos bancarios, etc. ¡Atillo de necios!

Una vez más afirmo que, la economía que no conduzca hacia el bienestar y la felicidad de los individuos es otra cosa extraña. No es economía.

Hoy en día, con la globalización de los mercados circulan más libremente los bienes y el dinero que los valores morales ¿Cuanto durará este sistema?

Representa el 15-20% de las muertes naturales de países desarrollados. La causa mas frecuente de muerte súbita es infarto de miocardio.

Muerte súbita cardíaca

Muchas vidas se podrían salvar si se instituyera un soporte vital cardíaco básico (RCPB) inmediato. La probabilidad de supervivencia es inversamente proporcional al tiempo transcurrido hasta la instauración de RCPB. En cuatro minutos, sin instaurar RCPB, se producen lesiones cerebrales, y transcurridos más de 10 minutos la supervivencia es igual a cero. De ahí la importancia de saber reconocer la muerte súbita cardíaca y saber instaurar las medidas de RCPB, lo más precozmente posible, por cualquier persona, sanitario o no, que se encuentre frente a esta situación.

Dra. Cinta Cirac Ginesta / Médico del Centro Radio Médico (ISM)

Definición: La organización Mundial de la Salud (OMS) lo define cómo: muerte no traumática, inesperada y no autoinfligida, en un individuo con una enfermedad subyacente previa, o sin ella, que muere dentro de las 6 horas que siguen al accidente terminal.

Causas:

- 1) Factores Cardíacos: (sobre todo enfermedad coronaria: IAM)
- 2) Factores no Cardíacos: (parada respiratoria: cuerpo extraño -atragantamiento-, edema vías aéreas superiores por quemaduras ó inhalación de humos, ahogos, asfixia,... otros: accidentes del sistema nervioso central, sobredosis de un fármaco, factores metabólicos: hipoglucemia... Anafilaxia -alergias..., envenenamiento, electrocución, infecciones severas, emoción fuerte, hemorragia, traumatismos...)

Manejo de muerte súbita cardíaca

Víctima aparentemente inconsciente

1) ¿Responde a estímulos? Sacudir hombros, gritar ¿se encuentra bien? (fig 1)

A) Si: responde contestando o moviéndose

1) dejar al paciente en la posición que se encontró (si no corre peligro)

2) buscar lesiones

3) comprimir hemorragias

4) revaloración a intervalos

5) pedir ayuda

B) No:

1) pedir ayuda a las personas de alrededor (prioridad sobre RCP-B)

2) poner a la víctima boca arriba, sobre superficie lisa y dura, formando cabeza-cuello-tronco un todo

3) aflojar ropa

4) quitar obstrucciones evidentes en al boca: «dedo-gancho» (fig.2), dentadura fija se deja

5) Liberar la vía aérea? maniobra frente-mentón ó elevación mandibular (fig.3) si sospecha de lesiones en columna cervical.

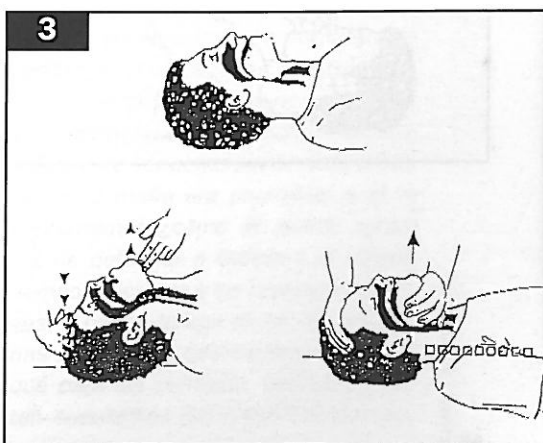
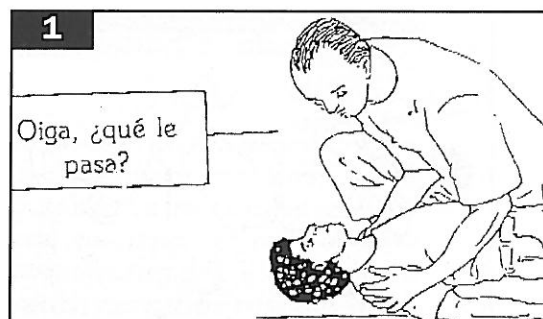
2) ¿Respira?(mirar, oír, y sentir -5 segundos... fig.4)

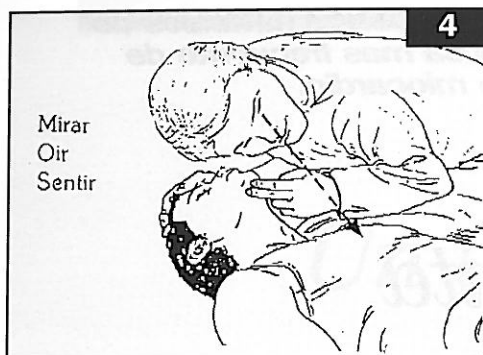
A) si:

1) comprobar pulso carótido junto a la «nuez», 5 segundos (fig.5)

2) si tiene pulso

a) posición lateral de seguridad (fig.6) ¡¡no se sospecha lesión cervi-





4

La mayoría de las muertes ocurren en las dos primeras horas del inicio de los síntomas

call!: en este caso sólo ¡fijar el cuello - con collarín o sujeción manual continua y elevación mandibular!

b) vigilancia estrecha (se mantengan pulso y respiración) hasta recibir ayuda especializada.

B) no:

1) Si tiene pulso:

a) manteniendo abierta vía aérea: frente- mentón ó elevación-mandibular (fig.3)

b) pinzar nariz, sellar boca a boca (o boca-nariz si no se puede abrir la boca)

c) soplar en al boca de victima hasta que tórax se eleve (2 seg.) (fig. 7)

1) si no entra aire:

v) corregir maniobra apertura vía, y 2º insuflación

x) si no entra aire: Limpiar de cuerpos extraños (dedo gancho)(fig.2)

y) compresiones abdominales: juntar los brazos alrededor de la cintura

agarrar el puño con la otra mano

colocar el lado pulgar del puño entre esternón y ombligo

comprimir el puño en el abdomen empujando hacia arriba

repetirlo hasta desobstrucción o inconsciencia:2)

2) repetir rápidamente «x-y-z» si sigue sin dilatarse tórax

2)Si entra aire:

v) realizar 10 insuflaciones (esperando cada vez a que descienda tórax)

x) volver a comprobar si hay pulso

y) si si hay pulso y no se ha restablecido ventilación espontánea: Repetir «V»

z) Cada 10 ventilaciones comprobar pulso y ventilación (fig. 5-7)

2) No tiene pulso o éste se detiene: (fig. 8-9-10):

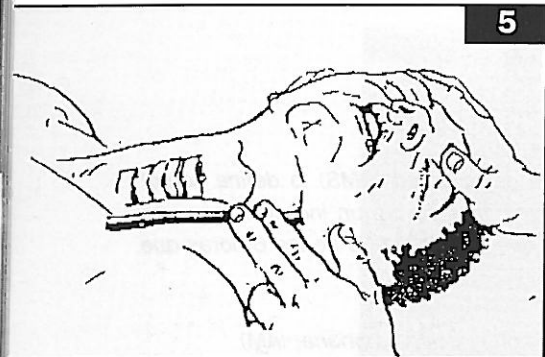
a) masaje cardiaco externo y ventilación artificial -(15/2)

turnándose reanimadores si cansancio del primero cada 1-5 minutos

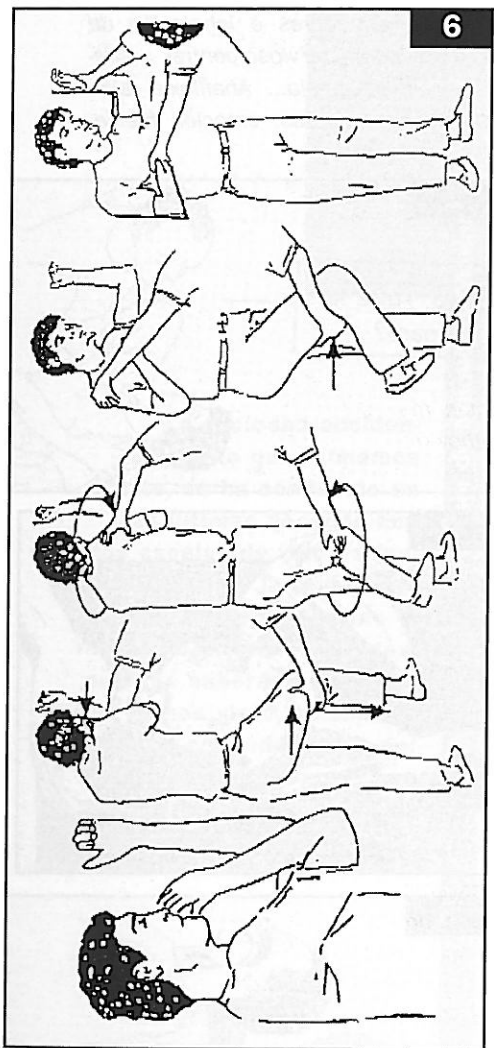
No volver a tomar pulso salvo si existe movimiento ó ventilación del paciente.

b)continuar hasta recibir ayuda especializada ó interrumpir RCP-B si no hay posibilidad de reanimación a juicio médico.

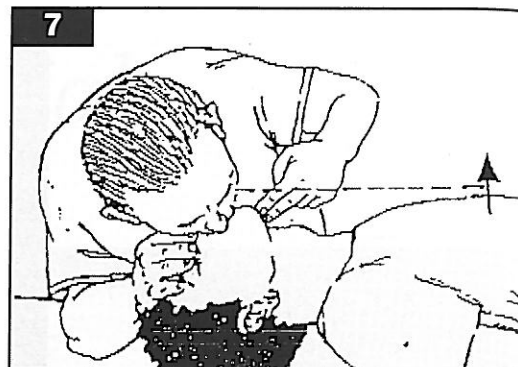
5



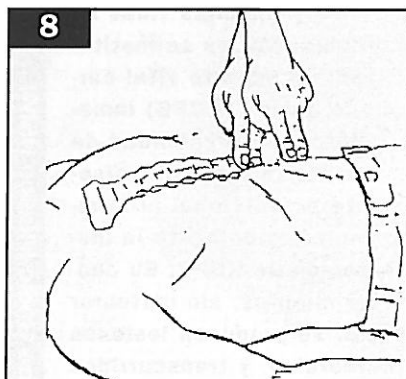
6



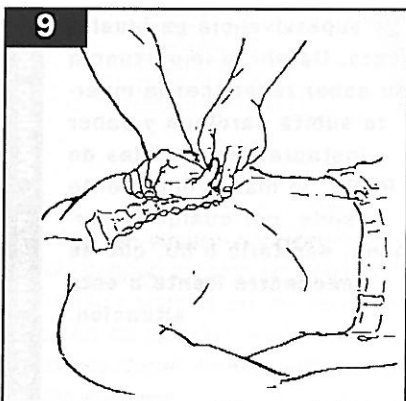
7



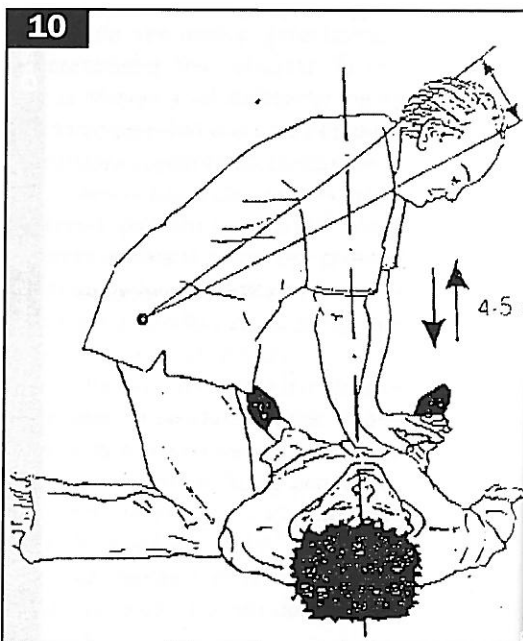
8



9



10



Una muestra de la corrupción sindical



Cuando se negocia un convenio entre los sindicatos y la patronal, se pone encima de la mesa una plataforma para debatir, y por supuesto, siempre para mejorar el convenio anterior, consiguiendo entre otros beneficios sociales, aumento de sueldo para los trabajadores. Pero esto que estamos diciendo lo consiguen los trabajadores de tierra; porque con la gente de la mar es diferente; a éstos, como la mayoría no se quejan porque están dispersados y siempre en la mar, hay que machacarlos.

