



AETINAPE

¿España tiene mar?

Claro que sí: España tiene mar por todas partes menos por una, como estudiábamos en la escuela. Todos lo sabemos, pero muchos parecen haberlo olvidado. El océano baña nuestro país, pero casi no se nota. Se nos llena la boca con nuestro «gran potencial», pero en realidad somos como una viejecita desarticulada, coja y renqueante.

Los asuntos marítimos siguen sin un puesto de honor en las prioridades del Estado, y es necesario recordarlo en este momento, que los españoles hemos elegido por gran mayoría un gobierno que acaba de tomar asiento. Y sabemos que no toda la culpa la tienen los que gobiernan, pero cada centímetro de riqueza económica que se pierde en el mar, pasa a formar parte del gran fracaso colectivo hacia el que la pesca y el transporte marítimo parecen caminar.

No queremos que el mar de España sea sólo un reclamo para turistas nórdicos. Queremos que siga siendo una fuente de riqueza, para lo que se necesita mayor creatividad a todos los niveles. Después podemos presumir de vivir en un país marítimo. Mientras, sólo tendremos fantasmas de agua.



ONDARROAKO IV. ITSAS AZOKA



IV FERIA DEL MAR DE ONDARROA



LEA-ARTIBAICO
AMANKOMUNAZGOA

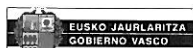


ONDARROAKO
UDALA



Bizkaiko Foru
Aldundia

Diputación Foral
de Bizkaia



MEZAKARITZA ETA ARRANTZA SAIA
GARRAIO ETA HERRI-PLAN SAIA



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARITIMA

FROM

2000.eko EKAINA
JUNIO de 2000

Egunak-Días:
22, 23, 24 y 25

*EXPOSICIÓN
de productos
relacionados
con la pesca y
el sector náutico
en general.*

Y ADEMÁS:

- CONFERENCIAS-Coloquio
- DEGUSTACIÓN de productos del MAR
- ACTIVIDADES CULTURALES
- FOLKLORE

PARA CONTRATACIÓN DE STANDS
E INFORMACIÓN DIRIGIRSE A:

LEA-ARTIBAICO AMANKOMUNAZGOA
Oletako Eskoletxea z/g • Ugaran Auzoa
48289 AMOROTO (Bizkaia)

Tel.: 94 684 26 96 • Fax: 94 624 33 87

E-mail: lea-artibai.manko@sarenet.es



Nuevo Gobierno

Nombran los ministros, como siempre, en medio de grandes palabras de optimismo. Ojalá —pensamos ingenuos— se cumplan sus previsiones, tomadas con el hilván impreciso de los discursos de investidura. La madurez democrática, por la que sin duda nos debemos una estupenda felicitación, no puede ocultar políticas huecas, discursos de cartón que vuelan con la primera brisa de despacho.

Nuevos rostros, nuevas imágenes. Dicen que el gobierno es más tecnocrático, con gente «preparada» para afrontar retos novedosos. Para unos, eso será una garantía; para otros, el síntoma de que todo seguirá igual. Cada uno beberá de las aguas que elija para calmar su sed, para matizar sus opiniones políticas, que por algo son libres y todas ellas necesarias.

Fomento, Pesca, Educación y Trabajo son los departamentos que nos afectan. Cada uno de ellos está ocupado por un rostro nuevo, al que hay que dar el tiempo necesario para su incorporación a la tarea.

De momento, nos limitamos a pedir atención para el sector marítimo-pesquero. En un debate preelectoral, hemos oído de boca de varios parlamentarios que la pesca debiera ganar peso político no sólo en España, sino en la Unión Europea, nuestro nuevo país. ¿Será el nuevo gobierno capaz de ayudar a que esto ocurra?

Si quieren, pueden actuar en dos frentes: En principio, de manera activa, liderando un auténtico proyecto de desarrollo en torno a la potencialidad pesquera de nuestros hombres, un objetivo que pese a aparecer en todos los catecismos sigue siendo una herida viva en el convulso panorama económico de las comunidades pesqueras.

Esperamos que los nuevos ministros y sus colaboradores actúen también de manera abierta. La pesca es un mundo sociológico y económicamente poco equiparable con otros sectores, y ello ha de tener su reflejo en las actitudes de los que dirigen su gestión pública. Sin duda, el Gobierno es el responsable de ejecutar las decisiones soberanas de los ciudadanos. Pero la sociedad, los hombres y mujeres que la componemos, somos la fuerza básica, la energía imprescindible para que esas decisiones sean realmente útiles y eficaces para resolver las cuestiones que se planteen.

Deben mejorarse los canales de comunicación entre el Gobierno y las organizaciones sociales. Queremos que los asuntos del mar huelan más al salitre de las cubiertas, que los responsables de las decisiones respiren más cerca de los muelles.

Seguiremos haciéndonos escuchar de manera libre e independiente, sólo atentos a los intereses marítimo-pesqueros y en general de los trabajadores del mar. Unas veces nos verán complacidos. Otras muy críticos. Eso sí, siempre razonables, abiertos y comprometidos. Sea quien sea nuestro interlocutor.

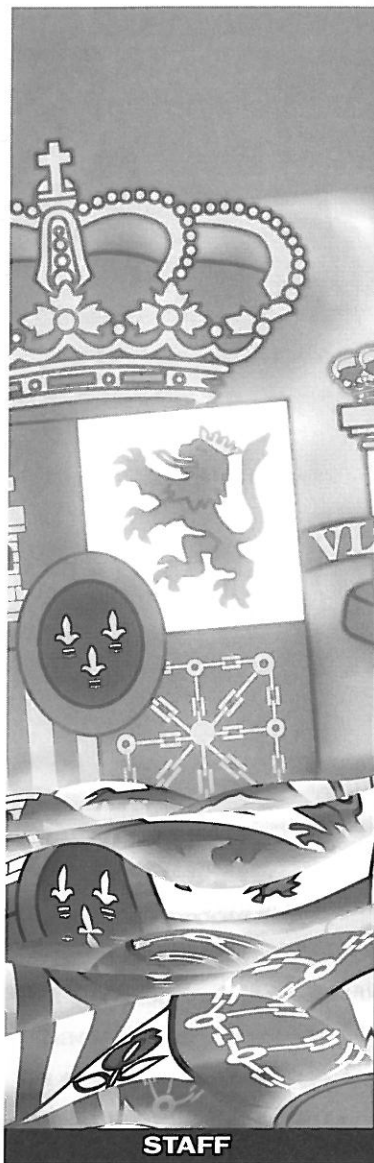
**ARMON,
BUQUES CONSTRUIDOS
A MEDIDA
AL SERVICIO
DE LOS HOMBRES DE
LA MAR.**



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



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

AETINAPE

Órgano informativo de la Asociación Española de Titulados Náutico-pesquera

Número 55 / Mayo de 2000

Edita AETINAPE

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

www.aetinape.com
aetinape@aetinape.com

Maquetación Occidental Comunicación
Fco. Tapia, 39-2º. 15005 A Coruña.
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.

SUMARIO

CRÓNICA ACOSO A LA PESCA

Los viejos fantasmas renacen contra la reforma • **pág. de 10 a 11**
Tarjetas profesionales, oscuros objetos del caos • **pág. 12**
¿Qué hacer ante la nueva tanda de muertes? • **pág. de 13 a 14**
Celta y Rácing, por la seguridad marítima • **pág. 15**
Radiografía de la seguridad marítima • **pág. de 16 a 17**
Imaginación para la pesca internacional • **pág. 18**
Los políticos dicen querer «ganar peso pesquero» en la UE • **pág. 19**
La flota pide justicia material y democrática • **pág. 20**
Mauritania ataca y chantajea • **pág. 21**
Marruecos ayuda a la UE a reconocer su fracaso interno • **pág. 22**
Canadá sigue a la carga contra la UE • **pág. 23**
La pesca, camino de la Universidad • **pág. de 24 a 25**
En 10 años, la mitad de empleos • **pág. 26**

COLABORACIONES

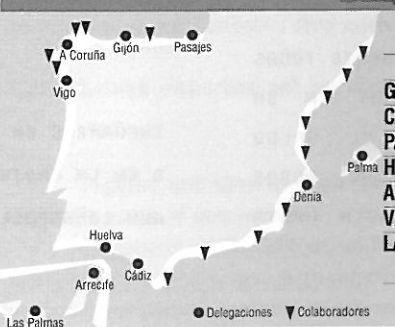
La tragedia del Zafir / **Juan Jesús Blanco Martínez • 27**
Mejores condiciones para la flota comunitaria / **Franz Fischler • 31**
Marinero: especie en extinción / **Antón Luaces • 34**
Evolución de la Marina Mercante española / **Alfredo Pardo Bustillo • 36**
La formación en Galicia / **Joaquín Mariño • 39**
El puerto pesquero de Pasajes / **José Ignacio Espel • 42**
La prevención de riesgos en la pesca / **Manuel García Carballo • 44**
Las cuotas individuales transferibles / **Enrique Casarejos Fernández • 45**
Viudas de vivos y muertos, una historia de cien años / **José Ángel Martínez López • 48**
El capitalismo y la Marina Mercante / **Rómulo Sosa • 51**
Conciliar el trabajo con la vida familiar / **Asociación «Rosa dos Ventos» • 52**
Los ciclos formativos y los alumnos que los nutren / **Mario Ferrer Bermúdez • 55**
Herida de muerte la FP náutico-pesquera / **Justo Pérez Macías • 59**
Veinticinco años / **Antonio Gutiérrez Martínez • 62**
La pesca española en el 2000 / **Miguel S. Peña • 65**
Las radiobalizas, la seguridad y otras cosas de la mar / **Gonzalo Muños García • 70**
Al abuelo / **Ramón Martínez Caamaño • 72**
Pero, ¿esto del «nudo gordiano», de qué va? / **Una mujer a son de mar • 73**
«Efecto 2000»: aguantar o arriar el chicote / **Pescador • 75**
La formación profesional NP cara al siglo XXI / **José Vázquez González • 79**

ENTREVISTA

Con el Presidente del Consejo Regulador del Mejillón de Galicia, José Figueira,

• Páginas de 6 a 9

Delegaciones



Dirección	Teléfono
GIJÓN	Eduardo Castro, s/n. (985) 32 58 08
CÁDIZ	Duque de Nájera, 10
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
HUELVA	Antonio Banderas Tenorio
PAÍS VASCO	Javier Anatol Lopetegui Juan Aizpurúa Cincunegui Juan Manuel Sanles Fontán Fernando Ríos Pardavila Lorenzo Rives Serra
DENIA	Lorenzo Simó Barrachina
ARRECIFE DE LANZAROTE	Francisco Curbelo Villalba, Francisco J. Toledo Hernández
LAS PALMAS	Juan Domínguez Meliá Miguel Llinares Llinares

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	
AVILES	Antonio Asteinza Fernández
CARTAGENA	Cristóbal García Pérez



[¿podría decirme
el importe del último
recibo de la luz?]

[quiero ver la
cotización de
la bolsa]

[quería hacer un
traspaso
entre cuentas]

[quería aumentar
el límite de mi
tarjeta de crédito]

estas son Las nuevas OFICINAS DE CAIXA GALICIA

PERO HAY MUCHÍSIMAS MÁS. PORQUE AHORA, SI USTED TIENE TELÉFONO FIJO O MÓVIL, O UN ORDENADOR CONECTADO A INTERNET, PUEDE CONVERTIR SU CASA, O SU LUGAR DE TRABAJO, O INCLUSO SI ESTÁ DE VACACIONES EN UNA ISLA DESIERTA, EN SU OFICINA CAIXA GALICIA.

PARA REALIZAR PRÁCTICAMENTE TODAS LAS OPERACIONES QUE HAY EN SU OFICINA: DESDE PEDIR EL SALDO HASTA DOMICILIAR UN RECIBO; DESDE REALIZAR UNA TRANSFERENCIA HASTA

SOLICITAR UNA TARJETA DE CRÉDITO; DESDE PEDIR LA COTIZACIÓN DE LA BOLSA HASTA COMPRAR VALORES.

ÚNICAMENTE PRECISARÁ SU TARJETA DE COORDENADAS CAIXA ACTIVA Y TENDRÁ SU OFICINA ABIERTA LAS 24 HORAS DEL DÍA, SIETE DÍAS A LA SEMANA.

INFÓRMESE EN EL 902 12 13 14

O EN LA PÁGINA DE INTERNET

www.caixagalicia.es

INFÓRMESE EN EL
902 12 13 14

www.caixagalicia.es



SERVICIO CAIXA ACTIVA DE CAIXA GALICIA no hay nada más fácil

caixa activa @CAIXAGALICIA

ACCEDA A TRAVÉS DE

901 147 147

<https://activa.caixagalicia.es>



SANTIAGO DE
COMPOSTELA
CIUDAD ADOSADA DE LA
UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

José Figueira

«Ya no hay cosas fáciles»

José Figueira tiene 40 años y preside el Consejo Regulador de la Denominación de Origen de los Mejillones de Galicia.

El esfuerzo está dando sus resultados a este sector que ahora está liderado por un compañero náutico-pesquero. Él bebió de su tradición familiar la decisión de hacerse con una batea.

Durante 3 años bregó en su pueblo, Rianxo (A Coruña), por organizar a los productores de este bendito alimento. Su laboriosidad fue haciéndose conocida en el sector, por lo que le han propuesto como presidente de este Consejo. Hoy exhibe con humilde seguridad su satisfacción por lo que están consiguiendo: la primera

Denominación de Origen CEE de un producto marítimo. De todo ello hemos hablado con él en la espléndida sede que acaban de inaugurar en pleno puerto de Vilagarcía para coordinar las acciones que les ayuden a caminar por la senda del mercado, la actualización constante y la calidad.

El sector se ha organizado para controlar su producto en el mercado

Hablando con Figueira descubrimos un discurso optimista

difícil de encontrar en el mundo marítimo de hoy. Palabras tan frecuentes como crisis, fracaso, frustración o descalabro se convierten en la antítesis: esfuerzo, organización, ilusión, prosperidad, rentabilidad... tiene un diálogo tranquilo pero a la vez casi pasional, fruto del desvelo con que cultiva su actividad.

Incluso al tocar temas tan espinosos como la pesca, no aterriza en la crítica fácil: invita a sopesar el revolucionario ejemplo de los mejilloneros para tender los necesarios puentes hacia los consumidores, aún consciente de la extremada dificultad: «Ya no existen cosas fáciles», dice convencido. El sector reúne

3.337 bateas dispersas por las rías de Galicia.

—¿Para qué sirve un Consejo regulador como el que preside?

En general, el Consejo es un foro de consenso que nos sirve para relacionarnos mejor con el mercado: la promoción, la formación, la información, la realización de campañas para conquistar nuevos públicos... todas estas actividades a las que nos obligan los constantes cambios sociales que se están produciendo a nuestro alrededor. Los asociados necesitan formación para afrontar el futuro con mayores garantías.

Pero quizá el principal cometido sea actualmente el trabajo que nos permita lograr la Denominación de Origen Protegida, con la finalidad de que los consumidores dispongan de nuestro producto con todas las garantías sanitarias, de envase, de presentación... para su consumo. Además, permitirán diferenciarlo del que viene importado de otros

lugares como Irlanda, Francia, Italia o Nueva Zelanda, que también producen mejillones, pero otra cosa es que los produzcan tan bien como nosotros, o que dispongan de aguas tan salubres, tan ricas en placton... en fin, lo que estamos logrando es que el mejillón de Galicia aparezca a ojos del consumidor perfectamente identificado y con absolutas garantías.

Tenemos mucha responsabilidad sobre el producto que llega al consumidor, porque si falla algún eslabón de la cadena, todos nos veremos perjudicados. Nosotros tenemos más responsabilidad en el cuidado, porque somos quienes aportamos la materia prima, el origen de la cadena.

—Quizá otros sectores marítimos, como la pesca fresca, debieran caminar por esa vía...

Es cierto, a la pesca le queda



«Los pescadores deberían estudiar bien lo que hacen y organizarse de tal manera que, por ejemplo, puedan equilibrar la oferta y la demanda»

«Si no se coordinan sus esfuerzos estamos abocados a la perdición, porque quien sale perjudicado somos todos los ciudadanos, no sólo los armadores»



mucho por andar. Son actividades que pueden estar organizadas coherentemente. Cualquier sector económico debe tender a obtener la máxima rentabilidad de su actividad, y la pesca puede conseguirlo. Deberían estudiar bien lo que hacen y organizarse de tal manera que, por ejemplo, puedan equilibrar la oferta y la demanda.

Debiera de evitarse, por ejemplo, que el jurel llegue a tierra y no haya quien lo compre, porque el mercado está saturado, y acabe convertido en harina, cuando es un recurso limitado que además se está acabando. Algo no funciona, y la pesca está como está esperando una solución. Debieran regularse las capturas y trabajar con la filosofía de que lo más importante no es pescar mucho, sino rentabilizar más. Quizás sería prioritario establecer mecanismos fiables para la regulación de las capturas o quizás habría que hacer un estudio fiable y ejecutable para la preservación de la especie potenciando el consumo de las más abundantes. En verdad no lo sé; pero lo que sí sé es que tiene que haber alguien que sí sepa y algunos —muchos— que quieran. Si no se coordinan esfuerzos estamos abocados a la perdición, porque quien sale perjudicado somos todos los ciudadanos, no sólo los armadores, ya que la pesca es un sector estratégico que genera riqueza para otra mucha gente.

—¿Puede el sector mejillonero ser un ejemplo de auto-organización?

Las asociaciones y sus directivas trabajaron siempre muchísimo para conseguirlo. Muchos años de esfuerzos, de reuniones que en algún caso salían peor de lo que entrabas. Pero con constancia se fueron consiguiendo cosas, aunque todavía no hemos tocado techo.

En este sector todavía podemos llegar más arriba, pero ya podemos decir, quizá para sorpresa de muchos, que en el 96 nos propusimos como objetivos el rentabilizar un 100% más nuestro producto. Por supuesto, sonó aquello como algo inadmisibles, que iba a traer la ruina para todos. Pero eso no era gratis, había detrás un gran esfuerzo de diálogo y consenso, no sabíamos mucho lo que hacíamos pero sí dónde queríamos llegar: la repercusión de esta subida en primera venta no sería muy importante para el consumidor, y nos serviría para acercarnos un poco más a lo que necesitábamos: que el consumidor tuviese un producto de alta calidad, capaz de satisfacerle. Así fue. Se pasó de perder dinero, a ganarlo. Y lo ganó toda la cadena, porque lo que hicimos fue repartir equitativamente el producto que podíamos vender, a la demanda del mercado. No podemos exigir al consumidor que consuma más de lo que necesita. Lo que demanda el consumidor es calidad, la calidad anima la compra y con ello crece la demanda.

«El Consejo Regulador nos sirve para relacionarnos mejor con el mercado»

«Tenemos mucha responsabilidad sobre el producto que llega al consumidor, porque si falla algún eslabón de la cadena, todos nos veremos perjudicados»

«Hemos adaptado la producción a la demanda del mercado. No podemos exigir al consumidor que consuma más de lo que necesita»

Volviendo a la pesca, tendrían que controlar mejor las demandas de productos y organizarse para satisfacerlas... red de mayor control en las lonjas y repartirse el trabajo entre todos. Pero para todo eso hay que sentarse y hablar, algo muy difícil cuando lo más importante es pescar, y cuanto más mejor, aunque después lo que se pesca no tenga un gran valor. Si tú entregas lo que pescas en la lonja y a partir de ahí te despreocupas, estás caminando hacia la ruína.

—¿Qué le aportó su carrera náutico-pesquera para su actual ocupación?

Cada persona es producto de un conjunto de cosas, y no está condicionada sólo por sus estudios, si bien la carrera te proporciona un nivel de conocimientos técnicos muy necesarios. Esos conocimientos unidos a la experiencia son imprescindibles para que nadie te cuente cómo son las cosas.

Por ejemplo, en mi caso, el haber navegado durante años, algunas situaciones de alto riesgo, el trato con personas a las que tenías que coordinar o dirigir... me enseñaron muchas cosas relacionadas con el sentido de la responsabilidad, muy interesantes para ir formando tus propios criterios. No obstante, yo creo que los títulos no son derechos vitalicios. Al lado de ellos tiene que estar tu esfuerzo personal, tu propia capacidad para desempeñar un trabajo, tu actitud y destreza.

La carrera más importante creo que es la compuesta por tres factores: Primero, el conocimiento del medio, del ambiente en el que vas a moverte. En segundo lugar, la formación técnica adecuada, y en tercer lugar un aspecto al que a veces no se le da demasiada importancia: la motivación, las ganas, la disponibilidad para hacer determinadas cosas. Si falta alguna de estas tres dimensiones, el profesional estará incompleto.

—¿Cree que el sector marítimo puede ofrecer posibilidades de autoempleo o empleo autónomo, ante la crisis de empleos tradicionales?

Cuando se estudia algo, hay que comenzar a verle salidas. En el mar, hoy parece que hay bastantes ofertas de empleo para titulados náutico-pesqueros, especialmente en máquinas y puente, aunque recientemente hubo un gran paréntesis.

«Los títulos no son derechos vitalicios. Al lado de ellos tiene que estar tu esfuerzo personal, tu propia capacidad para desempeñar un trabajo»

«La auténtica carrera está compuesta por tres factores: conocimiento del medio, la formación técnica y la motivación, las ganas»

También creo que existe campo para nuevas iniciativas relacionadas, por ejemplo, con cultivos de pulpo o salmón, o cooperativas para rentabilizar determinada zona marítima en la que sembrar almejas u otras especies... o en el sector de la transformación: con pequeñas empresas dotadas de una pequeña maquinaria, se puede elaborar un producto primario, derivado de la pesca. Por ejemplo, con el mejillón podrían hacerse veinte mil cosas para hacerlo llegar al mercado... pero lo que es imprescindible para esas iniciativas es la motivación, las ganas, la fuerza... ya no existen cosas fáciles.

Optimista este Figueira

—No parece usted al borde del precipicio...

Malo sería que lo estuviera. Nos encontramos ante una nueva forma de entender el trabajo en el mar. La pena es que algunos todavía no se hayan enterado, y continúen haciendo lo mismo que hace 30 años. Debería de surgir alguien o algo, unos líderes con las cosas claras, capaces de sentar a las partes responsables alrededor de una mesa, por difícil que parezca, con objetivos alcanzables bajo nuevos planteamientos y directrices. A nosotros nos parecía imposible que pudiese decidirse a quién le corresponde sacar mejillón para tierra y quien no. Poder

vender equitativamente el producto bajo unos parámetros estandarizados. Controlar toda y cada una de las partidas que salen para el mercado. Alcanzar unos niveles solidarios importantes. Pero ahí está: hemos construido un traje que sirve para todos, y no un traje para cada uno.

En la pesca se nos llena la boca diciendo que somos los mejores. Y es cierto, pescando somos los mejores, pero en comercialización se puede mejorar.

—Llegados a este punto, aparecen como siempre las instituciones: ¿No les correspondería a ellas ese papel coordinador?

Sí, ellas algo pueden hacer, pero no todo: la iniciativa debe ser del sector. A nosotros, las instituciones nos ayudan, pero no hemos estado esperando a que vinieran a resolverse nada. Hemos tomado la iniciativa de presentar proyectos, de esforzarnos en mejorar. Claro que están ahí la Consellería, el Ministerio o Bruselas, pero el motor somos nosotros.

—Se habla a veces de que las subvenciones no están dando los resultados que deberían...

Las subvenciones están previstas para sectores en reestructuración, pero que además se vea que vayan a ser rentables. Deberían subvencionarse mayoritariamente todas aquellas acciones a las que se les extraiga un beneficio claro. Si se aporta capital subvencionado a un sector o empresa, esa empresa tiene que elevar su rendimiento.

No sé cómo será en otros sectores, pero en el mejillonero, cada uno de nosotros estamos llenos de créditos para renovar bateas, para mejorar las máquinas de cultivo, para construcción de nuevos barcos, tratando así de conseguir que nuestro producto lleve el mejor trato... todo eso repercute en el resto del sector, ya que nuestros 12.000 puestos de trabajo directos, se convierten en unos 20.000 indirectos. Es cierto que recibimos subvenciones, pero los datos dicen que somos el sector marítimo menos subvencionado de todos. Y además de tener una estructura muy diseminada, rentabilizamos mucho las ayudas, porque las convertimos en riqueza para todos.

Los viejos fantasmas renacen contra la reforma

Una vez más, la coordinación de los diferentes departamentos y niveles en los que se divide la Administración Marítima del Estado se percibe como un grave problema a la vista de los acontecimientos: las noticias hablan de un nuevo intento de involución en el proceso de acomodación de las nuevas enseñanzas y sus efectos derivados. La ineficacia habitual de los funcionarios —muchas veces preocupados más de sí mismos que del sector— y la conjunción de los intereses creados por funcionarios de niveles medios y altos vinculados a grupos hostiles a los titulados náutico-pesqueros.

Vuelven las sombras: un decreto de atribuciones intenta limitar de nuevo la capacitación de los patrones de cabotaje

Se destapan viejos problemas, sobre todo el de la evidente falta de coordinación administrativa entre diversos departamentos del Estado

La Secretaría General de Pesca Marítima y la Dirección General de la Marina Mercante vuelven a la actualidad debido a la descoordinación con que están actuando en materia de aplicación de las reformas del sistema de enseñanza. AETINAPE considera imprescindible que las reformas no se frenen por ninguna razón, ya que ello supondría una regresión precisamente en la última fase de la actualización del sistema educativo marítimo y su adecuación a la realidad del sector.

El actual conflicto se ha fraguado a partir de un Real Decreto (el 2062/1999, de 30 de diciembre) que regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas. Ante esta normativa los profesionales ya titulados exigen que se respeten las atribuciones anteriores, especialmente en el caso de los Patrones de Cabotaje y Mayores de Cabotaje, cuya área de trabajo se reduce considerablemente creando paradójicas diferencias, por ejemplo, con titulados de más baja graduación, pero de otros países.

El conflicto ha provocado varias reuniones entre miembros de AETINAPE y directores de escuelas, y responsables autonómicos, así como con el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas. Según este último, el Real Decreto no afectará a las competencias de los Patrones de Cabotaje y Mayores de Cabotaje con titulación anterior a la entrada en vigor de esta norma, si bien persisten las dudas sobre si afectarán o no a las titulaciones obtenidas a partir de la promulgación de este Real Decreto.

El principal argumento con que se defiende la Administración es que el Convenio OMI se ha copiado literalmente, incluso en el polémico asunto de los días de mar. Pero según los representantes de AETINAPE se ha



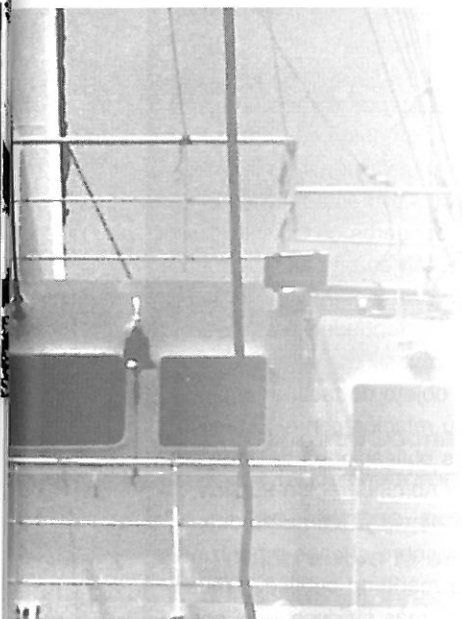
realizado una interpretación restrictiva y contraria al espíritu del convenio. Por supuesto, con una aplicación restrictiva contra los intereses de los T N-P.

Estas opiniones se han transmitido en numerosas ocasiones al Gobierno, materializadas sobre todo en una serie de alegaciones realizadas cuando el texto era sólo un proyecto. Precisamente el hecho de que sea un RD elaborado por el Ministerio de Fomento, y no por el de Presidencia ha aumentado las preocupaciones, pues si se hubiera coordinado con la Secretaría General de Pesca, el Ministerio de la Presidencia hubiera sido el autor del ordenamiento.

En el fondo de este problema subyacen además numerosas lagunas legales que no son sino la expresión de la influencia que varios altos fun-

Los intereses creados y la descoordinación administrativa vuelven a crear suspicacias entre los titulados marítimo-pesqueros

cionarios de Marina Mercante vinculados al colegio que agrupa a los titulados de la marina mercante española, grupo que se considera «perjudicado» por la reforma de las enseñanzas, ya que acaba con ciertos privilegios detentados por sus componentes.



Recurso contra el R. Decreto

El apartado de atribuciones en zonas de navegación será objeto de un recurso que se está elaborando, ya que el programa de los nuevos Patrones Mayores de Cabotaje es idéntico al de los anteriores, por lo que resultaría incoherente que no tuviesen las mismas competencias.

Se abriría la puerta al «Dumping» social

Con esta norma en la mano, titulados en países extracomunitarios (los de la «lista blanca» de OMI) podrían validar sus titulaciones aquí y ejercer como oficiales en nuestra flota. Es evidente que no tendríamos ningún problema con estas personas, si vinieran a España en las mismas condiciones socio-económicas que los españoles.

Estamos en una fase crucial para el futuro de las titulaciones, su encardinación en el nuevo sistema profesional y académico y su homologación internacional

Adiós al sistema «de adultos»

Marina Mercante propone cerrar la expedición de sus titulaciones en 2002, lo cual es inaceptable por la imposibilidad de realizar los días de mar; sin embargo el Real Decreto que regula las nuevas enseñanzas habla del 2005. El presente curso es el último que se permite el acceso de estudiantes por esta vía, lo cual resulta un dato positivo fruto de las constantes reivindicaciones que AETINAPE lleva años reclamando.

Pero ante esta buena noticia surge una pregunta lógica: ¿Qué pasa con el resto de las titulaciones de pesca que debieran suprimirse paulatina y coordinadamente? De momento, nada se dice de ellas. Según parece, existe la intención de dar más margen para finalizar el sistema de adultos para los que ahora están en él: cerrar el grifo, pero dar más tiempo para que puedan hacer los días de mar y acceder así a la titulación superior. Marina Mercante parece dispuesta a facilitar el camino: poder examinarse de Cabotaje y a continuación (sin hacer los días de mar), de Mayor de Cabotaje, para realizar los días de mar todos juntos al final.

Lo que propone AETINAPE es que se permita un sistema similar al de los estudiantes de náutica cuando sus escuelas se incorporaron a la Universidad; esto es, que los pilotos y maquinistas pudieron examinarse por libre y durante un

tiempo largo, para facilitar a todos la realización de sus estudios de manera más abierta. AETINAPE solicitó a las autoridades que ninguna decisión se tomara sin antes consultar a los afectados.

Ante la conflictividad surgida en algunas escuelas, AETINAPE emitió un comunicado en el que se considera irreversible el proceso de reforma de la enseñanza, y animó a los alumnos de los centros de enseñanza marítimo-pesquera a centrar su interés en el mercado laboral antes que en procedimientos administrativos más o menos perfeccionados. Y sobre todo, les anima a no caer en la trampa que tienden algunos profesores que, con la entrada en vigor del nuevo sistema, deben someterse a un mayor reciclaje y adaptación a la realidad, algo que no reciben de buen grado.

Como resumen es necesario recordar que estamos en una fase crucial para el futuro de las actuales titulaciones, su encardinación en el nuevo sistema profesional y académico (único marco legal para la transición) y la homologación internacional de las titulaciones a través del Convenio OMI. Los nuevos responsables del gobierno deben organizar además un proceso de equivalencias de las nuevas titulaciones en el ámbito de la UE, lo que sin duda constituirá un interesante desafío para la profesión náutico-pesquera.

Ojo a los funcionarios «listillos»

Los peculiares funcionarios de algunas Capitanías Marítimas, según informaciones que han llegado a AETINAPE, tienen como misión **dificultar** las cosas a los titulados Náutico-pesqueros. Siempre que pueden «interpretar» algo, lo hacen en nuestra contra, y actúa como correa de transmisión del grupo de poder que acosa amablemente al director general de la Marina Mercante. Ellos son jueces y parte de la situación en gran cantidad de necesidades que se presentan por parte de numerosos titulados, por lo que en vez de prestar un servicio correcto de atención al ciudadano, su trabajo consiste en dificultar los trámites al administrado. **Si te encuentras con algún caso de aparente anomalía, no dejes de ponerlo en conocimiento de AETINAPE para estudiar posibles acciones.**

La proliferación de oficinas administrativas al mando de funcionarios poco competentes resulta simplemente desesperante

Tarjetas profesionales, oscuros objetos del caos

Pesca, Marina Mercante y las Autonomías, enzarzadas en un gran caos administrativo entre ellas

Un peculiar itinerario propio de las novelas del absurdo es el que tienen que sufrir cientos de profesionales que pretenden que el Estado expida el documento que les acredite como tales. El proceso de transacción de competencias y la proliferación de oficinas administrativas al mando de funcionarios poco competentes resulta simplemente desesperante.

Pocos ejemplos como éste pueden encontrarse para evidenciar la falta de eficiencia de la Administración en relación al servicio que prestan a los ciudadanos. La expedición de tarjetas y títulos profesionales es el trámite que más sufre el actual caos de competencias entre los diversos órganos que componen la administración marítima.

Del Gobierno Central dependen la Dirección General de la Marina Mercante, organismo que se hizo con las competencias de las antiguas Comandancias Militares de Marina, hacia las Capitanías de Puerto. Los funcionarios de éstas, envían a los administrados a las dependencias provinciales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, del que depende la Secretaría General de Pesca Marítima, el organismo que debiera inspeccionar las enseñanzas.

Pero el MAPA está en estos momentos transfiriendo a las Comunidades Autónomas la mayoría de sus competencias en materia de

expedición de títulos. En este nivel de las Autonomías, la descoordinación llega a límites insólitos, pues cada una de ellas emite su «carné» sin seguir una cierta uniformidad, de tal forma que puede confundir a alguien no familiarizado con la realidad del Estado Español, un extremo de gran trascendencia habida cuenta de la dimensión internacional de la profesión. Además, en este momento, todas las banderas de los estados de la Unión están en proceso de sustitución por la azul y estrellada de la UE.

Las autoridades del Estado deberían prevenir estos incidentes formales, al objeto de facilitar al ciudadano su relación con el Estado, una de las obligaciones de cada servicio de la Administración Pública. AETINAPE alertó ya en numerosas ocasiones sobre el caos organizativo del sector marítimo público, y muestra una vez más su decepción por el comportamiento de tantos empleados públicos, que descuidan los fundamentos de su trabajo.

Un «carné» poco claro puede confundir a cualquiera que no esté familiarizado con las peculiaridades del Estado Español



Las tragedias continúan y los responsables actúan como si los poderes públicos ya hiciesen todo lo posible para frenar los records de mortandad

¿Qué hacer ante la nueva tanda de muertes?

«Si los marineros llevasen puestos sus chalecos salvavidas, hoy no estarían muertos», se atrevió a decir un alto cargo de la Xunta



Cabe reflexionar sobre la prevención de los accidentes, pero también sobre la situación de los españoles enrolados bajo banderas de conveniencia, las medidas sociales hacia las familias de los afectados y el respaldo jurídico en el exterior

Las tragedias marítimas continúan sucediéndose, y los responsables siguen encogiéndose de hombros, como si los poderes públicos ya hiciesen todo lo que estaba en sus manos para tratar de corregir los siniestros récords de mortandad laboral de esa especie —por otra parte en vías de extinción— que es el marino español.

El oportunismo de las administraciones volvió a ponerse de manifiesto ante un accidente como el del Zafir, que sorprendió al país en plena campaña electoral. Muchos fueron los gestos, mucha la parafernalia ministerial y autonómica. Sin duda, hubo entre esos gestos muchas muestras de sincero compromiso, más allá de los huecos discursos de falso aroma, a los que por desgracia nos han ido acostumbrando.

Por otra parte, el hundimiento del «Panchito», un pesquero artesanal de Laxe, tiñó una vez más de luto la Costa da Morte. Una vez más, todos lamentaron las muertes, empezando

por las familias, siguiendo por los políticos de turno y acabando por los protagonistas de la serie de más éxito de la TVG, «Mareas Vivas», que rueda en Laxe sus episodios semanales y rindieron un emotivo homenaje a los marineros desaparecidos.

Pero más allá de las trágicas separaciones y los testimonios sentidos de unos y otros, este episodio destacó por las declaraciones de un alto responsable de la Consellería de Pesca, que al día siguiente del siniestro, declaraba en los medios de comunicación que «si los marineros llevasen puestos sus chalecos salvavidas, hoy no estarían muertos». Tras la frase, muy cruel cuando todavía los cuerpos de las víctimas no habían recibido sepultura, se esconde la vileza de unos funcionarios que saben que los chalecos salvavidas homologados no permiten el trabajo a bordo. El funcionario, que contestaba a la defensiva a preguntas de los periodistas, debería conocer cómo se realizan las inspecciones, y cuáles son las amenazas que han de soportar los

La mayoría de los tripulantes no tienen la formación adecuada ni los medios propicios porque los encargados de la seguridad marítima no han sido capaces de proporcionársela

marineros; debería saber que la mayoría de los tripulantes no tienen la formación adecuada ni los medios propicios porque los encargados de la seguridad marítima no han sido capaces de proporcionársela.

Ante la gravedad de los hechos, ¿pueden extraerse conclusiones positivas? El balance en muertes resulta estremecedor, y ello debe hacernos reflexionar. Es quizá el momento de recordar la permanente reivindicación de algunos aspectos de naturaleza jurídica que afectan a muchos trabajadores del mar. Pueden ser auténticos retos para la legislación que empieza, habida cuenta del manifiesto del Gobierno en favor de la dimensión social de las relaciones laborales.

Por una parte, la Administración debería disponer de mecanismos especiales de apoyo

para hacer frente a algunas situaciones trágicas derivadas de la siniestralidad marítima. En ocasiones numerosas familias de la misma comarca quedan en el más absoluto desamparo material después de ver cómo el mar se traga todas sus esperanzas. Ante esto, la sociedad responde con el pésame, no con la solidaridad, como ha sucedido con los afectados por la tragedia del «Panchito», en Laxe.

En otro orden de cosas, la situación laboral de cientos de tripulantes españoles en buques mercantes extranjeros de segundos registros y banderas de conveniencia, y los enrolados en empresas pesqueras mixtas, deberían disponer de las mismas garantías de protección social y laboral que los españoles enrolados en empresas españolas. A muchos trabajadores no les queda más reme-

dio que aceptar puestos de trabajo en buques de banderas de conveniencia, con lo que están renunciando a parte de sus derechos como ciudadanos españoles o europeos.

Además del accidente del Zafir, la prolongadísima detención en Isla Reunión (Francia) del patrón del pesquero «Camouco», además de otros casos de todos conocidos y todavía más sangrantes —por ejemplo, con situaciones de prisión...—, animan a una revisión legislativa que tienda a la equiparación los derechos de los trabajadores españoles allí donde se encuentren, y a que nuestro país y la UE agilicen los trámites diplomáticos y administrativos que permitan reforzar la seguridad jurídica de nuestros conciudadanos en situaciones comprometidas en el extranjero.

Náufragos en tierra de nadie

Por José Manuel Muñiz. Presidente de AETINAPE

Artículo publicado en «La Voz de Galicia» con motivo del accidente del «Zafir»

El Jónico es Italia, y la bandera hermana de Portugal ondeaba aquella madrugada de invierno. Los 14 hombres eran españoles. Sólo uno todavía lo es.

El Zafir se hundió por la negligencia de otros y desde ese instante se ha perdido un tiempo precioso para localizar el buque y estudiar con rigor los costes del rescate.

Es fácil perder la serenidad. Las familias quieren enterrar a sus muertos, un consuelo ante lo irremediable. Piden ayuda a la sociedad, pero el grito se pierde entre los ecos de una campaña electoral.

Las autoridades dicen que harán «todo lo posible», pero nadie se siente responsable, como si rescatar náufragos pobres no fuese rentable: cuando alguien decide algo, ya el mar lo ha destruido todo.

Era un barco europeo que naufragó en aguas europeas. Sus tripulantes también europeos, tenían contratos de inmigrantes. Es el mundo atípico de la navegación. Ni a los organismos internacionales del mar ni a los europeos les interesa todo esto. Europa ya tiene bastante con alimentar su monstruo burocrático. Ningún gobierno demuestra sensibilidad humana hacia la seguridad marítima. Navegar es como trabajar en tierra de nadie.

Los poetas dicen que el mar no tiene caminos. Será cierto. Pero con estos dirigentes con corazón de cemento, tampoco tiene perfiles humanos. Sólo dinero.

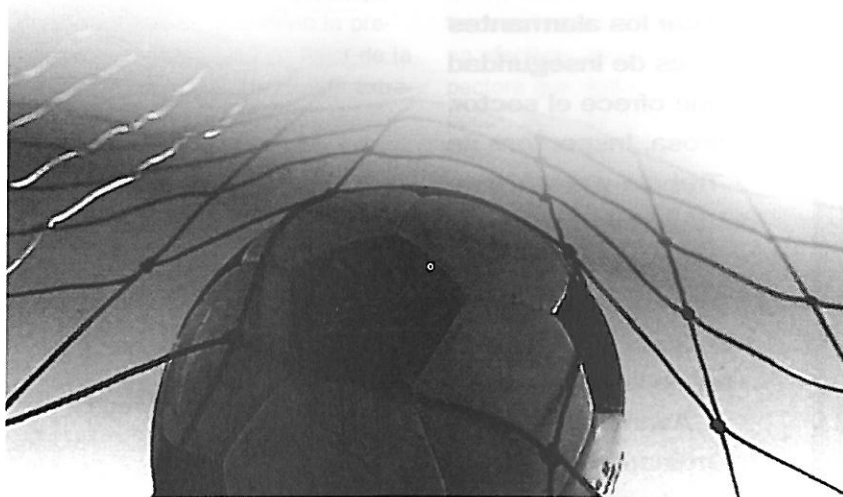
«La práctica del deporte une a las personas en climas de armonía y hermandad; sus protagonistas no son ajenos a lo que ocurre a su alrededor»

Celta y Rácing, por la seguridad marítima

Un partido entre los equipos de Vigo y Santander se convierte en homenaje a las gentes de mar

A los pocos días del siniestro resultado de hundimiento del Zafir, los equipos de fútbol Celta de Vigo y Rácing de Santander disputaban en Balaídos un encuentro de liga. De ambos clubes partió el dedicar su recuerdo a los fallecidos y, en general, a todos los que sufren las circunstancias de la falta de seguridad en el mar. AETINAPE saludó la iniciativa con mucha simpatía, pues el mundo del fútbol, tan presente en la vida social de nuestro país, tendía lazos comprometidos con los ciudadanos, en un momento muy difícil de encarar. Las víctimas del mar y las difíciles circunstancias en que se desarrollan los trabajos a bordo, eran recordadas así por la organización profesional, que elaboró una declaración con motivo del encuentro:

Los clubes de fútbol dedicaron un recuerdo a todos los que sufren las consecuencias de la falta de seguridad en el mar



«Los ciudadanos nos encontramos en la obligación de recordar a las autoridades que los buques no son sólo máquinas para recaudar dinero. La presencia de las personas humanas es imprescindible para que esa máquina funcione.

Estamos ya cansados de reclamar que las autoridades presten mayor atención a la seguridad marítima. Somos muchos los ciudadanos que compartimos estas preocupaciones y nos pasamos los días clamando en el desierto de los despachos oficiales.

Sólo cuando ocurren grandes catástrofes como la del Zafir la sociedad toma conciencia de nuestro problema. En estos momentos de rabia e impotencia nos vemos obligados a reclamar de las autoridades mayor atención a la seguridad marítima, mayores controles de las condiciones de navegación de los buques, mayor atención a las consecuencias de unas

condiciones laborales de extrema dureza.

Las muertes del Zafir, como el resto de las miles de vidas que ha segado el mar, evidencian el abandono y la poca atención humana que recibe la gente del mar. Empresas y funcionarios están sólo pendientes de cómo conseguir más y más dinero, gracias al cruel olvido de prevenir los accidentes, e incluso del obligado deber de rescatar los cuerpos sin vida.

La práctica del deporte une a las personas en climas de armonía y hermandad, por lo que sus protagonistas no son ajenos a lo que ocurre a su alrededor. Un recuerdo emocionado a nuestros compañeros es una gran muestra de sensibilidad.

Demuestra la alta dignidad de los atletas, directivos y empleados de vuestros clubes, y enorgullece a una afición que comparte el sentimiento de sus pueblos con la cruda adversidad cotidiana del trabajo en el mar».

«Las estancias prolongadas en el barco aíslan; en muchos casos se carece de medios y de dietas adecuadas; no se siguen los horarios y todo ello genera una fuerte tensión psíquica»

Radiografía de la seguridad marítima

La complejidad administrativa del sector marítimo y la falta de adecuación de la normativa de seguridad laboral al mundo del mar son las principales causas apuntadas por Teresa Pedrosa para explicar los alarmantes índices de inseguridad que ofrece el sector. Pedrosa, Inspectora de Trabajo y presidenta del Consello Galego de Relacións Laborais, pronunció una conferencia en Burela, dentro de los actos de la Asamblea General Ordinaria de AETINAPE, el pasado mes de diciembre.

La presidenta del Consello Galego de Relacións Laborais, Teresa Pedrosa, repasó exhaustivamente la cuestión en la pasada Asamblea General de AETINAPE



La aplicación de la normativa de seguridad e higiene es «difícil, debido a la organización administrativa del mundo del mar, con tantas administraciones con competencias que se solapan». En ese contexto es «difícil cumplir la normativa, e incluso la inspección», dice antes de referirse a la peculiaridad del trabajo en el mar, cuya característica determinante es su «extraterritorialidad». El trabajo a bordo está condicionado por el propio espacio físico en que se desarrolla: «las estancias prolongadas en el barco aíslan; en muchos casos se carece de medios y de dietas adecuadas; no se siguen los horarios y todo ello genera una fuerte tensión psíquica».

Refiriéndose a los medios de prevención de la seguridad a bordo, Pedrosa destaca la paradoja a la que se llega en muchos casos: «A veces es más importante el miedo a la multa que el miedo a perder la vida», pero reconoce que la Inspección de Trabajo no realiza inspecciones a

bordo. «¿Qué pasaría si hubiera abordajes de inspección cuando el personal está trabajando a bordo?», se pregunta. A su juicio —continúa su reflexión— la flota pesquera actual no podría soportar los cambios a que estaría obligada para cumplir únicamente la normativa preventiva en materia de seguridad laboral.

Una normativa que, reconoce, se ha realizado absolutamente de espaldas al mar: «Nadie pensó en el mar cuando redactaron las normas, por lo que en este sector son muy difíciles de cumplir —recuerda—, pero gracias a la Constitución, los poderes públicos no pueden dejar de hacer cosas porque éstas sean especialmente difíciles», para finalizar con una compleja pregunta: «¿De qué manera pueden hacerse cumplir las normas en un sector cuyas reivindicaciones actuales todavía son las que en otros sectores se produjeron a principios de siglo: duración de la jornada, estructura de salarios, condiciones de seguridad...?».

Esta falta de adecuación de

«¿Qué pasaría si hubiera abordajes de inspección cuando el personal está trabajando a bordo?», se pregunta. A su juicio la flota pesquera actual no podría soportar los cambios a que estaría obligada para cumplir únicamente la normativa preventiva en materia de seguridad laboral

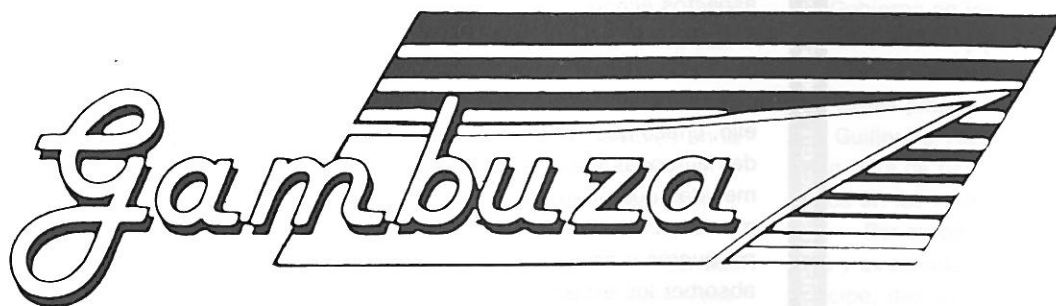
Reconoció que en los últimos tiempos se había avanzado algo en materia de formación e información, pero todavía no nos encontramos ante un momento óptimo

las normas de seguridad e higiene se incrementa con otros datos preocupantes: la bajísima sindicalización de los trabajadores hace prácticamente imposible la existencia de delegados de seguridad en el buque, y la ausencia de la figura empresarial propiamente dicha resulta muy significativa ante unas normas que son «muy obligacionistas para los empresarios». Ante ello surge una nueva paradoja: «En este sector se abandona la prevención de la seguridad en favor de la cantidad de pescado que pueda extraerse».

Reconoció, no obstante, que en los últimos tiempos se había avanzado algo en materia de formación e información, pero todavía no nos encontramos ante un momento óptimo. Ante el futuro, reclamó una mayor implicación de los profesionales, empresarios y trabajadores en la

prevención de la siniestralidad marítima, así como una mayor atención de quienes despachan los buques, sobre todo vigilando «lo mínimo: que los mecanismos de salvamento y lucha contra incendios estén en buen estado», así como vigilar los sistemas de protección de los trabajadores ante las máquinas del buque (manos, oídos, etc.).

Antes de considerar que «existen muchas inspecciones, pero ninguna efectiva», abogó por una labor inspectora que realice su labor «poco a poco», pero con conquistas positivas, y que logre implicar a profesionales, armadores y trabajadores en el beneficio común de mejorar la seguridad.



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

Samuel Juárez dice que en seis años la pesca debe poder vivir sin ayudas públicas

Imaginación para la pesca internacional

La Asamblea ordinaria de AETINAPE reunió en Burela a las autoridades con el sector

Como suele ser habitual, la vida social de AETINAPE se ha convertido en una cita de primer orden entre los protagonistas del sector marítimo-pesquero español y las autoridades competentes. En diciembre acudieron a Burela (Lugo) los primeros espadas de la pesca, que «bajaron al ruedo» público para ofrecer explicaciones acerca de la política seguida por cada departamento.

Muñiz insiste en que la pesca debe desarrollarse contando con nuestras propias posibilidades

El incesante cambio en la pesca mundial nos obligará a buscar soluciones más imaginativas, si queremos seguir pescando en caladeros de otros países, según dijo en Burela el Presidente de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, Daniel Varela, que participó como conferenciante en la Asamblea General Ordinaria de AETINAPE.

En la apertura de la reunión tomaron parte también el Secretario General de Pesca Marítima, Samuel Juárez; el Alcalde de Burela, Manuel Mon, y el Director Xeral de Formación Pesqueira e Investigación de la Xunta, Joaquín Mariño.

El Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, saludó a los asistentes con un discurso en el que repasaba uno por uno todos los asuntos de la actualidad marítimo-pesquera, destacando especialmente los aspectos económicos estructurales al referirse a la necesidad de provocar desde las instituciones el desarrollo endógeno del sector pesquero. Por ello, criticó que las abundantes ayudas europeas estén dedicándose a medidas que no inciden suficientemente en el desarrollo de industrias pesqueras o acuícolas que puedan absorber los excedentes de empleo de la flota.

El Secretario General de Pesca Marítima, Samuel Juárez, celebró la existencia de este foro, que ayuda a los responsables a tener perspectivas "no excesivamente de despacho". Juárez cree que en unos años, después de la reforma de la política pesquera común, en el 2002 no se producirán incertidumbres como la revelada recientemente con la publicación de las cuotas de capturas. Gracias al nuevo modelo, podrá desarrollarse la planificación económi-

ca del sector, lo que repercutirá en su solidez.

Por otra parte, Juárez dijo que dentro de 6 años las tres cuartas partes de la flota estarán renovadas, y que en ese momento, el sector debe estar preparado para prescindir de las ayudas estructurales. Dijo que aunque las subvenciones tengan a veces efectos perversos, sirven para mejorar la competitividad, si bien radiografió la pesca como un sector en crisis permanente, pero con una encomiable capacidad de pervivencia.

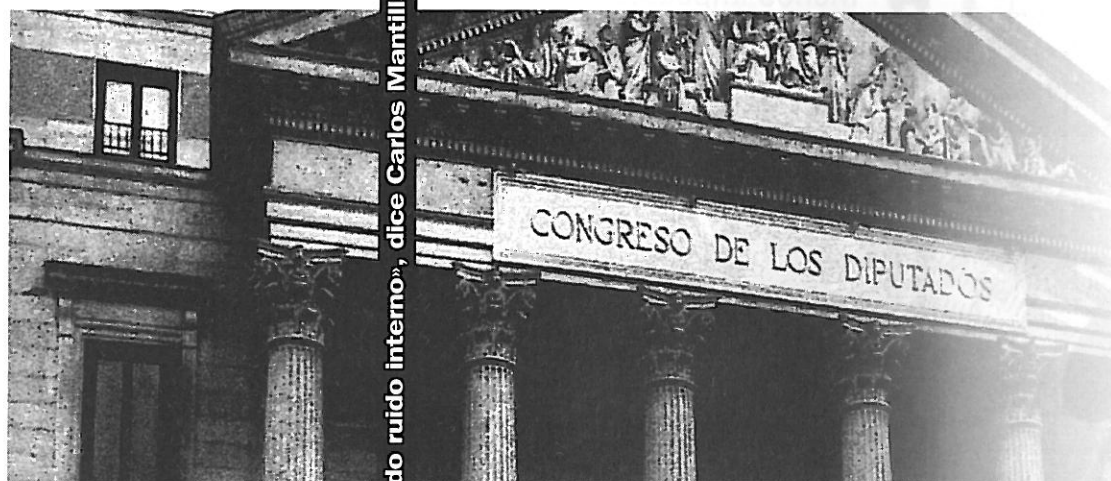
Además de animar al sector a la "búsqueda imaginativa" de nuevos caladeros, el europarlamentario Daniel Varela confía que en el 2006 España cuente con una flota "sana, bien dimensionada y competitiva", apta para afrontar un futuro de estabilidad "tras el paulatino descenso de las capturas obligado por las condiciones biológicas del mar".

De todo el presupuesto exterior de la UE, el 5% se dedica a financiar acuerdos pesqueros, a los que los armadores aportan sólo el 18% del coste, por lo que varios países son reticentes a esa línea de financiación suplementaria de la pesca. Un reciente estudio demostró que el valor añadido de la actividad pesquera, es, en cambio, muy alto (cifrado en 900 millones de euros), a lo que hay que añadir los empleos directos del sector. También se mostró confiado en que la reforma pesquera europea permita una mayor planificación a las empresas y se acabe con la actual "tómbola de los tacs".

La voz familiar de Antón Luaces sirvió para moderar un debate en el que participaban los diputados Carlos Mantilla (PP) y Guillermo Vázquez (BNG) y el senador Carlos Príncipe (PSOE)

Los políticos dicen querer «ganar peso pesquero» en la UE

Los tres analizan el panorama en vísperas de las pasadas elecciones generales



«Debemos estar unidos, sin hacer demasiado ruido interno», dice Carlos Mantilla (PP)

Las pasadas elecciones generales se saldaron con la mayoría absoluta del PP, el descenso del PSOE y un ligero ascenso de los partidos nacionalistas en el Congreso de los Diputados, donde todos esperamos que la pesca, el mundo del mar y sus problemas en general, cobren cada vez mayor importancia, tanto como sector económico de importancia en numerosos ámbitos del litoral, como la atención al factor humano, muy necesitado de atención por parte del Ejecutivo.

Pero antes de comenzar la campaña electoral, AETINAPE convocó un debate en el Instituto PMP del Atlántico, en Vigo, en el que participaron los vocales pesqueros del Partido Popular, el Partido Socialista y el Bloque Nacionalista Galego. El objetivo era tomar posiciones ante la convocatoria electoral.

La voz familiar de Antón Luaces, director de «Españoles en la mar» (RNE) sirvió para moderar un debate en el que participaban los Diputados Carlos Mantilla (PP), Guillermo Vázquez (BNG) y el senador Carlos Príncipe (PSOE). Ambos reclamaron que la pesca llegue a ser una auténtica «cuestión de estado». Pero esa aparente armonía choca cuando cada uno explica la situación.

Gran parte del sector está en manos de la UE, algo que para Vázquez supuso una obra maestra de «cómo hundir un sector», un proceso cuyo arranque situó en la pésima negociación del acuerdo pesquero de incorporación de España a la entonces CEE, en el 86. Para el representante del Bloque, 20 años de Política Pesquera Común no han ayudado a

mejorar la situación. Además, manifestó su decepción por el hecho de que la UE no hubiera nombrado un comisario español, conocedor de la realidad del sector.

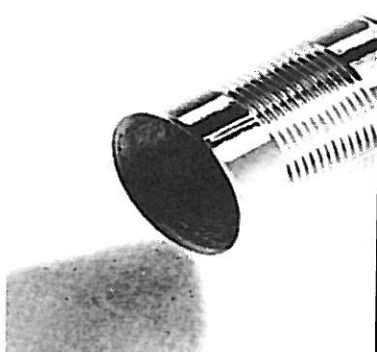
El diputado Mantilla (PP), se mostró satisfecho del trabajo político del Gobierno en los últimos años y señaló como muy preocupante «la decisión de varios países de ampliar sus aguas jurisdiccionales». Coincidió con Guillermo Vázquez, no obstante, en la falta de peso político de la pesca en las instituciones europeas.

Por su parte, el senador socialista y ex-alcalde de Vigo, Carlos Príncipe, dijo que si el PSOE gobernase vería positivo que España siguiese en el seno de la PCP para «evitar tentaciones nacionalistas», y descentralizar la gestión pesquera todavía más, otorgando más competencias a las comunidades autónomas. Presentó además su particular visión del camino para lograr más peso político dentro de la UE: «debemos estar unidos entre nosotros, sin hacer demasiado ruido con los problemas internos y no tirándonos los 'xurelos' unos a otros, mientras que hay que pelear ante la UE de forma unitaria».

Mientras los militares tienen 3 minutos diarios gratis para hablar con sus familias, los civiles tienen que pagar tarifas comerciales

La flota pide justicia material y democrática

Los embarcados insisten en que se les facilite el derecho al voto en las elecciones, pagar menos impuestos y la reducción de la tarifa telefónica



Desean un tratamiento fiscal específico, como sucede en otros países de la UE

Trabajadores enrolados en diversas flotas españolas en todo el mundo vuelven con sus reivindicaciones relacionadas con asuntos económicos: un tratamiento fiscal específico y la flexibilización de las tarifas radiotelefónicas centran sus principales demandas, entre las que también se encuentra una de carácter formal: el actual sistema de votación en las elecciones impide a muchos tripulantes embarcados ejercer su derecho democrático. Quieren que se habiliten fórmulas para ejercer su derecho desde alta mar.

El agravio comparativo entre los hombres del mar y miembros de otros colectivos que también pasan largas temporadas fuera de sus domicilios, como las fuerzas armadas con misiones en el extranjero, provoca una grave sensación de marginación. Mientras los militares tienen 3 minutos diarios gratis para hablar con sus familias, además de otras ventajas; los marinos civiles han de sufragar las comunicaciones radiotelefónicas con unas tarifas comerciales idénticas, por ejemplo, a las que se aplican a los turistas que surcan el océano por placer: nada menos que una media de 500 pts./minuto. El agravio comparativo se extiende a las familias que trabajan en tierra: la diferencia de la factura telefónica es evidente cuando la familia tiene algún miembro embarcado.

Un tratamiento fiscal específico constituye otra de sus reivindicaciones, reclamada de forma reiterada ante los ministerios de Hacienda y Pesca. Quieren pagar menos impuestos, dado que el bajo nivel de utiliza-

ción de servicios e infraestructuras públicas al estar tanto tiempo en el mar. Así ocurre en otros países de la UE y pretendían que el Gobierno Español adecuase una fórmula especial para los IRPF marítimos.

«La respuesta que se nos ha dado —contestan los tripulantes de la flota— es malintencionada, pues pretenden enfrentarnos con la opinión pública española». En Hacienda dicen que la demanda atenta contra la igualdad de todos los trabajadores, pues crearía situaciones de privilegio hacia el sector pesquero. Ante ello, los tripulantes responden: «Nosotros pensamos que el salario de un trabajador en tierra y el que percibe un trabajador embarcado no debe tener el mismo tratamiento fiscal, ni se nos debe tratar de insolidarios por reivindicar una revisión fiscal para equipararla con otros países de la UE».

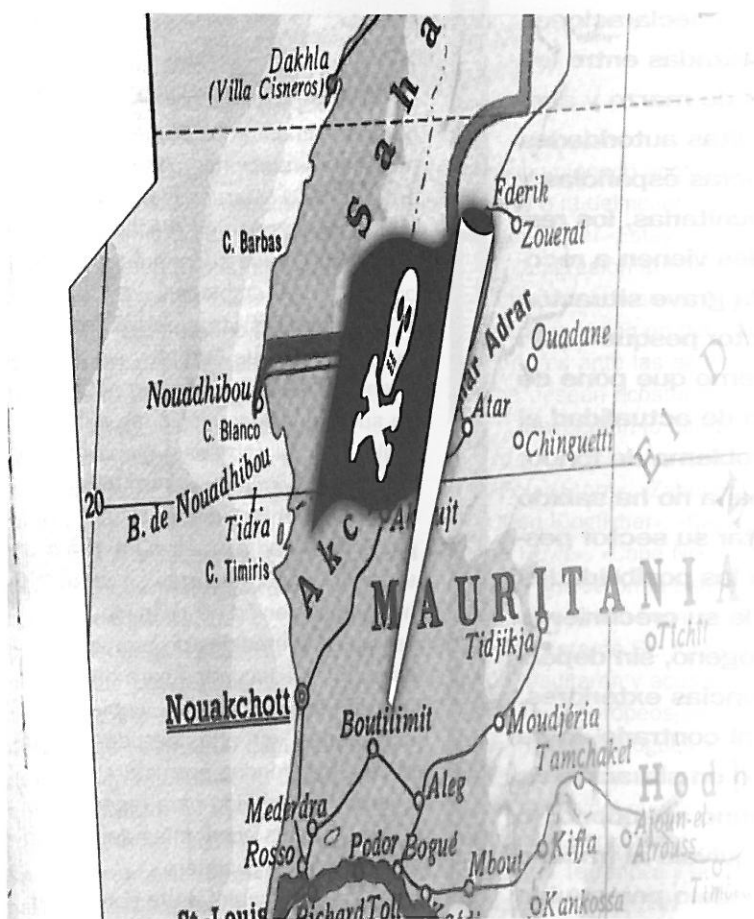
También recuerdan que muchos de ellos no pueden ejercer el derecho al voto, ya que no está previsto ningún sistema de voto para aquellos que pasan largas temporadas sin tocar tierra.

Las causas del maltrato de las autoridades de otros países han de buscarse en la falta de definición de los convenios internacionales de Pesca

Mauritania ataca y chantajea

Las inspecciones llevadas a cabo por Mauritania han motivado una firme protesta de 38 cefalopoderos que faenan en aquel caladero, hartos de sufrir las consecuencias de las patrulleras de aquella república islámica que «aplicando normas no legisladas y fuera de toda razón» ha apresado al pesquero español «Varalonga», el pasado enero.