Asociación de Mujeres de Pescadores «Rosa dos Ventos»

En el año 1988 hubo una huelga en el calendario del Banco Canario Sahariano; de dicha huelga se consiguió el primer Convenio Colectivo de la historia, y... ¡Miren por donde! ahí íbamos a descubrir la clase de sindicatos que tenemos. Este Convenio sólo fue firmado por los trabajadores y la patronal, porque CCOO y UGT se negaron a firmarlo a pesar de que el 88% de los marineros estuvieron de acuerdo con él.

En el año 1993 se vuelven a tener negociaciones para mejorar el Convenio del 88. Esta vez se sientan con la patronal los tres sindicatos: UGT, CCOO y CIG. Para nuestra sorpresa comprobamos que se presenta una plataforma elaborada por UGT que es inferior al Convenio anterior, -incluida la bajada de sueldo a los marineros-. Al descubrir semejante farsa, CCOO y la CIG se niegan a firmar dicho Convenio, aunque el que sí lo hace es UGT; segunda traición por parte de estos desvergonzados. Este Convenio consiguieron echarlo a bajo los otros dos sindicatos, por lo que se siguió con el primero.

En el año 1996, como los Pactos de Toledo obligan a los sindica-

tos a negociar con la patronal, también hay que hacerlo con Anacef, y aquí llega para los marineros tal vez la traición más grave, por parte de Javier Aboy (representando a la CIG). Se reúnen en Vigo los tres sindicatos y como trabajan tanto están muy cansados, por eso cogen la plataforma del año 1993 (que aquel año tanto CCOO como la CIG se habían negado a firmar) y con ella debajo del brazo se van a Las Palmas tan contentos para presentársela a ANACEF.

Cuando las mujeres de los marineros se enteraron de lo que estaban haciendo a espaldas de los trabajadores, se pusieron en contacto con la mar y desde allí los marineros amenazaron a los sindicatos, exigiéndoles que no se atreviesen a firmar nada hasta que ellos llegasen a tierra.

Ya sabíamos quienes eran UGT y CCOO, porque nos lo habían demostrado, pero ver como Javier Aboy entraba en la mafia era ¡increíble! a él le preguntamos ¿cómo se puede presumir de defender a Galicia y al mismo tiempo traicionar a los marineros gallegos, a pesar de que en su día insultabas a los otros dos sindicatos?. Y es que para las centrales sindicales son tan succulentas las subvenciones que

Los marineros trabajando todo el mes, día y noche, mientras los que debían ser sus representantes firman esa porquería de Convenio

da el Gobierno que la primera cláusula a cumplir debe ser la de vender a estos trabajadores. No os enfadeis por estas palabras; es lo que se comprueba que estáis haciendo.

A primeros de Marzo llega toda la flota a tierra. Los marineros empiezan a tener asambleas y se elabora una plataforma que es entregada a los tres sindicatos para presentarla a la patronal ANACEF.

El 1 de Mayo se va la flota para el Caladero y entonces viene la prisa por firmar. El día 7 de Mayo se vuelve a tomar las negociaciones -esta vez la CIG representada por Manuel Caamaño- y... ¡cual sería la sorpresa! encima de la mesa se pone de nuevo la Plataforma del 93. ¿Qué fue de la plataforma elaborada por los marineros y entregada a los sindicatos para que la presentasen a la patronal? ¡Vaya burla para los marineros!. Ante esto, la CIG se levanta de la mesa y rompe las negociaciones.

Mientras al día siguiente este sindicato da una rueda de prensa para explicar el motivo de la ruptura de la negociación, en ese momento se está llevando a cabo la firma de Convenio Colectivo; la firma de la traición por parte de CC.OO. y UGT. A estos sindicatos nos gustaría preguntarles, ¿a quienes representáis vosotros? ¿a quién defendéis, a la patronal o a los marineros?. Las palabras no nos valen, son los hechos; a vosotros con vuestra actitud de gusanos, no os importa dejar en la cuneta a estos trabajadores. Otras preguntas ¿para qué sirve el estar afiliados? ¿sólo para pagar la cuota? ¿para qué están los delegados de los barcos?; tenemos la respuesta, sólo para que la Administración os pague 12.000 ptas. por cada uno, mientras vosotros os dais la gran vida.

Los marineros trabajando todo el mes día y noche, mientras los que debían ser sus representantes firman esa porquería de Convenio. ¡Qué falta hacía que fuerais vosotros a la mar!, aunque primero teníais que saber lo que esta palabra significa.

No tenéis agallas para hacer esto con los trabajadores de tierra porque los veis todos los días. Cuando las mujeres de los marineros fueron a

Vigo a "tirarles de las orejas" a esos dos sindicatos, les sentó muy mal recibir los huevos; tuvieron la fortuna de no salir en la televisión, porque no hace muchos meses los mineros de León les tiraron huevos y todos lo hemos visto; pero ¡claro! esos eran trabajadores, mientras que los marineros cuando reclaman sus derechos son batasuneros para los sindicatos y para algunos políticos.

Los políticos debían reflexionar y pensar en la agresividad e insultos que sueltan en las campañas electorales; si hiciesen esta reflexión tal vez comprenderían cuáles son los motivos de las actuaciones de estos trabajadores que, a veces, se ven forzados ante tantas falsas promesas.



¿UNA TRAICIÓN A LOS MARINEROS?

El pasado día 8 de mayo, las centrales CCOO y UGT, firmaron en Las Palmas con la patronal ANACEF un Convenio que rebaja gravemente los salarios de los trabajadores afectados. Esta firma fue burlando la voluntad de los trabajadores y traicionando el compromiso de defender ante la patronal la Plataforma que los marineros aprobaron en asamblea. Este es el contenido más importante del acuerdo firmado comparándolo con el que pedían los marineros y el que tenemos hoy. Es la opinión de la Asociación Rosa dos Ventos.

Vigencia del Convenio: 4 años. Propuesto por la Asamblea: 2 años.

Primas de Pesca

Categoría	Actualidad	Asamblea	Firmado
P.Pesca	7%	7%	4,5%
P.Costa	2,5%	2,75%	2,25%
Jefe Maq.	3%	3,5%	2,50%
2º Maquinas	2%	2,25%	1,70%
Contram.	1,50%	2,25%	1,50%
Cocinero	1,50%	2%	1,25%
Clasificador	1,25%	1,5%	1%
Engrasador	1%	1,1%	1%
Marinero	1%	1,1%	0,90%
Cho	1%	1%	0,80%

Salario Garantizado Mensual

Categoría	Asamblea	Firmado
P.Pesca	285.518	134.000
Jefe Maquin.	259.562	134.000
Patron Costa	235.966	134.000
2º Maquinas	214.516	98.000
Contramaestre	214.516	98.000
Cocinero	195.016	85.000
Clasificador	177.288	85.000
Engrasador	146.520	85.000
Marinero	146.520	85.000
Cho	133.260	76.000

«Explicanos porque has ido cerrando casi todas las sedes litorales y porque los colegiados han dejado de creer en tí y se han des-colegiado»

Comandante «Buelga»...

El pasado día 4 de Junio, el presidente del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, -COMME- Joaquín Buelga García se dirige al diario "La Voz de Galicia" en su apartado "cartas al director" para que le publiquen un escrito que además de no ser relevante, no se lo creé ni los propios colegiados. Trataré de analizarlo en lo que a mi concierne, como titulado de marina mercante y como afectado por la nefasta gestión del ínclito.

Francisco de las Heras y Fernández Puntagorda



Lo primero que denotan los hechos es que para los medios este presidente perdió la poca credibilidad que tenía, pues lo lógico es que se dirija a los medios a través de una rueda ó de un comunicado de prensa. ¿Qué ocurre? ¿No acuden a ti los medios cuando los convocas? ¿Por qué?.

Compañero -perdone la descortesía Sr. Presidente- Buelga, el que tantos cabos-estachas a ti te ha echado, Lobeto Lobo, fué el responsable de que España ocupe el puesto 43º en el ranking mundial como potencia marítima y tu lo silenciabas siempre, la era Lobeto fué muy larga y destructiva para el marino español pero... ¿Por qué el COMME no decía nada? Muy lógico, había subvenciones y prebendas millonarias de la administración marítima española. Te lo voy a recordar-enumerar:

1/ Cursos de formación de

todo tipo que impartíais en todas vuestras sedes cobrando a los alumnos -incluso parados- aparte de la subvención que recibíais por cada uno de ellos.

2/Olvidasteis la función principal para la que habíais sido creados y os convertisteis en una editorial con ánimo de lucro.

3/Exigisteis la obligatoriedad de hacer pagar la cuota a los marinos y sinó se les prohibía el embarque -con la convivencia de la capitánías de puerto- habiendo casos sangrantes de fuertes multas, olvidandoos de que somos trabajadores asalariados y por cuenta ajena.

4/Los curiosos diez millones de pesetas que os pagó la administración de Lobeto por el estudio del incidente del petrolero Mar Egeo -de unos cuantos renglones- que para cualquier profesional daba vergüenza verlo.

5/Apoyasteis plenamente la eli-

minación del Oficial radio de los barcos en tanto ya no sólo no los defendisteis sinó que impartíais en vuestras sedes los cursos del nuevo sistema despachando los certificados que sustituían dos años de escuela más la prácticas de mar por 50 horas de curso, por cierto, donde los profesionales reconocían la dificultad de aprendizaje en tan poco tiempo, -a eso llamas seguridad marítima.

6/El COMME fué trampolín para muchos de los que ejercían cargos de representación, nunca para los navegantes.

7/Los congresos millonarios de 3 ó 4 días -Cádiz- sentado al lado de ministros, secretarios de estado ó directores generales no eran más que una cortina de humo y de cara a la galería propagandística, disfrutando de unos días de ocio y comidas de trabajo donde no se profundizaba en el presente y futuro del sector y su empleo. A todos os sentaba muy bien el uniforme azul marino y muchos galones dorados.

Por todo ello no estas autorizado a hablar de desempleo y menos de consecuencias sociales, -el drama lo vivimos en los domicilios de para-

dos- la mayor parte de los que debatíais en esos encuentros no sabéis lo que es la mar, vuestro, y sobre todo, tu currículum vitae se resuelve como presidente del COMME ó como congresista a reuniones de la IMO -Londres- con secretaria bilingüe- ¿Eres capitán y no hablas inglés?.

Compañero Buelga, la Dirección General de la Marina Mercante no puede dar más vueltas de tuerca -no queda tornillo-, el sector lo liquidó, el ejemplar que te mantuvo en la presidencia tantos años y ahora puedo entender con tu escrito la manipulación para de nuevo tratar de incrementar la afiliación que tanto necesitas para seguir viviendo a cuenta del explotado marino y estas vendiendo un producto que cae por su peso, tal es el crear un temor y desconcierto de que los titulados náutico-pesqueros ocupen plazas en las Torres de Control -piensas hacernos creer que nos vas a dar empleo a los miles de parados en cuatro plazas que se van a crear en salvamento marítimo-. No sé pues, a que se debe el temor si los titulados superiores gozamos de una mayor cualificación y por tanto no irán en igualdad de condiciones a las pruebas per-

tinentes. ¿Sabes qué significa opositar?... cualquier capitán de pesca, con cuarenta tripulantes a bordo, operando buques de dos ó tres mil toneladas, trabajando en cualquier caladero del mundo, -sin secretaria bilingüe-, con siete y ocho meses sin tocar tierra -esto ni te lo puedes imaginar-, llevando en sus manos la responsabilidad de una empresa que vale miles de millones y en la que todo el engranaje funciona... evidentemente su profesionalidad no puede compararse con la de quién sólo la avalan los viajes en avión -clase preferente- ó en automóvil fabricado en Alemania.

Compañero Buelga, explícanos porque has ido cerrando casi todas las sedes litorales y porque los colegiados han dejado de creer en ti y se han descolegiado.

A que te suena ¡Vayase Sr. Buelga!

Se te ve mucho el plumero en tu articulito, piropeando ahora al partido popular cuando hace muy poco tiempo te abrazabas al partido S. obreroooooo E.

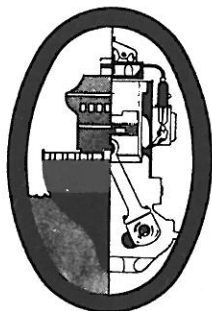
¡El pueblo no olvida!

“EL CAMINO MAS CORTO”

SUMIMAR

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

**conózcanos
a fondo**



SUMIMAR, S. A.
SUMINISTROS MARINOS

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

¿Quién ignora a estas alturas que la relantización de la reforma de las enseñanzas náutico-pesqueras es la consecuencia de que la modernización de éstas supone un peligro para otros colectivos?