Los barcos españoles, víctimas de las costumbres nepóticas de muchos funcionarios islámicos



La queja de los compañeros se basa en la falta de claridad sobre el armado de las artes y la posición de los paños en las mismas, que deberían de haber definido conjuntamente expertos de ambas partes. La realidad es que las constantes inspecciones de los buques, los requerimientos a los capitanes y las comprobaciones que desean realizar los funcionarios africanos impiden el desarrollo normal de la actividad extractiva, por lo que la mayoría de los barcos decidieron frenar sus faenas.

La situación era de auténtico chantaje de funcionarios corruptos del gobierno mauritano, acos-

tumbrado a someter a los marineros a extorsiones propias de situaciones de violencia militar, tratando a los nuestros como si fuesen delincuentes.

Más allá de la tristemente frecuente anécdota de este pesquero, las causas han de buscarse en la falta de definición de los convenios internacionales de Pesca, y en la poca atención que presta nuestro país —ahora también la UE— al seguimiento de los acuerdos que firman con otros países, y a la escasa importancia que se presta a los asuntos humanos derivados de esos acuerdos.

Son ya viejas las reivindicaciones que piden que los convenios

firmados cuenten con un seguimiento permanente, adecuado a la realidad cotidiana de las faenas, y dispuestos a intervenir cuando exista algún problema derivado de una falta de entendimiento o una manera diferente de interpretar una situación.

En estas situaciones también se echa de menos la actividad de los organismos internacionales que regulan las pesquerías, o la propia Organización de Naciones Unidas, cuyos países miembros no acaban de dotar de una operatividad adecuada para dar respuesta a estos asuntos.

La escasa influencia de autoridades y grupos económicos condiciona el futuro gris de esta actividad en nuestro entorno económico

Marruecos ayuda a la UE a reconocer su fracaso interno

Las autoridades reconocen que no han hecho nada para dejar de depender de los recursos extranjeros

En varias declaraciones realizadas entre los meses de marzo y abril por altas autoridades pesqueras españolas y comunitarias, los responsables vienen a reconocer la grave situación del sector pesquero. Un extremo que pone de nuevo de actualidad el problema de fondo: España no ha sabido adaptar su sector pesquero a las posibilidades reales de su crecimiento endógeno, sin dependencias exteriores. Antes al contrario, lo ha dejado en situación de paulatino abandono, lo que equivale al fracaso del modelo perseguido en los últimos años.

No hemos sabido adaptar el sector pesquero a nuestras posibilidades de crecimiento endógeno

La tendencia alahuita de no permitir la pesca en sus aguas a buques comunitarios plantea un modelo de relaciones pesqueras entre la UE y Marruecos similar al que la Unión puso en práctica con Argentina, lo que supondrá un peligro para miles de empleos.

Mientras otros países, sobre todo del norte de Europa y algunos miembros de la UE han ido adaptando su sector pesquero a las nuevas realidades alimentarias, mercantiles y jurídicas, el conjunto de la Unión y particularmente España decidió relegar la actividad extractiva interna a un segundo plano, mientras se promociona la importación de pescado. Y en vez adoptar medidas de promoción económica adecuadas para hacer frente a la situación, ha «cubierto el expediente» con unas partidas económicas (los «fondos estructurales») que no han servido para regenerar y diversificar las economías dependientes del sector pesquero.

Por ejemplo, en la actualidad ningún sector de la pesca española —ni empresas transformadoras, ni marcas, ni armadores— tienen influencia alguna en la pesca marroquí, que ha ido ganando potencial con presencia fundamentalmente francesa, hasta llegar a darse la circunstancia hoy de que los propios europeos son los más interesados en que se frene definitivamente la colaboración pesquera entre Marruecos y España.

Como recordábamos en el anterior número de nuestra revista, «las empresas españolas están siendo obligadas a imitar a las francesas, con la diferencia de que estas últimas centraron su actividad en los últimos años en la consolidación de factorías en tierra, y a los pobres armadores españoles únicamente les

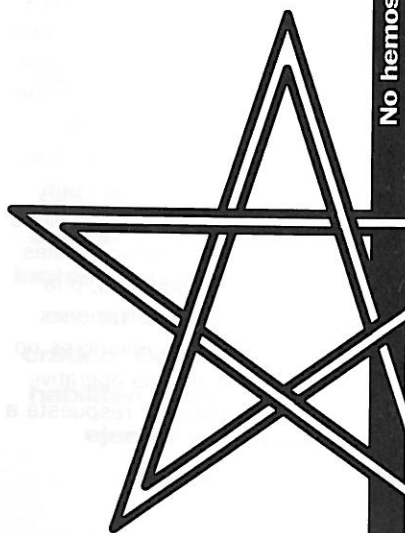
queda trasladar allí sus buques para enrolar por cuatro duros a sufridos compañeros africanos y ponerlos a pescar».

La escasa influencia que autoridades poco comprometidas con la pesca y grupos económicos relacionados con el sector ejercen sobre el conjunto de la política comunitaria condiciona el futuro gris de esta actividad en nuestro entorno económico global.

En este momento, el gobierno central vuelve a responsabilizar a agentes exteriores: «Habrà que buscar nuevos caladeros». De paso, no reconoce el abandono de la UE ni sus propias responsabilidades ante un sector que sufre un alarmante aumento del desempleo.

Es necesario recordar además que todavía queda pendiente el escandaloso asunto del referéndum del Sahara que el padre del actual Rey alahuita postergó de manera casi indefinida con el consentimiento de las Naciones Unidas. El resultado de la soberanía sahariana acabará influyendo de una u otra forma en la evolución de las relaciones pesqueras con el norte de África.

Sólo la cooperación, las apuestas por una negociación inteligente y un nuevo comportamiento basado en la creatividad y el abandono de los lenguajes neocoloniales europeos pueden dar un impulso definitivo al entendimiento con beneficio para todas las partes.



La indignación de los europeos se incrementa al sentirse objeto de amenazas y persecuciones personales por parte de los canadienses

Canadá sigue a la carga contra la UE

Los tripulantes, hartos de que nadie les respalde

Una nueva tanda de acusaciones de inspectores canadienses que se sirven de banderas «NAFO» para realizar su labor, está provocando la indignación entre los capitanes de la flota europea (principalmente españoles y portugueses) en aguas del Atlántico Norte. Tanto los capitanes de los buques, como el resto de tripulantes y marineros, pueden contrastar sus informaciones acerca del abuso, que se incrementa desde 1992.

Se ceban contra los compañeros españoles y portugueses, sin que nuestras autoridades muevan ni un dedo

Los citados inspectores, con el consentimiento de su Gobierno —o incluso siguiendo sus órdenes— actúan más allá de su Zona Económica Exclusiva (ZEE), donde intentan aplicar normas que no existen en la reglamentación NAFO, con el propósito de provocar el desprestigio de los profesionales y las empresas que faenan en esos caladeros fuera de control canadiense.

El gran despliegue de medios que exhiben en alta mar (aviones, buques de guerra, naves de «protección» pesquera, etc.) resulta desproporcionado para el control —si se diese el caso— de una pequeña flota de buques pesqueros como la europea que en la actualidad faena en aquel caladero.

La indignación de los europeos se incrementa al ser objeto de amenazas y persecuciones personales por parte de los canadienses, quienes no reconocen autoridad alguna a la figura de los Observadores de Pesca que cada buque incluye, ni a los buques europeos de control: «Kamander Amalie», «Alborán» y «Chirleu», que inspeccionan la zona habitualmente bajo control de la organización NAFO.

Los capitanes se muestran de acuerdo con que se controle la actividad de sus buques, de tal forma que no se les impida su trabajo.

Consideran que deben ser buques comunitarios los que colaboren para que las agresiones canadienses no se conviertan en rutinarias, como está sucediendo en la actualidad.

Solicitan también a la Comisión Europea que realice gestiones ante Canadá para que frene el

desproporcionado acoso, una actitud cercana a la delincuencia que recuerda al caso del «Estay», un buque que sufrió la agresión armada canadiense. Ante ello, reclaman una actitud activa de la Unión en defensa de los pescadores ante las agresiones a las que no desean acostumbrarse.

Recuerdan lo ocurrido el 31 de marzo de 1992, cuando los pesqueros «Polar Storn», «Zandvoort», «Nortchen Kingfixer», «Cape Fox», «Cape Howe», «Cape Nova» y «Nair Banker» colocaron la bandera canadiense sobre una boya situada a 203 millas al este de St. Johns, desde donde insultaron y acusaron a los pescadores europeos en tres lenguas: inglés, portugués y español con el siguiente discurso: «En nombre y con el apoyo del pueblo de Terranova y Labrador, demandamos los grandes bancos de Terranova y encargamos a Canadá de la custodia y ordenación de la Plataforma Continental más allá de las 200 millas».

«Si no son capaces de gestionar un caladero dentro de su ZEE de 850.000 km² desde USA hasta Labrador, donde hace más de 20 años que no faena ningún buque español o portugués, no somos nosotros responsables de su mala gestión». La zona donde faenan actualmente, fuera de la ZEE canadiense, tiene 17.000 km².

Irónicamente, finalizan su exposición de esta forma: «Si la UE no nos respalda, tendremos que unirnos a los buques canadienses y ayudarles a situar dos boyas con su bandera: una frente a Finisterre y otra frente a Cabo da Roca».

Este informe es el primero que analiza el estado de la universidad frente a la ruptura de las fronteras educativas internacionales y el acercamiento de los estudios superiores a la preparación profesional

La pesca, camino de la Universidad

La conferencia de rectores de universidades Españolas propone la aceptación de las titulaciones superiores de formación profesional como diplomaturas universitarias

El documento, encargado por los rectores, analiza el presente y futuro del sistema universitario

Las nuevas titulaciones náutico-pesqueras de patrón de altura y la de mecánico mayor naval estarían integradas dentro de las titulaciones que el informe Universidad 2000 cataloga como «diplomaturas encaminadas a una profesión».

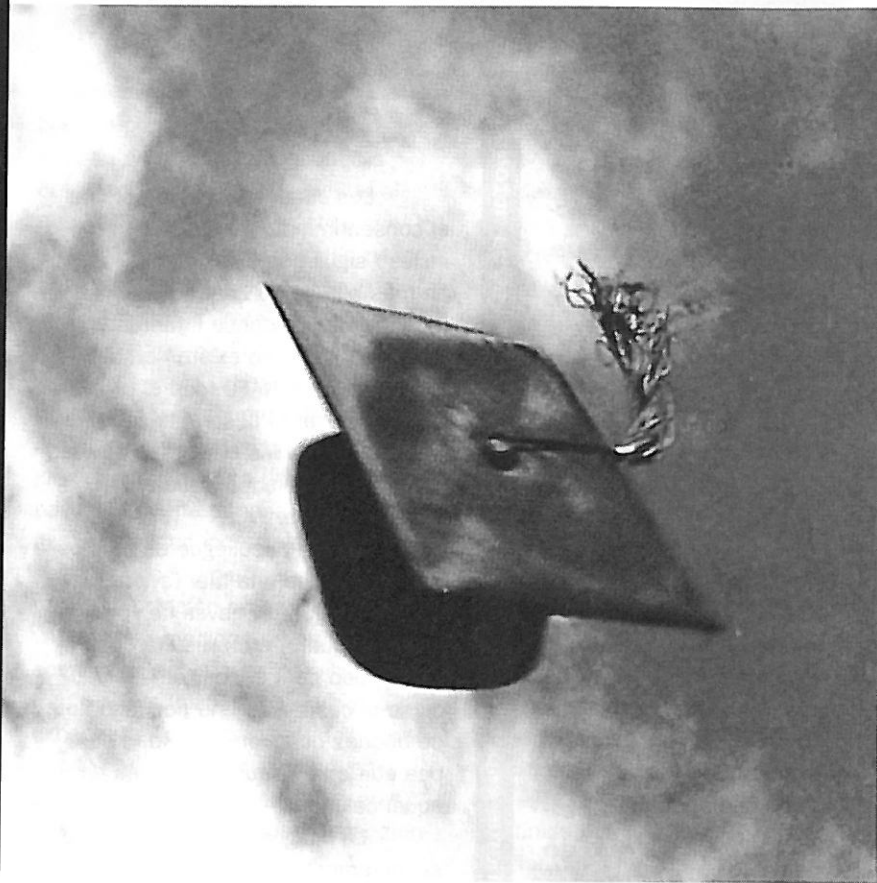
El viernes 24 de marzo vio la luz el informe Universidad 2000 encargado hace 15 meses por los rectores de las universidades españolas con el fin de analizar en profundidad el momento presente y el futuro de nuestro sistema universitario. En el mismo se propone "un acercamiento de los estudios superiores a la preparación profesional". Entre otras transformaciones plantea la redefinición de las titulaciones superiores tanto universitarias como no universitarias.

Su autoría corresponde al insigne profesor D. Josep María Bricall, ex-rector de la universidad de Barcelona y el único español que ha sido presidente de la Conferencia de

Rectores Europeos. En su elaboración ha participado más de 108 representantes universitarios, políticos y sociales, entre los que podemos destacar a Saturnino de La Plaza y Federico Mayor Zaragoza.

La titulación de Capitán de Pesca podría integrarse como curso de "Post-grado" o "master"

En el mismo se propone que las titulaciones se clasifiquen en cuatro tipos homologados nacionalmente, donde las tipo "A" se corresponderían con las licenciaturas, las "B" serían las diplomaturas clásicas y las encaminadas a una profesión (los antiguos peritajes, enfermería, magisterio y la Formación Profesional de Grado



Se cree que deben equipararse las titulaciones superiores cursadas en los Institutos Politécnicos de Formación Profesional Españoles con los impartidos en otros centros de enseñanza superior europeos

Superior), en las "C" se incluirían los "master" y los cursos de post-grado de carácter académico y por último en las "D" se encontrarían los "masters" y los cursos de post-grado de carácter profesional (donde se podría integrar la titulación de Capitán de Pesca).

Así mismo, el informe en el punto 38 de su sección tercera propone que tratándose de estudios de Formación Profesional de grado superior, estudios no universitarios, el reconocimiento de diplomatura universitaria se realice mediante las oportunas certificaciones, una vez finalizado el período de prácticas, como cursos aislados de tipo "B" o incluso "D" de forma descentralizada, "aunque reconociendo por vía de créditos el aprendizaje profesional conseguido".

Titulaciones específicas con vistas al empleo

En el informe se considera "El reconocimiento de cursos de corta duración-tipo "B" - tiene además relevancia de cara al empleo y constituye una estrategia interesante para resolver en un plazo razonable problemas de falta de capacitación en algunas de las tareas". En el aspecto profesional su autor va todavía más allá en una visión equilibrada y realista del tándem titulaciones-empleo. "En particular el seguimiento de sucesivos tramos puede ser una alternativa interesante para resolver la falta de técnicos, ante la resistencia que muchos estudiantes manifiestan a la elección de las carreras de ingeniería actualmente establecidas".

Equiparación europea de las titulaciones de Formación Profesional Superior

En el documento presentado se considera la necesidad de otorgar la equiparación de las titulaciones superiores cursadas en los Institutos Politécnicos de Formación Profesional Españoles con las impartidas en los "Colleges Of Further Education" británicos, "Instituts Universitaires Professionels" franceses, "H.B.O." holandeses y "Fachhochschulen" alemanes y austríacos. Todos ellos imparten titulaciones con carácter de diplomatura universitaria aceptadas

en todos los Estados de la Unión Europea. A estos efectos el informe UNIVERSIDAD 2000 solicita el afecto la acreditación de las titulaciones profesionales españolas. Esta iniciativa sin precedentes en nuestro país está basada en la Declaración de Bolonia de las Universidades Europeas que propone una unificación de la ordenación universitaria europea.

Este informe es el primero y único que analiza con detalle el esta-

do de la universidad española actual frente a la ruptura de las fronteras educativas internacionales y el acercamiento de los estudios superiores a la preparación profesional. Una vez entregado a la Conferencia de Rectores de Universidad Españolas (CRUE), deberá de ser discutido en su seno y posteriormente presentado en el Parlamento para su conversión en medidas políticas concretas.



AETINAPE con Universidad 2000

Nuestra organización siguiendo los postulados del informe Universidad 2000, inició conversaciones con diversos representantes de la Administración pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia, donde se trató en profundidad el tema de las nuevas titulaciones náutico-pesqueras y el lugar que deben ocupar en la Administración pesquera gallega del nuevo milenio, por lo que a petición de su titular ha presentado ante la Secretaría Xeral de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia un documento donde se solicita la inclusión de las titulaciones superiores de formación profesional náutico-pesquera, tanto de puente como de máquinas, dentro del grupo administrativo "B" y la inclusión de los Capitanes de Pesca en posesión del título superior en navegación, pesca y transporte marítimo, dentro del grupo administrativo "A". Este documento se hará llegar desde AETINAPE al conjunto de las Comunidades Autónomas con competencias en materia marítimo-pesquera, así como a la administración marítimo-pesquera del Estado.

En estos momentos, estamos en conversaciones con centrales sindicales de la Función Pública y reiniciando contactos con el Consejo de Universidades.

En 10 años, la mitad de empleos

La reconversión no sería excesivamente negativa si fuese contrapesada con medidas de desarrollo endógeno



Más de 62.000 puestos de trabajo menos que en 1988

De los 35.500 pescadores que había en 1988 quedaban el año pasado sólo 15.500, con lo que en 10 años se han perdido más de la mitad de los empleos pesqueros.

Son datos oficiales extraídos del número de afiliados al Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social, que revela un total de 62.438 puestos de trabajo directos perdidos entre todos los subsectores marítimos.

• Donde se perdieron más empleos fue en el llamado «grupo I», con casi 40.000 puestos menos en buques de más de 150 trb, de los cuales la mitad lo fueron en la pesca y la otra mitad en marina mercante.

El grupo IIa, referido a barcos pesqueros entre 50 y 150 trb vió como desaparecían casi 13.000 empleos. Una cifra próxima a los 10.000 se perdieron en el grupo IIb, perteneciente a los trabajadores enrolados por cuenta ajena en barcos de entre 10 y 50 trb.

Por último, el grupo III, que engloba a los autónomos y por cuenta propia, y a quienes prestan sus servicios en buques menores de 10 trb, se vio afectado en una reducción muy pequeña, que afectó sólo a 707 puestos de trabajo perdidos.

Los datos, que hablan por sí mismos, revelan claramente la ten-

dencia a la disminución de los empleos en el sector, que sufre una drástica reconversión productiva. Esta reconversión no sería excesivamente negativa, si fuese contrapesada con medidas de desarrollo endógeno que motivaran la creación de una estructura industrial y pesquera más productiva y dinámica, con capacidad para absorber los excedentes de mano de obra en amplias zonas del litoral cuyas economías dependen excesivamente de la pesca.

La progresiva apropiación del mar por parte de los países ribereños mientras en el nuestro no se adoptaban medidas correctoras, ha sido una de las principales razones que justifican estas preocupantes cifras estadísticas.

«Imprecisiones, falsedades, despropósitos y falta de coraje de nuestras autoridades políticas y diplomáticas estuvo presente en todo momento»

La tragedia del Zafir

La noticia cayó como un jarro de agua fría. Era el 14 de febrero, el tan señalado día de San Valentín. Posiblemente la mayor parte de las novias y esposas de los tripulantes del buque Zafir esperaban ansiosas una llamada o un ramo de flores de estos marinos. Pero la realidad cruda y dura se hacía patente: otra página cubría de luto la historia de la Galicia marinera. Entre la una y las dos de la tarde se conocía la noticia, sólo sabíamos que, dos buques había chocado al poco de iniciarse el día; que el Zafir se había hundido en escasos minutos, y el alcance de la tragedia (tres muertos, diez desaparecidos y un superviviente). Entre los desaparecidos se encontraba mi cuñado Paco, hermano de mi esposa y padrino de mi hijo.

Juan Jesús Blanco Martínez / Familiar de tripulante del «Zafir»



«Que cerca sentimos a algunos que están muertos; y que muertos nos parecen otros que aun viven».

W. Biermann.

Hacia unos cuatro meses que había embarcado como Jefe de Máquinas del Zafir y en esos días acudimos desde San Fernando a Sevilla a pasar la tarde con él. Fue la última vez que le vimos. No hace mucho, también hablamos por teléfono y me comentó que posiblemente pronto arribarían a Cádiz o Sevilla.

Cuando suceden eventos de esta magnitud, y siguiendo la dinámica de los medios de comunicación, cualquier ciudadano de a pie podría percibir que todo se ha desarrollado con normalidad partiendo obviamente de lo anormal del hecho trágico. Da la impresión que se ha hecho todo lo necesario; que las personas responsables actuaron a la perfección y que el rescate de los cuerpos no fue posible a pesar de haberse intentado su recuperación de todas las maneras posibles.

Sin embargo, lamentablemente no sucedió así; pues las imprecisiones, las falsedades, los despropósitos y la falta de coraje y de estar a la altura de las circunstancias, por parte de nuestras autoridades políticas y diplomáticas, estuvo presente en todo momento. La secuencia de los hechos es la siguiente:

- Tras las primeras noticias se facilitan por los propios medios de comunicación, dos teléfonos para información a los familiares. Dichos teléfonos, se corresponden con el Consulado de Nápoles. Desde el Consulado se empiezan a dar las primeras "informaciones".

- Se da la situación del buque hundido así como la profundidad a la que se encuentra. El dato de la profundidad del buque es tan variable e impreciso que suscita sospechas sobre su veracidad.

- Los medios de comunicación

«Aunque esté de moda culpar al Gobierno de todo lo malo que sucede, no es este mi estilo ni está en mi ánimo descalificar y mucho menos culpar a nadie de la tragedia en sí»

el día 15 coinciden en informar que están bajando buceadores y avanzados artilugios para localizar los cuerpos posiblemente atrapados en el buque.

- El propio Cónsul emite información a los familiares en este sentido y en dar una situación del buque relativa a la profundidad a la que se encontraba.

- A los cuatro días salta la alerta: El Cónsul de Nápoles se persona en Catanzaro y desmiente toda la información que había dado. El buque ni siquiera estaba localizado. Sus informaciones no habían sido constataadas. ¿Quién le había "informado"? ¿Por qué no se había constatado la información? ¿Dónde se encontraba el Sr. Agregado Naval?

- Si se había mentido a un diplomático, se había mentido sistemáticamente al Estado Español, ¿Se pidieron responsabilidades?

Antes de seguir con esta secuencia, debo dejar claro que aunque esté de moda culpar al Gobierno de todo lo malo que sucede, no es este mi estilo ni está en mi ánimo descalificar y mucho menos culpar a nadie de la tragedia en sí. El hecho sucedió como pueden suceder otros por diferentes motivos. Posiblemente en este caso el hombre haya sido víctima de avances tecnológicos tan precisos como pueden ser entre otros el piloto automático. Por lo tanto, lo que no tiene remedio pasa a ser historia, pero las actuaciones concretas de las personas e Instituciones que tienen un papel relevante es esa historia deber ser analizado, es decir, medido, comparado, calculado y si se puede, corregido. Al fin y al cabo, como decía Francisco Manuel de Melo: "para el vasallo afligido viene a ser lo mismo que el gobierno se equivoque por malicia que por ignorancia". En este caso, pudieron darse ambos ingredientes.

Desde el primer momento el Presidente de AETINAPE Sr. Muñiz toma contacto con los familiares. Ofrece su ayuda, su colaboración y esta no solamente es aceptada con agrado sino que es un rayo de luz en tanta penumbra.

Por parte de las Administraciones solamente habíamos encontrado

«Se tarda 15 días en localizar el buque pero no se había hecho otra cosa que hablar de los costes, de la complejidad de la operación, y todo ello sin un informe serio por alguna empresa especializada»

apoyo en algunos alcaldes, pero sabíamos que en este caso, ese apoyo era limitado.

El Sr. Muñiz empieza por acallar y desmentir ciertas voces de algunos "trepas de turno" que desde cómodos sillones comienzan cuestionando la capacidad y la solvencia profesional de nuestros marinos. Asimismo coordina y dirige los pasos de los familiares para hacer llegar sus voces (sus pretensiones) a las Administraciones, a la prensa, a todas las personas con "responsabilidad" para que tomen cartas en el asunto. Es en principio el único coordinador real y efectivo y en consecuencia, la única ayuda moral y psicológica; pues no existe otra. A través de su persona, de AETINAPE, se conciertan entrevistas con: El Sr. Presidente de la Xunta; el Sr. Ministro de Asuntos Exteriores, el Sr. Ministro de Trabajo, el Sr. Conselleiro de Pesca, los Sres. Embajadores de Italia y Portugal, etc.

A todas estas personalidades, y siempre con AETINAPE al frente, se le ha informado puntualmente del

estado de las familias, de sus necesidades, y sobre todo de su inmediata pretensión: LA RECUPERACIÓN DE LOS CUERPOS QUE PRESUMIBLEMENTE SE ENCUENTRAN EN EL INTERIOR DEL ZAFIR. Ese protagonismo, ese papel coordinador y de tutela que debería haber asumido la Xunta, lo asumen de hecho AETINAPE con el Sr. Muñiz al frente.

Pasado más de mes y medio del trágico suceso, hay datos suficientes para hacer una evaluación concreta de todo lo acontecido, así como para determinar hasta que punto nuestras Administraciones no han estado a la altura de las circunstancias.

Tras los primeros días de confusión, donde quedó de manifiesto que se le había mentido al Estado Español, y sabedores, tanto a nivel autonómico como a nivel estatal del cúmulo de imprecisiones y despropósitos que emanaban desde Italia, hubiera sido un buen momento para tomar las decisiones convenientemente. Pero ello no fue así; como casi

«Pasado más de mes y medio, hay ya datos suficientes para determinar hasta que punto nuestras Administraciones no han estado a la altura de las circunstancias»

siempre nuestra Diplomacia deambula por los Estados del mundo cargada de complejos y pidiendo perdón:

1º Como acusación particular no se persona porque Italia se puede molestar.

2º Desde la Dirección General de Asuntos Jurídicos y Consulares del Ministerio del Interior, se desaconseja a los familiares que busquen un abogado porque según ellos, significa "iniciar acciones paralelas en un proceso" (El Correo Gallego 11-03-00).

¿Saben estos señores lo que significan acciones paralelas en un proceso? ¿Cómo se puede llamar acción paralela cuando se es parte? ¿Conocen la mecánica de un proceso para hacer estas aseveraciones?

El personarse con asistencia jurídica en un proceso, sea el abogado de la Administración, de las familias o de ambos conjuntamente, no es ni más ni menos que personarse en el Mismo Proceso como Parte, de otra forma y tal como ha sucedido, todas las actuaciones se han llevado a cabo por el juez estando presente una de

las partes, estando totalmente desasistida en este caso la parte más perjudicada. Y eso aquí en España, en Italia y en Pensacola, se llama simplemente INDEFENSIÓN, pues a día de hoy y si mis datos son puntuales los familiares de Zafir continúan sin la debida asistencia jurídica.

3º No se piden responsabilidades, no se presenta una sola queja al Estado Italiano, no se ofrecen medios de búsqueda, ni se contrata o se exige que se contacte con empresas especializadas en rescates submarinos para pedir un simple presupuesto y poder evaluar un posible rescate; es decir sólo y solamente se hacen evaluaciones a priori sin conocer el lugar ni el estado en que se encuentra el Zafir en ese momento.

Se tarda 15 días en localizar un buque de más de 100 metros de eslora y más de 6000 toneladas; pero lo más sospechoso es el hecho que antes de la localización del buque no se había hecho otra cosa que hablar de los costes, de la complejidad de la operación, y todo ello sin haber hecho

un informe serio por alguna empresa especializada.

4º Por parte de la Xunta de Galicia se envía a Italia un Coordinador en los primeros días del siniestro. Esta medida, de cara a la opinión pública parece eficaz. No obstante, a efectos prácticos fue totalmente ineficaz en la medida que allí no había nada que coordinar, ni a quien coordinar. Los únicos rastreos se estaban llevando a cabo en superficie y el coordinador tenía tanta competencia como los que contemplaban el horizonte desde la playa. ¿No hubiera sido más efectivo que ese coordinador u otro localizara alguna empresa especializada en rescate submarino e informara de las posibilidades a las Administraciones y familiares? Ciertamente los medios de comunicación estaban en Italia y era allí donde la Xunta tenía que vender su imagen. Los resultados importaban mucho menos.

¿No nos hubiéramos sentido más protegidos si nuestras Administraciones sea Central o Autonómica (o

«¿No nos hubiéramos sentido más protegidos si nuestras Administraciones se personaran como parte en el proceso y dieran cobertura jurídica a unas diligencias en las que sólo parece estar presente una de las partes, que parece ser la culpable?»

ambas) se personaran como parte en el proceso y desde el primer momento dar cobertura jurídica a unas diligencias en las que sólo parece estar presente una de las partes y que a todas luces parece ser la culpable. ¿Están a salvo las garantías del proceso y los legítimos derechos de los familiares?

No se debería olvidar que estos marinos, que yacen en el fondo del mar Jónico, pagaban sus impuestos; eran trabajadores gallegos, españoles y europeos que con su trabajo colaboraban al sostenimiento de unas Administraciones que no actuaron acorde con las circunstancias. Les habían dado la espalda a ellos y a sus familiares.

En algo tan trágico como la muerte no debería haber pobres y

ricos, pero la realidad es muy distinta; decía Mostesquieu: "Cuando la muerte ha igualado las fortunas, las pompas fúnebres no deberían diferenciarlas".

5º Un mes después del suceso y siempre a la rémora de las exigencias de las familias, las cuales habían conseguido contactar con una empresa francesa especializada en rescates submarinos, las Autoridades italianas deciden poner en marcha una operación de "lavado de imagen" enviando un buque con medios para grabar y filmar imágenes y un robot que se limitó a recoger algunos objetos de exteriores. Salta a la vista que lo prioritario no era el rescate de los cuerpos sino recopilar "información sobre el suceso"; en este sentido se pronuncia La Voz de Galicia el 11-03-00.

Se graban unas imágenes y se da una versión a los familiares con esas imágenes. Todo está preparado para echar tierra al asunto del posible rescate. Además se aduce que esa información está bajo secreto de Sumario y consecuentemente parece que no es posible una evaluación por otra empresa diferente a la contratada por el Estado Italiano.

En consecuencia, al levantarse el secreto de sumario, habrá pasado el tiempo suficiente para que en el fondo de Jónico no quede más que parte de un buque semienterrado y con él, quedan también sumergidas una serie de falsedades de una historia en la cual, tanto por activa como por pasiva nuestras Autoridades Estatales y Autonómicas tienen mucho que decir.



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 - APARATOS 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)

INFORMATICA MARITIMA VALVERDE S.L.

Ordenadores de mesa a su medida

Ordenadores portátiles

Pantallas planas

Conexión internet via satélite

C/ García Olloqui, 4 Entlo of-2, 36201 Vigo
tlf. 986 43 53 51 , 607 35 27 45, fax 986 43 53 36

Cuando el año pasado se añadió a mi cartera de Comisario de Agricultura y Desarrollo rural la responsabilidad de la pesca Comunitaria, comprendí rápidamente que la industria pesquera se enfrentaba a numerosos problemas, en particular, a un exceso de capacidad de su flota, a la sobre-explotación pesquera y a la reducción de los recursos pesqueros, lo que conduce a dificultades económicas y de empleo. Estos problemas se deben al exceso de inversión, al avance tecnológico que facilita la localización y captura de pescado, y a la globalización de los mercados de productos de la pesca que exigen una mayor competitividad por parte de las empresas pesqueras.

La industria pesquera se enfrenta a numerosos problemas: un exceso de capacidad de su flota, a la sobre-explotación pesquera y a la reducción de los recursos pesqueros

Mejores condiciones para la flota comunitaria



Franz Fischler / Comisario de Pesca de la UE

La Comunidad ha puesto en marcha medidas, que trataré más adelante, para afrontar estos problemas y reducir sus efectos. Soy consciente de que algunas de estas medidas son duras para el sector, pero inevitables para asegurar que la pesca continúe dando empleo a las futuras generaciones.

Coger el toro por los cuernos

La reestructuración de la flota es inevitable. Soy muy consciente de las repercusiones que esto puede provocar, sobre todo en áreas donde la pesca representa una importante actividad económica, pero tenemos que coger el toro por los cuernos y asegurar el futuro de la industria pesquera. La Comunidad está poniendo en práctica un determinado número de políticas para conseguir un mejor ajuste entre la capacidad pesquera Comunitaria y los recursos disponibles, a través de la reducción de la

flota, así como para proveer apoyo financiero para la reestructuración del sector y la diversificación del esfuerzo; todo esto, a través del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP). También se trabaja con terceros países y con organizaciones internacionales en la promoción de la pesca sostenible como la mejor garantía para la flota oceánica comunitaria.

Lograr un equilibrio entre la capacidad pesquera y los recursos disponibles

Uno de nuestros mayores retos consiste en reconciliar la necesidad de reducir la capacidad pesquera con la necesidad de modernizar la flota, mejorar las condiciones de seguridad, trabajo e higiene a bordo de los buques y reforzar la competitividad de la flota. Estoy convencido de que el avance tecnológico aumenta el esfuerzo pesquero y este aspecto hay que tenerlo en cuenta cuando se decidan los objetivos de reducción de la flota.



«Me preocupa el nivel del presupuesto de la Comisión destinado a este sistema, que no está surtiendo el efecto deseado en los recursos pesqueros. No hay duda de que serán necesarias medidas más eficaces en el futuro»

La Comunidad ha utilizado los Programas de Orientación Plurianuales (POP) para reducir su flota. Sin embargo, me preocupa que el POP IV, que cubre el período que va de 1997 a 2001, no es todo lo eficaz que debiera en el ajuste de la flota a los recursos disponibles. Los objetivos del POP IV se establecieron a un nivel inferior del que habría sido necesario para continuar con una reestructuración efectiva de la flota. El POP IV sólo exige una reducción de capacidad general inferior al 3%. Conocidos los efectos de los avances tecnológicos, existe incluso el riesgo de que el esfuerzo pesquero aumente durante este período.

También me preocupa el nivel del presupuesto de la Comisión destinado a este sistema que, en su forma actual, no está surtiendo el efecto deseado en los recursos pesqueros. No hay duda de que serán necesarias medidas más eficaces en el futuro.

Buques y artes de pesca más eficaces deberían reforzar la competitividad de la flota, indispensable en un mercado mundial. Sin embargo, este proceso puede tener también un impacto negativo tanto en los recursos pesqueros, ya que acarrea el riesgo de contribuir a la sobre-pesca, como en el empleo, ya que los buques de pesca más eficaces necesitan en general menos personal de a bordo. Es evidente que no podemos mantener los niveles actuales de empleo de la industria pesquera si cada buque tiene un alto nivel de eficacia. Por esta razón las iniciativas Comunitarias como Pesca, que fomentaba los proyectos de diversificación para disminuir la dependencia de la pesca de las comunidades costeras, desempeñan un papel importante.

El nuevo Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP)

España ha respetado los objetivos fijados en el POP lo que le permite acceder al apoyo financiero para la modernización de su flota. Me agradó ver que al establecer los nuevos acuer-

España ha respetado los objetivos fijados en el POP, lo que le permite acceder al apoyo financiero para la modernización de su flota.

dos de financiación estructural para el período que va de 2000 a 2006, el Consejo estuvo de acuerdo con la Comisión sobre el principio de que el apoyo financiero público no debe contribuir al aumento del esfuerzo pesquero. Para poder asignar ayuda pública, los Estados Miembros deben establecer mecanismos permanentes para controlar la renovación y modernización de la flota nacional. El nuevo reglamento IFOP ha reforzado las medidas de penalización hacia los Estados Miembros que no respetan los objetivos de su POP o que no facilitan la información requerida por la Comisión.

Era preciso reforzar el sistema de sociedades mixtas ya que algunos aspectos del dispositivo habían provocado críticas, en particular, del

Tribunal de Cuentas Europeo. Se consideró que algunas de estas sociedades estaban exportando exceso de capacidad Comunitaria sin tomar en debida consideración los efectos potenciales sobre los recursos pesqueros de los países terceros. Además, por varias razones, no se logró llevar hasta su plena aplicación algunos de los proyectos financiados con dinero público. Por estos motivos se han impuesto condiciones más duras, por un lado, para que se demuestre la validez del proyecto en su fase de concepción y por otro lado, para que haya, por parte de los beneficiarios de la ayuda, un seguimiento de la aplicación de las nuevas condiciones durante los primeros cinco años de la sociedad mixta.



«Los acuerdos de pesca son una parte esencial de la Política Pesquera Común, y constituyen no sólo una fuente de creación de empleo y de productos pesqueros para el mercado comunitario, sino un instrumento de cooperación con otros países»

sobre los subsidios de pesca siempre y cuando se haga de manera centrada y estructurada, teniendo en cuenta el trabajo llevado a cabo por la FAO sobre todos los factores que pueden conducir al exceso de capacidad y a la sobre-explotación de los recursos. También es importante señalar que la Comisión dedica más dinero a la reducción de las capturas que a la ayuda a la modernización de la flota.

Los acuerdos de pesca

Los acuerdos de pesca son una parte esencial de la Política Pesquera Común, y constituyen no sólo una fuente de creación de empleo y de productos pesqueros para el mercado comunitario, sino un instrumento de cooperación con otros países para garantizar una pesca responsable. Como ustedes probablemente sabrán, el Consejo instó a la Comisión a negociar nuevos acuerdos pesqueros con Marruecos. La Comisión aprobó la concesión de ayudas financieras a todo aquel cuya actividad se hubiera visto temporalmente interrumpida por el fin del Acuerdo de Pesca existente entre la Comunidad y Marruecos. Desde entonces se han seguido explorando continuamente las posibles alternativas para obtener acuerdos beneficiosos para el conjunto de la industria pesquera. Estos acuerdos no deberían afectar exclusivamente al sector de la captura, sino que, en mi opinión, la mejor garantía del éxito de estos acuerdos radica en atraer las inversiones privadas. Las autoridades públicas pueden fomentar la cooperación comercial entre las compañías privadas, proporcionando las garantías necesarias para la protección de la inversión a largo plazo.

Organizaciones Regionales de Pesca

La Comunidad es un miembro activo de las Organizaciones Regionales de Pesca (ORP). Estas organizaciones son de crucial importancia a la hora de conceder la colaboración internacional necesaria y establecer las reglas de conservación para la pro-

tección de los recursos pesqueros en alta mar y de aquellos cuyos territorios se encuentran a la vez en zonas nacionales e internacionales. La Comunidad seguirá defendiendo la libertad de pesca en alta mar, en contra de las incursiones, unilaterales o extra-territoriales, más allá de las zonas de pesca nacionales. Sin embargo esta libertad sólo puede ser garantizada si las reglas establecidas son respetadas por todas las partes implicadas.

Buques con pabellón de conveniencia

Es evidente que la pesca ilegal, no regulada y furtiva pone en gran peligro a las poblaciones de peces en alta mar. En la mayoría de los casos, este tipo de pesca se hace desde buques con pabellón de conveniencia y cuyas actividades perjudican a la comunidad internacional. Estoy convencido de que para proteger la flota pesquera comunitaria en alta mar tenemos que luchar contra este fenómeno, ya que los buques con pabellón de conveniencia merman la competitividad de nuestra flota al tiempo que amenazan su futuro. La Comunidad ha estado trabajando junto con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y con una serie de Organizaciones Regionales de Pesca para establecer medidas destinadas a animar a las partes no contratantes a que colaboren en la conservación de los recursos pesqueros.

Garantizar el futuro

Nos espera un largo y difícil camino. Sin embargo, la Comunidad está trabajando en diferentes frentes para conservar la reserva pesquera, adaptar la flota a los recursos disponibles y ofrecer al sector las mejores condiciones para desarrollar su actividad. La diversificación fuera del sector será necesaria, pero estoy comprometido con el éxito de estas medidas a fin de garantizar que el sector pesquero siga siendo un importante componente económico y social para nuestras comunidades costeras.

La industria pesquera debe ser capaz de atraer y retener a la gente joven. El IFOP proporciona nuevas medidas para ayudar a los jóvenes pescadores a adquirir sus primeros buques de pesca. Hay también nuevas medidas a favor de la pesca costera que conciernen tanto a las condiciones que gobiernan la renovación de la flota, como a la concesión de las ayudas a los proyectos colectivos en este sector.

Sin embargo, tenemos que seguir manteniendo una postura crítica respecto a las subvenciones al sector pesquero, que son consideradas como factores que contribuyen al exceso de capacidad y a la sobre-explotación. La Comunidad está, por supuesto, dispuesta a entablar conversaciones

«La flota del Gran Sol, casi 500 barcos antes de 1986, se ha ido al carajo para que otros utilicen sus permisos de pesca»

Marinero: especie en extinción

Resulta duro. Pero la verdad está ahí. Y por más que se pretenda disimular, nadie podrá negar la evidencia: aquellos mares inmensos de antenas de televisión fruto del desarrollismo (?) español de los años 60-70 han desaparecido víctimas de las antenas colectivas y han sido sustituidos por mares de antenas de comunicaciones de los pesqueros que se pudren amarrados, acoderados, en los muelles y los puertos de España.

Antón Luaces / Periodista y director de «Españoles en la Mar», de Radio Exterior de España

El salitre y el óxido son los referentes para los más próximos. Las antenas, para los del segundo plano. Las pinturas para los de «casa», porque ven cómo se deterioran un día tras otro aquellos que fueron, a la fuerza, como unos segundos o primeros hogares.

La flota del Gran Sol, casi 500 barcos antes de 1986, se ha ido al carajo para que otros utilicen sus permisos de pesca.

La flota bonitera afilia las palabras cabronas para mascullar «volantas» y «pelágicas». Italia, Irlanda y Francia siguen con la suya, mareando la perdiz del incumplimiento para largar aparejos de siete kilómetros de longitud, porque los de dos y medio no son rentables y, además, a ver qué va a quedar para el armador si hay que repartir.

Los bacaladeros son historia. Las vías del bacalao sólo son válidas, ahora, para los jóvenes de éxtasis, el calimocho y la borrachera de fin de semana. Bacalao, ahora, se escribe en papel pautado y con «k». Y es que el bacalao ha perdido su valor entre la

gente de la mar, hasta el punto de hacer llamar «bacaladera» a ese aparato en el que a uno le ponen la tarjeta de cualquier banco para que, a vuelta de página, te carguen el importe de lo que firmas en la cuenta que casi siempre está como la «carioca»: viva, de milagro.

Los fletaneros se han ido a cantarles tangos a Gardel en aguas de Malvinas y, los que más, fuera de la Zona Económica Exclusiva argentina. Es una manera hábil de alejar lo bueno y competitivo. Allí se le enseña a pescar viento al que no encuentra merluza «hubbsi» en la mar. Pero los argentinos, qué vida, che, prosperan en las pesquerías con barcos que, dejate de macanas, un día fueron españoles y ahora enarbolan la blanquiazul soleada.

Los cefalopoderos están de tinta de calamar hasta el bitoque. Pero sólo es el olor, como el que dejó un día en el Preguntoiro el diario que se trasladó a las afueras de Santiago de Compostela para ver venir de frente a Internet y que hace que los periodistas, cuando queremos recordar los tiempos de «aquel» periodismo, apli-



«Juanito el Marqués, que se murió a finales de los años 50, era bajito, puro nervio, amigo de los cuentos, de pelo blanco y muy marinero.. Tan marinero que se murió antes de ver cómo se hundía un sector que dio tanto pan cuando no lo había»



quemamos la nariz a las paredes del viejo edificio y llenemos de nostalgia el zurrón de la vida.

La flota de cerco se lía a mandarriazo limpio con las paradas biológicas y las vedas, los decretos y las tallas, las mallas y los cupos. Venden sus capturas a dos duros y el consumidor paga por ellas cien veces más para que gane el intermediario.

El arrastre de litoral sólo arrastra botes de pintura, baterías de no sé cuántos voltios, lavadoras, cocinas y hasta alguna que otra bicicleta. También encuentra redes que un día se vendieron como biodegradables y que siguen pescando, abandonadas, en el fondo de la mar.

Los voracereros se quedan con el nombre. Los palangreros se van a la buena de Dios, acompañados en su infortunio por los espaderos. Pero Marruecos está ahí, como está Brasil, como está Chile. También Canadá, Namibia, Mauritania, Noruega, Holanda, Japón, Corea, China y hasta un poco, Portugal. España es historia, coño. Ya no más.

Incluso en la Marina Mercante.

Quedan pocos barcos y las expectativas dicen que no son malas. Posiblemente para los cuatro buques que sobreviven. Serán menos a dar la lata cuando venga la orden de «achatar», verbo inventado que conjugan cojonudamente los de «Los Quince». Pero los navieros vascos, que cumplen cien años de asociación, prevén que, en los próximos años, harán falta 100.000 oficiales para la flota mundial. Y yo me pregunto cuántos oficiales llevarán esos barcos del futuro inmediato y, sobre todo, cuántos barcos con pabellón español tendrán tripulaciones españolas.

Eso sí, podemos presumir de profesionales preparados y polivalentes: lo mismo cumplen sus funciones a bordo como hacen cola en las oficinas del INEM.

Menos mal que vamos bien

Un mar de antenas desde los muelles. Y el Régimen Especial del Mar que registra un incremento de algo más del dos por ciento en la afiliación. No se consuela el que no quiere. Vamos bien.

De todas las maneras, las flo-

tas amarradas son una solución para los «sin casa». Hay refugio seguro. Incluso para quienes tienen que recurrir a la droga en vena. Ahora han desaparecido las jeringuillas de los parques públicos y se encuentran en los entresijos de los barcos olvidados. De los que no han pasado «a mejor vida» pero que se mantienen a flote hasta que una brisa les rompa la crisma y se hundan como patatas de plomo.

Y eso que fueron contruídos para flotar. Con un par.

O sea, que vamos bien.

Juanito el Marqués, que fue pescador de dorna en Ribeira, me dijo un día que había ido a pescar con caña a las rocas de Fontán y O Touro, pero que la cerrazón de la niebla era tal que, creyendo que una gamela se le venía encima, la empujó con la mano para apartarla de las rocas y su asombro fue enorme cuando comprobó que era el «Marqués de Comillas», que había equivocado el rumbo.

Juanito el Marqués, que se murió a finales de los años 50, era bajito, puro nervio, amigo de los cuentos, de pelo blanco y muy marinero.. Tan marinero que se murió antes de ver cómo se hundía un sector que dio tanto pan cuando no lo había, y habilitó profesionales para que alguien pudiera presumir de país.

Se les conocía como marineros, una especie en extinción.

Ahora figuran en catálogo y tienen página web, con portal y dirección. Los protegen las autoridades y hasta el posible que un día los declaren monumento natural.

Atienden por el nombre de «Emigrantes», porque siempre tienen la maleta dispuesta y un adiós en los labios.

Si serán jodidos que se creen que van a volver a los caladeros de Boston, Namibia, Terranova...

Juanito el Marqués se reiría de ellos.

«Hoy contamos con dos mecanismos de apoyo a la inversión en buques: concesión de avales estatales y un sistema de incentivos fiscales a la inversión mediante amortización acelerada»

Evolución de la Marina Mercante española

Agradezco a AETINAPE la oportunidad que me brinda de acercarme a las páginas de su revista y quiero empezar congratulándome por la positiva evolución que en los últimos tiempos está viviendo la marina mercante española.

Alfredo Pardo Bustillo / Presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)

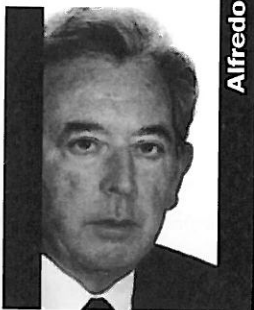
En efecto, en los últimos cuatro años, la flota mercante de transporte de pabellón español ha aumentado en un 27% su tonelaje y a 1 de enero de 2000 contaba con 210 buques y 1.536.738 GT. Cabe destacar un importante crecimiento de portacontenedores, roll-on/roll-off y de pasaje. La flota mercante total controlada por las empresas navieras españolas también ascendía, a comienzos de este año, a 114 buques, con 1.151.576 GT. De este modo, las empresas navieras españolas operan actualmente 324 buques con unos 2,7 millones de GT.

En este período, el marco normativo del sector también ha sido objeto de una profunda revisión y contiene actualmente un conjunto de medidas de considerable importancia en apoyo del sector. En primer lugar, y aunque ya sea bien conocido, hay que hacer

referencia al Registro Especial de Buques en Canarias, cuyas bonificaciones en las cargas fiscales y sociales han sido, sin duda, cruciales para el positivo desarrollo de la flota a que antes he hecho referencia.

Pero, adicionalmente, hoy día contamos con dos mecanismos de apoyo a la inversión en buques: una partida de 6.500 millones recogida en los Presupuestos Generales del Estado para la concesión de avales estatales para la financiación de buques y un sistema de incentivos fiscales a la inversión mediante amortización acelerada (También conocido como tax lease). Más aún, al menos durante este año 2000, la aplicación de estos incentivos fiscales será compatible con las Primas a la Construcción Naval.

El ejemplo más reciente de la efectividad de este conjunto de medidas es el positivo resultado del con-



«Se ha producido una mejora de los servicios y un considerable excedente de oferta, que tirado de las tarifas de fletes a la baja, todo ello en claro beneficio para los usuarios, pero también se ha experimentado una penetración de las navieras europeas inferior a la que se esperaba»

curso para la construcción y fletamento de tres buques gaseros LNG convocado por REPSOL-ENAGÁS. No sólo los tres primeros buques serán operados por las empresas navieras españolas Elcano, F. Tapias, y W.W. Marpetrol (en este último caso, en colaboración con el grupo noruego Knutsen) sino que, además, se construirán en España, lo que contribuirá, sin duda, a paliar la grave crisis de demanda que atraviesa nuestra construcción naval. Hace sólo cinco años, este resultado, cuya relevancia económica y técnica para España es más que notable, habría sido sencillamente imposible.

Ello no quita para que, desde ANAVE, sigamos insistiendo en que el esquema de incentivos fiscales se amplíe también a la adquisición de buques de segunda mano, porque en varios segmentos de la flota ello es fundamental para la renovación de los buques.

Pero la modificación del marco legal no se ha limitado a los costes de explotación y a las inversiones en buques. En nuestro país, los servicios regulares de cabotaje, en especial con los territorios insulares, tienen una gran relevancia estratégica, además de económica. El Real Decreto 1466/97 objetivó plenamente el siste-

ma de acceso a la prestación de estos servicios, lo que ha hecho posible que en los últimos dos años se haya producido un notable desarrollo de los mismos: se han abierto nuevas líneas, ha aumentado muy sensiblemente el porte medio de los buques de carga (portacontenedores y ro-ros, sobre todo) y se ha generalizado el empleo de buques de pasaje rápidos, de última generación.

Todo ello ha redundado, desde luego, en una mejora de los servicios y en un considerable excedente de oferta de transporte, que ha tirado de las tarifas de fletes a la baja, todo ello en claro beneficio para los usuarios, pero también se ha traducido en una penetración de las navieras europeas sensiblemente inferior a la que se esperaba, a pesar de que la liberalización de estos tráficos se produjo hace ya más de un año. Las principales empresas navieras que participan en los mismos, tras esta fase expansiva, están ahora iniciando procesos de racionalización de los servicios, que mejorarán su eficiencia.

La actualización del marco normativo se ha extendido también a los aspectos relativos a la formación y titulación de los profesionales del sector. En este terreno, la última novedad

ha sido el R.D. 2062/1999, de 30 de diciembre que regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas. Este Decreto establece las condiciones generales de idoneidad, profesionales y de titulación aplicables a quienes ejerzan funciones a bordo de los buques mercantes españoles en cumplimiento del Convenio de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar de 1978, conocido internacionalmente como Convenio STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers) en su forma enmendada de 1995, así como a la Directiva 98/35/CE.

Para trabajar a bordo de un buque mercante español será obligatorio disponer de la tarjeta profesional de marina mercante en vigor así como del certificado básico establecido por el STCW. el R.D. establece que las empresas navieras deberán garantizar que las tripulaciones que operan en sus buques tengan la documentación disponible y las tarjetas profesionales acordes a sus funciones, así como que estén familiarizados con su quehacer específico y con todos los equipos del buque para poder trabajar eficazmente tanto en situación normal, como de emergencia.

Respecto a las titulaciones náutico-pesqueras, el R.D. crea el título profesional de Patrón Portuario cuya atribución es ejercer el mando en buques mercantes de no más de 100 GT que realicen navegaciones que no se alejen más de 3 millas de un puerto y que, en su caso, transporten un máximo de 150 pasajeros.

Por el contrario, las titulaciones de Patrón Mayor de Cabotaje, Patrón de Cabotaje, Mecánico Naval Mayor y Mecánico Naval de primera y de segunda clase, han desaparecido con la entrada en vigor de R.D. No obstante, se podrán seguir expidiendo estos títulos, hasta el 1 de febrero de 2002, con las mismas atribuciones para las titulaciones de máquinas, mientras que en las de puente los profesionales podrán ejercer el mando en buques de mayor tonelaje.

La aplicación concreta de esta normativa sobre titulaciones se verifica en el acto de Despacho del Buque cuyo procedimiento administrativo ha

La actualización normativa se ha extendido a los aspectos de la formación y titulación de los profesionales



sido modificado recientemente con la entrada en vigor de la Orden Ministerial de 18 de enero, que viene a agilizar sensiblemente la práctica existente anteriormente.

En referencia a los titulados, hay un problema en ciernes que se está haciendo patente cada vez más y que en un futuro próximo podría llegar a ser grave. Las empresas navieras españolas empiezan a tener serias dificultades para encontrar profesionales de la mar interesados en navegar. Hoy día, esta circunstancia se da especialmente en algunas especialidades, principalmente las de máquinas. Y no parece que se deba a la falta de estudiantes en las escuelas y facultades de Marina Civil. Más bien parece que al terminar sus estudios, una gran parte se colocan sin dificultad en tierra, ya que son muchas las empresas industriales que demandan los servicios de estos reconocidos profesionales.

Cabría proponer algunas medidas puntuales para incentivar a los estudiantes de las profesiones marítimas para que desarrollasen su carrera profesional en la marina mercante. Se han apuntado, por ejemplo, becas o ayudas para los mismos, condiciones a que, al menos durante unos años, se comprometiesen a trabajar en los buques. También sería interesante estudiar el diseño de posibles cursos-puente que posibiliten que profesionales marítimos de otras especialidades o inferiores niveles de formación (por ejemplo, titulados náutico-pesqueros) que estén interesados en ello, puedan acceder a las titulaciones en que hoy día es más difícil encontrar profesionales españoles con deseos de navegar. Por otra parte, y en la medida en que la normativa española ya permite el empleo de tripulantes extranjeros a bordo de los buques españoles, deberían establecer procedimientos administrativos más ágiles, que hagan posible el enrole de los mismos. Todo ello, por supuesto, con completo respecto a la normativa nacional e internacional (Convenio STCW) sobre la materia.

Pero, en realidad, éste es un problema que se viene sufriendo desde hace bastantes años en otros

«Las navieras españolas empiezan a tener dificultades para encontrar profesionales de la mar interesados en navegar, especialmente en máquinas»

países europeos, por lo que, como digo, más que solucionarse, probablemente tienda a agravarse poco a poco, sin que existan medidas sencillas o recetas mágicas para solucionarlo a corto plazo.

La única forma de hacerlo es acometiendo una tarea ardua y a largo plazo, con vistas a aumentar en nuestros jóvenes las vocaciones por profesiones relacionadas con la mar. Debemos ser conscientes de que en España hay un desconocimiento grande por parte de la inmensa mayoría de la sociedad de la importancia de todas las industrias y servicios que trabajamos en relación con el medio marino:

empresas navieras, puertos, toda clase de servicios portuarios y marítimos, pesca, construcción naval y su industria auxiliar, marina deportiva y un largo etcétera.

En este sentido y junto con otras asociaciones e instituciones de todos estos sectores que desarrollamos nuestra labor profesional con la referencia común del mar, desde ANAVE estamos impulsando una iniciativa para poner de manifiesto ante la Administración y ante la opinión pública la gran importancia que, tanto a nivel económico como tecnológico y de empleo tienen todas estas industrias marítimas para España. Esta iniciativa cuenta ya con el apoyo de los Ministerios de Fomento, Industria y Agricultura-Pesca y se pondrá en marcha de forma inmediata bajo el lema "La Realidad Marítima Española".

Todos estos sectores tenemos mucho en común, y aunque también existen entre nosotros diferencias cuando se solapan intereses empresariales o comerciales, creemos que es importante que haya entre nosotros un espíritu de colaboración. Fijémonos en lo que nos une y no en lo que nos diferencia y demos a todos, y también a nuestras jóvenes generaciones, que la denominación de España como un país eminentemente marítimo no es cosa del siglo pasado, sino del presente y mucho más del futuro. Sin duda ello contribuirá a despertar vocaciones ilusionadas que vayan dando el relevo a nuestros excelentes profesionales de la mar.



«Ya no es la pesca, y mucho menos como marineros, la salida profesional natural de nuestra población costera»

La formación en Galicia

Como responsable de la formación náutico pesquera de Galicia quisiera aprovechar esta ocasión para, aunque sea de una manera muy breve, abordar un aspecto que hoy ya empieza a ser una realidad y que en poco tiempo podría convertirse en un grave problema para el sector pesquero, me estoy refiriendo a la cada vez más frecuente falta de titulados dispuestos a embarcar o lo que algunos denominan como falta de relevo generacional.



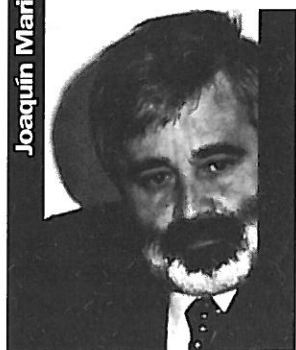
En primer lugar debemos tener presente que el nivel de desarrollo que hoy tenemos en Galicia junto con el grado de cualificación de nuestros jóvenes hace que ya no sea la pesca, y mucho menos como marineros, la salida profesional natural de nuestra población costera. Pero además en lo que respecta a las promociones de titulados náutico pesqueros que salen cada año de nuestros centros, en especial los de máquinas, se da la paradoja que aún siendo un número importante y que en principio debiera ser más que suficiente para cubrir las necesidades del sector, esto no está siendo así y también comienzan a tener problemas los armadores para cubrir los puestos más cualificados de sus tripulaciones.

Si nos detenemos a analizar el perfil de la gente que tradicionalmente nutrió nuestras tripulaciones, y en particular las de la pesca de altura, se puede distinguir claramente dos tipos totalmente diferentes, unos que tenían como su salida natural el mar, empezaron muy jóvenes y en él desenvolvie-

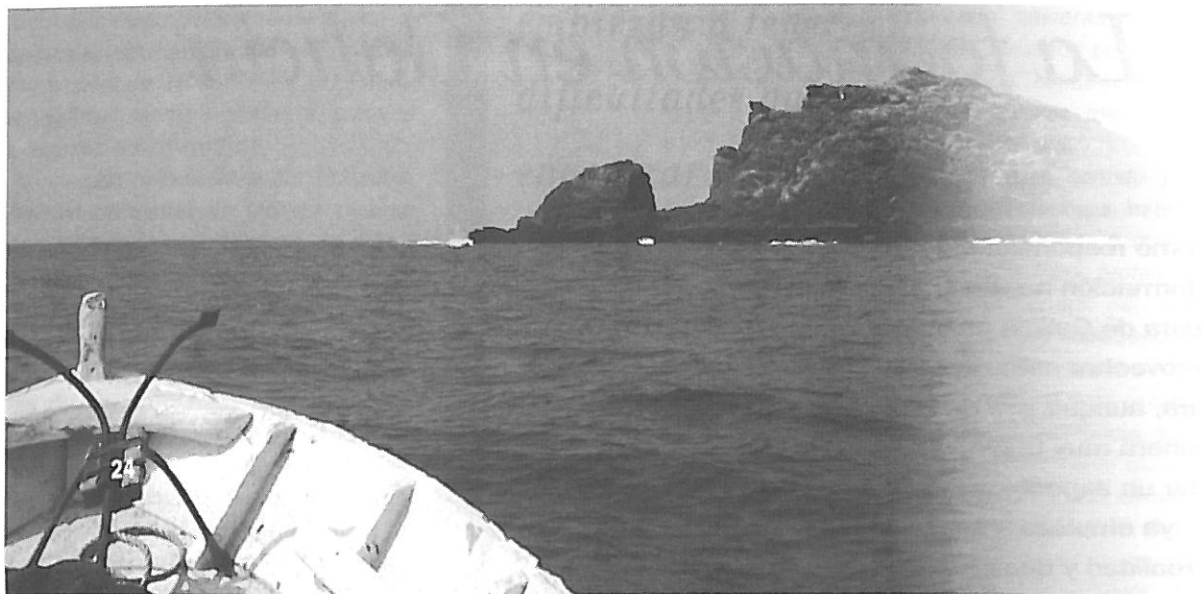
ron toda su vida laboral ya sea formando parte de la marinería o de la oficialidad y otra que entro en la pesca porque no encontró otro trabajo en tierra. Los primeros hoy tienen ya una edad avanzada y sus hijos, con estudios superiores en muchos casos, demandan puestos de trabajo de elevada cualificación y en tierra, respecto a los segundos cada vez son menos los que no encuentran una alternativa sin ser a flote.

Otro factor a tener en cuenta es que hoy los salarios no presentan diferencias importantes con los que se pueden ganar en tierra, y por tanto no parecen compensar las especiales condiciones de dureza en las que se desenvuelve el trabajo y mucho menos en la pesca de altura con prolongados períodos de embarque.

De todas formas y con el fin de poder hacer un diagnóstico más preciso de la situación sociolaboral de nuestros titulados náutico pesqueros en estos momentos estamos realizando un estudio sobre las cuatro últimas promociones. Este estudio tiene como objetivo fundamental saber si la activi-



«Hoy los salarios no presentan diferencias importantes con los que se pueden ganar en tierra, y por tanto no parecen compensar las especiales condiciones de dureza en las que se desenvuelve el trabajo y mucho menos en la pesca de altura con prolongados períodos de embarque»



dad que realizan está de acuerdo con sus estudios y cualificación profesional y, si no es así, cuáles son las razones y que aspectos valoraría más para desarrollar su actividad profesional en la mar.

Al mismo tiempo estamos realizando también campañas de información y acercamiento de nuestros centros y de las titulaciones náutico pesqueras a los jóvenes, campañas que creemos están dando buenos resultados como lo demuestra el hecho de que en estos momentos los centros vuelven a estar al completo. De todas formas esto no nos permite ser muy optimistas ya que previsiblemente tras finalizar sus estudios muchos de ellos, si encuentran trabajo en tierra, dejarán la mar, pero es que además con la entrada de la LOGSE y los ciclos de formación profesional específica se puede obtener el título académico sin poner un pie en un barco.

Tras este primer análisis parece imprescindible que, en la estrategia a seguir para avanzar hacia una flota moderna y competitiva, los aspectos relacionados con la calidad de vida de los tripulantes tengan cada vez más peso y así, los armadores tendrán que ofertar mejores condiciones de trabajo: períodos de embarque, sueldos, condiciones de vida a bordo...

**«La información
está dando buenos
resultados,
porque en estos
momentos los
centros vuelven
a estar al
completo»**

Otro de los aspectos que quisiera señalar es el rumbo que dentro de la formación marítimo pesquera estamos siguiendo y como esto lo estamos haciendo con un análisis de las necesidades futuras, de acercamiento e identificación con el sector, buscando la máxima calidad en la enseñanza, utilizando las últimas tecnologías y actuando en todos los aspectos relacionados con el mar y las titulaciones náutico y marítimo pesqueras incluyendo la acuicultura y el buceo profesional.