Los titulados náutico-pesqueros Como pezqueñines entre tiburones

Mejor o peor, el sector pesquero sigue dando empleo a nuestros titulados. Aún tenemos la aceptación garantizada en este sector, pero, ¿por cuanto tiempo?.

Por «El Pez Rojo»

•
Todavía quedan pendientes las grandes reformas estructurales de nuestro sector, entre otras la reforma de las enseñanzas o la modernización verdadera de la flota pesquera. Poco a poco van pareciendo inalcanzables quimeras, ilusiones producto de nuestra mas tierna ingenuidad, a punto de ser olvidadas como consecuencia del largo camino andado, de los desencantos sufridos y del desencanto acumulado en cada nueva cana.

Todas las anteriores son buenas excusas que parece que dan la razón a los mas desencantados y negativos de nuestros compañeros de profesión. Afortunadamente admiten otra lectura, que es la apropiada para los mas ilusionados e indómitos profesionales, aquellos que tienen, tenemos o tenéis coraje, capacidad e interés en mejorar.

En el mundo de la mar convergen muchos intereses, pero también son muchos los intereses que se encuentran contrapuestos, es decir, que unos deben perderlos para que otros los consigan, y esto acaba siempre siendo un perjuicio para los mas débiles, que son los que se encuentran solos, o no cuentan detrás con una infraestructura capaz de apoyarlos.

El mundo de la pesca no es el mejor para realizar reuniones periódicas, porque al salir del barco todos preferimos olvidarnos de lo vivido a flote y gozar un poco de la compañía de nuestros seres queridos, porque lo tenemos tan merecido como cualquier trabajador. Pero este estilo de vida tiene repercusiones negativas de cara a la organización como colectivo, o respecto a la defensa de los intereses comunes a todos los titulados náutico-

pesqueros. Enfrente tenemos entes que no vacilan a la hora de calumniarnos, sobre todo si con ello consiguen quedar mejor. En este aspecto la realidad supera a la ficción, en el sentido de que las mentiras que se cuentan superan a las que cualquier persona decente es capaz de imaginar. Nos tachan de incapaces, de despreocupados y de otras cosas peores.

Lo peor de todo es que gran parte del desprestigio que sufrimos se realiza siendo nosotros totalmente ajenos a él, así que no llegamos a desmentir algunas de las mentiras de este colectivo porque no llegamos a tener siquiera constancia de que se hayan llegado nunca a decir.

El mundo de los mercachifles es sórdido, porque sus beneficios resultan de los perjuicios que causan a otros. Su vida es una mentira porque viven mintiendo. Su trabajo es poco porque pierden su tiempo hablando. Su capacidad de producir es nula, porque su preocupación principal es la de aprovechar los esfuerzos de otros. Pero librenos Dios de caer en su lengua, porque su ocupación principal es hablar, y por ello su experiencia hablando es mucha, así como su tiempo para calumniar.

¿Quién de vosotros se haría a la mar sabiendo que en su lugar, junto a sus seres queridos queda un animal ponzoñoso?

No quiero parecer exagerado, y por ello mismo voy a dejar aquí este tema, a pesar de que sé que todavía me quedo corto.

El mundo de nuestros días sufre los índices de desempleo mayores de nuestra historia, y de la de nuestros mayores. La vida ha cambiado tanto en la última década que ya no quedan en todo el planeta hombres



buenos, puesto que estos ahora se llaman tontos. En este contexto es un acto de ciega irresponsabilidad ir a la mar tranquilos, ya que si no nos pueden quitar otra cosa nos quitarán nuestro prestigio de profesionales de calidad demostrada.

Yo personalmente también prefiero resolver estos asuntos por mi propia cuenta, siendo tan personales y tan cruciales para mi futuro. No obstante debo reconocer que carezco de capacidad, porque en este aspecto capacidad significa tiempo para seguir los manejos de nuestros enemigos, así como para franquear las puertas de las instituciones en las que se trazan las líneas maestras que marcan los derroteros de nuestras vidas. Esta capacidad solo se la reconozco a nuestra asociación. Se ratifica con cada nuevo afiliado que se nos une, pero también se debilita con cada baja registrada.

En la sociedad actual debemos coexistir un mayor número de individuos que nunca, ya que la población ha aumentado y los recursos del planeta son, desde el más optimista de los planteamientos, los mismos que

antes. Las oportunidades no han aumentado en la misma proporción que lo ha hecho la mano de obra cualificada en nuestro sector. Hoy en día debemos competir incluso con ciertas máquinas, que hacen mejor que las personas determinados trabajos a bordo de los barcos pesqueros. Así que nos encontramos con que cada vez son más los choques entre los distintos colectivos que compiten por el mismo área de trabajo. Cada colectivo de profesionales tiende a hacer valer sus derechos frente a los de los demás.

¿Quién ignora a estas alturas que la ralentización de la reforma de las enseñanzas náutico-pesqueras es la consecuencia de que la modernización de éstas supone un peligro para otros colectivos?

Otro ejemplo claro de los choques de intereses entre colectivos, esta vez a nivel internacional, es el reconocimiento de las cualificaciones náutico-pesqueras a nivel europeo. Las justificaciones en el plano normativo y la aplicación de medidas técnicas proteccionistas son el resultado de intereses políticos que están

detrás, y un interés político no es otra cosa que el interés de un grupo que sabe hacer oír su voz en los foros con capacidad de decisión.

La persona que trabaja en tierra tiene la posibilidad de comprar diariamente la prensa, o leer las publicaciones especializadas que se encuentran en las bibliotecas públicas a disposición de los interesados en ellas. El caso del hombre de mar es bien distinto, ya que en el mejor de los casos puede escuchar la radio. Como resultado de lo anterior el que trabaja en la mar tiene que fiarse de alguien en quien delegar la representación de sus intereses, o alternatively dejarlos abandonados a expensas de sus competidores, que siempre tenderán, lógicamente, a hacerse con la tajada del león.

El camino por recorrer es mucho, y así tiene que ser para cualquiera que tenga futuro e ilusión, porque mientras haya futuro quedará mucho camino por andar, pero el camino que se recorra dependerá de los medios, tanto humanos como materiales de los que se disponga, y estos serán proporcionales al compromiso de los profesionales que integran el colectivo. De esto se sigue que el reconocimiento de nuestra capacidad como técnicos, la salvaguardia de nuestros derechos y la representación de nuestros intereses pasa por la aportación de nuestro granito de arena en la asociación que nos defiende frente a quienes pretenden segarnos la hierba bajo nuestros pies, y quien ignore esto es un irresponsable que no es digno de llamarse profesional, porque ser un profesional no consiste únicamente en tener un puesto de trabajo, es otras muchas cosas, entre otras ser un buen compañero, ser responsable y saber demostrar capacidad para desenvolverse en el mundo que nos toca vivir.

Quien ignora que hay que organizarse para defender estos intereses y espera que los problemas los resuelvan otros no se merece el futuro por el que los asociados nos esforzamos, porque no se preocupa de que esto sea así y espera que otros se comprometan para después recoger unos frutos que no sembró.

España, país pescador donde los haya, está relegado al furgón de cola del tren de alta velocidad de la política pesquera

De pescadores a alquimistas

Los alquimistas fueron los idealistas, los soñadores de la Edad Media, su principal objetivo era encontrar la llamada piedra filosofal que permitiría la transformación del hierro en oro y la elaboración del elixir de la eterna juventud. -De todo hay en la viña del Señor; ¡menuda forma de perder el tiempo!- diría más de una.

En la estación del ferrocarril comunitario existen dos salas de espera, una destinada a los viajeros con billete clase turista (España y Portugal entre ellos), a la que se accede por una gran entrada custodiada por dos policías de gesto amenazador. Una vez dentro llama la atención la pulcritud y majestuosidad del local todo él de piedra labrada y enormes cristalerías, lleno de grandes carteles y de líneas de colores pintadas en el suelo. En el centro del lugar se vislumbran una serie de bancos corridos, sin respaldo todos ellos, con asientos de piel de color negro y con unas pequeñas estanterías debajo para depositar el equipaje de mano. A la hora de entrar, uno de los policías llama tu atención enérgicamente para que te fijas en el cartel que tienes a tu derecha donde reza en español, portugués y griego: "Bienvenido a la Estación de la Europa Azul, por favor, antes de entrar tenga la bondad de limpiarse los pies", a tu frente se aparece un enorme felpudo con una inscripción que dice: "Por favor, cuando termine siga la línea azul hasta la taquilla y presente allí sus credenciales". Efectivamente frente al felpudo se ve una línea continua de color azul que te lleva hasta una máquina automática expendedora de billetes donde has de introducir la credencial. Una vez hecho esto puedes leer en la pantalla: "Este es un billete de clase económica sin derecho a consumición, por favor recójalo y siga la línea negra hasta el área de espera". El área en cuestión es la zona donde se encuentran los bancos sin respaldo. Una vez sentado adviertes que en una esquina del banco hay un botón rojo con otro cartelito que dice: "Le rogamos que mientras se encuentre en esta zona guarde silencio y se abstenga de fumar". "Si necesita realizar cualquier consulta no se levante, pulse el botón rojo de su izquierda y nosotros le aten-

Pero a pesar de lo utópico de sus premisas proporcionaron indudables avances en la química al descubrir nuevas sustancias, perfeccionaron numerosos aparatos y desarrollaron nuevas técnicas que hicieron posible el posterior desarrollo de la química experimental basada en la medida cuantitativa y rigurosa de los compuestos... Como se puede ver, las cosas no son como en un principio nos puedan parecer.

España, país pescador donde los haya, está relegado al furgón de cola del tren de alta velocidad de la política pesquera comunitaria, embarcado con billete de clase turista y sin derecho a consumición. A la hora de merendarse las cuotas de captura, España por regla general siempre tiene que pagar y aun así sólo le corresponde la consumición mínima. Por ilógico que esto pueda parecernos tiene su razón de ser.

«La revolución habida en la pesca por el empleo de las fibras artificiales, supuso un considerable incremento de su efectividad, y es esta eficacia la que los hace polémicos o malditos para los pescadores que no los usan»

**«El sector
pesquero francés
no está
comandado por
los armadores de
buques de pesca
sino por los
mareyeurs, los
distribuidores, los
“Mercaderes” del
pescado»**

deremos. Gracias por utilizar nuestros servicios”. (Me han contado que en cierta ocasión un eurodiputado español se pasó 3 horas apretando el dichoso botoncito y parece ser que no funciona). Es curioso, pero en el margen derecho de esta estación tan especial se advierte una mampara enorme de cristal y del otro lado un pasillo sin carteles no líneas de colores pintadas en el suelo. De cuando en cuando pasa un grupo de personas hablando y riendo, al final del pasillo les espera una sonriente azafata que es la encargada de darles la bienvenida y de abrirles una pequeña puerta de color azul claro con una inscripción que dice “only Bussinnes Class”. A fecha de hoy todavía no hemos podido acceder a esa sala tan peculiar. Parece ser que para poder entrar es imprescindible tener un billete “bus-sinnes class” y para poder conseguir este billete es necesario ser miembro del gremio de los mercaderes y no del gremio de los pescadores. Cierta amiga mía portuguesa me ha dicho que para entrar a formar parte del gremio de mercaderes es necesario ser miembro preferente del Principio de Estabilidad Relativa.

En cierta ocasión tuve la oportunidad de visitar ciertos puertos del norte de Francia. Durante mi estancia me interesé por cuestiones relativas al entramado pesquero francés y más concretamente a aspectos como la ordenación pesquera y el sector comercializador. Cual fue mi sorpresa cuando me explicaron que toda la reglamentación pesquera francesa está condensada dentro de la legislación pesquera comunitaria. Al fin de explicar este punto es necesario recordar que la política pesquera actual en nuestro país estriba entre el marco comunitario con sus reglamentos y directrices, en un segundo término el marco estatal y en un tercero el autonómico; de los tres, el comunitario es el más flexible proponiendo una serie de objetivos muy claros a conseguir y unos reglamentos de obligado cumpli-

miento donde se propugnan una serie de medidas muy amplias y mínimas a fin de concretar los objetivos citados. Pero no nos llevemos a confusión, la Unión Europea traza las líneas básicas a seguir para todos los Estados miembros, pero estos según las peculiaridades de sus propio sector pesquero y siempre que no dañen los intereses de otros Socios puede adecuar las medidas a sus propias circunstancias y peculiaridades socioeconómicas. Este tipo de comportamiento favorece en mucho a los sectores extractivo y comercializador francés.