En este sentido y en este proceso de tránsito en el que estamos inmersos hacia la nueva formación marítimo pesquera se trata también de

estructurar y poner en marcha mecanismos que eviten el efecto indeseado de una desadaptación de la formación marítimo pesquera a sus destinatarios naturales como son las poblaciones costeras y las familias de tradición pescadora. No debemos olvidar que la formación de adultos náutico pesquera, hoy en período de extinción, demostró, en su momento, una gran eficacia como elemento de promoción social y profesional de la gente del mar estando bien integrada en el mundo del trabajo y adaptada a sus necesidades, pero hoy ya no resulta compatible con el nuevo ordenamiento legal.

La implantación de la LOGSE, con una mayor extensión del período de enseñanza obligatoria, la ESO hasta los 16 años, y el diseño de la formación profesional específica que exige mayor nivel académico que el de la antigua FP, hacen aconsejable reformular las estrategias para la formación de adultos, buscando y poniendo en funcionamiento mecanismos de recuperación, adaptación y compensación para la formación permanente de adultos del sector pesquero en el marco de la LOGSE, como son: los programas de garantía social, la formación modular de adultos y los cursos de adaptación y preparación de las correspondientes pruebas de acceso.



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

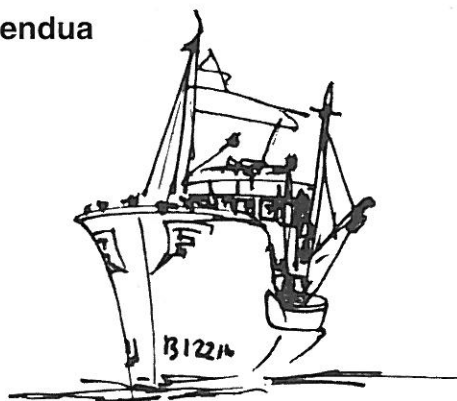
Teléfono 98 588 76 33
Fax 98 588 76 16



KLIBER

Z E R B I T Z U A

- Proiektuak, instalakuntzak eta mantenimendua
- Proyectos, instalaciones y mantenimiento.
- Berogailuak-U.B.S.
- Calefacción-A.C.S.
- Gas hodiak
- Conducciones de gas
- Aire egokitua
- Aire acondicionado
- Aireztapena.erauzketa
- Ventilación-extracción



**HOTZ INDUSTRIALA
ITSAS SEKTOREA**

Bulego Nagusia / Oficina Central
Askatasun Bidea, 27 - Tel: 94 688 31 16 - Faxe: 94 688 30 16 - Bermeo-Bizkaia

En los años 70, Pasajes pasó de descargar más de cien mil kilos de pescado a subastar apenas diez mil kilos...

El puerto pesquero de Pasajes

Las estadísticas son quizás demasiado frías para proporcionar una idea cabal de lo que ha sido durante el último cuarto del siglo XX el puerto pesquero de Pasajes. Permítaseme la licencia de apostillar - en cursiva por ende la palabra pesquero; pero es preciso reducir al máximo la remota posibilidad de que alguien pueda confundir el sector extractivo en el puerto guipuzcoano con su rama comercial, cuya tendencia no tiene nada que ver con el objeto de estas líneas.

José Ignacio Espel / Presidente de la Autoridad Portuaria de Pasajes



La trayectoria de Pasajes en materia de pesca ha ido acompañada en todo momento por cierta peculiaridad y diferenciación respecto a otros puertos geográficamente próximos. El origen de todo ello esté, muy probablemente, en el hecho distintivo de que Pasajes dependía de la Administración central mientras que el resto de puertos pesqueros vascos se movían en un ámbito competencial autonómico, lo que hacía que éstos disfrutaran de una flexibilidad normativa mayor.

Lo cierto es que allá por los 70 se empezó a hablar de una crisis pesquera (tal vez debería decir La Crisis, única y omnipresente) que afectó de forma muy distinta a los puertos vascos. Pasajes pasó de descargar más de cien mil kilos de pescado (sumando el fresco, el que llegaban en camiones y el bacalao) a subastar apenas diez mil kilos... Los efectos de esta drástica caída todos los recordamos.

La faceta más conocida de la crisis es la referida al descenso de las capturas por las limitaciones de las 200 millas. Pero no se puede olvidar la casi desaparición de las descargas de bacalao en Pasajes, que suponían un volumen bastante mayor que la pesca fresca de bajura y de altura en su con-

junto. Entre las causas de que los bacaladeros cambiasen los muelles guipuzcoanos por los gallegos se ha aludido frecuentemente a la presencia de un fuerte sector comercializador próximo a dichos muelles... No lo niego, pero no debe olvidarse otra cuestión, en este caso normativa. La configuración de las rías gallegas permitía el funcionamiento de muelles privados, donde la descarga del género se hacía de la manera que el armador consideraba más beneficiosa, sin ninguna de las (en muchas ocasiones) onerosas obligaciones que suponía la descarga en un puerto público como Pasajes.

Corrijanme si me equivoco al afirmar que la prisa que tuvo la crisis por llegar a la lonja pasaitarra tal vez no fue tan nociva. Tal vez ocurrió lo que tenía que ocurrir y, aunque traumática, la crisis llegó a su plenitud casi desde el primer momento. Con ello -al menos- las perspectivas de futuro no ofrecían tantos interrogantes como en otros puertos. En Pasajes ya casi se había tocado fondo en lo que a reducción de flota se refiere, mientras que en las otras lonjas aún se buscaban soluciones que no habían de llegar. Aunque no sirvió de consuelo, a partir de ahí poco podía ser peor.

No puedo dejar en el tintero un



Las lonjas y todo el recinto pesquero de Pasai San Pedro se van a ver radicalmente modernizadas en estos próximos años

hecho sin el que la crisis del sector pesquero en Pasajes hubiera sido más cruda si cabe. No sólo sería una falta de rigor por mi parte, sino también una imperdonable falta de reconocimiento hacia la Cofradía de Pescadores San Pedro. Con una perspectiva empresarial digna de encomio, desde la Cofradía se buscó que buques franceses descargaran en las lonjas pasaitarras su género, como un método para conseguir mayor constancia en la oferta y, consecuentemente, una mayor presencia del sector comercializador.

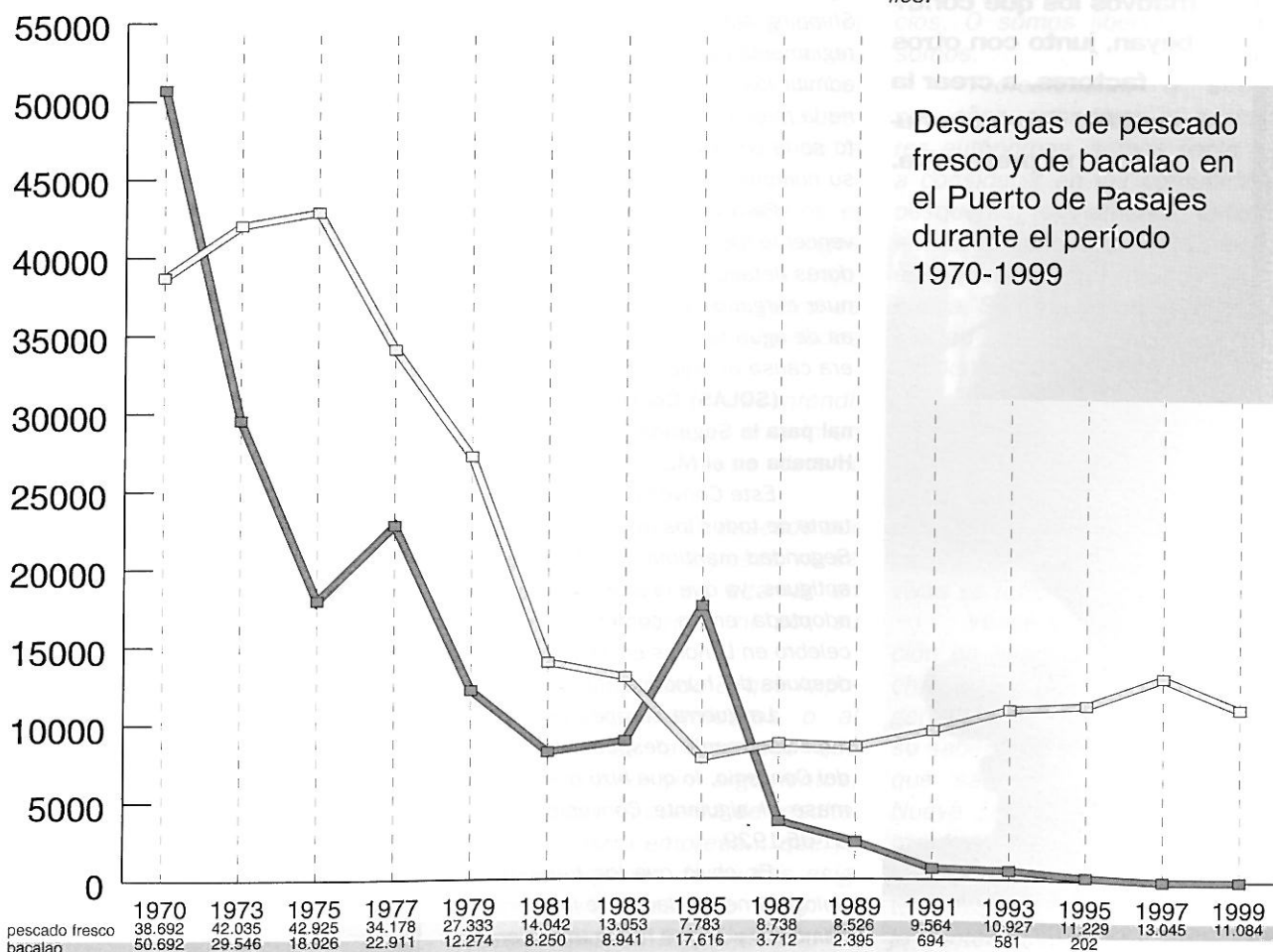
El resultado fue -sigue siendo, debo decir- muy positivo. La afluencia de pesqueros galos proporcionó a las subastas una variedad y una constancia que las lonjas de Pasajes no conocían desde hacía muchos años. Por

añadidura, el género apenas competía con el descargado por la flota del propio puerto, pues se trataba de especies diferentes.

La fórmula era sencilla: ese pescado francés hasta entonces llegaba a Gipuzkoa por camión, pues los puertos del país vecino descargaban más de lo que éste consumía. Si se conseguía que el barco descargara en Pasajes, desaparecerían intermediarios, con lo que el precio pagado al armador era mayor que en Francia y el precio final para el comprador (detallista, consumidor) era menor. Además, la presencia física del barco en la bahía pasaitarra siempre podía suponer alguna otra actividad de mantenimiento o de abastecimiento complementaria, con el consiguiente aporte

de riqueza.

Esta situación de relativa decadencia, a finales del siglo, se ha mantenido más o menos estable. No se ha mejorado mucho, si bien tampoco se ha ido a peor. Y aunque hemos entrado en el nuevo año (o siglo, o milenio, como cada uno quiera) con este panorama, las perspectivas han de ser optimistas. La flota se ha reducido y las embarcaciones se han modernizado. Las lonjas y todo el recinto pesquero de Pasai San Pedro se van a ver radicalmente modernizadas en estos próximos años, en cuanto las instituciones afectadas aclaren el marco competencial. Y no renuncio (permítaseme el empleo de la primera persona) a volver a ver a la flota bacaladera descargando en nuestros muelles.



Desde el 92 las instituciones europeas han venido armonizando las normas referentes a esta materia en los países de la Unión Europea

La prevención de riesgos en la pesca

La Seguridad Marítima es tan antigua como el mismo arte de navegar, sin embargo, no ha evolucionado cultural y tecnológicamente como lo vino haciendo el desarrollo económico e industrial en el aprovechamiento de sus recursos. Lógicamente, va a ser la repercusión alcanzada por los siniestros marítimos en los medios informativos los que contribuyan, junto con otros factores, a crear la necesidad de una cultura preventiva.

•
En el mundo marítimo hay dos hitos dignos de mención cuando se habla de Seguridad:

Samuel Plimsoll, Negociante de carbones (hoy sería de petróleo), pero, también conocedor de las precarias condiciones de seguridad a bordo de los barcos mercantes de la época, desarrolló activísimas campañas a favor de sus tripulantes, e iban en contra de sus intereses económicos, que le valieron el sobrenombre de "el amigo del marino".

En 1868 fue elegido diputado por Derby, y gracias a su infatigable labor en el Parlamento y en la prensa, logró la aprobación de la Merchant Shipping Act, en 1876, en la cual se reglamentó la carga máxima que podía admitir los buques, haciendo obligatoria la marca de francobordo, que pronto sería conocida en todas partes por su nombre (Francobordo y disco).

Para conseguir esto, tuvo que vencer la fuerte oposición de los armadores fletadores, interesados en continuar cargando sus buques hasta líneas de agua tan peligrosas que por ello era causa de frecuentes naufragios.

(SOLAS) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Este Convenio es el más importante de todos los que se ocupan de la Seguridad marítima, y uno de los más antiguos, ya que la primera versión fue adoptada en la conferencia que se celebró en Londres en 1914, dos años después del hundimiento del Titanic.

La guerra europea estalló casi inmediatamente después de la firma del Convenio, lo que hizo que no se firmase el siguiente Convenio hasta el 31-05-1929.

Es obvio que los tiempos, tecnología y necesidades de las personas cambian, y lo que hasta ahora era exi-

gible en materia de Seguridad para el embarque (Supervivencia y Contra Incendios), no es más que una parte del conjunto que engloba la Prevención de Riesgos Laborales.

La prevención de riesgos no puede quedarse en la supervivencia y los incendios, tiene que ir mucho más allá, al trabajo diario. Detrás de cada accidente suele haber muchos factores condicionantes, factores que no se tratan de corregir por falta de interés general..., y donde los profesionales como parte exponente al riesgo lidera ese desinterés.

En el trabajo diario del colectivo pesquero se está expuesto a unos riesgos como en cualquier otro colectivo laboral, pero en ese sector hay unos condicionantes que son el medio (el mar), y el centro donde se trabaja (el barco), lo que lleva a encuadrar los riesgos en dos apartados: generales y específicos. Los generales son iguales para todos los tipos y clases de pesca, aquellos a que están expuestos todos los barcos: malos tiempos, vías de agua,... etc. Los específicos son diferentes según los tipos y clases de pesca, porque cada uno tiene unos riesgos característicos.

El año 1992 fue declarado "Año Europeo de la Seguridad, la Higiene y la Salud en el Lugar de Trabajo", las instituciones europeas han venido armonizando las normas referentes a esta materia en los países de la Unión Europea.

Evitar que la actividad laboral ponga en peligro la vida, la integridad física o la salud de los trabajadores, es el objetivo común para organismos, instituciones, empresas y trabajadores, que consideran la seguridad en el trabajo, la seguridad industrial y la calidad, como tres componentes de un todo que redundan en la fabricación de un producto perfecto.





Se veía venir, acorde con los tiempos que corren, que las teorías calvinistas se iban a imponer, también en el ámbito de la Pesca.

La oportunidad es clara; si el libre acceso a las pesquerías, dado su carácter de bien comunal, trajo consigo una situación como la presente; fué debido a la irresponsabilidad del pescador que sólo considera propio el pescado que captura. No responsabilizándose de la pesquería como tal, ya que no la considera un bien propio.

Enrique Casarejos Fernández / Capitán de Pesca



Consortios y grandes empresas esperan el pistoletazo de salida, para lanzarse a la carrera tras la privatización de caladeros

Las cuotas individuales transferibles

• Si tuviese parte en la propiedad del caladero y no sólo en las capturas, habría cuidado su parcela de otra manera. Damos por supuesto su profundo conocimiento de las disciplinas de la escuela de Chicago, de la dinámica de poblaciones, de impactos medioambientales etc. etc. etc. además de las aptitudes y conocimiento de las tecnologías que le habilitan como pescador.

Según esa teoría (grosso modo) y lo que se palpa en el ambiente al día de la fecha; se está pergeñando un cambio radical que explicaría la campaña de descrédito de los profesionales de la pesca en estos últimos años.

A fin de cuentas somos el enemigo a batir. Y no hay distinguos entre Patronos-armadores de bajura y litoral y Capitanes o Patronos de altura a sueldo de sociedades anónimas de pesca.

Es patente el desentendimiento y diferencias de criterio en el día a día de nuestro devenir laboral.

No se descarta pescado por interés del técnico de pesca, no se hacen descargas en altamar en interés del pescador ni por su voluntad...

Es el mercado el que impone estos procedimientos o al menos esa es la coartada que deja al técnico sin argumentos, todo sea por la cuenta de resultados de nuestra empresa... que ya opera en régimen de cuotas asignadas... año tras año y en el mismo caladero. Es propietario de

esa cuota de pescado... pero es insuficiente. Por tanto aprovechar sólo el pescado de más valor en ese momento y el resto al agua. Cuota considerada exigua supone descarte. ¿Cuál sería la cuota suficiente para no descartar nada? El monopolio, probablemente. O un grado de eficacia tal que el valor añadido compensase y evitase descartar especies y tallas de poco precio. Improbable esto último; y contradictorio sería pedir al gobierno intervención en cuanto a precios. O somos liberales o no lo somos.

Profesionales a sueldo, pequeños armadores y pescadores autónomos, somos parte muy a considerar en las comunidades pesqueras; obviamente estamos en las antípodas de esta filosofía economicista del mundo de la pesca. Se trata de privatizar la propiedad de los caladeros (sus stocks) por la vía de cupos en propiedad individual y que se pueden comprar y vender a terceros.

Una solución congruente con los tiempos. Pero de muy dudosos resultados en lo que a la conservación de las especies vivas se refiere.

Véase si no cuál es la situación en Islandia o cómo dió marcha atrás Noruega (muy inteligentemente, como corresponde a su saber en el tema) y está por ver qué sale de la experiencia en Nueva Zelanda; campo de experimentación de tantas cosas.

De cualquier modo, que pretendan solucionar algo tan complejo e interactivo con la vida e histo-

«El énfasis en la privatización de la propiedad de los stocks pesqueros como panacea de productividad y sostenibilidad de la misma no está nada claro»

ria del hombre sobre la tierra; con tantas variables que ponderar, aplicando fórmulas estrictamente economicistas ya es dudoso... cuando menos.

El énfasis en la privatización de la propiedad de los stocks pesqueros como panacea de productividad y sostenibilidad de la misma no está nada claro.

El procedimiento que se vislumbra, pues no hay claridad ni publicidad en el asunto, ya es deleznable en sus primeros pasos.

Argentina, por ejemplo o Chile; forzar con medidas draconianas a las comunidades pesqueras al abandono por inviabilidad, en nombre del bien común o interés general. Se ahogan los pequeños armadores y pescadores autónomos, quedando sus permisos y cuotas a disposición del mejor postor... privado o gobierno. Las empresas multinacionales o locales solventes, a las que el libre acceso encumbró y cuyo impacto en las pesquerías fué si cabe más nefasto en términos cuantitativos y por ende tan o más responsables de la sobrepesca que los modestos pescadores, menos informados y con acceso limitado a los mercados y al dinero; esperan pacientemente... pueden permitírselo.

Los gobiernos de estos países, mirando a modelos como Nueva Zelanda, van por la senda de la privatización... Ya lo han hecho con la mayor parte de los bienes del Estado, como es público y notorio.

En fin, que en nombre del conservacionismo y de la biodiversidad y sus avatares, coartada aparentemente perfecta, los testaferros del poder económico expropiaron los bienes en mano común en aras de un nuevo ciclo económico pesquero... eso sí, bajo los auspicios de la OMC (Org.



Mund. del Comercio) que lo propicia y no digamos la UE que están encantados con esa filosofía... que se contradice con otro convenio el C.D.B. (Convenio sobre la Biodiversidad) que reconoce los derechos "a priori" (históricos) en lo que se refiere a seres vivos y su explotación (animales y plantas).

¿El por qué de esta perorata, pobremente redactada y de dudosa utilidad? Pues no es más que una reflexión sobre los posibles porqués del relegamiento, que de unos años acá, venimos padeciendo los profesionales de este sector y que, algunos como yo, no acabamos de entender.

Y es lógico que no lo entendamos. Al margen del perfeccionamiento de las comunicaciones, que supusieron una merma de autonomía en las funciones de capitanes y patrones, no así de responsabilidades; viene muy bien un chivo expiatorio que dé argumentos a favor de lo que se propone. Porque el nuevo ciclo de depredación pesquera lo abanderan los mismos que se enriquecieron con el anterior. Eso sí, van a disfrutar de unos costes mucho menores... porque, el conocimiento y la experiencia, nosotros los pescadores se las hemos regalado.

«Se han apropiado del conocimiento a muy bajo costo y ya se ven pescando desde su mesa de despacho; lo hacen ya. Nuestra profesión queda a nivel de simple transportista de lo que pescan nuestros empleadores»



Se han apropiado del conocimiento a muy bajo costo y ya se ven pescando desde su mesa de despacho, lo hacen ya; quedando nuestra profesión a nivel de simple transportista de lo que pescan nuestros empleadores.

Sin embargo, nosotros sabemos que estos experimentos, teniendo en cuenta el área en que nos movemos; que no es meramente económica, implican contar con nosotros y con muchos más.

Biólogos marinos, economistas, sociólogos, Cofradías de pescadores u otro tipo de organización de las comunidades pesqueras; nosotros, como elemento de

acción directa en el medio, y desde luego políticos y legisladores...

No es éticamente aceptable, ahogar a pueblos costeros cuyos habitantes llevan en sus genes grabado el mar como algo consustancial de sus vidas; en el que viven y mueren y del que se nutren, no sólo de pescado; sino de sensación de libertad y de enorme autoestima, de ahí el carácter peculiar de las gentes de mar. Faenar los mares es mucho más que pescar.

Es comprensible, pero no aceptable ni ético que sea por razón de la menor dificultad que supone para los gobiernos, contar con grupos reducidos, élites de pescadores a efectos de control y negociación cuando proceda. En su condición de privilegiados, serían previsiblemente dóciles.

No está resultando así.

Tampoco puedo creer que sea la iniciativa privada la llamada a resolver el problema de la sobrepesca y colaterales... que ella misma originó en su afán de lucro desmedido, rompiendo viejas reglas y pautas de toda una tradición en la explotación de las pesquerías de libre acceso.

No son los flamantes economistas, que hoy dirigen las empresas pesqueras, los que tienen la sostenibilidad de las pesquerías en sus fórmulas. Tienen la eficacia y la productividad y los medios tecnológicos, pero les falta alma de hombres de mar... son un peligro mayor que el que queremos conjurar. Al tiempo.

¿Qué nos queda a los pescadores de la vieja guardia ante este futuro inmediato? Sabiduría y experiencia acumulada. Cualquier Capitán de pesca en activo o en retiro, con 20 o 30 años de profesión, acumula enormes cantidades de datos y conocimiento práctico de los medios marinos donde pesca, no sólo de hábitos de las

especies vivas y sus movimientos y estímulos; también oceanográficos y cartográficos muy detallados. Junto a todo esto está la identificación del pescador con el medio y el subsecuente desarrollo intuitivo, que le es tan útil.

Todo eso y más no puede ser despreciado por aquellos que pretenden vallar la mar.

Supongo que esa será nuestra tarea futura, revalorizar nuestra profesión frente al descrédito interesado, y que cada cuál asuma su cuota de responsabilidad en el usufructo de los recursos marinos.

Pero que se nos utilice como coartada para vallar los mares me parece una enormidad. Aunque eso sea muy práctico administrativamente; deberían consultarnos, porque algo sabemos del tema. Este asunto va a dar mucho de sí en adelante, le seguiremos los pasos. Y veremos cuales son sus consecuencias.

El Corolario de estas elucubraciones reflexivas, como no puede ser de otro modo; axiomáticamente casi, no es otro que la imperiosa necesidad de estar organizados como el resto de la sociedad civil. Dejar la autosuficiencia y el individualismo creativo, para aquello que controlamos, el día a día de nuestra lucha por el pan. Nos conviene, sin embargo, arrojarnos todos contra o en favor de lo que nos viene de la banda de tierra y que casi siempre sorprende nuestra ingenuidad.

Seguimos siendo el colectivo más vulnerable. Con la vieja guardia de armadores y la antañona estructura de nuestro sector fuimos capeando. Lo que viene no nos contempla en su organigrama. Tiene elaborado otro perfil de profesional de pesca, aún más dócil y aséptico... también más barato. Los peces escasean; los pescadores también, pero ni unos ni otros nos vamos a extinguir por decreto.



COLABORACIÓN

El codificador no era ajeno a la posibilidad de que las víctimas de un naufragio o una catástrofe natural se hubiesen salvado

Corre el 11 de mayo de 1888 «D. Alfonso XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España, y en su nombre y durante su menor edad la Reina Regente del Reino: A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente».

De este modo se establecían las condiciones y bases, encomendándose la redacción de lo que sería —y hoy es— el Código Civil Español, a D. Manuel Alonso Martínez, a la sazón Ministro de Gracia y Justicia y presidente de la Comisión de Codificación.

Viudas de vivos y muertos, una historia de cien años

Precisamente la base sexta establecía la necesidad de regular las situaciones de ausencia y presunción de muerte.

El Real Decreto de 6 de octubre de 1888 ordenaba la publicación del Código Civil adjunto en la Gaceta de Madrid, fruto del encargo. La florida prosa de la época, se dejaba sentir en la exposición de motivos: «El código Civil, que interesa por igual a todas las clases sociales, y realiza, no una aspiración pasajera, sino un anhelo constante del pueblo español, puede ser un título de honor para los contemporáneos a los ojos de la posteridad, y el mas bello florón de la Corona que ciñe V.M. tan merecidamente por sus grandes virtudes y raras prendas». Dudo que D. Alonso Martínez, pese a su confesada intención de pervivencia de la ley que acababa de alumbrar, pensase, solo por un momento que su criatura llegase a vivir ciento doce años y vivirlos con una «salud» bastante aceptable.

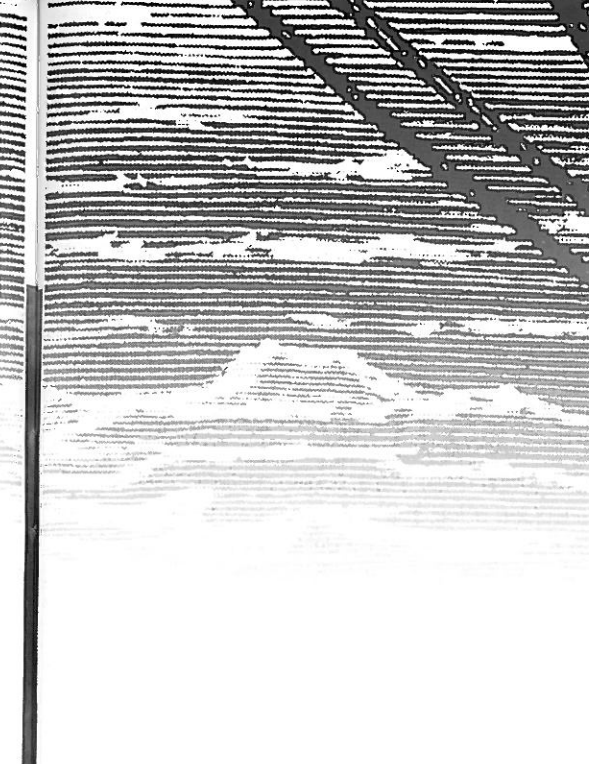
Las situaciones de ausencia y muerte presunta, quedaron reguladas

inicialmente en los artículos 181 al 198 y fueron figuras profusamente utilizadas en una época en que España todavía ostentaba la condición de potencia mundial y la posesión de colonias en ultramar, unido a la inexistencia de modo alternativo de transporte de mercancías y personas generaba un tráfico marítimo intenso, que junto con las precarias condiciones de navegación de la época, ausencia de sistemas de comunicación (la telegrafía si hilos marítima, no entraría en uso hasta el primer cuarto del siglo XX) y los numerosos conflictos bélicos en que se vio envuelta España en ese fin del siglo XIX como consecuencia de la desintegración de su imperio colonial formaba el campo de cultivo adecuado para interminables nóminas de personas, que la aprensión popular se empecinaba en calificar como simples desaparecidos para terminar calificándolos como «presuntos muertos» cuando el tiempo transcurrido no permitía albergar esperanza —De los 200.000 hombres embarcados en España para la campaña de Cuba, la revista de noviembre de 1897 refleja-



José Ángel Martínez López / Patrón M. de cabotaje y abogado

La Ley de Divorcio de 1981 establece como únicos medios de disolución del vínculo matrimonial el divorcio o la declaración de fallecimiento



ba que solo 90.000 se encontraban en condiciones de combatir, el resto aparecía como muertos, desaparecidos o mal heridos—. El codificador, sin embargo, consciente de las peculiaridades de la época, no era ajeno a la posibilidad de que las víctimas de un naufragio o una catástrofe natural se hubiesen salvado y precisamente por la precariedad o inexistencia de medios de comunicación transcurriesen años, incluso décadas sin poder dar noticia de su paradero o que merced a la endémica inoperancia de la burocracia patria, los listados de bajas confirmadas en los enfrentamientos bélicos, adoleciesen de errores de bulto. De ahí las reservas y largos plazos que el transcurrir del tiempo y los vertiginosos avances tecnológicos revelaron excesivos. Una anécdota que ilustra la poca confianza que el legislador de la época tenía en el sistema es la prohibición para con la viuda —aún el en el caso de decretarse en sentencia el presunto fallecimiento del cónyuge— de contraer segundas nupcias ante la posibilidad nada despreciable de la imprevista aparición del “muerto” con la consecuencia —a parte del susto— de convertir a su esposa en bigama.

Se estableció la encomienda a la Comisión de Codificación de revisar decenalmente el texto publicado y sobre las experiencias puntuales de su aplicación ir puliendo defectos y adaptándolo a los avances de los tiempos, la realidad, como habitualmente ocurre en esta España nuestra, es que nunca se llegó a reunir y el texto original continuó en vigor tal cual.

Las razones que motivaron una primera modificación cincuenta y un años mas tarde, el ocho de septiembre de 1939, no fueron ni los avances tecnológicos en materia de comunicación que hacía llegar las noticias a una velocidad impensable a finales del XIX, ni la sensibilidad del legislador por la precaria situación a que se condenaba a los deudos de los desaparecidos, fundamentalmente sus familiares más próximos y directamente dependientes de él, recordemos que la seguridad social en España, como sistema de protección universal hoy conocido no se generalizó hasta 1963 con la Ley de Bases de la Seguridad Social, por tanto lo que se le negaba a la familia del desaparecido no era ya una pensión del sistema público que como tal no existía, se le negaba la administración de los pocos bienes que este pudiese poseer o la disposición del posible caudal hereditario, provocando situaciones disparatadas y claramente injustas de facto en el terreno económico, pues en el terreno personal la aberración se provocaba por ministerio de la ley al no permitir a la viuda del desaparecido, reorganizar su vida, ante la prohibición arriba citada de volver a casarse. La modificación como decía, fue provocada por las circunstancias de nuestra guerra civil. Las autoridades del “nuevo orden” justificaban la necesidad, entre otros motivos por “...las circunstancias excepcionales por que ha pasado nuestra nación con su secuela de muertes desconocidas, crímenes reprobables y persecuciones inhumanas, originando situaciones jurídicas inciertas que es preciso resolver urgentemente” la perspectiva del tiempo deja entrever un cierto sarcasmo amargo en tal enunciado reconociendo las consecuencias del enfrentamiento fratricida, y al tiempo responsabilizando únicamente a los vencidos. El número de desaparecidos por circunstancias varias, era tal que ponía al borde del colapso la ya de por sí precaria economía de posguerra. La paralización del tráfico jurídico - mercantil de todo tipo por la ausencia de sus titulares, causantes, herederos, etc. convertía en impostergable la modificación y de ella ha quedado el texto vigente hasta ayer

mismo, como el que dice. El obsecarse en mantener vigente una norma obsoleta por los innegables e imparables avances tecnológicos, ha supuesto un caso mas de la ya proverbial relación de desencuentro entre la ley escrita y sus destinatarios, agravado por el desconocimiento o el “desinterés” de los sucesivos gobernantes y por las circunstancias concretas de los destinatarios finales, llegando aquí al meollo de la cuestión, de antiguo y excepción hecha de los afortunadamente escasos conflictos bélicos, los “destinatarios finales” de esta parte de la ley son por mayoría abrumadora los marinos y en menor medida circunscrita a sus inicios, los tripulantes de aeronaves. Los marinos y sus familias han soportado estoicamente durante décadas las consecuencias de una ley decimonónica que se perpetuará negando la evidencia de un realidad totalmente distinta de la que la vio nacer.

Hemos pasado de la dictadura a la democracia, y tanto con gobernantes paternalista promovidos al cargo por procedimiento “digital” como con gobernantes representativos elegidos por sufragio y circunscripción determinada, los plazos y requisitos de la ley han permanecido imperturbables, solo modificaciones legislativas en otros ordenes han venido a poner pequeños parches dulcificando su circunstancias. Un ejemplo claro lo tenemos en la Ley del Divorcio de 1981 que establece como únicos medios de disolución del vínculo matrimonial, el divorcio o la declaración de fallecimiento.

Hasta ese momento y por casi un siglo en nuestro país convivieron las “viudas de vivos y muertos” —que citaba Rosalía de Castro, aunque ella se refiriese a otra cosa— muertos de verdad y muertos a veces muy vivos, pues en no pocos casos una desaparición encubría un flagrante abandono, organizando una vida y familia paralela en otro sitio generalmente alejado condenando a la preexistente a guardar ausencia de por vida.

Otro parche, que vino a poner remedio a una situación insostenible, en este caso por pura y simple necesidad material de sobrevivir, lo encontramos en la legislación de Seguridad

Una reciente Ley sobre desapariciones, pasa a exigir un año para los casos de violencia contra la vida, y tres meses para los casos de siniestro, citando expresamente el caso de los hombres de la mar

Social, al reducir esta de manera sensible los plazos para considerar como fallecido a un trabajador. Noventa días naturales, retrotrayendo las prestaciones a fecha del accidente o causa que motiva la presunción de muerte.

Este plazo mucho mas acorde con la realidad social, es la excepción, y posteriores recopilaciones legislativas que nacen con el sano propósito de corregir —entre otras cosas— anacronismos flagrantes, se quedan en medianías que a nadie satisfacen y las condenan a la inaplicación desde su nacimiento. Ejemplo lo vemos —con todos mis respetos para sus redactores— en la Compilación de Derecho Civil de Galicia de 1995 que recoge “la situación de ausencia no declarada”, figura de difícil encuadre en el actual Derecho Foral. La extemporaneidad viene dada por lo residual del fenómeno del que hace base, es decir de la emigración masiva de los gallegos, fenómeno ciertamente protagonista en otras épocas en las que precisamente no se reguló. El otro colectivo de aplicación, el de los trabajadores de la pesca en alta mar, obtiene en el ámbito de aplicación de la Ley —la Comunidad Autónoma de Galicia— el beneficio de la inmediata gestión y administración de los bienes del ausente sin necesidad de recurrir a su declaración judicial con la condición de que los actos realizados no admitan demora. El citado beneficio tiene dudosa virtualidad practica, por la peculiaridad de que esos actos se realizan sin el apoyo de una sentencia judicial o un

poder expreso que legitime la situación, lo que reduce considerablemente la posibilidad de que un tercero conocedor de la situación se aventure a celebrar algún tipo de negocio jurídico en esas condiciones, pero si el negocio finalmente se lleva a cabo, no podrá ser impugnado por falta de legitimación en el representante.

Y por fin tras décadas de titubeos, alguien repara en el desfase que padecen los artículos 193 y 194 del Código Civil y propone su reforma, lo que se materializa en la Ley 4 de 2000. En la exposición de motivos, y por primera vez, se deja claro que la reforma se lleva a cabo pensando en los hombres de la mar y teniendo en cuenta muy en especialmente los dedicados a pesca extractiva, por el plus de riesgo que supone dicha actividad. Continúa haciendo hincapié en el drama familiar que suscita y la gravedad de los problemas de orden personal, económico, asistencial, etc. que acarrea con la necesidad de reformar el marco jurídico que por lo desajustado de sus plazos, viene a agravar las tristes consecuencias de la desaparición de un familiar.

Bien, la escueta Ley modifica el párrafo primero del apartado tercero del artículo 193, que en su redacción primitiva establecía un plazo único de DOS años para la declaración de fallecimiento en caso de “siniestro o violencia contra la vida, sin que posteriormente se tuviesen noticias suyas”, pasa a exigir UN año para los casos de violencia contra la vida, y TRES MESES

para los casos de siniestro.

Más concretamente el siguiente artículo 194, se refiere a los hombres de la mar, en su apartado 2º estableciendo también un plazo único de TRES meses (en lugar de los tres años anteriores) para poder declarar fallecidos a los que se encuentren en un buque naufragado y de los que no se tenga noticia en el plazo citado.

Esta modificación viene a equiparar la legislación “que mas les interesa a los afectados” por decirlo de un modo llano y coloquial, la que afecta a las pensiones y la que afecta a herencias y disponibilidades patrimoniales, estableciendo, por fin, unos plazos razonables que contribuyen a paliar el infortunio de los afectados en lugar de agravarlo forzándolos a una espera cruel, innecesaria e injustificada. Creo que es una de las pocas ocasiones en que debemos felicitarnos por el acierto del legislador, entonando aquello de que mas vale tarde que nunca.

Y “Aviso a los navegantes”, pese a que Galicia tiene la dudosa honra de ser la comunidad que por la dimensión de la flota, testimonialidad de las condiciones de seguridad y prevención de riesgos laborales y sus circunstancias histórico-sociales más “hijos” ha enviado y envía a engrosar las listas de desaparecidos, no ha partido de la sensibilidad de ninguno de nuestro diputados la iniciativa de plantear la necesaria reforma de la esta Ley, menos mal que por lo menos tampoco se han opuesto.



Planitec, S. L.
PAPELERIA TECNICA

TIENDA:

Velázquez Moreno, 49

Telfs. (986) 222919 - 222918

Fax: 431707 - 36202 V I G O

PLANITEC MANTIENE EL RUMBO

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

Infórmate en AETINAPE o acude directamente a:

VELAZQUEZ MORENO, 49 - V I G O

La fiscalidad española resulta muy gravosa a la Marina Mercante, pero ¿no se podría establecer una fiscalidad del nivel y los modos de esos pabellones más competitivos?

El capitalismo y la Marina Mercante



Rómulo Sosa / Profesor de Máquinas Marinas



En el desarrollo del capitalismo, allá por el medioevo, Europa comenzó a dominar el mundo por sus conocimientos técnicos y por la buena clase de sus marinos, muy expertos en el arte de navegar, bien experimentados en los bravos mares del Atlántico Norte y muy avezado.



Por eso, aunque China tenía tan desarrollados como Europa los conocimientos técnicos, metalúrgicos y mineros, y navegaban en sus juncos por el Indico no más allá del África oriental, sus marinos nunca fueron capaces de rebasar el cabo de Buena Esperanza y proseguir la navegación comercial hasta Europa. ¿Se imaginan el destino del mundo si llegan a atreverse a rebasarlo? De modo que, puede afirmarse que el dominio de Europa en el comercio mundial se debió fundamentalmente a la marina mercante.

Posteriormente, con la creación, primero, del Banco de Amsterdam en 1609 y después el de Inglaterra en 1694 así como con la creación de las lonjas de comercio (stock exchange) el capitalismo se potenció enormemente en Europa hasta que en 1920 Nueva York se convierte en la capital del capitalismo, tras la guerra europea de 1914. Existe un lema que dice que, "el comercio siempre sigue al pabellón", de modo que reitero la esencial importancia comercial de la marina mercante.

España ha perdido dos tercios de su anterior flota de 1980 hacia pabellones extranjeros más competitivos porque dicen los navieros, públicamente, que la fiscalidad española les resulta muy gravosa para el ejercicio internacional de su actividad. Para que esto no suceda ¿No se podría establecer una fiscalidad del nivel y los modos de esos pabellones más competitivos? ¿No valdría la pena que el Gobierno estudiase con rigor sus efectos? ¿En cuanto desequilibraría la política presupuestaria de la Nación? Tal vez su efecto negativo sea insignificante y se recuperaría flota relanzando su crecimiento además de la correspondiente demanda de construcciones navales.

¿Por qué no aplicar una tasa anual por tonelaje del buque o naviera? Como hacen esos pabellones tan competitivos y se suprimen otros tipos de impuestos que desaniman al sector naviero; que crean un fuerte déficit en la balanza de fletes, empeorando nuestro grave deterioro comercial, corregible solamente por la competitividad, es decir reducción de déficits e inflación. Evitemos este tipo de naufragios, también.

Conciliar el trabajo con la vida familiar

"Rosa dos Ventos" valora muy positivamente el acto inaugural del proyecto transnacional de Familias Europeas de Marinos. Proclamar la realidad de la familia del marino bajo el slogan "Menos días de mar y más de hogar" era el principal objetivo y se ha cumplido.

El pasado 27 de octubre, en el Instituto Marítimo Pesquero de Vigo, tenía lugar este acto de Apertura del Proyecto "FEM" con la mirada puesta en "La conciliación del trabajo con la vida familiar", que iniciaba un camino para llevar a cabo la recopilación de informaciones, experiencias y actividades de las asociaciones europeas de Francia, Alemania, Finlandia y España, afectadas por las carencias de sus familias.

La apertura estuvo a cargo de la Directora General de Familia, Teresa Rey, quien dio lectura a la carta de la Secretaria General de Asuntos Sociales, Amalia Gómez, dirigida a la presidenta de "Rosa dos Ventos", Elisa Rodríguez Cameselle, disculpándose por su ausencia y valorando el trabajo de las mujeres que tienen que ejercer de padre y madre en el hogar y comprometiéndose a otorgar su apoyo para mejorar la calidad de vida de las familias.

Después de informar sobre el contenido de este proyecto, promovido

por la Comisión Europea en la iniciativa "Medidas en favor de la familia y la infancia", se analizó la problemática situación en la que, desde siempre, está inmerso este colectivo de familias de marinos. Tras la lectura del documento "El impacto en la familia marinera" por la Portavoz de "Rosa dos Ventos", Charo Gómez, y recogiendo la realidad de esta situación, el profesor de la Universidad de Barcelona, Ricardo Rodríguez-Martos, impartió la relevante conferencia, "La vida del marino y la familia; dos realidades en tensión", para exponer las consecuencias sociológicas que se producen en las familias -padre, madre e hijos- debido a esta situación de prolongadas ausencias del marino de su hogar. Siguió interesantes aportaciones de los asistentes y en el transcurso del acto se constató muy expresamente las graves implicaciones que conlleva el esquema de las empresas del sector marítimo en las que, en defensa del poder económico, se conculcan los derechos de las personas, como son la dignidad del trabajador y el res-

«Se han constatado las graves irregularidades que se producen en el campo laboral en un elevado porcentaje de empresas: prolongadas jornadas de trabajo y fines de semana sin descanso y sin remunerar, ausencia de vacaciones pactadas y pagadas, pagas extraordinarias, condiciones de seguridad e higiene con frecuencia precarias»



peto a la institución familiar.

Compartían esta exposición las asociaciones de nuestro país que nos acompañaron en este acto y que participan en el proyecto: "Itsaso Alde" de Pasajes, "Estela do Mar" de Burela y "Amar" de Málaga.

El Director Nacional del Apostolado del Mar, los Delegados Nacionales de Pesca y Mercante, los Delegados Diocesanos de A Coruña, Mondoñedo-Ferrol, País Vasco, Málaga y Directores de los Stella Maris de Barcelona y Vigo, apoyaron esta labor de las mujeres reclamando sus derechos familiares y manifestaron con insistencia que nuestra sociedad vive de espaldas al mar. Presidentes y delegados de otras asociaciones viguesas: Asociación Familiar Viguesa, Pastoral Familiar, Centro de Orientación Familiar, "Vida Ascendente", Plan Comunitario "Casco Vello", Hoac, etc. han escuchado por primera vez, y no sin asombro, la situación de la familia marinera y han ofrecido su apoyo y colaboración a este proyecto. Fue destacable la partici-

pación activa y testimonial de alumnos y profesores del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero de Vigo y la presencia de Cofradías y los sindicatos CC. OO. y CUT., así como la total ausencia de los empresarios que habían sido invitados.

La presencia de la Dirección General del Instituto Social de la Marina en este acto, ha dado un importante respaldo a esta Asociación en el contexto de este proyecto, con su compromiso de colaboración y expansión para la ampliación de las informaciones que se aplicarán al Documento de Conclusiones y peticiones a efectos de la Comisión Europea.

Valoramos muy positivamente la expansión que los medios de comunicación han dado, a nivel de todo el país, a esta proclamación de los derechos de la familia del marino, logrando así que esta voz llegue a nuestra sociedad. Sentimos que nuestros políticos no se hayan detenido en este acto inaugural a escuchar directamente a los afectados por tener que responder a otros compromisos; una

atención que hubiera sido enriquecedora, ya que la interesante exposición del profesor inquietaba la responsabilidad de quienes tienen en sus manos la opción de tomar nuevas medidas en favor de la familia y la infancia.

Siguiendo la metodología de trabajo de este proyecto, esperamos la recopilación de informaciones, extraídas de las Mesas redondas, para concretar nuestras peticiones de cambio; pero queremos ya informar de las conclusiones de este Congreso, que se ha desarrollado bajo el slogan "Menos días de mar y más de hogar".

Constataciones

1º.-Las graves irregularidades que se producen en el campo laboral en un elevado porcentaje de empresas: prolongadas jornadas de trabajo y fines de semana sin descanso y sin remunerar, ausencia de vacaciones pactadas y pagadas, pagas extraordinarias, condiciones de seguridad e higiene con frecuencia precarias, etc.; todo ello condicionado por el ritmo de las capturas, con el principal objetivo de "sellar" el buque en el menor tiempo posible.

2º.-Las prolongadas ausencias del marino del hogar en deterioro de la vida familiar: soledad del marino en el entorno reducido de la tripulación, soledad de la mujer que tiene que ejercer de madre y padre a la vez en el hogar y en la sociedad y las repercusiones en los hijos debido a la ausencia del padre, quien no puede ejercer como tal en su educación y en todo lo que comporta su evolución.

3º.-Las dificultades que conlleva la integración del marino en la vida familiar y social a la hora de la jubilación: la incorporación del marino a la vida del hogar no es fácil, ya que ha de retomar el ritmo de una situación en la que ha estado desconectado y la adaptación a la vida social es un reto lleno de dificultades debido al aislamiento en el que ha vivido a bordo con grupos reducidos, además del aislamiento social en general. Ambos factores afectan al marino, mermando su capacidad de retomar con éxito las relaciones familiares y sociales.

Propuesta de soluciones:

1º.-Se propone una justa distribución del trabajo y el descanso: 4



meses en el mar y 2 en tierra. Se señala la importancia de tripulaciones de relevo, -que facilitaría la creación de puestos de trabajo-, la remuneración de los tripulantes en sus estancias en tierra, que resarcirían el trabajo de tantas horas extraordinarias no retribuidas. Todo un planteamiento que requiere una nueva reestructuración de las empresas en lo que la Administración tiene que implicarse con garantías sociales.

2º.- De ello se extraen dos consideraciones:

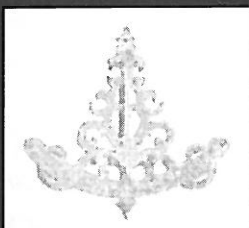
-Cuando el marino realiza su trabajo en condiciones satisfactorias, el rendimiento redundará en beneficio de la seguridad y productividad de la empresa.

-Las paradas de los buques benefician la conservación de las especies y su reproducción en los caladeros.

Es inconcebible que a dos meses del 2000, todavía se navegue y se pesque así. Nos estremecemos con terremotos, guerras, odios y violencias y sin embargo no llega a nuestro corazón el grito de un hogar pescador que pide... ¿qué cosa?. Solamente más cercanía de su esposa e hijos. "Menos días de mar y más de hogar". ¡Cultura de la solidaridad!. ¿Por qué valoramos más a un pez que al hombre pescador?.

Francisco Otamendi.

Director del Stella Maris de Bilbao.



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 |

«El mayor error ha sido la supresión de las asignaturas formativas básicas, matemáticas, física, química y biología»

Los ciclos formativos y los alumnos que los nutren

Cuando en noviembre de 1998 se publican los nuevos Ciclos Formativos en las enseñanzas Marítimo-Pesqueras, manifestamos abiertamente nuestra inquietud y aún más nuestra oposición a los mismos en los términos en que fueron publicados los correspondientes currículos y así lo hicimos saber a las autoridades educativas de nuestra Comunidad.

Mario Ferrer Bermúdez / Profesor del Instituto PM-P de Canarias y Catedrático de Bachillerato



Apuntábamos entonces que las nuevas enseñanzas aportaban junto a dos factores que considerábamos altamente positivos, como son la potenciación de las enseñanzas tecnológicas (en la antigua F.P. solo se contemplaban tres o cuatro horas semanales para la tecnología) y la formación en centro de trabajo, algo que no podíamos compartir, como es:

1ª.-Sensible disminución de la formación práctica.

2ª.-Dudosa necesidad de algunos de los módulos propuestos, nos referimos concretamente a: Administración del Buque, Formación y Orientación Laboral, Relación con el Equipo de Trabajo e Integración.

3ª.-Indefinición y exagerada duración de estos módulos (¿Que significado tiene exactamente en la mar el módulo de Integración?).

4ª.-Desigual distribución de muchos módulos. Así, mientras que se asigna una unidad de competencia a "Obtener los despachos del buque previos a la salida o llegada a puerto", tarea que normalmente realiza la propia empresa o un consignatario, todo lo relacionado con la navegación o con la pesca y tratamiento del pescado se acumula en otra sola unidad.

5ª.-Omisiones fundamentales no solo en las unidades de competencia sino también en el desarrollo de los módulos correspondientes. Por ejemplo, el control de calidad del pescado ni tan siquiera las características organolépticas del mismo aparecen por ningún lado.

6ª.-Algunos módulos parecen tener una ubicación cuando menos discutibles, como puede ser el de Automatismo, que creemos más asequible a un mecánico que a un patrón.

Con todo creemos, siempre desde nuestro punto de vista, que ha

sido la supresión de las asignaturas formativas básicas, matemáticas, física, química y biología, el mayor error del sistema. Parece, según los autores, que los alumnos que acceden a los Ciclos Formativos deben traer la formación científica básica para poder seguirlos sin dificultad, aunque algunos de los conocimientos que necesitan ni tan siquiera están en los programas de la ESO o del Bachillerato. Nos estamos refiriendo a trigonometría esférica, mecánica de fluidos, termodinámica, química y biología de los alimentos, etc.

Es difícil desde nuestra posición hacer un diagnóstico, solamente aproximado, de donde se ha producido el fallo, aunque si parece evidente que en la confección de estos programas han intervenido muchos grupos de presión que desde una posición ajena al medio y a la enseñanza han dejado patente sus intereses. Pero queremos fijarnos, seguramente equivocándonos, en la confección del perfil profesional, referente clave para definir la formación, ya que todo lo necesario para el perfil formativo se deduce de él.

Para hacer un buen perfil profesional es necesario realizar un análisis exhaustivo y sistemático por un lado de todas las tareas, operaciones, acciones y condiciones de trabajo que constituyen el puesto de trabajo, y por otra parte identificar las capacidades psico-físicas, cognitivas, de experiencia, de responsabilidad, de medio ambiente, etc... Se trata, por tanto, de dos campos diferentes: el de las actividades laborales por un lado y el de las aptitudes, competencias y características que configuran el perfil profesional en el que tiene que encuadrarse la formación de otro. Nos da la impresión que el autor o los autores de este perfil profesional no fueron capaces

«En la formación de cualquier profesional los conocimientos, la formación básica y la eficacia de los recursos empleados son los factores determinantes del proceso de enseñanza-aprendizaje y es en la escuela donde deben desarrollarse»



de llegar al segundo campo, parece que se han limitado a anotar una tras otra todas las acciones del profesional de la mar observado, para deducir de aquí una lista de acciones formativas necesarias para alcanzar el dominio profesional, pero solo vieron al hombre en el trabajo no llegaron al profesional competente.

Es que el análisis de la actividad laboral de un individuo comprende dos fases:

a) lo que podríamos llamar "conducta observable", que es lo que el profesional debe hacer o lo que es lo mismo, el trabajo pedido, y

b) el como lo hace, que comprende procesos no observables y que lo forman una serie de exigencias en la tarea, como: planificación de la acción, tratamiento de la información, estudio de los factores que confluyen en cada momento, etc. que se traducen en actitudes y secuencias operacionales que definen realmente la competencia profesional y que desde nuestro punto de vista pasaron por alto los autores del perfil formativo y no se reflejan en él, seguramente por no ser gente de la mar los autores y no llegar a comprender exactamente el significado de las acciones que se realizaban. La "tarea" en cualquier traba-

jo puede llegar a definir las competencias para realizarlo y de aquí sacar el diseño, pero las competencias derivan mas bien del análisis de las funciones implicadas en los resultados y todo parece indicar que este análisis no se hizo un observador ve dos cables de acero por la popa del barco, pero el patrón tiene que ver además si la velocidad es la apropiada, si las puertas van trabajando correctamente, si el arte ha tomado vuelta, si el pescado se está escapando por debajo, si la apertura de la boca es la deseable, etc. etc.

En la formación de cualquier profesional los conocimientos, la formación básica y la eficacia de los recursos empleados son los factores determinantes del proceso de enseñanza-aprendizaje y es en la escuela donde deben desarrollarse esencialmente estas competencias básicas que para la gente de mar, por las condiciones que concurren en su trabajo diario, son fundamentales y entre las que podríamos citar; capacidad de síntesis, de autonomía, de análisis, de creatividad, de responsabilidad, etc. NO queremos decir que es la escuela la única fuente para estas capacidades, ya que muchas de ellas ya deben estar en el individuo, pero si es cierto

que es algo que no puede aprenderse de memoria, como los conocimientos, sino que debe surgir de forma auto-creativa al ser estimuladas convenientemente si se dan unas condiciones optimas.

En los Ciclos Formativos que se han presentado no existe esa base competencial de la que hemos hablado. Los alumnos podrían, con algunas dificultades, incluso superar los exámenes y obtener un título, pero es poco probable que lleguen a ser buenos profesionales a causa de que ese déficit competencial que formará una laguna que una mayoría no podrá superar.

Nuestra visión tan negativa del problema se agudiza conociendo el papel que la nueva enseñanza secundaria va a jugar (y está ya jugando) en la formación científica del alumno. Hasta la llegada de la LOGSE el currículo de las ciencias en las enseñanzas medias tenía como intención transmitir al alumno unos conocimientos conceptuales y metodológicos considerados como básicos, así como un lenguaje científico elemental, pero hoy se han incorporado a las programaciones conceptos, teorías, vocabulario y aplicaciones nuevas que han obligado a suprimir las viejas ideas que aparecían

«Parece que la idea que prima con la LOGSE en estas enseñanzas, en especial en la ESO, es la de hacer una selección y simplificar al máximo para conseguir una superficial alfabetización científica de todos los alumnos»



como esenciales y hacer una selección de conocimientos.

Parece que la idea que prima con la LOGSE en estas enseñanzas, en especial en la ESO, es la de hacer una selección y simplificar al máximo para conseguir una superficial alfabetización científica de todos los alumnos. Bajo lemas como, "Ciencias para todos", "Ciudadanos científicamente cultos" o "La escuela no está para formar expertos", las clases de ciencias han cambiado totalmente en su forma de abordar la enseñanza. Hoy se pretende que el profesor introduzca temas polémicos y actuales en las clases con artículos de revistas, libros de divulgación, noticias, videos, etc., organizando debates que deben conducir a los objetivos propuestos. Dicen los partidarios de esta teoría que muchos de los términos que la escuela no enseña: chip, láser, droga, CFC, megaciclo, superconductor, clónico, ozono, radiación, etc., son palabras de uso frecuente que tienen significado desconocido y que en muchos casos afecta a los ciudadanos a la hora de tomar decisiones.

Este déficit en los más elementales conocimientos científicos va a resultar un serio hándicap para los alumnos que lleguen a los Ciclos

Formativos de las enseñanzas Marítimo-Pesqueras si persiste la actual programación de los mismos.

Para comprobar cual era la formación que en física que traían estos alumnos, pasamos en la segunda mitad de octubre un test en un grupo de veinte alumnos que iniciaban los Ciclos. Los resultados no pueden ser muy representativos ya que el espacio muestral es muy pequeño y la distribución por estudios realizados era muy variada, pero sí podemos y debemos sacar algunas conclusiones.

Procedencia	Nº alumnos
ESO	8
F.P.1º grado	4
1º B.U.P.	1
2º B.U.P.	2
3º B.U.P.	2
C.O.U	2
Mecánico N. 2ª clase	1

Aunque se les dio todo el tiempo que desearan, casi la mitad de las preguntas quedaron sin respuesta. Un alumno contestó solamente a dos preguntas de las cincuenta del test. Preguntas como, ¿Sabrías decir lo que es un vector?. Tipos de equilibrios, o Par de fuerzas, no fueron contestadas correctamente por ningún alumno.

Solo cinco fueron capaces de relacionar a Arquímedes con la flotabilidad de los barcos.

Con todo lo más curioso del ensayo fue sin duda algunas de las respuestas que desde luego merecen formar parte de la antología del disparate. No me resisto a transcribir alguna de ellas:

Pregunta.-Citar cuatro ejemplos de materia. Respuesta 1ª.-Lengua, Física, Matemáticas e inglés. Respuesta 2ª.-Materia amorfa, cristalina, grasa e inorgánica.

R.-Citar magnitudes que puedan medirse y otras que no puedan medirse. R.-Medible: el agua; no medible: el aire.

P.-Distinguir un fenómeno físico de otro químico. R1ª.-Fenómeno físico el que ocurre en la naturaleza y químico el que se hace en el laboratorio. R2ª.-Físico: la lluvia; químico: la lluvia ácida.

P.-Citar una unidad de cada una de las siguientes magnitudes. R.-Fuerza: Kilojulio. Volumen: hertzios. Presión: atmosférica.

P.-¿Sabrías decir lo que es un vector?. R1ª.-El que inventa las cosas. R2ª.-Una línea de un punto a otro.

P.-¿Sabe que significa que un cuerpo tenga tenacidad? ¿y ductibilidad?. R1ª.-Tenacidad es de fácil manejo y ductibilidad es movilidad. R2ª.-Es que sea manejable o no. R3ª.-Tenacidad es un cuerpo que no tiende a dejar su forma original. Ductibilidad: es un cuerpo que puede ser deformado.

P.-Define lo que entiendes por velocidad. R1ª.-Correr mucho. R2ª.-La cantidad de aceleración que lleva un cuerpo. R3ª.-El tiempo que tarda en recorrer una distancia un cuerpo.

P.-¿Sabe lo que es un par de fuerzas?. R1ª.-Dos manos. R2ª.-Dos o tres cuerpos levantando pesas.

P.-¿Que quiere decir que un procedimiento no es científico?. R1ª.-Que no estalla. R2ª.-Cuando no se realiza en el laboratorio. R3ª.-Pues que no lo es y ya está.

P.-Citar tres ejemplos de movimientos rectilíneos uniformes. R1ª.-Aceleración, desaceleración y gravedad.

P.-¿Podrías decirnos que es el

«Lo más curioso del ensayo fue sin duda algunas de las respuestas que desde luego merecen formar parte de la antología del disparate»

newton?.R1ª.-Newton era un colega mío. R2ª.-3,5 Kgr 3ª.-Es un tipo de medida.

P.-¿Para que sirve un dinamómetro?.R.-Para medir presiones.

P.-¿De que es unidad el radián?.R1ª.-Es una unidad para medir distancias en una circunferencia.

P.-¿Que significado tiene los prefijos, hecto, miria y mega?.R1ª.-¿Que es eso?.R2ª.-Mega es lo máximo.R3ª.-Son unidades de medida.

P.-¿Sabes que tipos de equilibrios existen?. Poner un ejemplo de cada clase.R1ª.-La cuerda floja.R2ª.-Dinámico: la rueda de la bicicleta. Estático: una persona de pié.

P.-El valor de la aceleración de la gravedad ¿es el mismo en cualquier punto de la tierra?.R1ª.-Si, porque vivimos en el mismo sistema o universo.R2ª.-No, según el peso de cada cuerpo la aceleración varía.

P.-¿En que principio físico se basa la flotabilidad de los barcos en el agua?.R1ª.- En el de Aristóteles.

P.-Si la densidad del agua es uno, ¿cuanto pesan cinco centímetros cúbicos de agua?, ¿y un metro cúbico?.-R.-5 kg y 100 kg.

P.-¿Quien crees que tiene mas densidad ¿el agua o el aceite?.R1ª.-El aceite.R2ª.-Igual.

P.-Si un cuerpo es lanzado verticalmente hacia arriba y teniendo en cuenta la resistencia del aire ¿que es mas largo el período de subida o el de bajada?.R1ª.-Depende de la fuerza con que haya sido lanzado.

P.-¿Por que una vagoneta cargada arranca mas lentamente que vacía? R.-Porque a mas peso mas gravedad.

P.-El asiento de un tren de una montaña rusa ¿Soporta siempre exactamente el peso del pasajero?.R1ª.-Si, porque están hecho para eso. R2ª.-Si debido a las medidas de seguridad.

P.-Dicen que Arquímedes dijo: "Dadme un punto de apoyo y levantaré el mundo", ¿que clase de dispositivo necesitaría para hacer este experimento cósmico?.R1ª.-Un motor.R2ª.-Una bomba atómica de 40.000 megatones.

P.-¿Por que para subir una montaña las carreteras hacen zigzag en vez de ser de un solo tramo?.R1ª.-Para



que el centro de gravedad vaya medio compensado.R2ª.-Por la dificultad del terreno y porque ir de costado implica menos esfuerzo.

P.-¿Quien hace el trabajo, el martillo o el clavo?.R.-La mano.

P.-¿Que es un barómetro y para que sirve?.Rª.-Para medir la temperatura de los fluidos.

P.-Distinguir los términos calor y temperatura.R1ª.-El calor es un proceso fisico-químico, hidrogeno y otro gas. R2ª.-El calor es la cantidad de radiación que emite el Sol.

P.-¿Por que crees que tiene tanta importancia la posición del centro de gravedad de un barco?.R1ª.-Para marcar el rumbo de agujas. R2ª.-Porque si está mal colocado no navegaría favorablemente y se hundiría.

P.-¿Que tipo de movimiento lleva un cuerpo que cae libremente en

el vacío?.Rª.-No sé nunca lo he visto.

P.-¿Que es un movimiento parabólico?.R1ª.-El que va haciendo ondas.R2ª.-El redondo.

P.-¿Por que se desliza mejor sobre la nieve un vehículo con patines que con ruedas?.Rª.-Por el movimiento de rozamiento.

P.-¿Podrías distinguir los términos reflexión y refracción?.R1ª.-Reflexión es cuando reflexionas sobre algo.R2ª.-Reflexión es el rechazo de un cuerpo a otro, refracción es lo contrario, es cuando lo acepta.R3ª.-Refracción se trata de un cuerpo que se refleja y recae sobre sí mismo.