En lo relativo a Inspección y vigilancia pesquera nos encontramos con la Gendarmerie maritime más preocupada de controlar a los buques no franceses que de inspeccionar a los propios y el servicio de IFREMER de carácter investigador y consultivo. No es extraño entonces que paseando por el puerto te encuentres volantas de superficie con el doble de altura de la

medida reglamentaria o copos de aparejos de arrastre semipelágicos con malla inferior a la legal.

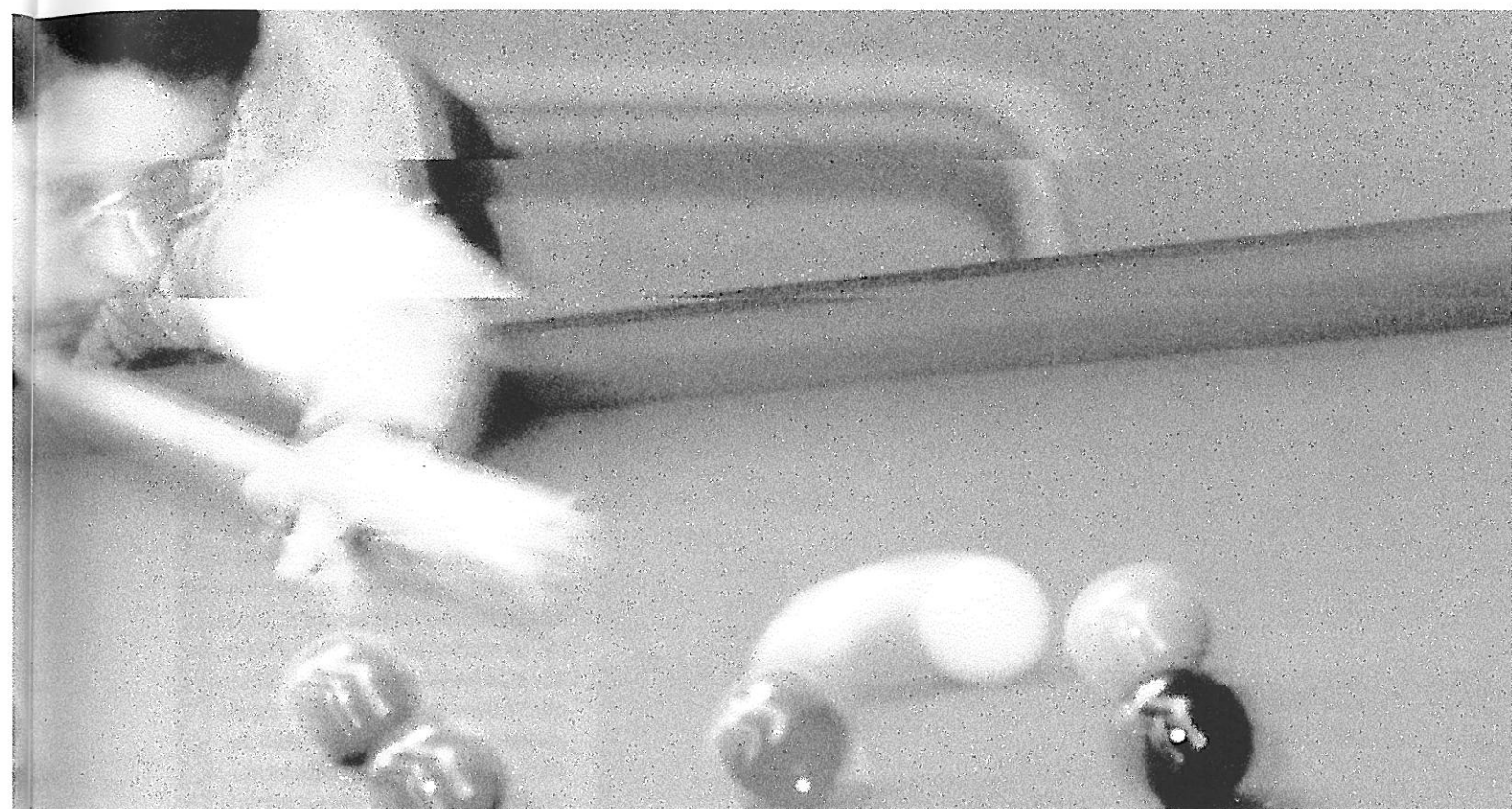
Esto no es difícil de comprender si pensamos que el sector pesquero francés no está comandado por los armadores de buques de pesca sino por los mareyeurs, los distribuidores, los “Mercaderes” del pescado. ¿Cómo se explica esto?, muy fácil, un kilogramo de lenguados puede alcanzar en lonja un precio aproximado de 40 francos (unas 1000 pts) y venderse a sólo 200 km en el mercado central de París a 155 francos (unas 3875 pts).

Tuve la oportunidad de conservar sobre este tema con uno de estos mareyeurs, que era gran conocedor del sector pesquero español y del cual tiene grandes clientes en la zona del Levante. Preguntando sobre como era posible que existiesen tantas diferencias entre los sectores francés y español de la pesca fresca me contestó:

La diferencia estriba más en



«No es de extrañar entonces que en el tren de alta velocidad de la Europa Azul se tenga más en cuenta a los comercializadores que a los pescadores, es una cuestión simplemente financiera donde prima minimizar riesgos, obtener altos beneficios y mantener la estabilidad socio-económica»



una cuestión de política comercial y empresarial que en el acervo cultural. Posiblemente la gran diferencia parta del principio de causalidad que en tu país todavía nos muestra como la pesca es la causa y la comercialización es el efecto. Nosotros aquí hemos cambiado los roles: la causa es el comercio y la pesca es uno de sus efectos. El pescado ha dejado de ser tan sólo un alimento y ahora es más que todo eso, lo hemos convertido en un producto, un producto susceptible de ser transformado y presentado de muy diversas formas. Nuestro sector no es inmovilista sino todo lo contrario: tratamos de evolucionar con las necesidades y los gustos del consumidor, creamos nuevos productos de alta calidad y los introducimos en el mercado mediante campañas de marketing, de hecho tenemos una escuela aquí donde la gente se prepara en estos temas. El sector comercializador pesquero francés apuesta fuerte por

el futuro y se gasta mucho en formación creando profesionales capacitados para continuar la labor del día de mañana. No es de extrañar entonces que en el tren de alta velocidad de la Europa Azul se tenga más en cuenta a los comercializadores que a los pescadores, es una cuestión simplemente financiera donde prima minimizar riesgos, obtener altos beneficios y mantener la estabilidad socio-económica, no debemos olvidar que lo que hoy conocemos como Unión ayer se llamaba Comunidad ECONÓMICA y los miembros con carnet de primera clase no están muy dispuestos a compartir vagón común sin beneficio común.

No quiero que desde aquí se me malinterprete, con esta muestra no quiero defender al sector pesquero francés ni a ningún otro frente al nuestro, nada más lejos de mi intención, ellos también tienen mucho que "pulir" y mucho que aprender de nosotros, principalmente en lo referente a maris-

queo y cultivos marinos y la ordenación del sector extractivo entre otras muchas cosas. Pero es de justicia decir que en la comercialización de pescado fresco nos llevan cierta ventaja, y parece ser que en la Unión eso es lo que cuenta.

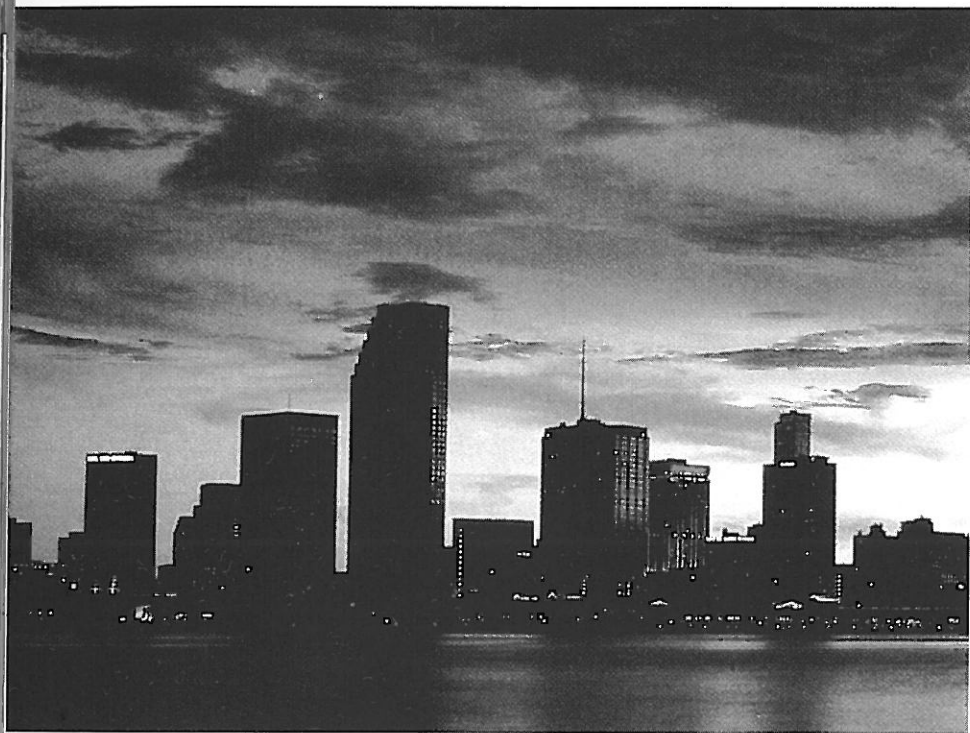
Nuestro país necesita obtener el billete "bussinnes class" aunque para ello sea imprescindible reconvertir pescadores en comercializadores, pero no cualquier tipo de comercializador, no pescantinas, sino pescaderos, distribuidores, transformadores, asentadores y empresarios con iniciativa, con ideas nuevas.

La solución para por la formación continuada. De no ser así posiblemente cualquier día podamos leer en la sección de breves de cualquier periódico de tirada nacional un anuncio como este:

Se buscan empresarios alquimistas. Razón: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

«Una de mis desgracias de estar sin trabajar la mayor parte del tiempo es la de estar en posesión de un Título que vale menos que un papel mojado»

Corrupción en Miami



Por «Al viento»

Puedo decir sin temor a faltar a la verdad que una de mis desgracias personales de estar sin trabajar la mayor parte de mi tiempo es la de estar en posesión de un Título que, a la hora de la verdad vale menos que un papel mojado. Es el Piloto de 2°. Con relación a las ofertas de empleo que tal titulación me permite, 2º o 3º Oficial, o 1º si el Capitán es un 1º con mando, las de 1º para el manejo de pequeñas embarcaciones turísticas me llueven. Al poco que se repita esta situación te empiezas a preguntar por lo que opinan los demás, y ¿dónde buscar?, entre los amigos de la propia Corporación. Pero es lesivo con uno mismo pues ello supone que se admita, de tácito, que se esté dando esa corruptela. Veamos, para soslayar la limitación exclusiva y excluyente que el RD 2061/81, de 4 de Septiembre, de Títulos Profesionales de la M.M. infiere a la Tarjeta de Identidad del Piloto

de 2º respecto al mando, pero además con la contradicción de no poder ejercer profesionalmente en todas las actividades vinculadas a la misma, que expresamente sí lo dice, el Piloto de 2º tiene a un amigo en la Corporación que dispone de su Título de 1º para "salvar las apariencias", o sea, despachar la embarcación la primera vez ante los ojos atentos de la Capitanía Marítima. Luego resulta que quien maneja la embarcación, se pega los paseos y pone la mano al final de mes, es nuestro viejo conocido. El colmo de las dichas es que además, en virtud de la modificación sobre el cómputo de días valederos para la obtención del Título siguiente, todos los días le contarán para el Piloto de 1º. Obviamente todo este tinglado se mantiene de pie porque las Autoridades de Marina Mercante lo están consintiendo, a sabiendas de que están perjudicando al resto de Pilotos sin mando. Y cuando uno de estos Pilotos pretende hacer ver la necesidad de obviar el trámite, en razón como digo a las reformas que se avecinan y a lo incongruente de la disposición del 81 para los tiempos que corren, esos mismos sujetos (Pilotos, Capitanes Marítimos y Dueños de barcos turísticos) ponen el grito en el cielo. Esto es cuando menos un anacronismo que pende como una pijada de un sentido del corporativismo francamente desviado hacia la simple hipocresía.

Me consuela, al menos, saber que el Comme ya ha tomado, al parecer, conciencia de esta y otras muchas penalidades que hoy padecemos los Pilotos sin mando. Junto a ese consuelo siento vergüenza de mí mismo: pensar en la tontería tan tonta que me embarga y no pensar a lo grande como después es toda la política de Colegio, basta sólo echar un vistazo a las Resoluciones de sus Plenos.