Creo que cualquier comentario sobre la formación científica de estos alumnos para seguir un Ciclo como los comentados sobra.

«Por primera vez se incluyen las enseñanzas Náutico-Pesqueras en el sistema general educativo y tienen tratamiento y consideración del que no gozaban anteriormente, aunque con características peculiares propias»

Herida de muerte la FP náutico-pesquera

La tradicional, histórica y, yo añadiría, "heroica" Formación Profesional Náutico-Pesquera (modalidad permanente de adultos), se encuentra en la actualidad, herida de muerte. Dos torpedos alcanzan su obra viva y la dejan casi hundida, agonizante, ocasionando a sus tripulantes (actuales alumnos), una angustiosa y dramática situación, llena de inquietud, de justificado temor y de una gran desmoralización, estado que les provoca un desequilibrio emocional difícil de superar en muchos casos, por el trauma e impacto causado como consecuencia de las sorprendentes circunstancias en la que se ven implicados por recientes disposiciones puestas en vigor estos últimos días.

Justo Pérez Macías / Profesor y ex-director del IP M-P del Mediterráneo



La profesión de los hombres de la mar es muy dura, sacrificada y sufrida, pero su profunda vocación marinera y pescadora, les hace inmovilables en el desempeño de su arriesgado trabajo a bordo de los buques mercantes y de pesca, desde el mismo instante de su enrole hasta su jubilación. Para ellos no hay pausas en el devenir de su innata labor, ni cuenta el mal tiempo ni la adversidad que el estado de la mar les provoca y en los que se ven envueltos, soportando toda clase de sufrimientos y penalidades que en ocasiones les conducen a dejar su vida en los abismos de los océanos. Tampoco les embarga la tristeza y soledad que durante tantas y tan largas singladuras tienen que soportar, derivada del alejamiento de su tierra y sus familias y asilados un tanto del resto del mundo. Su espíritu de entrega, sacrificio y abnegación es tan ele-

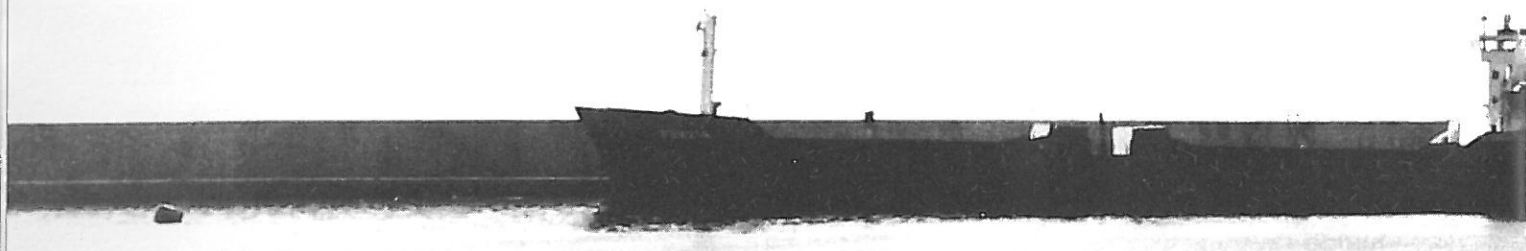
vado en el cumplimiento de sus obligaciones, que les lleva a crearse en su mente y en su corazón, un estímulo especial de superación, conformidad y resignación que no se da en otras profesiones, lo que les hace merecedores del calificativo de "heroicidad" con que tildo, al principio de este artículo, a esta sublime Rama de la Formación Profesional, a la que estoy íntimamente vinculado por mi profesión docente y por la que siempre he sentido una profunda admiración y simpatía.

No quiero extenderme mucho para no perder la intención y principal objetivo de este artículo, que no es otro que el aportar mi granito de arena para buscar una solución lo más justa posible para tranquilizar a mis angustiados y preocupados alumnos y a los de los demás centros de España.

Para entender mejor el problema que nos conmueve, haré un breve resumen de la evolución de nuestras



«Esta nueva Formación Profesional Específica todavía no está implantada en todos nuestros centros. En la Comunidad Valenciana, el Ciclo Formativo de Grado Superior no se implanta de forma generalizada hasta el curso escolar 2002/2003»



Enseñanzas en los últimos 40 años.

La Formación Náutico-Pesquera surge como tal en los primeros años de la década de los 60 con la entrada en vigor de la Ley 144/1961 por la que se reorganizan las Enseñanzas Náutico y Náutico-Pesqueras y el Decreto 629/1963 por el que se crean los diferentes títulos profesionales de las Marinas Mercante y de Pesca.

Por primera vez en España, se incluyen las Enseñanzas Náutico-Pesqueras en el sistema general educativo y tienen ya, a partir de ese momento, un tratamiento y consideración del que no gozaban anteriormente, aunque con características peculiares propias que las diferenciaban de las otras ramas de la Formación Profesional Industrial y Agraria, al exigírseles a nuestros alumnos, además de superar el correspondiente curso o examen, determinadas condiciones de embarco para la obtención del título profesional, sin el cual no puede ejercer sus atribuciones. Se crearon y construyeron entonces las cinco Escuelas Oficiales Náutico-Pesquera de Vigo, Pasajes, Cádiz, Alicante y Lanzarote, lugares donde estaban ubicadas las antiguas Escuelas Medias de Pesca dependientes del desaparecido Patronato Central de Pesca, en las que se han cursado y continúan impartiendo en la actualidad, los diversos cursos de formación de Patrones de Cabotaje, de Pesca y Mecánicos Navales en sus distintas categorías,

además del de Capitán de Pesca, de rango superior.

En el curso escolar 1974/1975 con motivo de la aplicación de la Ley General de Educación de 1970, se implanta en nuestros centros la nueva modalidad de Formación Profesional Reglada de 1º y 2º grado en régimen de Enseñanzas Especializadas Rama Marítimo-Pesquera establecida por dicha ley, que se imparte y desarrolla paralelamente con la anterior modalidad, con estructura y programas distintos pero con igual titulación profesional, diferenciándose únicamente la antigua de la nueva, en que en esta última el Ministerio de Educación y Ciencia al terminar cada grado, expide el título académico de Técnico Auxiliar y Técnico Especialista según la especialidad cursada, con el que, después de efectuado el período de embarco exigido en cada caso, obtienen el título profesional marítimo, expedido por el Organismo que tenga a cargo estas Enseñanzas. En este mismo curso escolar, las escuelas oficiales náutico-pesquera se transformaron en Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo-Pesqueros y, posteriormente, fueron transferidos a las Comunidades Autónomas junto con todas las competencias relacionadas con la formación marítima y pesquera.

A partir de la entrada en vigor de LOGSE de 1990 se establece un nuevo sistema educativo, en el que se incluye la Formación Profesional

Específica, estructurada en ciclos formativos de Grado Medio y Superior que dan paso a la creación de nuevos títulos académicos y profesionales, que se irá implantando progresivamente de acuerdo con un calendario aprobado por el Ministerio de Educación y Ciencia y las Comunidades Autónomas que tuvieran transferidas las competencias educativas.

Esta nueva Formación Profesional Específica todavía no está implantada de forma generalizada en todos nuestros centros. En la Comunidad Valenciana, el Ciclo Formativo de Grado Superior no se implanta de forma generalizada hasta el curso escolar 2002/2003, y por tanto los cursos del 2º Grado del anterior sistema, por enseñanza oficial, van quedando derogados sucesivamente al comienzo de los cursos escolares 2000/2001, 2001/2002 y 2002/2003. A los alumnos que no hayan podido terminar sus estudios oficiales en ese tiempo, tienen un período de tres años más; es decir hasta el curso escolar 2004/2005, para que puedan acabarlos en convocatorias de exámenes libres.

El Ministerio de Fomento, del que depende la Dirección General de la Marina Mercante, publica el Real Decreto 930/1998 (primer rejón de muerte de la F.P. de Adultos) por el que se crean los nuevos títulos profesionales marítimo de Patrones de Litoral, Altura y Mecánicos Navales, y dispone que la única forma de acceder

«Ya que no podemos cambiar la determinación tomada, hagamos todo lo que esté a nuestro alcance para causar los menores trastornos a los verdaderos protagonistas de complicada situación: los alumnos»

Reglas de Convenio STCW, pero para conseguirlo no era necesario abolir la tradicional Formación Permanente de Adultos, puesto que el citado Convenio no se opone en ninguna de sus Reglas a la existencia de esta modalidad de formación náutico-pesquera, como ocurre en otros países europeos, que incluso forman a sus oficiales a bordo de sus propios buques. Pero ya que no podemos cambiar la determinación tomada, hagamos todo lo que esté a nuestro alcance para causar los menores trastornos a los verdaderos protagonistas de complicada situación: los alumnos.

¿Cual sería, entonces, la solución para solventar el problema planteado a nuestros actuales alumnos? Según mi criterio, el modificar las disposiciones transitorias tercera y cuarta del Real Decreto 2062/1999 en el sentido de ampliar, al menos, hasta el final del 2005 el período de validez para seguir obteniendo los títulos de Patrones de Cabotaje, Mayores de Cabotaje y Mecánicos Navales para buques mercantes, en las condiciones que tenían establecidas y no aplicar las condiciones señaladas en dicho Real Decreto a los candidatos a los títulos que acabamos de citar. Con ello, aunque desaparezca la formación permanente de adultos de esa forma no deseada por parte de los colectivos afectados, no causaría perjuicio a los alumnos que, con gran ilusión y entusiasmo, la hayan comenzado y, además dispongan de un período prudencial para finalizarlas, que en estos momentos no lo tienen. Esto cuesta tan poco que merece la pena intentarlo para el bien y la satisfacción de ese inmerso colectivo de vocacionales hombres de mar, que han puesto toda su esperanza en obtener uno de estos títulos para poder trabajar en lo que les gusta, en un sector de tanta incomodidad y riesgos, pero henchido de bondad y nobleza.

Espero con ansiedad pueda ser positiva mi sencilla y sincera aportación, y agradecería muchísimo a todas aquellas personas que pudieran prestar su colaboración para conseguir el objetivo propuesto.

a ellos es la de haber superado uno o los dos ciclos formativos de grado Medio o Superior, derogando los vigentes títulos establecidos por normativas anteriores a este Real Decreto, aunque concediendo un período de dos años con posterioridad a la implantación generalizada de la nueva Formación Profesional Específica para continuar obteniendo los mismos.

Desde 1975 hasta estos momentos no ha habido nunca incidencia alguna ni ningún tipo de problemas durante los treinta años en que han convivido los alumnos de ambas modalidades en nuestros Centros.

De acuerdo con lo dispuesto en dicho Real Decreto 930/1998 y lo establecido por el Ministerio de Educación y Ciencia y la Comunidad Autónoma Valenciana en su calendario general de implantación del nuevo sistema educativo, parecía que aún le quedaba la vida a la F.P. Náutico-Pesquera de la modalidad de Permanente de Adultos hasta el 2005, pero no ha sucedido así. ¿Por qué? ¿Qué ha pasado ahora para que surjan estos conflictos que ocupa y preocupa tanto a nuestros alumnos?

La publicación del Real Decreto 2062/1999 el 21 del pasado mes de Enero del Ministerio de Fomento, da la puntilla definitiva a la desaparición, de forma drástica, de la tan querida y entrañable Formación "Náutico-Pesquera de la modalidad Permanente de Adultos", en el brevísimo plazo de

dos años (1 Febrero del 2002) ya que este R.D. en contradicción con el 930/98, establece como límite final para la expedición de los títulos anteriores, la ya indicada del 1º de Febrero del 2002, con la agravante de que los alumnos que hayan comenzado sus estudios de Patrón de Cabotaje en el pasado curso escolar y estén realizando el curso de Patrón Mayor en el presente, deben realizar las nuevas condiciones de embarco que se establecen en este R.D. y no las que tenían antes, requisito imposible de cumplir en el plazo previsto en el mismo. En las mismas condiciones se encuentran los Mecánicos Navales que deseen obtener sus títulos para embarcarse en buques mercantes.

Las condiciones exigidas a los Patrones Mayores de Cabotaje en el Real Decreto 2062/99 son de 36 meses de embarco con posterioridad a la obtención del título de Patrón de Cabotaje, y para este último título 12 meses, en total 4 años desde que aprueba el curso de patrón de cabotaje hasta que termina de cumplir el embarco exigido para Patrón Mayor, plazo que es imposible de cumplir en febrero del 2002 como establece el R.D. para los que hayan empezado estos estudios el pasado o presente curso escolar.

No dudo de que la intención del Ministerio de Fomento con la publicación de estos dos Reales Decretos no es otra que la de cumplir con las

«Nosotros queríamos unas atribuciones que nos permitieran trabajar en los barcos que existían, y los de marina mercante reivindicaban un colegio profesional para defender sus intereses»

Veinticinco años

Corría el curso 75-76 y desde nuestros 22 viejos años nos parecía que todo era posible, pasaban cosas rápido, éramos jóvenes y se vivía en el ambiente una expectación cautelosa llena de fantasías juveniles. Dos meses después de empezar aquel curso murió Franco y el país entero vivía la historia del comienzo de la transición con la ilusión de que todo se podía cambiar.

Antonio Gutiérrez Martínez / Capitán de Pesca y Patrón Mayor de Cabotaje

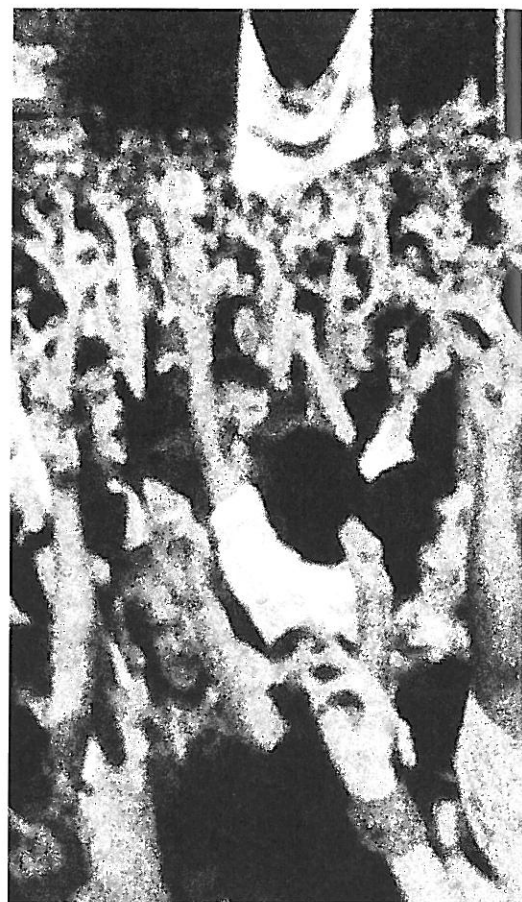
Nosotros estábamos en la Universidad Laboral de A Coruña, haciendo los cursos de Patrón de litoral de primera clase y Patrón de cabotaje, vivíamos internos de lunes a viernes y como las universidades laborales eran obra del régimen e idea de un es ministro de Franco, el movimiento estudiantil, boyante en la universidad de Santiago, allí en la laboral solo tenía un ligero reflejo.

Hacíamos el primer curso después del cambio de atribuciones y programas del año 74, tendríamos la tarjeta verde y no tendríamos que hacer el canje de titulación.

Paralelamente en la escuela oficial de náutica de A Coruña tenían muy reciente el necesitar bachiller superior para empezar la carrera, justo unos años antes se entraba en los estudios de náutica con el bachiller elemental.

Eran tiempos de reivindicaciones y así como nosotros queríamos unas atribuciones que nos permitieran trabajar en los barcos que existían, y estoy hablando de hace 25 años, los pilotos y capitanes de marina mercante reivindicaban el tener un colegio profesional para defender su intereses y un reconocimiento académico universitario, que les permitiera acceder a puestos en el sector público dentro de la escala A de la Administración.

Tanto unos como otros teníamos nuestras razones para reivindicar lo que reivindicábamos y hacíamos lo posible por conseguirlo. Los movimientos asociativos eran bebés en pañales y la dispersión que provoca nuestra profesión fueron suficiente para que cuando unos años después pilotos y capitanes tuvieron su colegio profesional y su reconocimiento académico como universitarios, nosotros no tuviéramos ni el reconocimiento de que los títulos que teníamos no se adecuaban al mercado de trabajo existente. También hay que decir que la escasez



de pilotos y capitanes en barcos de bandera española nos permitía embarcar en los más pequeños de estos barcos ocupando plaza de oficiales por la famosa ley de: (a falta de demandantes de empleo con la titulación exigida en el cuadro de tripulaciones mínimas para una determinada plaza, previa demostración por justificante de la oficina de empleo, puede despachar la titulación inferior) y eso hacía que nos acomodáramos como permanente en una situación que después demostró ser totalmente transitoria.

Pasaron unos años y la crisis internacional en el mercado de fletes hizo regresar a España a muchos de los titulados superiores. La crisis de empleo que arranco en aquellos primeros años de los 80 y que todavía hoy sufrimos hizo que las pocas plazas de trabajo se pelearan con uñas y dientes los problemas de competencias profesionales nunca han sido realmente un



«Los náutico pesqueros siempre lo tuvimos crudo. El que los pilotos y capitanes consiguieran el reconocimiento universitario hizo que su mercado de trabajo se ampliara a los puestos de la escala A de la administración y ahí precisamente se colocaron los más hábiles»

todos estos pasados años nosotros los náutico pesqueros fuimos formándonos profesionalmente en nuestra medida, asociándonos para defender nuestros intereses y madurando en sapiencia y oficio.

En profesiones como la nuestra y generalizo a toda persona con responsabilidad de guardia y bordo de un barco, la experiencia es objetivamente fuente de conocimiento y aunque mucha gente no este de acuerdo, la formación siempre es inicio y complemento del oficio pero no es el todo ni lo más importante.

El absurdo de tratar una profesión de habilidades como si fuese una profesión de conocimientos es el error que arrastramos en este país desde aquellos lejanos años.

En profesiones que pueden ser semejantes, como la aviación civil, la formación inicial con amplia base seguida de la formación continua, específica para el tipo de aeronave, complementada con la experiencia, contabilizada como horas de vuelo, configura los peldaños de la escalera profesional.

Sí los funcionarios legisladores fuesen capaces de analizar el tipo de flota que tenemos, el tipo de flota que vamos a tener en un futuro a 10-15 años vista y el perfil profesional de los técnicos que esta flota va a necesitar para operar, legislarían unas atribuciones de acuerdo con esas necesidades, nos facilitarían una formación inicial polivalente y amplia, con unos mínimos reconocidos internacionalmente, ampliando estos mínimos en seguridad de la vida humana en la mar, seguridad del tráfico marítimo, control de la polución, y supervivencia en la mar. A partir de aquí, los módulos de formación especiales para distintos tipos de buques, tráficos y actividades serían escalonados con experiencia en distintos cargos de responsabilidad a bordo, formando al personal marítimo de acuerdo con los equipos y maquinaria que realmente se van a manejar, y lo que es más importante, dando lugar a una formación dinámica y continuada durante toda la vida profesional del marino, sin más limitación que el cumplimiento de los módulos de formación y de los períodos de embarque.

Esto que parece lo más lógico y adecuado para adaptarnos a los tiempos que vivimos, y lo que es más importante, que así es la línea de formación que esta plasmada en el espíritu del convenio de la O.M.I., donde a

problema de mas o menos formación, sino un problema de lentejas a repartir, donde el que tiene mas poder utiliza este para seleccionar lo que más le conviene y desecha lo demás para el resto del estamento profesional.

Aquí los titulados náutico pesqueros siempre lo tuvimos crudo. El que los pilotos y capitanes consiguieran en aquellos lejanos días de la transición democrática el reconocimiento académico universitario hizo que su mercado de trabajo se ampliara a los puestos de la escala A de la administración y ahí precisamente se colocaron los más hábiles, los mejor relacionados o simplemente los mejor preparados para esos puestos, pero a partir del primer gobierno socialista y durante todos los años que pasaron hasta llegar al gobierno actual, los directores generales de marina mercante fueron marinos civiles y se rodearon de un plantel de funcionarios de alto nivel y

que a la vez eran y siguen siendo marinos civiles.

No se puede decir que todo, pero si se puede decir y demostrar, que gran parte de su trabajo estuvo dirigido por el lobby de los titulados superiores, sirviendo unos intereses totalmente cerrados y corporativistas, obviando y despreciando todo el resto de profesionales del sector, olvidando que los oficios de la mar son muchos y que las actividades de los distintos artefactos flotantes son variadas y muy diversas ya que lo único que los barcos tienen en común es que flotan y navegan pero en lo demás la actividad del barco es lo que condiciona el trabajo en el mismo, y lo que es más importante, tanto funcionarios como políticos olvidaron que ellos tienen el deber de procurar lo mejor para todos los administrados y no solo para una parte de estos.

Paralelamente, a lo largo de

partir de unos mínimos se regulan las líneas generales de formación para el personal de guardia en los buques, y que también es la línea seguida por los países del Norte de Europa con una tradición marítima como mínimo igual a la nuestra, se convierte en este nuestro país en un Decreto Ley que riza el rizo de la burocracia como gran generador de papel y confusión grandilocuente que acaba perdiéndose en su propio laberinto, disfrazando un genocidio profesional contra nosotros como cumplimiento de un convenio internacional firmado hace más de 20 años y que hasta ahora no tuvieron ningún interés en cumplir.

Como administrado, me siento estafado por todos estos años de cutrerío administrativo pagado por mis impuestos. Llevo 28 años de oficio con 24 en plaza de responsabilidad de guardia, pagando impuestos que en pequeña o gran medida han servido para cambiar el sector marítimo.

Se han creado capitanías marítimas, dotándolas con funcionarios, supuestamente marinos que iban a enterdernos y servirnos mejor, pero no veo grandes diferencias con las comandancias de marina y alguna de estas diferencias es francamente a peor.

Se ha creado un sistema de salvamento marítimo que en sitios funciona muy bien y en sitios funciona menos bien, pero con una larga nomina de marinos civiles funcionarios. Todo ello nos lleva a la paradoja de que hoy en día hay mas marinos civiles, licenciados y diplomados en marina civil trabajando en la Administración que en la flota.

Y sigo sintiéndome dolido y estafado no porque estas personas estén trabajando en la Administración cosa que me parece bien, el que se reconozca a los marinos el derecho a trabajar en tierra y llevar una vida familiar normal. Me siento dolido y estafado porque realmente creo que funcionan como un grupo de presión o lobby prepotente que siempre consigue lo que quiere.

No hay razón para que estos funcionarios sean tan mezquinos y excluyentes, nadie tiene toda la verdad y hay sitio para todos en este oficio, sin ser más marino que nadie soy tan marino como cualquiera de ellos, y lo

**«Me siento dolido
y estafado porque
creo que los fun-
cionarios forman
un grupo de pre-
sión prepotente»**

**«Quiero para
mí y para los de
mi nivel un
tratamiento
realista y justo»**

de altura ha tenido la desfachatez de despreciarla. Han tenido la prepotencia, con parcialidad y alevosía de definir la navegación de cabotaje, que es la navegación de cabo a cabo, como navegación costera desarrollada a menos de 60 millas de la costa, en contra de las atribuciones que anteriormente tenía, que aún limitándome las toneladas a 700, me permitían navegar dentro de un más amplio límite.

Me quedan todavía unos cuantos años de profesión y quiero para mí y para los de mi nivel un tratamiento realista y justo por parte de la gente que esta obligada en razón de su trabajo de funcionarios a servir a mis intereses dentro del equilibrio justo entre unos y otros, exijo como ciudadano de pleno derecho, en mi nombre y en el de los míos, a ser tratado con justicia y equidad, a que se reconozcan mis méritos y habilidades, a mi derecho a trabajar en bandera extranjera por elección no por obligación, a ser tratado en mi país a nivel profesional como me tratan en países de la Comunidad Económica Europea y que mi gente sea tratada aquí como en estos países tratan a sus titulados equivalentes a nosotros.

Después de todos estos años de transición y democracia quiero lo mismo que quería en el año 75 y con el mismo coraje, algo tan sencillo como que la merienda de negros que se traen esos funcionarios prepotentes y parciales, se convierta en un análisis de la situación actual de la flota completa, unidades grandes y pequeñas, de las perspectivas de futuro, de un estudio de toda la formación marítima en la Europa de la C.E., de un consenso entre los intereses de unos y otros, licenciados, diplomados y náutico pesqueros, un análisis de lo que se avecina con el mercado de fletes internacional y la globalización de la economía, y por fin un posicionamiento de la Administración facilitando los medios que nos permitan a todos el estar presentes en ese futuro de una forma que nos permita ganarnos la vida dignamente haciendo lo único que sabemos hacer, manejar barcos, sin malgastar fuerzas en guerras absurdas contra otros marinos ni contra burócratas sin sentido de servicio a la sociedad.

que más me cabrea es que les pagamos entre todos para que nos hagan la puñeta.

Me siento indignado por estar trabajando en otra bandera que reconoce mis habilidades y me paga de acuerdo con ellas, porque los burócratas olvidan que al fin y al cabo un trabajo es algo que se sabe hacer y alguien necesita que se haga.

La lectura del Decreto Ley que regula las nuevas atribuciones profesionales me parece el mayor atentado que imaginarse pueda a mis derechos como trabajador, que necesita un ámbito de trabajo real dentro del sector económico donde desarrolla sus actividades, y como ciudadano de un país que en su constitución iguala los ciudadanos ante la ley. No sólo me han intentado engañar con el aumento de atribuciones a un tonelaje donde no hay ni 30 puestos de trabajo en toda la flota sino que mi formación en navegación



COLABORACIÓN

Breve paseo por el panorama que la industria pesquera española nos ofrece en el último año del siglo XX

A finales del pasado año, La Voz de Galicia publicaba un artículo con un título muy parecido a éste. La única diferencia era que en lugar de nuestro «En El», D. José Freire escribía «Ante El», como si se tratase del inicio de una nueva etapa, mientras que yo soy de los que creen que el siglo XXI no comienza sino en el 2001.

La pesca española en el 2000

Miguel S. Peña / Consultor pesquero

Pero eso es lo de menos, aprovechando ya la cita, transcribiremos el mensaje que el Presidente de la Confederación de Empresarios de La Coruña trataba de transmitir a los lectores (al menos eso supongo, ya que estaba resaltado en negrita): "El panorama pesquero va a comenzar el 2000 en la situación más crítica desde que los países ribereños ampliaron a 200 millas sus plataformas pesqueras" y también "habrá que reducir las capturas, pero aprovechar mejor lo que nos corresponde, mediante la utilización de un menor número de barcos". Un mensaje, a nuestro modo de ver, doblemente realista, ya que no solamente expone su criterio sobre que el futuro no va a resultar cómodo, sino que en su segunda "advertencia" parece adivinarse esa actitud tan usual en el armador español de que, "lo suyo, es pescar" olvidando las posibilidades que los cambios en los hábitos de consumo y en el nivel de vida pueden traer consigo.

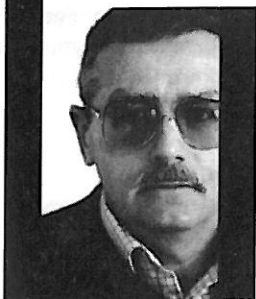
Bien, por nuestra parte vamos a tratar de realizar un breve paseo por el panorama que la industria pesquera española nos ofrece en el -para mí al menos- último año del siglo XX, y aven-

turarnos a expresar nuestro presagio para el XXI si las cosas no cambian, que si lo hacen, además, no será a mejores.

La pesca costera

Pienso que nuestra pesca costera, a tenor de la distribución de los fondos IFOP para el nuevo período 2000-2006, puede pensar que se le acabaron los problemas. En los cuadros de la distribución de las ayudas (I.P. núm. 1748, pág.7) observo la inclusión de un nuevo apartado -el 4: "Otras Medidas"- y en el punto 4.1. - Pesca costera- puede verse para el 2000, que de una inversión prevista de 423 millones, Andalucía dedica cero pesetas a ese rubro, Canarias 9 millones de 263, y Galicia 58 de 1.590. No está nada mal, si a ello añadimos lo incluido en el punto 4.2. - Medidas Socio Económicas- a las que Andalucía está preparada para destinar 36 millones, frente a los 5 millones de Canarias y los 21 de Galicia.

Y a todo esto, la prensa nos sorprende con la noticia de que se sigue pescando sardina con la ayuda de dinamita, que el jurel presenta alarmantes signos de sobrepesca, y que los barcos arrastreros continúan disputando a los artesanales el mismo



«Pareciera que para que un barco de pesca funcione hoy en día, o tiene que trabajar bajo una supervisión "light" en extremo, o excesivamente subvencionado gracias a ese maná que llamamos IFOP»



caladero, con la facilidad que para faenar en fondos difíciles representan hoy los "bolos".

Esto en el Norte, en la zona del Cantábrico, donde se están produciendo conversaciones "para intentar salvar el caladero". En el Sur, allá por Barbate, las reuniones no tienen esta temática "porque las cosechas de boquerón y sardina siempre se faenaron en el caladero marroquí, frente a Larache o mas abajo, hasta Kenitra incluso" (El País, 19/03/2000) y los pescadores, lo único que quieren saber es cuando se va a poder volver a pescar, y les comprendo, porque y utilizando la misma fuente- "si la mar es buena, un pescador puede llegar a ganar en una semana las 151.500 pesetas que da Bruselas por estar un mes de brazos cruzados, y además está la JARAMPA, esas cajas de pescado con las que se queda la tripulación y que dan para el café, el tabaco o la cerveza". Ante esto, no me extraña que el Gobierno Andalúz no dedique un sólo duro en ayudas a la pesca costera, y esté solamente esperando a que se encienda la luz verde.

"La Bajura une su voz para exigir la recuperación pesquera del Cantábrico". Vale, eso está muy bien, y también que "se intente diseñar un plan para recuperar el caladero", pero

luego, cuando al intentar pergueñar el plan de la pesca europea en el 2.002 -la nueva PCP-, la bajura se alinea junto con la altura para discrepar de portugueses, irlandeses, ingleses y algunos mas que intentan extender -como mínimo- a 24 millas las aguas "restringidas" y de uso, se supone, prioritario para la pesca artesanal. Yo, personalmente, no comprendo esa actitud, tengo un amigo que me dice: "está muy claro, aquí no tenemos ya nada que proteger", y quizás tenga razón, si tenemos en cuenta que como ya dijimos, la costera del boquerón y la sardina andaluza está en las aguas de Marruecos, y que la costera del bonito se practica frente a las aguas de Azores o de Irlanda.

Los Caladeros Europeos

¡Nunca pensé que llegaría a escucharlo!. Industrias Pesqueras (núm. 1748, 15/02/2000) pone en boca de D. Jesús Etchevers, Presidente de la Asociación de Armadores de Pesca de La Coruña estas palabras: "Lo que no se puede es ir a comprar barcos o abanderarlos, y olvidarse del país y desertizar varios puertos pesqueros; eso tenía que reventar por algún lado, y ha reventado imponiendo los vínculos económicos" y también que "son muy pocas las

empresas que podrán cumplir con esos vínculos y mantenerse". La primera afirmación la llevo manteniendo desde el primer día, y en cuando a la segunda, me pregunto: ¿Como está configurada la explotación de esas unidades pesqueras para que la implantación de unas normas, que tenían que haber estado en funcionamiento desde el primer día, puedan hacerlas no rentables? Me expliquen, por favor.

Pareciera que para que un barco de pesca funcione hoy en día, o tiene que trabajar bajo una supervisión "light" en extremo, o excesivamente subvencionado gracias a ese maná que llamamos IFOP. Respecto a lo segundo, en el mismo número de I.P. vemos en la pág. 7 los fondos proyectados para este año: Cataluña 542 millones, Baleares 77, Andalucía 423, Asturias 164, Canarias 263, Valencia 246, Galicia 1.592, Cantabria 486. Está claro que hay industrias que resultan agraciadas año tras año con el Gordo de Navidad.