Se está acabando con lo que había hecho el mejor conselleiro de Pesca que tuvo la Xunta de Galicia en toda su historia

Conselleiro «missing»

Por Diego Pérez Quintanilla / Capitán de Pesca

Al conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Xoan Caamaño, le llueven las críticas dentro del sector. Es un grito sordo en todos los puertos de Galicia: se está acabando con lo que había hecho el mejor conselleiro que tuvo la Xunta en toda su historia, que fue precisamente apartado de su responsabilidad por las presiones de algunos armadores y otros poderes fácticos del aparato pesquero gallego. La situación contrasta asimismo con la actitud de aproximación a los problemas reales de la pesca que Samuel Juárez, secretario general de Pesca Marítima—antiguo director general de Pesca de la Xunta—está llevando a cabo desde el gobierno de Madrid.



• La desconexión con el sector no es lo único constatable. También entre el propio "staff" directivo de la administración pesquera autonómica reina la heterodoxia, las distancias de criterio e incluso las disensiones, que no llegan a ser públicas.

Mientras la consellería no se preocupa en los más mínimo por circunstancias como la de las famosas "multas del fletán" o los apresamientos de buques con tripulantes gallegos, firma convenios millonarios con algunos subsectores que ya cuentan con un desarrollo económico aceptable y escasos problemas, pero con los que pueda lucir en costosas campañas publicitarias televisivas. Conviene recordar que su consellería es de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, no sólo de estas dos últimas secciones.

Pero la polémica no tiene sólo connotaciones políticas. Los recursos

pesqueros del litoral gallego, así como su explotación y la comercialización de los mismos, están esperando soluciones profundas por parte de los responsables pesqueros.

La situación límite a que está llegando el sector del arrastre litoral, por ejemplo, es motivo de preocupación para numerosos profesionales del mar. Así quedó de manifiesto en diversas reuniones que han tenido representantes de los titulados que prestan servicio en esta flota.

La decisión del «descanso semanal» decidida por el conselleiro López Veiga para la flota gallega de arrastre litoral, se quedó en la única e incompleta medida tomada por la Consellería de Pesca para favorecer la situación del caladero. Hoy, las autoridades obligan únicamente a cumplir ese descanso a la flota de arrastre, mientras que otras artes disponen de un «permiso tácito» para faenar,

**La polémica no tiene sólo connotaciones políticas.
Los recursos pesqueros del litoral gallego, su explotación y comercialización,
están esperando de los responsables pesqueros
soluciones profundas**

umentando de esta forma la negativa sobreexplotación a que está sometido el caladero.

La política pesquera ha de afrontar este problema con decisión y sin injustificados miedos sociales que muchas veces pueden resultar la alternativa del «pan para hoy y el hambre para mañana». La falta de medidas estructurales, contrasta con la enorme disposición económico-financiera de la que Galicia es posible receptora, si bien la falta de proyectos empresariales sitúa a este sector en la esclerosis. Si esta situación no se remedia, los puestos de trabajo perdidos se contarán por miles.

Aunque el conselleiro de Pesca, Xoan Caamaño, no vaya a pasar a la historia por su brillantez, no todo su equipo ocupa el mismo vagón. Por ejemplo, los profesionales pidieron al director xeral de Pesca, Juan Manuel López, la revisión del 10% máximo de capturas de las llamadas «especies objetivas», y que se sometiera a estudio la actual normativa sobre mallas, considerada inapropiada. El director xeral de la Xunta, en una reunión celebrada en su departamento, valoró muy positivamente el nivel de concienciación ecológica que viene observándose en los ámbitos profesionales de la pesca marítima desde hace unos años.

También se solicitó de la Xunta que impulse una profunda renovación del sistema de comercialización de los recursos pesqueros, promoviendo una mayor conexión con los mercados y las actuales formas de creación de productos, marcas, distribución y, en definitiva, permanente estudio del mercado y el consumidor.

Una de las conclusiones más interesantes de estas reuniones —en la que han coincidido todos— ha sido la necesaria interconexión entre los profesionales del mar y otros técnicos, tanto del campo de la biología marina como de las técnicas de mercado, al objeto de que todos participen en el desarrollo del sector.

DOCUMENTACIÓN

Afiliación al Régimen Especial de la SS del Mar

Evolución del número de afiliados en el régimen especial del mar en los años 1987 y 1996

	1987	1996
Grupo I		
Mercante	27.246	9.099
Pesca	34.175	17.760
Grupo 2A	20.448	9.998
Grupo 2B	19.404	12.714
Grupo 3	23.518	20.194

34.562 Puestos directos perdidos en buques de mas de 150 TRB. (18.147 en mercante y 16.415 en pesca)

10.450 Puestos directos perdidos en buques de entre 5' y 150 TRB. (pesca)

6.663 Puestos directos perdidos en buques de entre 10 y 50 TRB (pesca)

3.324 Puestos directos perdidos en buques de hasta 10 TRB. (pesca)

54.999 Puestos directos perdidos entre el año 87 y el 96

Grupo I: Comprende a los trabajadores por cuenta ajena retribuidos a salario, y a los retribuidos a la parte que presten servicios en embarcaciones dedicadas al transporte marítimo o trabajan en embarcaciones pesqueras de más de 150 toneladas de registro bruto, y a sus empresas. Además de los citados anteriormente, aquellos que opten, de acuerdo con sus empresarios, por cotizar en la misma cuantía y forma que los retribuidos a salario.

Grupo II-A: Comprende a los trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a la parte que presten servicio en embarcaciones pesqueras de más de 50 toneladas y hasta 150 toneladas de registro bruto, y a sus empresas.

Grupo II-B: Comprende a los trabajadores por cuenta ajena retribuidos a la parte que presten sus servicios en embarcaciones pesqueras de más de 10 toneladas y hasta 50 toneladas de registro bruto, y a sus empresas.

Grupo III: Comprende a los trabajadores por cuenta propia o autónomos, a los trabajadores por cuenta ajena retribuidos a la parte que presten servicio en embarcaciones de hasta 10 toneladas de registro bruto, y también los armadores de pequeñas embarcaciones siempre que realicen su trabajo a bordo como técnicos o tripu-

La flota española de atuneros cerqueros se ha adaptado a las nuevas circunstancias del Derecho Marítimo Internacional, sin los grandes vaivenes y sin las crisis que soportaron las flotas arrastreras desde la década de los 70

Dos por una

Mientras en Bruselas Dña. Carmen Fraga, apoyada por Dña. Loyola de Palacio, siguen defendiendo la prohibición de las redes de enmalle a la deriva en el Atlántico norte y en aguas comunitarias exponiendo razonamientos poco profesionales, pero muy llamativos sobre la conservación de los túnidos y otras especies pelágicas, la flota «artesanal» española a comenzado la «costera del bonito», tratando de localizarlo cuando todavía anda allá por la zona de las Azores.

Por «Pescador»

En España, los pescadores «artesanales» que solamente pueden pescar túnidos cuando estos se acercan al Golfo de Vizcaya, dicen que las «redes de enmalle industriales» son nocivas por que forman barreras al paso de los bancos de túnidos, y estas barreras no les permiten la movilidad que necesitan para «dar pasadas» con los curricanes sobre el cardumen. Por ello, estiman que ambos sistemas son incompatibles para una misma pesquería, y en defensa de sus intereses, subrayan que las volantas son artes destructivos porque capturan otras especies pelágicas diferentes del atún, y deben ser eliminadas como modalidad de pesca.

En otros sistemas de pesca, la captura de especies diferentes a las «especies objetivo», se las califica de «especies acompañantes», y aunque estas sean mucho más variadas que las que pescan las volantas pelágicas, nadie califica estos artes (de cerco o arrastre) como destructivos, ni se pide su eliminación si sus dimensiones y mallajes son los reglamentarios. A las flotas que pescan con volantas pelágicas se le limita la longitud de las artes a 2,5 kms., y la Sra. Fraga opina que este sistema debe prohibirse, porque dos kilómetros y medio de longitud de arte no son suficientes para conseguir capturas que hagan rentables los buques, y estima (como otros muchos interesados) que estas flotas están incumpliendo las Normas para poder subsistir.

Mientras que los armadores de la «flota artesanal» del Cantábrico presionan para que desde Bruselas se decidan por la prohibición de las volantas como sistema de captura para la pesca de túnidos, otro sector de armadores de su misma zona, el que pesca túnidos con grandes cerqueros, está



El poder de pesca de estos buques operando en la corta distancia a los puertos bases, ha obligado a los países receptores a regular el acceso a los recursos en vista del desgaste de sus caladeros

solicitando a doña Loyola y también a la Sra. Bonino, con razonamientos totalmente diferentes sobre la conservación de los bancos de atunes, que se les permita la renovación de sus buques cerqueros en la proporción de 2 tm. de buque nuevo por cada una que den de baja mediante el desguace o la exportación del buque en servicio a países fuera de la UE.

La flota española de atuneros cerqueros, ha evolucionado progresivamente a lo largo de la segunda mitad de este siglo, adaptándose a las nuevas circunstancias del Derecho Marítimo Internacional, sin los grandes vaivenes y sin las crisis que soportaron las flotas arrastreras desde la década de los 70.

Cuando los grandes buques congeladores españoles alcanzaban esloras de 110m., los atuneros cerqueros andaban por los 55-65m., y pescaban sobre la Zona Tórrida atlántica. La flota arrastrera de gran altura española que se construyó para pescar en los caladeros del Atlántico sur, incluso con grandes buques factorías alimentados por flotillas de arrastreros cuando ya algunos países del Pacífico habían extendido sus aguas hasta las 200 millas, tuvo un período corto de actividad, sobre todo los grandes buques de la «segunda generación». La mayoría de estos buques tuvieron que ser vendidos o colocados bajo otras banderas mediante las fórmulas de las Empresas Mixtas (hoy Empresas Conjuntas), cuyos resultados llevaron a la pérdida de los buques en la mayoría de los casos. El poder de pesca de estos buques operando en la corta distancia a los puertos bases, ha obligado a los países receptores a regular el acceso a los recursos en vista del desgaste de sus caladeros, en comparación al que producían sus flotas de pesca de litoral. Estas empresas apenas emplean hoy personal español (solamente algunos técnicos para justificar el control de calidad exigido por los socios e importadores españoles), pero abastecen nuestro mercado en competencia, pudiéramos decir que desleal, con las flotas de pabellón nacional o comunitario.

La flota de grandes atuneros



españoles y franceses incorporan hoy buques de hasta 110 m. de eslora, considerados como los más modernos del mundo, y sus zonas de pesca se han extendido a las aguas del océano Índico. Sus métodos de captura con red de cerco no tienen limitación alguna en la legislación española en cuanto a las dimensiones de los artes. Pueden utilizar buques auxiliares «maciceros», o embarcaciones de alta velocidad para parar el pescado, y también helicópteros para localizar los cadúmenes, o sembrar la zona con objetos flotantes artificiales, modalidad con la que están obteniendo capturas que jamás habían alcanzado. Estos resultados, que se tienen más en cuenta por la Administración, que las recomendaciones de la ICCAT sobre la conservación del atún, parece que son las que animan a aumentar la dimensión de la flota de los grandes atuneros cerqueros en la proporción de 2x1 TRB, con la condición de que los nuevos buques no faenen sobre el stock del Atlántico.

No sabemos cual es la opinión

de la diputada europea Fraga Estévez sobre la presión que ejerce esta sofisticada flota sobre los atunes del Atlántico y del Índico, pero puede estar segura que es muy superior a la que ejercen los pesqueros «artesanales europeos», que pescan túnidos con volantas, curricanes o cañas, o que capturan especies pelágicas con artes de arrastre. Mientras se presiona a Bruselas para prohibir sistemas de «pesca artesanales» y se limitan la longitud de las artes, en España se procede al «Renuevo» de la flota bonitera mediante un plan llamado «Albacora», donde los nuevos pesqueros quieren seguir siendo considerados como «artesanales», pero que en la realidad son buques congeladores para pescar en la corta distancia. Estos buques podrían permanecer pescando sobre los stocks hasta completar las bodegas, limitados solamente por la capacidad de los tanques de combustible.

Por otra parte, la costera del bonito, con cohabitación de artes o sin ella, con curricán o cebo vivo, no dura más de 3/4 meses, y los nuevos

Hace ya bastante tiempo, que el afán de los responsables de las políticas pesqueras se centra en que a mayor inversión, mejor herramienta, y por lo tanto mayores beneficios

Sabemos que los intereses de los fuertes grupos económicos que invierten en la pesca prevalecen sobre los criterios conservacionistas

del pez espada se le aplique también la proporción de 2x1 TRB: si renuncian a pescar en el Atlántico, y posiblemente la Sra. Fraga Estévez y también Dña. Loyola de Palacio, no tengan ningún reparo en apoyar esta proposición y traten de convencer a Dña. Emma Bonino. Si a sus bagajes políticos incorporasen también experiencia pesquera profesional (aparte del buceo), tendrían que intuir que amortiguada la crisis de la flota arrastrera congeladora, originada por su rápido crecimiento, donde nadie tuvo en cuenta el nuevo orden marítimo internacional, que cuando se defienden o apoyan Normas para la conservación de los recursos que permitan explotaciones sostenidas a largo plazo, no se puede enmascarar que en realidad las grandes inversiones que se hacen en la pesca industrial están diseñadas para el corto plazo, como se demuestra con el sistema de financiación que se aplica a la renovación de las flotas.

La primera renovación después de la guerra civil se hizo con créditos a 30 años (25 y 20 años posteriormente), y sirvieron para crear una nueva flota que en el Gran Sol ensayó sistemas de pesca de arrastre que aumentaban la rentabilidad de los buques al trabajar en «parejas», «tríos», «cuartetos», «quintetos» y «sextetos», modali-

dades que ya son historia en los archivos de la pesca.

Hace ya bastante tiempo, que el afán de los responsables de las políticas pesqueras se centra en que a mayor inversión, mejor herramienta, y por lo tanto mayores beneficios. Este talante ha llevado a permitir en estos tiempos que buques «artesanales» de menos de 50 TBR incorporen túneles de congelación para la pesca de bajura o litoral, poniendo así las bases para que las crisis que alcanzan a las flotas industriales lleguen a corto plazo al sector más social de la pesca. En estos sectores de la flota donde la línea límite de lo artesanal y de lo industrial no está definida ni en TRB, ni en potencias ni en esloras, los buques actuales y los renovados se ven en la necesidad, cada vez mayor, de pasarse por debajo de los... (como decíamos antes), los Reglamentos por los que se rigen. Reglamentos que nadie quiere actualizar. Por eso creemos que Dña. Carmen Fraga y Cía., antes de censurar los sistemas de pesca de otras flotas, deberían conocer la realidad (no la teoría) de la pesca española.

A los que nos tocó vivir las expansiones de las flotas al mando de las modernas unidades pesqueras, que conservamos estadísticas privadas, casi por nadie conocidas, que por ejemplo dicen que allá por el año 1967 en los caladeros frente a Argentina, en 41 días de pesca, faenando con mallas de 80mm., a una medida de 3 horas 20 minutos de arrastre por día, se capturaban 2.500 Tm. de pescado entero para seleccionar 1.420 Tm. del de mayor tamaño con preparación «HG» (sin cabeza y sin vísceras), sabemos que los intereses de los fuertes grupos económicos que invierten en la pesca prevalecen sobre los criterios conservacionistas. Nos reiteramos en ello, al recordar también los descartes de las parejas en el Gran Sol, Canarias o Terranova, métodos que se han seguido siempre en las «modernas» flotas industriales, y nos suena a pura utopía la política de conservación de los recursos pesqueros «salvajes», que se pretende llevar a la realidad mediante la llamada PESCA RESPONSABLE.

buques tendrán que faenar a otras especies terminada la campaña. Los buques contruídos al amparo de este plan, en su mayoría censados en palangre de superficie, terminada la costera del bonito, habilitarán con palangres para la captura del pez espada en la zona del Atlántico norte, y la Reglamentación española que regula esta pesquería se estará pasando por debajo de los... (aplíquese la última palabra de la ya tan famosa expresión de nuestro Presidente del Congreso Sr. Trillo) por la necesidad de tener que hacer rentables estos nuevos buques, y otros muchos que se incorporan a una pesquería sobre-explotada, cuyos TAC disponibles son cada vez más reducidos, e insuficientes para mantener el incremento y modernización de una flota, cuyos armadores quieren que siga teniendo la condición de «artesanal» o de «bajura», según las denominaciones usadas en los diferentes puertos del Cantábrico.

Parece ser que alguien está proponiendo que a la flota palangrera

La flota española de atuneros cerqueros se ha adaptado a las nuevas circunstancias del Derecho Marítimo Internacional, sin los grandes vaivenes y sin las crisis que soportaron las flotas arrastreras desde la década de los 70



Rumbo a la inseguridad

Aprovecho la ocasión que me brinda la revista de ésta asociación para denunciar el inmenso despropósito en el que se han convertido los «cursillos de seguridad marítima» tanto a nivel nacional como en el ámbito de la Comunidad Autónoma Gallega.

Por «Tragamales»

Desde la perspectiva que obtengo en el puesto de trabajo que desempeño por estar relacionado con el sector, vengo observando día a día el deterioro por el que están pasando estos cursillos de seguridad. Donde esta actividad se parece más a un gran «circo andante» que al objetivo para el que estaban diseñados al principio que no era otro que mejorar las condiciones de trabajo de la gente del mar.

Y me explico, como pueden conocer la gran mayoría a esta actividad se ha apuntado organizaciones públicas, privadas, asociaciones, sindicatos, etc. que utilizan fondos públicos para su financiación, y ¡ahí está el meollo de la cuestión!

Así nos podemos encontrar que moviendo los hilos de este gran «circo» a sindicalistas de poca monta, aspirantes a políticos, trepadores, etc., haciendo de supervisores, coordinados, jefes de área y que muchos de ellos ni están relacionados con el sector, ni parece que les importe mucho el sector por lo que se puede ver, si no lo que realmente les importa es su propio beneficio personal y el de la organización o empresa a la que representan. En consecuencia de todo esto la cosa tenía que acabar como un auténtico «cambalache», donde las

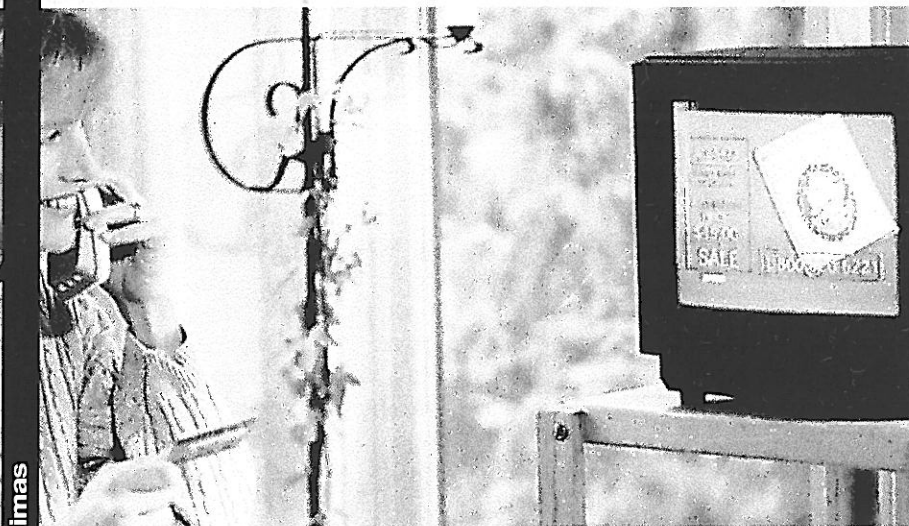
condiciones en las que se realizan los cursillos a nivel de infraestructuras, medios técnicos y humanos no cumplen ni mucho menos (en la mayoría de los casos) las normativas vigentes en esta materia; no se respetan los programas, ni los horarios, e incluso a veces son impartidos por un personal instructor de dudoso nivel profesional y académico.

Por eso puede verse que últimamente proliferan aulas y unidades móviles, camiones, utilización de espigones de muelles para realizar prácticas. Parece que todo vale con tal de sacar beneficios económicos y votos.

Lo más sorprendente de todo éste «cambalache» es que todos estos medios y métodos que se utilizan parecen tener el visto bueno y la homologación de las autoridades competentes en la materia y, por lo tanto, hacen la vista gorda a todas las irregularidades que antes comentábamos y, parece ser, que tampoco mueven un dedo para que la cosa cambie. Ya se sabe que en el país de la pandereta, cuando se mete la política por medio en lo que acaba todo.

Y al final de todo, quien paga las consecuencias de todo esto siempre es el pobre afiliado al «régimen especial del mar», mientras que otros a vivir a cuenta de «Juan pueblo»

TVE hará más caso al mar



Divulgar el mundo de la mar, suscitando interés por la seguridad marítima y la defensa del medio ambiente marino, mediante la colaboración de Radiotelevisión Española (RTVE) y al Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), es el principal objeto de convenio de colaboración que hoy han suscrito al Presidente de SASEMAR, Fernando Casas Blanco y el Director General de RTVE, Fernando López - Amor García.

Los medios públicos del Estado ofrecerán más noticias marítimas

Mediante el mismo, se informará a los televidentes de las dos cadenas de TVE de los acontecimientos de relevancia relacionados con la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino, para ello se facilitará la adecuada cobertura de sucesos notables que tengan interés para la opinión pública y que estén relacionados con dicho objetivo.

También se pretende cumplir con un servicio público para nuestro país en el que el sector marítimo tiene gran importancia en todas sus vertientes y que hasta ahora no recibía un tratamiento específico en el ámbito televisivo a nivel del territorio español. Asimismo, se incrementarán los aspectos divulgativos centrados en campañas que puedan colaborar a sensibilizar a la opinión pública de la importancia de estos temas.

En este orden de cosas, a lo largo de 1996 se atendieron un total de 2.884 emergencias, de las que 1.330 emergencias fueron relacionadas con buques y/o sus tripulaciones, y 181 relacionadas con la protección del medio marino/lucha contra la contaminación marítima. El resto, fueron emergencias relacionadas con alertas de radiobalizas (429), no relacionadas con buques y/o sus tripulaciones (579 casos de intervenciones en caídas desde acantilados, submarinistas, recogidas de objetos a la deriva. etc.), y 365 falsas alarmas que son actuaciones en el curso de las cuales se ha verificado la no existencia de emergencia.

El total de personas involucradas en las actuaciones relacionadas con el total de emergencias fue el 4.043, de los que 3.846 fueron rescatadas, 143 muertas y 54 desaparecidas, todas ellas como consecuencia de los accidentes que posteriormente originaron las emergencias.

Se debe hacer constar que durante el año indicado anteriormente se ha efectuado 710 intervenciones más de las que se llevaron a cabo durante todo el año 1995, debido en gran medida a la mayor implantación de la Sociedad Estatal a través de los Centros periféricos, con lo que el nivel de información y la capacidad de respuesta a las emergencias han aumentado.

En la actualidad, Radio Nacional de España (R.N.E.), a través de un Convenio de Colaboración firmado el año pasado con SASEMAR y que ahora queda incluido dentro del hoy suscrito; emite diariamente en Radio Exterior de España el programa «Españoles en la Mar». También Radio 5 -Todo Noticias incluye en su programación boletines informativos, teniendo los sábados y domingos, de 00:30 a 01:00 horas, un espacio de contenido marítimo, Radio 1 ha comenzado un programa de 60 minutos de duración, de 7 a 8 de la mañana, todos los sábados, que se titula «Campo y Mar». Las 66 emisoras de RNE, Radio 5 y Radio Exterior de España difunden cuantas noticias surgen del mundo de la mar con una cobertura que ahora se amplía a TVE.

Éxito de las Jornadas sobre algas

Las Jornadas que durante los pasados días 27 y 28 de mayo se celebraron en la Isla de Arousa con el fin de valorar el aprovechamiento de las algas, destacaron por la gran afluencia de público que se ha interesado por este recurso marino tan mínimamente explotado actualmente.

Enorme interés por una actividad que cuenta con evidentes posibilidades de futuro

La organización corrió a cargo de Fondo Formación y Ceva, la institución francesa más importante en cuanto a investigación en algología se refiere, con la colaboración de la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura. Más de doscientas personas, en su mayoría biólogos y profesionales relacionados con el mundo del mar procedentes de diversos puntos del territorio español, se dieron cita en la Isla de Arousa, para asistir a las Jornadas sobre el Aprovechamiento de Las Algas.

La celebración de unas Jornadas como las que nos ocupan pretenden dar a conocer nuevos sectores de actividad dentro del mundo del mar, así pues las Conferencias comenzaron con el equipo de Ceva.

D. Dominique Brault, director de Ceva, abrió la sesión de Conferencias con su intervención sobre el Desarrollo de las Algas en la actualidad. Destacó que la explotación y la transformación de las algas en una actividad muy desconocida en Occidente, a pesar de ser un producto que hace tiempo que ha entrado en nuestra vida cotidiana aunque muchos de nosotros lo ignoremos.

Son diversas las aplicaciones de este recurso marino y muy positivas en diferentes aspectos:

Este vegetal que ha colonizado todos los medios, se encuentra preferentemente en aguas marinas, dulces y saladas, siendo muy favorable para su producción la luz, la salinidad, la temperatura, el sustrato... La combinación de todos estos factores determinan las zonas que influyen ostensiblemente en el desarrollo temperatura, el sustrato... La combinación de todos estos factores determinan las zonas que influyen ostensiblemente en el desarrollo.

El interés ecológico es doble si consideramos el nuevo rol que juegan las algas en diversos aspectos: Como pulmón del planeta, fue el primer productor de oxígeno sobre la tierra hace



más de tres mil años, por lo tanto ha contribuido a la constitución de la atmósfera que conocemos hoy. Actualmente contribuyen a aportar una buena cantidad de oxígeno del planeta.

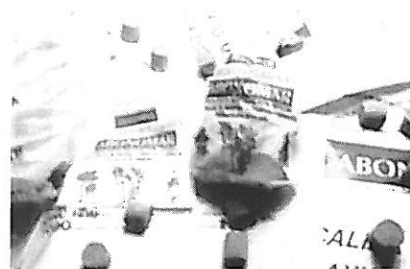
Por otra parte, como eslabón de la cadena alimentaria al ser el primer vegetal aparecido sobre la Tierra.

En cuanto a los usos alimentarios de las algas, éstos remontan al siglo XVI con la industria de las bebidas que necesitaban soda en cantidades industriales. Desde entonces se han utilizado siempre de diversas formas y en multitud de aplicaciones.

La cantidad de algas transformadas anualmente en el mundo es de 6,4 millones de toneladas. Esta cifra está en aumento constante, siendo Asia el primer continente productor (80%). Las algas transformadas son de origen asiático y de estas cantidades alrededor del 50% de las mismas son para aplicaciones alimentarias directas.

Otro de los usos de este recurso marino es la aplicación en la agricultura. Utilizado como abono, se

La celebración de unas Jornadas como las que nos ocupan pretenden dar a conocer nuevos sectores de actividad dentro del mundo del mar



reduce a harina para ser mezcladas con otros productos para la alimentación industrial de ciertos animales.

Y además está su uso en la belleza y en la salud. Observamos como la combinación de dos palabras clave: vegetal y mar, hacen de las algas una materia prima que no necesita mayor explicación. De estas aplicaciones nos habló Eric Bonebeze, ingeniero químico responsable del departamento de Procedimientos de Ceva.

Nathalie Langville, esteticista especializada de Ceva llevó a cabo una demostración de un tratamiento de belleza elaborado con algas. Según Nathalie, las algas son una materia prima idónea que prepara la piel para recibir los productos cosméticos que se apliquen posteriormente aumentando con ello su eficacia y aprovechando en un 100% sus propiedades. Se trata de un elemento sumamente beneficioso en los tratamientos de acné en cuanto que regula las secreciones de las glándulas sebáceas.

En los aspectos más técnicos

se centró Vicent Lognone, uno de los responsables de Laboratorio de Ceva, que describió ampliamente en su exposición un cierto número de productos vegetales y animales.

La conclusión es que las actividades de extractos derivadas de algas son múltiples: fungicidas, reguladores de hormonas de crecimiento... En cuanto a producción animal, las perspectivas se presentan en el dominio de los polisacáridos y oligosacáridos, constituyentes mayoritarios de las algas más valoradas por sus propiedades nutricionales que funcionales.

Uno de los grandes conocedores del tema en España, D. Javier Cremades, Profesor Titular de Botánica de la Universidad de A Coruña, hizo un recorrido por las diferentes variedades de algas en las costas españolas, haciendo hincapié en las que han sido objeto de explotación con fines industriales: Laminaria, Undaria pinnatifida... de esta última hizo referencia a los sistemas de cultivo experimental desarrollado en España entre los años 1993 y 1995.

Pero quizás la sesión que más opiniones despertó entre el público fue la Mesa Redonda, donde directores de empresas dedicadas al procesamiento y a la comercialización de las algas: Constantino Bonome de Central Galaica de Plantas Medicinales, Manuel Loureiro de Conservas y Ahumados Lou; Francisco Ponce de León de Algas de Galicia y Paco Feixó, conocido restaurador y propietario del Restaurante O Balneario en Vilagarcía expusieron los beneficios de las algas en un debate moderado por el director del IGafa, José Luis Rodríguez Villanueva.

Sobre todo, las algas destacan por su uso en la alimentación. Al ser un alimento vistoso, de gran colorido, cuyas propiedades nutritivas son destacables, hablamos de un recurso con gran futuro en la gastronomía.

Diversas fueron las opiniones sobre el alga que más aceptación puede tener entre el público, pero en lo que todo el mundo coincide es en que es un alimento bueno de agradable sabor.

El Apostolado abre sede en O Berbés

El Prelado de la Diócesis de Tui-Vigo Monseñor Diéguez Reboredo, con el Obispo Auxiliar de Bilbao y Promotor del Apostolado del Mar, Monseñor Echenagusía inauguraron el pasado 15 de Mayo los nuevos locales de dicha organización pastoral en favor de las gentes del mar en la Avda. de Beiramar 47-2º, Vigo. Telf.- 986/ 202944.

Asistió a la inauguración Monseñor Echenagusía

Al acto asistieron también el Presidente de la Autoridad Portuaria, Juan Corral, el Diputado Nacional Mantilla y el Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz.

Tras unas palabras del Delegado Diocesano Domingo Cameselle Bastos hizo uso de la palabra Monseñor Diéguez, para resaltar la importancia de la tarea de la Iglesia cerca de las gentes del mar, tema que también abordó Mons. Echenagusía. Finalmente de Corral señaló la estrecha relación que el Organismo que preside tiene con las gentes del mar, a quienes desea servir.

Asistieron al acto antiguos capellanes del Apostolado del Mar Padres Esquibel y Aramburu, la Asociación de esposas de marineros «Rosa dos Ventos», armadores y marinos en activo y jubilados que expresa-

ron su alegría de contar a partir de ahora de un lugar de encuentro, como es un Stella Maris, que para ellos en muchos puertos extranjeros fue su verdadera casa donde encontraron, apoyo, comprensión y calor humano.

El equipo que trabaja en el Nuevo Stella Maris formado además del Capellán por Ricardo Lión, Cristina de Castro y Mari Carmen Grobas, insistieron en hacer del Stella Maris un lugar de encuentro para todos los marinos sin distinción de Credos y ser el alma del puerto.

El capellán responsable del Apostolado del Mar de Vigo, es el Padre Domingo Cameselle Bastos, quién además de haber estado en Terranova como Capellán del Apostolado del Mar, durante varios años, atendiendo a la flota bacaladera española, es también Patrón de Pesca, profesión que ha ejercido durante varios años.



200.000 ECUS para proyectos

Un programa piloto de la UE

Ayuda a la pequeña pesca costera

La Comisión Europea ha lanzado un programa piloto de ayuda a la pesca costera de pequeña escala, dotado con 4 millones de ecus (unos 652 millones de pesetas).

El programa tiene como objetivo mejorar la formación profesional, reforzar las estructuras de representación de los pescadores y favorecer el intercambio de experiencias.

Además el programa apoyará proyectos que favorezcan a las mujeres de los pescadores, ya que son parte integrante de la actividad económica de la pesca costera: creación de empresas u organizaciones de economía social, formación en contabilidad, comercialización y gestión.

La pequeña pesca costera es un segmento muy importante de la pesca europea, con muchos empleos directos, de cuya actividad dependen por entero muchos pueblos del litoral.

La Comisión publicará en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas dos convocatorias de propuestas para este programa.

Antes de final de año se hará la selección de proyectos, que serán beneficiarios de hasta 200.000 ecus.

Podrán participar empresas o asociaciones empresariales, organizaciones sociales y colectividades territoriales, locales o regionales, agencias de desarrollo local, cámaras de comercio e instituciones de formación.

La Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo aprobó el pasado mes de mayo una propuesta de tarifas que ha satisfecho las aspiraciones del sector, en especial de las flotas de bajura.

Satisfacción en las flotas de bajura

Nuevas tarifas de salvamento

Los armadores más modestos eran quienes venían reivindicando con insistencia un cambio en las abusivas tarifas que se aplicaban, que suponían en muchos casos renunciar a solicitar servicios de auxilio, lo cual redundaba en perjuicio de una mayor seguridad.

Con esta decisión de Sasemar, según las manifestaciones recogidas en una reunión celebrada entre el sector y responsables de la empresa pública, los armadores podrán hacer frente a pólizas más fuertes para asegurar sus buques sin temor a perder los pesqueros.

AETINAPE, que canalizó las aspiraciones de las flotas de litoral, se mostró satisfecha por la actitud de Sasemar, ya que las nuevas tarifas son una especie de perfeccionamiento del sistema de seguridad y prevención de las catástrofes.

Propuesta de Nuevas Tarifas

Buques en general

Eslora (m)	Tarifa (pts) (E=eslora)	Tarifa eslora máxima (pts/hora)
Menos de 5		6.500
De 5 a 20	1.300xE	máx: 26.000
De 20 a 40	26.000 + [E x 1.100]	máx: 48.000
De 40 a 60	48.000 + [E x 1.000]	68.000
De 60 a 80	68.000 + [E x 800]	84.000
De 80 a 100	86.000 + [E x 600]	96.000
De 100 a 120	98.000 + [E x 400]	104.000
De 120 a 140	104.000 + [E x 200]	108.000
Más de 140		108.000

Buques pesqueros

Eslora (m)	Tarifa a aplicar (pts.) (E=eslora)
De 5 a 40	[E entre perpendiculares] x [distancia recorrida en remolque] x [80]

•
Jefatura del Estado

•
B.O.E. nº38, de 13-02-97

Instrumento de ratificación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, hecho en Nueva York el 28 de julio de 1994.

•
B.O.E. nº39 de 14-02-97

Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

•
Ministerio de Administraciones Públicas

•
B.O.E. nº 51, de 28-02-97

Resolución de 19 de febrero de 1997, de la Secretaría de Estado para la Administración Pública, por la que se nombran funcionarios de carrera de la Escala de Patrones del Servicio de Vigilancia Aduanera.

•
B.O.E. nº70, de 22-04-97

Real Decreto 414/1997, de 21 de marzo, por el que se aprueba la oferta de empleo público para 1997.

•
B.O.E. nº 87, de 11-04-97

Resolución de 31 de marzo de 1997, de la Secretaría de Estado para la Administración Pública, por la que se nombran funcionarios de carrera de la Escala de Marineros del Servicio de Vigilancia Aduanera.

Resolución de 31 de marzo de 1997, de la Secretaría de Estado para la Administración Pública, por la que se nombran funcionarios de carrera de la Escala de Mecánicos Navales del Servicio de Vigilancia Aduanera.

•
Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

•
B.O.E. nº 28, de 01-02-97

Orden de 28 de enero de 1997 por la

que modifica la de 18 de mayo de 1994, por la que se establecen los criterios para la confección del censo de arrastreros congeladores que faenan en al zona de regulación de la Organización de la Pesca en el Atlántico Noroccidental (NAFO).

•
B.O.E. nº42, de 18-02-97

Resolución de 5 de febrero de 1997, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se publica el censo anual de buques arrastreros congeladores, conforme a la Orden de 18 de mayo de 1994, por la que se modifica la Orden de 17 de octubre de 1988 que ordena la actividad pesquera de la flota española que faena en la zona de regulación de la Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental (NAFO).

•
B.O.E. nº46, de 22-02-97

Resolución de 11 de febrero de 1997, 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. nº48, de 25-02-97

Real Decreto 138/1997, de 31 de enero, por el que se modifica parte de los anexos del Real Decreto 1488/1994, de 1 de julio, por el que se establecen medidas mínimas de lucha contra determinadas enfermedades de los peces.

•
B.O.E. nº 72, de 25-03-97

Orden de 20 de marzo de 1997 por la que se regulan las capturas de especies pelágicas en el cantábrico y noroeste durante la campaña de 1997

•
B.O.E. nº 87, de 11-04-97

Orden de 2 de abril de 1997 por la que se regulan las capturas de especies pelágicas en el cantábrico y noroeste durante la campaña de 1997

•
B.O.E. nº129, de 30-05-97

Real Decreto 662/1997, de 12 de mayo, por el que se establecen los requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de patrón local de pesca y patrón costero polivalente

•
B.O.E. nº133, de 04-06-97

Resolución de 20 de mayo de 1997, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se efectúa la revisión, al día 1 de enero de 1997, del censo de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros de más de 100 trb. que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste (NEAFC)

•
Ministerio de Asuntos Exteriores

•
B.O.E. nº32, de 6 de febrero de 1997

Resolución de 22 de enero de 1997, 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.

•
B.O.E. nº74, de 27-03-97

Enmiendas al anexo del Protocolo de 1978, relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, hecho en Londres el 17 febrero de 1978 (publicado en el BOE nº249 y 250, de 17 y 18-10-84). Resolución MPEC 51 (32) y Resolución MPEC 52(32), de 06-03-92 (publicadas en el BOE nº137, de 09-06-93)

•
B.O.E. nº120, de 20-05-97

Enmiendas de 1995 al anexo de Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (hecho en Londres el 07-07-78 y publicado en el BOE de 07-11-84); Resolución 1 sobre la aprobación de las enmiendas y del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (código de formación); Resolución 2 sobre

la aprobación del código, aprobadas el 07-07-95 por la conferencia de las partes en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

• **B.O.E. nº 136, de 07-06-97**

Resolución de 26 de mayo de 1997, 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.

• **B.O.E. nº 138, de 10-06-97**

Enmiendas de 1995 al anexo (capítulos II-1, II-2, III, IV, V, VI) del Convenio Internacional para la Seguridad de la vida Humana en el Mar, 1974 (publicado en el BOE del 16 al 18-06-80). Resolución 1, aprobada el 29 de noviembre de 1995 en la conferencia del Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

• **B.O.E. nº 147, de 20-06-97**

Enmiendas del anexo al Convenio Internacional para la regulación de la pesca de la ballena, adoptadas en la 48ª reunión de la Comisión Ballenera Internacional, celebrada en Aberdeen, Reino Unido, del 24 al 28 de junio de 1996.

• **Ministerio de Fomento**

• **B.O.E. nº 36, de 11-02-97**

Resolución del 17 de enero de 1997, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela de Formación Profesional náutico Pesquera del instituto Social de la Marina en Gijón, para impartir cursos de especialidad marítima.

• **B.O.E. nº 111, de 09-05-97**

Orden de 24 de abril de 1997 por la que se actualizan las condiciones de

expedición de las titulaciones de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje, reguladas en el Real Decreto 2061/1981, de 4 de septiembre, sobre títulos profesionales de la Marina Mercante.

• **B.O.E. nº 117, de 16-05-97**

Resolución de 15 de abril de 1997, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Palma de Mallorca, perteneciente al Instituto Social de la Marina, para impartir cursos de especialidad marítima.

Resolución de 21 de abril de 1997, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Santander, para impartir cursos de especialidad marítima.

• **B.O.E. nº 134, de 05-06-97**

Resolución de 8 de mayo de 1997, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologan los cursos de socorrismo marítimo y manejo de embarcaciones de salvamento, a impartir por las Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Isla Cristina (Huelva), dependiente del Instituto Social de la Marina.

• **B.O.E. nº 151, de 25-06-97**

Resolución de 30 de mayo de 1997, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el curso de Supervivencia en el Mar (segundo nivel), a impartir por el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Mediterráneo.

• **Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales**

• **B.O.E. nº 18, de 21-01-97**

Real Decreto 2580/1996, de 13 de Diciembre, por el que se establece el certificado de profesionalidad de la

ocupación de mariscador.

• **B.O.E. nº 25, de 29-01-97**

Resolución de 21 de enero de 1997, de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, por la que se hace pública la decisión acordada entre las autoridades competentes de España y Argentina, sobre legislación de Seguridad Social aplicable a los trabajadores españoles que presten su servicio para empresas pesqueras mixtas constituidas en la República Argentina y se dictan instrucciones para su aplicación.

• **B.O.E. nº 26, de 30-01-97**

Real Decreto 2578/1996, de 13 de diciembre, por el que se establece el certificado de profesionalidad de la ocupación de pescador de litoral. Real Decreto 2577/1996, de 13 de diciembre, por el que se establece el certificado de profesionalidad de la ocupación de mecánico de litoral.

• **B.O.E. nº 31, de 05-02-97**

Real Decreto 2579/1996, de 13 de diciembre, por el que se establece el certificado de profesionalidad de la ocupación de mecánico de litoral.

• **B.O.E. nº 69, de 21-03-97**

Orden de 13 de marzo de 1997 por la que se regula la concesión de ayudas a los tripulantes y armadores de los buques de pesca de las modalidades de Cefalópodos y arrastreros de Merluza Negra, afectados por la parada biológica durante los meses de marzo y abril de 1997, en el caladero de Marruecos.

• **B.O.E. nº 71, de 24-03-97**

Resolución de 5 de marzo de 1997, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo para el personal de flota de la empresa Bestdene Española, Sociedad Limitada.

B.O.E. nº73, de 26-03-97

Real Decreto 338/1997, de 7 de marzo, por el que se establece el certificado de profesionalidad de la ocupación de mecánico de mantenimiento.

•

B.O.E. nº74, de 27-03-97

Resolución de 10 de marzo de 1997, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio de la Sociedad Canaria de Fletamentos, Sociedad Limitada.

•

B.O.E. nº79, de 02-04-97

Real Decreto 334/1997, de 7 de marzo, por el que se establece el certificado de profesionalidad de la ocu-

pación de electromecánico de mantenimiento.

•

B.O.E. nº96, de 22-04-97

Resolución de 5 de marzo de 1997, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo para el personal de flota de la empresa Nascentia Internacional, Sociedad Limitada.

•

B.O.E. nº97, de 23-04-97

Resolución de 1 de abril de 1997, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo para el personal de flota de Naviera Vizcaina, Sociedad Anónima.

•

B.O.E. nº103, de 30-04-97

Real Decreto 543/1997, de 14 de abril, por el que se establece el certificado de profesionalidad de la ocupación de mecánico de motores náuticos y componentes mecánicos navales.

•

B.O.E. nº135, de 06-06-97

Orden de 20 de mayo de 1997 por la que se establecen los precios públicos de determinados servicios prestados por el Instituto Social de la Marina.

•

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 enfrontan 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



TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

Avenida Eduardo Castro, s/n. • El Musel - 33290 GIJON
Teléfonos (98) 532 18 91 - 532 18 08 • Fax (98) 532 27 16

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

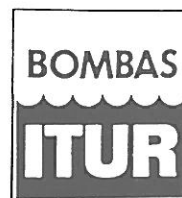
**EFFECTOS
NAVALES
EN
GENERAL**



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

	FACTOS ACUERDOS	ESPECIE DE FLAUTA DE BARRO	INEPTO	CIUDAD DE BÉLGICA	CACATERIA	SECOS	TESLA — DIOS DEL TRUENO	LAS QUE ATACAN	LUGAR EN QUE HAY RANAS	IMPAR	TITANIO	ARAÑOS PIQUEROS	ESPECIE DE LOMO DE MÉXICO	
COMPROBAR UN HECHO	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	THE SONIDO DEL RELOJ
LLENAR	▶												▶	PRODUCTO DE CUERTE PHELES
MAJADOREO	▶													VOZ DE DOLOR
PROVECHO	▶												▶	CONJUN VISCAR
MATRICULA INDONESIA	▶												▶	SORBITO DE ABRAHAM
ECCHAR DE MEIOS	▶													MAESTRO DE LATÍN
AGATAS LISTADAS	▶													"VERSIÓN ORIGINAL" NOMBRE DE LETRA
RELATIVO A LA MEJILLA	▶												▶	"SOCIEDAD LIMITADA"
—I—	▶													IRRITADOS
OLIVOS	▶													--SO--
ABREVADO, SEGOVIA	▶												▶	RELATIVO A UNA DINASTÍA PENSA
DÍOS VIRINGO	▶													SISTEMA DE COLOR PARA TELEVISIÓN
ACAECEN	▶												▶	CIUDAD DE CÁDIZ
CRUSTÁCEO MARINO	▶												▶	PERFUMAR
CABITA	▶												▶	NOMBRE DE MUJER
NIETO DE CAM	▶													REZA
PERDER LA VIDA	▶												▶	AFITADO LA BARBA
NATURALES DE ARTES	▶	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▶	NUENA
LECHO		PIRAGOGO	SEGUNDA MUSICAL	DIOSA DE LA VENGANZA	ESTRA MONIO	PARTI DE LANTERNA DE LAS GORGONAS, PLURAL NORTE	SERVE- LLETERO	CANCIONES DE CLUNA	PAPA- MUSICAL, PLURAL, IGUALDAD DE NIVEL	APÓCOPE DE "UNO"	HIGUERA EGIPCIA	FICHARAN	FOCANADA	

VERTICALES. 1: Líquido esencial para la vida. 2: Parte carnosa de la cara. 3: Voz al teléfono. 4: Hogar, fogón de la cocina. 5: Conjunto de instrumentos de cualquier oficio. 6: Sensación que se tiene por la alta temperatura. 7: Cansadas, extenuadas. 8: Árbol de madera dura que se usa para hacer remos. 13: Colección de mapas geográficos. 14: Chanza, burla. 15: Personaje de Shakespeare. 17: Insípido, sin sal. 19: Lugar donde sestean el ganado. 20: Especie de pamamoscas.

Por eliminación, busque una palabra de cinco letras. El número indica cuantas letras contiene la palabra.

1.	D	O	L	A	R	=	3	
2.	P	R	A	L	D	O	=	3
3.	C	A	L	V	O	=	3	
4.	P	E	R	N	A	L	=	1
5.	T	U	E	R	I	A	=	3
6.	P	U	E	E	D	E	=	0
7.	V	U	E	L	O	=	2	
8.	J	E	R	G	A	=	2	
9.	P	U	D	O	R	=	2	
10.	R	I	M	E	L	=	2	

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

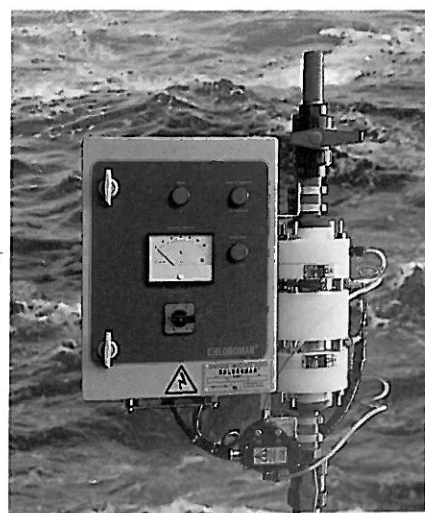
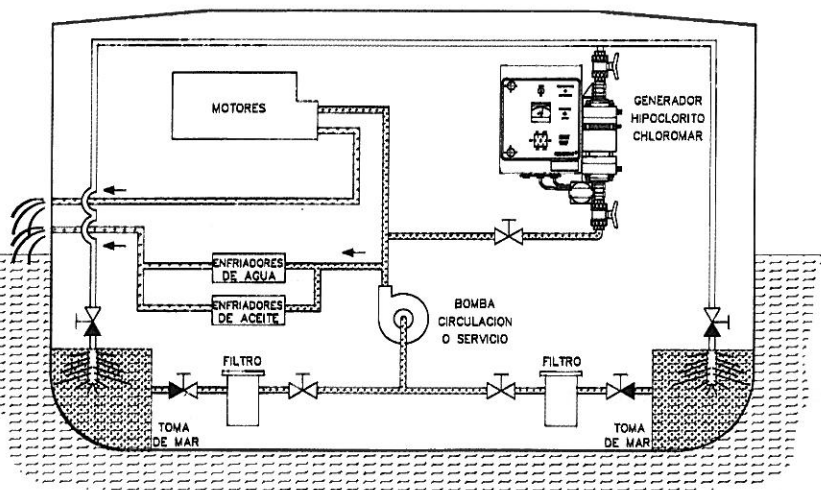
AOR

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.

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 Pol. Ind. Falmuria, nave 6 - 33438 Prendes-Carreño. Asturias. Tlf. (98) 5587633. Fax (98) 5887616

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 Ctrial.-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.

Linares Rivas, 8-1º. 33206 Gijón Tlf.(98)5342101-5321295. Fax (98) 5342102

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.

Avda. Eduardo Castro s/n. El Musel. 33290 Gijón. Tlf.(98)5321891-5321808. Fax (98)5322716

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.

TELEFONÍA MÓVIL

AIRTEL. Tlf. 907 100 907

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

**ARMON,
BUQUES CONSTRUIDOS
A MEDIDA
AL SERVICIO
DE LOS HOMBRES DE
LA MAR.**



IMPACT 5

Avda. del Pardo, s/n - 33710 NAVIA (Asturias) ESPAÑA
Teléfonos: (98) 563 14 64 - 563 18 69 - 563 18 70
Fax: (98) 563 17 01
Telex : 87393 AANA E

**astilleros
ARMON**
Sociedad Anónima

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 "Jovenllanos", (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