Pero aún así, no todo el mundo queda contento. Andalucía se queja de que "no se respeta el principio de proporcionalidad" ya que "como su flota es la mitad que la gallega, la deberían haber correspondido 700 millones, y no solamente 400" (lo cual no deja de tener una gran parte de razón, visto

«Que más quisiera Marruecos que disponer del entramado empresarial y/o económico suficiente para poder “marroquinizar” su pesca!»



así, tal cual). Respuesta inmediata del Consejero gallego: “Andalucía tiene aún sin comprometer fondos del IFOP anterior” (¡Madre mía!, y los pescadores de Barbate culpando a la falta de soluciones a la pesca como la razón de que sus hijos se dediquen a otras cosechas mas de secano, y no tan “sanctas”).

Otra cosa que me ha llamado la atención es que, para mejorar las posibilidades de captura (que Bruselas reduce año tras año) hemos llegado a un acuerdo con Francia, y la hemos cambiado lirio y jurel por merluza y rape: 2300 TM de merluza, y 1000 TM de rape; así visto no hay sino aplaudir nuestra sagacidad y mano izquierda, pero pienso que este acuerdo es susceptible de otra lectura, incluso creo que doble: por un lado, demuestra que los franceses son capaces de aprovechar (mediante su transformación en SURIMI) esas especies infravaloradas, mientras que nosotros, si mis informaciones son exactas, toda la materia prima que utilizamos para la comercialización de palitos, gulas y demás, es importada, muchas veces ya en su presentación final. La segunda lectura es que Francia ha dejado de ser exportadora de merluza a España, para pasar a importar cantidades considerables de la merluza fresca que regu-

larmente llega a nuestros aeropuertos con variada procedencia (en 1995 los intercambios entre Francia y España eran favorables a la primera en 3.900 TM, en el 97, todavía nos aventajaba en 1.000 TM, en el 98, por primera vez el saldo era favorable a España en 440 TM, y para el 99 todavía no hay datos; y en cuanto a las capturas francesas de esta especie, de 19.500 TM desembarcadas en 1990, se pasó a 8.250 en el 97, y 6.500 en el 98). Pienso que son datos y cifras como para tenerlas muy en cuenta, y estudiarlas en profundidad, cosa que aquí no podemos ni esbozarlo, para no extendernos en demasía.

Solamente un dato mas respecto a esta misma especie, y al mismo caladero. Reconozco no haber tenido hasta ahora noticia alguna sobre esto, y es que resulta que los barcos de la flota anglo-española están comprando a sus colegas ingleses derechos a merluza, a razón de 7 a 8 FF el kilo (de 175 a 200 pts/ kg.) la pregunta que se hace el “informante” es que “a su juicio, los anglo-españoles pescan más de lo que compran, porque cuesta imaginarse que un armador pueda pagar un tercio de precio de la merluza en derechos de acceso, si no es desembarcando un excedente de pescado en negro”. Saquen los lectores igualmente sus propias conclusiones.

Los caladeros extra-comunitarios

Respecto a nuestra situación en los caladeros extracomunitarios, reconozco que la noticia que mas me ha impactado ha sido las declaraciones de nuestro Ministro de Pesca Sr. Posada, sobre que “se estaban barajando las posibilidades de Noruega e Islandia como alternativas a Marruecos” (L.V.G., 13/02/2000). ¡A eso se le llama clarividencia, y nadie se había dado cuenta hasta ahora!. Menos mal que salió rápidamente al quite el Secretario Gral. Sr. Juárez, pero esas cosas demuestran con quien nos gastamos los cuartos.

Pienso que el problema con Marruecos está siguiendo “su curso normal”, es decir que han comenzado ya las actuaciones violentas de los

pescadores afectados, cortando carreteras y quemando árboles; y antes vinieron las amenazas de “protestas que hicieran daño” por parte de ese mismo personal, al mismo tiempo que se publicaban declaraciones de toda índole contrarias a que se aceptase la “supuesta” decisión de Marruecos de reorganizar el sistema actual (“el palangre prefiere el desguace a abandonar la flota en Marruecos”, “unánime negativa gallega a crear sociedades mixtas”, “rechazo al abanderamiento de la flota europea en Marruecos”, e infinidad de otras por el estilo), esta vez por parte de armadores, junto con los representantes o voceros del personal embarcado.

Al final, Marruecos cederá en sus legítimas pretensiones (que más quisiera él que disponer del entramado empresarial y/o económico suficiente para poder “marroquinizar” su pesca!), perderemos un porcentaje considerable de posibilidades de trabajo, los que lo hayan conservado irán al Sur olvidando que se trata sólo de una moratoria, y los políticos de turno presentarán el resultado de la negociación como un gran logro, y un claro triunfo de sus tesis. ¿Cuántas veces se ha repetido el mismo sainete?, ¿Es que nosotros mismo creemos que nos asiste algún derecho a organizar la casa ajena?, ¿cual sería nuestra posición negociadora si no nos amparase el paraguas de la UE?, ¿hasta cuando se seguirá financiando a la flota cefalopodera, concediéndola sustanciosas primas por lejanía del mercado, subvenciones para instalaciones de selección y preparación en tierra del pulpo, etc., cuando su principal mercado no es el de la UE, tal y como se estipula en la concesión de las ayudas, sino Japón?.

Respecto a Canadá y Argentina, podrían comentarse cosas iguales o muy parecidas, pero como he visto calificar a esos países de bandidos y piratas, y yo con los fuera de la Ley no me hablo,...prefiero dejarlo para otra ocasión. Con Francia y los caladeros de Reunión, me pasa algo parecido. No sé quien tendrá menos razón, si Francia al pretender que esas 200 millas las exploten solamente sus barcos y sus empresas, o esas unidades con bandera de conveniencia, con

«Me parece que las quejas que regularmente se escuchan de Rosa dos Ventos, Estela de Mar y organizaciones similares, tienen poco eco en las instancias decisorias, y la patronal no deja de escucharlas con una sonrisa de prepotencia»

el número de folio tapado, y que sistemáticamente, y en un periplo que comenzó en las aguas de Chile, siguió en Argentina, el Antártico, Sudáfrica y ahora el Indico, están acabando materialmente con ese recurso, que cuando llega a nuestras mesas (frecuentemente la 2ª categoría) se comercializa como "mero blanco".

¿Quien defiende al personal embarcado?

Y a fin de cuentas, en toda esta historia, ¿quien defiende al personal embarcado?. A mi me parece que las quejas que regularmente se escuchan de Rosa dos Ventos, Estela do Mar y organizaciones similares, tienen poco eco en las instancias decisorias, y la patronal no deja de escucharlas con una sonrisa de prepotencia.

Aquí estamos acostumbrados a que los problemas de este tipo se solucionen por consunción. Los políticos y los dirigentes sindicales son especialistas en la táctica del avestruz, y actúan en la convicción de que, cuando el problema estalle realmente, serán otros los que tendrán que encargarse con él. En su decálogo de "modus operandi personal", un problema aplazado es un problema resuelto. Nadie, a la vista del reparto de los fondos IFOP en Galicia durante el período 1994/99, podrá pensar que realmente existe un problema de tipo sociolaboral o socioeconómico. De un total de 115.026 millones de inversión, solamente 70 millones han sido destinados a Medidas Socio-económicas, mientras que a la flota (Renovación, Modernización y Retirada), se han destinado cerca de 60.000 millones; y valdría la pena conocer que tipo de flota es la que se ha llevado la parte del león.

Ante esto, ¿Alguien se atreve a decir que existe algún problema laboral?, ¿Donde está?

Los culpables, siempre los otros.

Por lo anterior, parece claro que no hay problemas, pero de haberlos, desde luego que la culpa no es nuestra, los culpables son siempre, los otros.

Ahora que ya no vienen los bous franceses o ingleses a arrastrar

Para la clase política la Pesca Española iba, va e irá siempre bien. Lástima que no sean ellos los que anden embarcados

en nuestras costas, tal como ocurría a comienzos del siglo que termina, ¿a quien podemos cargarle el muerto?, porque la realidad es que en el Norte, el besugo desapareció hace años, a la merluza dentro de poco habrá que poner carteles de esos de "se busca", la sardina no se sabe donde está, el jurel da signos de agotamiento...

Los artesanales echan la culpa a los arrastreros, y estos lo niegan, y además ponen en tela de juicio los informes científicos, ...total, que no hay quien lo entienda. En el Sur lo tienen claro, porque siempre fueron a pescar a casa del vecino de enfrente, o al de al lado, lo que no tenían en la suya, y ahora les es mucho más fácil buscar el culpable. Y si no, siempre nos queda Bruselas, que no nos escucha y que no concede a la pesca española la importancia que tiene y merece; o yéndonos unos años atrás, la culpa es de los que negociaron desastrosamente el Convenio de Adhesión.

Recuerdo haberle oído decir en alguna ocasión a E. López Veiga, que un caladero no puede considerarse agotado mientras quedan aún ejemplares (buena "boutade", vive Dios!), y creo que a este paso vamos camino de que se llegue a esa versión tan sui-

géneris de agotamiento; y cuando eso llegue, ...seguro que tenemos a gentes foráneos a quienes culpar de ello.

Pero como siempre -el que no se contenta es porque no quiere- surge una luz de esperanza: La Acuicultura y el Marisqueo se perfilan como la panacea para sacarnos de la crisis de la pesca extractiva. Esto me trae a la mente aquellos macro proyectos de cultivos que se dejaron escuchar hace unos 15 años, y ahora, curiosamente, veo a los mismos adivinos, apoyando nuevamente esas tesis. ¿Es que no existe memoria histórica?, me pregunto.

Las etiquetas identificativas

Espero poder vivir para comentar con mis amigos los avatares de las "Etiquetas Identificativas"...cuando finalmente se implanten, que ya llevan 6 meses de demora, y lo que te rondaré, morena.

Hasta el momento, sólo la he visto en una ocasión, adherida a una cajita de 2 Kgs. de gamba blanca fresca, pero sigo observando (y no importa que sea en grandes superficies, supermercados, o pescaderías de barrio) la Perca del Nilo anunciada como filetes de mero (ya se ha vuelto



«Nuestra gran pesca (fresca y/o congelada) ha suspendido siempre la asignatura del crecimiento armónico y la aún mas importante de la adecuada transformación/comercialización»



a levantar la prohibición que pesaba sobre los productos del lago Victoria); "Merluza del Norte" que no se parece ni por el forro a la nuestra; Merluza Fresca argentina (o pescadilla gorda con cabeza, que mas da) sin cartel de ninguna clase; pescadilla "Pitillo" (así anunciada, como suena) y con un tamaño que realmente hace buena esa denominación; y lo que no he visto últimamente han sido filetes de "Mero Blanco", ese bacalao de profundidad o "Toothfish" que tantos jaleos está causando a los barcos con bandera de conveniencia en aguas del Indico (Puede que, dado su agotamiento, las capturas no saturan ya los mercados de Japón y EE.UU., y no quedan "excedentes" para nosotros).

A la vista de todo esto, puedo comprender que los importadores y/o transformadores no estén interesados en la implantación de esas etiquetas, o las similares, las "Eco Label" promocionadas por WWF y otras organizaciones como la Marine Stewardship Council, pero se me escapa la utilidad que esa negativa puede traer para nuestro sector extractivo, ya que a mi juicio, esas etiquetas, aplicadas adecuadamente a las capturas de la pesca artesanal, y a la de la industrial

selectiva, no harían sino permitir mejorar sensiblemente la cuenta de resultados de esas empresas.

Y como colofón

Si nos molestamos en examinar la Historia, vemos que desde comienzos del siglo, la pesca industrial ha sido el perro del hortelano, que nunca ha sabido o podido aprovechar (debido a su crecimiento desordenado) las posibilidades del mercado, y que no ha dejado vivir a la pesca artesanal, despojándola de la parte de ayudas que justamente la hubieran correspondido.

¿Que no me creen? Moléstense en hacer una lectura honesta, profunda y reposada del escaso puñado de libros serios que sobre nuestra pesca se han publicado en los últimos cincuenta años (háganme caso y lean, que no es malo; yo les recomiendo a F. Eiroa, J. Giráldez Rivero, F.J. Gómez Giráldez, D. Quiroga, M. Varela y algún otro, no muchos mas), y verán cómo nuestra gran pesca (fresca y/o congelada) ha suspendido siempre la asignatura del crecimiento armónico y la aún mas importante de la adecuada transformación/comercialización. Salvo rarísimas y contadas excepciones (rarísi-

mas por lo que suponen de inusuales, y contadas porque realmente sobrarían los dedos de una mano), nuestras empresas pesqueras son incapaces de subsistir sin el maná protector de las subvenciones, ayudas, y toda esa serie de gabelas y zarandajas (113.000 millones pide la Cooperativa de Armadores de Vigo para su modernización) a la que tan acostumbradas están en las últimas décadas. Pero no hagan caso porque, el que no tiene ni idea de las cosas es este su humilde amigo y servidor, y todo va muy bien, esto va a cambiar enseguida, y el panorama se va a volver de color de rosa.

Para la clase política "reinante en cada momento", y asimilados, la Pesca Española iba, va e irá siempre bien. Lástima que no sean ellos los que anden embarcados -porque en tierra no hay curre- y con las familias haciendo el número de la cabra para que las habichuelas lleguen a fin de mes.

Y creo que ya es suficiente por hoy. Sin más por el momento, Feliz Siglo XXI, ...cuando llegue (que al menos para mí, no lo será hasta el próximo año).

Breve paseo por el panorama que la industria pesquera española nos ofrece en el último año del siglo XX

Las radiobalizas, la seguridad y otras cosas de la mar

Aun cuando el título de este comentario, invita a pensar que su contenido pudiera ser una historia divertida, jocosa, o un conjunto de anécdotas mas o menos amenas, cuyo objetivo sería entretener al personal, no es así en absoluto. En principio, trato de captar la atención del lector, del profesional que hojea esta publicación, para que gaste un minuto de su preciado tiempo, y que, una vez más, lea y refresque sus conocimientos sobre las radiobalizas, las cuales constituyen un elemento importantísimo para la seguridad de la vida humana en la mar.

• Generalidades

La radiobaliza satelaria, (o satelitaria) de 406 Mhz, es un elemento de instalación obligatoria para un número importante de buques, dependiendo de su tonelaje y tipo de navegación que practican.

La radiobaliza por dentro

La radiobaliza está compuesta básicamente, por dos emisores, que van alojados en una carcasa estanca, además de las baterías correspondientes para alimentarlos y una antena que permita la radiación de las señales generadas por estos emisores.

Las frecuencias de estos transmisores son distintas. La primera de ellas, es de la banda de 406 Mhz, (UHF) y la segunda, 121,5 Mhz, (VHF), es la frecuencia aeronáutica de socorro.

Además de estos emisores, la radiobaliza, está dotada de un sistema interno programable, a través del cual, se introducen los datos de identificación que pertenecen al buque que instala dicha radiobaliza. Dependiendo de cada administración marítima, la identificación puede consistir en el indicativo radio del buque, un número serializado, o bien el MMSI, que son las siglas del "número de identificación del servicio móvil marítimo".

Progresivamente, los países que constituyen la UIT (Unión Internacional de Telecomunicaciones) están adoptando este último sistema. El MMSI, está compuesto por nueve dígitos, de los cuales, los tres primeros corresponde a la identificación de país de abanderamiento del buque. En el caso de España, es el 224. Los seis dígitos restantes corresponden a la

identificación particular del buque en cuestión.

El MMSI es asignado a cada buque por la administración marítima del país al que pertenece. Es un número único e intransferible, que va a identificar al buque en materia de comunicaciones radiomárítimas a nivel mundial, especialmente en aquellas relativas a procedimientos del GMDSS.

Como se puede ver, las emisiones efectuadas por las radiobalizas, además de contener un mensaje de alerta, proporciona de forma inequívoca la identificación del buque, al que pertenece dicha radiobaliza.

Así mismo, la radiobaliza está dotada de dispositivos internos que permiten la activación automática de la misma, y también un dispositivo externo que ofrece a la tripulación la posibilidad de la activación manual del equipo, tratándose este último de un simple interruptor, claramente identificado.

Otro componente externo del sistema, que no forma de parte de la radiobaliza en sí, pero que le afecta en su funcionamiento, es el dispositivo de zafa hidrostática.

Este dispositivo, utilizado también en balsas salvavidas, sirve para liberar a la radiobaliza de su emplazamiento fijo a bordo, permitiendo que ésta flote libremente, en el caso de un hundimiento rápido del buque.

Esta zafa hidrostática funcionará siempre que exista, encima de ella, la presión ejercida por una columna de agua, correspondiente a una profundidad de 1,5 metros a 4 metros.

Hasta aquí hemos realizado un somero recorrido por el interior de una radiobaliza satelaria de 406 Mhz.



Condiciones de instalación y mantenimiento

La radiobaliza debe ser instalada a bordo, en un lugar, despejado de obstáculos que pudieran impedir su libre flotación y además, este lugar debe ser accesible a la tripulación, para una eventual activación manual.

En ningún caso, se pondrán encima de la radiobaliza, pertrechos u otros objetos que pudieran impedir la liberación natural del equipo.

La radiobaliza dispone de un sistema, para probar, de forma básica y fácil, si funciona de forma correcta. Estas pruebas deberán hacerse de forma periódica por parte de la tripulación, la cual, a la vez de asegurarse de que el equipo no tiene signos externos de daños y que los resultados del "test" indican un funcionamiento normal, tienen oportunidad de familiarizarse con el equipo, manteniendo, en todo momento, una actitud de vigilancia, para que esté en las condiciones correctas y lista para cualquier emergencia.

Evidentemente, estas normas forman parte de la más elemental cultura de seguridad marítima. Si no se aplican con el rigor adecuado, y con el convencimiento necesario, las consecuencias pueden ser imprevisibles.

El mismo cuidado habrá que observar en cuanto a la caducidad de las baterías, que deberán ser sustituidas cada cuatro años, y la zafa hidrostática que deberá ser sustituida cada dos años.

Funcionamiento del sistema

En caso de hundimiento, actuará la zafa hidrostática, liberando a la radiobaliza de su emplazamiento a

bordo, permitiendo que ésta flote libremente, alcanzando la superficie y comenzando a emitir en las frecuencias de 406 Mhz. directamente al satélite y en 121,5 Mhz., que se utiliza como "frecuencia de radiofaro" en la última fase de la operación de búsqueda.

El mensaje enviado al satélite, incluye, como decíamos antes, la identificación del buque, siendo calculada la posición del mismo, con un error máximo de 1 milla náutica.

El satélite retransmite el mensaje a las estaciones terrenas de seguimiento, las cuales a su vez, una vez decodificado el mensaje, dan la alerta a los Centros de Coordinación de Salvamento, de los países en cuyas aguas se ha producido el siniestro, quienes ordenarán el despliegue de medios adecuados de búsqueda y rescate.

Consideraciones finales

La radiobaliza no puede ser tenida como la panacea universal para evitar siniestros en mar, pero es cierto que permite conocer la existencia de los mismos, identificar a los buques en peligro, conocer su posición y tomar las medidas adecuadas para proceder a prestar la ayuda necesaria.

No hace muchos años, menos de una década, las radiobalizas que existían no eran tan fiables como las actuales. Hoy se tiene confianza en el sistema, siendo importantísimo el número de personas salvadas debido a la actuación de las radiobalizas satelitarias del sistema COSPAS-SARSAT.

También no es menos cierto, que tratándose de un dispositivo electrónico que tiene que trabajar en un

medio hostil, pueda estar sujeto a posibles averías, que pudieran alterar su funcionamiento. Por esta razón, deben extremarse las medidas de comprobación rutinaria de funcionamiento del sistema.

El precio medio de una radiobaliza, ronda las 150.000 pesetas, existiendo subvenciones por parte de las autoridades autonómicas, lo cual reduce considerablemente la inversión que tiene que hacer el armador, por este concepto.

Decir finalmente que los dispositivos funcionan, normalmente, cuando se cumplen las normas. El exceso de confianza y la no observancia de las reglas de seguridad, suelen tener malas consecuencias.

Debemos aumentar nuestra cultura de seguridad marítima, utilizando la vía del conocimiento de los sistemas y su mantenimiento a bordo. Entre todos podemos llegar a optimizar los sistemas actuales, puesto que como ya es sabido, todo es mejorable, pero también, comenzando por nosotros mismos.

«El abuelo fue, soldado a la fuerza, marinero, padre de familia, pescador, patrón de pesca, armador pobre y pensador por cuenta propia»

Al abuelo



Ramón Martínez Caamaño / Patrón de Pesca de Altura y Sacerdote

El abuelo ha doblado el cabo de los ochenta años con su nave maltrecha por un golpe de mar en la línea de flotación. En la travesía de su vida, el abuelo, superviviente de multitud de naufragios, ha tenido que superar los escollos del hambre, la guerra y las posguerras.

Ahora, con el viento de proa y el cansancio de tan larga travesía, trata de arribar en el puerto de una ancianidad penosa y llena de inquietantes peligros y riesgos. Durante los últimos años, ha navegado en solitario, por la mar revuelta de su vejez, con escalas temporales en casa de sus hijos. Del último naufragio, una cardiopatía severa, salvó milagrosamente su vida, perdiendo en el accidente parte de la movilidad de su cuerpo y los dedos de uno de sus pies por falta de riego.

El abuelo tiene sobrados méritos para entrar por la puerta grande de la Gran "Residencia" eterna. Por su "currículum vitae" (con muchos años de experiencia) y por su trayectoria personal y humana se ha ganado el derecho a poder presumir de haber vivido su vida sin pasar nunca por encima de nadie. El abuelo fue, soldado a la fuerza, marinero, padre de familia, pescador, patrón de pesca, armador pobre y pensador por cuenta propia; pero su buen "currículum" apenas sirve para nada ya que, a la hora de la verdad, lo que cuenta es su pensión de jubilación y el saldo de su salud, ambos bajo mínimos.

El abuelo, resignadamente, ha anclado su nave en el salón de su casa, esperando que amaine el temporal (los partes meteorológicos anuncian que la borrasca, lejos de remitir, será cada día más fuerte).

En sus largas horas de espera y de esperanza, el abuelo echa en falta a su esposa, con la que compartió amores y trabajos. Hace dos años, un golpe de cáncer la arrebató de su lado y, a pesar de la rápida intervención de los equipos de salvamento, no pudo ser rescatada con vida. Desde entonces, la soledad es su compañera inseparable. Las visitas intermitentes de sus hijos y nietos no tranquilizan su mar de fondo.

La soledad es el arco iris que une el nacimiento con la muerte. Venimos solos al mundo y nos vamos de este mundo solos. Entre el alfa y la omega de nuestra existencia, necesitamos sentirnos acompañados para hacer más llevadera la soledad. El antídoto contra la soledad es el amor de ida y vuelta (querer y ser querido).

La soledad es un lago de aguas profundas habitado por una especie de peces de rara belleza, al que sólo tienen acceso los "buceadores", los dioses y los místicos. La soledad solo es buena cuando es asumida y vivida gozosamente desde la fe y el amor sobrenatural.

Un fuerte abrazo a todos y en especial a aquellos, que como el abuelo, se encuentren varados en la playa esperando. Yo les recomendaría que no se aburriesen; que si su salud se lo permite, siguieran cuidando su nave y enseñándoles a cuidarla a los demás.



«Estas predicciones apocalípticas “a toro pasado” no son nuevas, para ser justos deberíamos decir que es “más de lo mismo” o lo que es igual “nada de nada”»

Pero, ¿esto del «nudo gordiano», de qué va?

El otro día, con ocasión de asistir a una conferencia sobre el estado del sector pesquero, tuve la ocasión de escuchar por enésima vez la expresión “nudo gordiano” (muy en boga en la actualidad en boca de prestigiosos periodistas y políticos) a raíz de hablar sobre la política pesquera en la Unión Europea, con respecto a su repercusión en los diferentes gobiernos autónomos del Estado español.

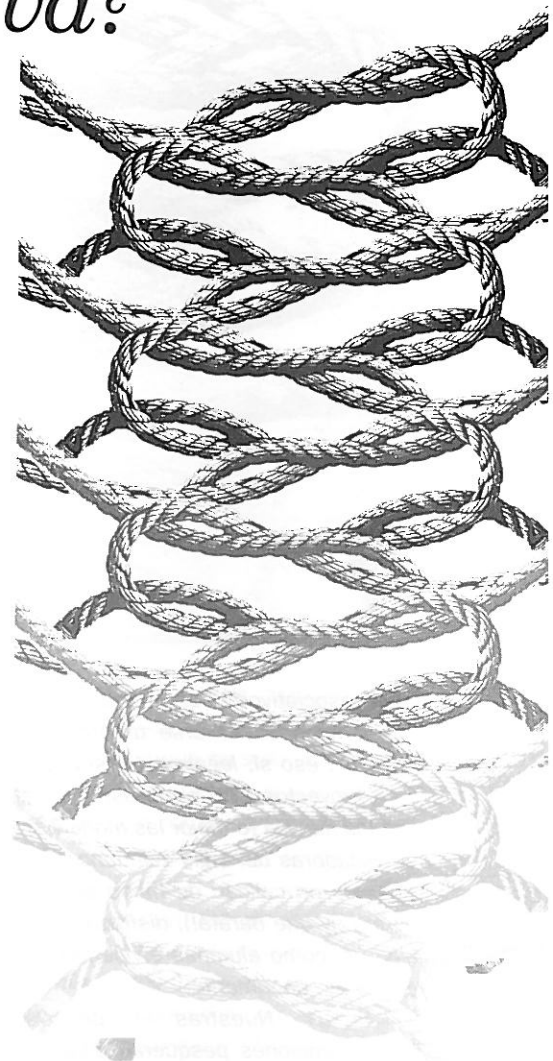
Una mujer a son de mar

La frase en concreto creo recordar que decía algo así como:

“La interpretación que de la política comunitaria realizan los diferentes gobiernos de las Comunidades Autónomas en materia de ordenación y planificación del sector pesquero solo puede catalogarse, en el mejor de los casos, de “chapuza doméstica”. El conjunto de todas estas interpretaciones es el nudo gordiano de una política pesquera parapléjica en el ámbito práctico e ineficaz en materia administrativa”.

Estas predicciones apocalípticas “a toro pasado” no son nuevas, para ser justos deberíamos decir que es “más de lo mismo” o lo que es igual “nada de nada” que es lo que viene ocurriendo desde hace años en un sector pesca cada vez más deslavado. Año tras año se suceden planes cuadriennales de corte staliniano totalmente inútiles, subvenciones despilfarradas sin sentido, justificadas con documentos dudosos y facturas infladas con la excusa de que o se gastan o tenemos que devolverlas a Bruselas; planes de formación ocupacional que no sirven más que para dilapidar inmensas cantidades de millones en empresas formativas “de quita y pon”. Unos funcionarios, en el mejor de los casos veterinarios, biólogos, marinos mercantes o profesores de E.S.O. (por no nombrar amistades o familiares de politicastros) desconocedores del sector pesquero (y que no ponen el más mínimo empeño en conocerlo) más preocupados en como no coartar su carrera administrativa que en participar en esta apuesta que es nuestra pesca, nuestra vida.

Hablan de discriminación positiva para incorporar dignamente a la mujer al sector marisquero, se preparan ambiciosos (y por supuesto caros)



planes formativos sobre asociacionismo, ecología, biología de los moluscos, comercialización de productos, manipulación, gestión de empresas pesqueras y cuando una se convierte o reconvierte de ama de casa a mariscadora profesional por fin, se te oculta todo tipo de ayudas, te tildan de competencia desleal, te impiden una incorporación digna al mundo laboral al negarte el derecho a acceder a la Seguridad Social incorporada al régimen especial del mar.

Se realizan experiencias piloto para la recuperación del sector marisquero (por supuesto subvencionadas por el I.F.O.P.), sin tener en cuenta las opiniones especializadas de los profesionales del sector, con el solo apoyo de algunos mandatarios de “ciertos

«La expresión “nudo gordiano” ha pasado a ser sinónimo de cuestión complicada y harto difícil que precisa una solución rápida y tajante»



entes asociativos” que lo que buscan y pretenden es llevarse un trozo de “pastel”, eso sí, legalmente (si puede ser). Proyectos faraónicos estos en el que las nuevas (o mejor las modernas) mariscadoras del siglo veintiuno participamos en calidad de mano de obra barata (¡y que barata!), disfrazadas de algo así como alumnas en período de prácticas, deprimente.

Nuestras diversas Administraciones pesqueras dilapidan capitales y desaprovechan medios materiales y humanos a fin de justificar su miserable existencia y pretender convencernos de que son imprescindibles, de que sin su ardua labor esto iría rematadamente mal, o peor aun, “a estas alturas” ya no habría solución posible.

Renegaron de los profesionales marítimo-pesqueros que una vez ellos crearon e introdujeron en la P.P.O.O. o lo que es lo mismo, el pozo de la obsoleta educación permanente de adultos a nuestros especialistas, restringiendo con cuentagotas su acceso a la Administración. Hoy con titulaciones de técnicos superiores y técnicos medios, con mayor preocupación, experiencia y mayor preparación tanto teórica, como práctica, con atribucio-

nes náuticas, pesqueras y técnico-mecánicas mucho mayores que las de otros “asimilados a” diplomados y licenciados de ramas laborales náuticas afines, que lucen gorras “de plato”, charreteras, galones y medallas, mientras critican al tal Pinochet basándose en “no sé que” principios democráticos que no saben aplicar a la hora de evaluar la imperiosa necesidad de incluir titulaciones náutico-pesqueras más capaces y válidas dentro de su “Little Santiago de Chile”, o lo que es lo mismo, su serenísima e inmaculada Administración pesquera, que cada día se parece más al país de Jauja o a la Isla Utopía, donde todo es posible. Como decía a los nuevos titulados superiores y medios de náutico-pesquera siguen negándoles el pan y la sal, escudándose ahora en que no son titulaciones homologadas (algo por otra parte lógico al tratarse de titulaciones de nueva creación). Pero por otra parte me pregunto: ¿Con que las tenemos homologar? si son las únicas titulaciones válidas para ejercer con carácter profesional en el sector pesca a todos los niveles y en todo el mundo.

Y volvemos a la cuestión básica ¿qué es eso del nudo gordiano del que tanto se habla hoy en día?

Veamos:

Gordión era una ciudad de la antigua Frigia que en el año 333 antes de Cristo fue conquistada por Alejandro Magno. Su nombre viene dado por el del rey Gordio que según la leyenda tras dedicar su carro y yugo a Zeus en la Acrópolis, amarró el yugo a la lanza con un nudo tan complicado que el oráculo prometió el dominio de toda Asia a quién lograra desatarlo. Alejandro Magno, enfrentado con el problema, tiró de espada y partió en dos el nudo, con lo que se aplicó a sí mismo la profecía.

Como vemos, la expresión “nudo gordiano” ha pasado a ser sinónima de cuestión complicada y harto difícil que precisa una solución rápida y tajante.

Mas de uno estará de acuerdo conmigo entonces que el político al que escuché tal expresión tiene ahora toda la razón, pero claro, Alejandro Magno falleció hace muchos años y hoy por hoy no nos sería fácil encontrar un sustituto que pudiese acometer una empresa tan ambiciosa y, como no, políticamente peligrosa como será la reconversión de la actual administración pesquera a todos los niveles.

Cuenta la leyenda que un día encontrándose un importante militar sudamericano, de esos a los que tanto le gustan las medallas, las charreteras, los galones y las gorras de plato, en un importante restaurante de París almorzando, su ayudante de cámara advirtió que dentro del plato de sopa de estrellitas que estaba degustado flotaba varios “pelillos canosos” que “su General” estaba a punto de llevarse a la boca. El Ayudante se levantó exaltado y dirigiéndose al camarero le exclamó: -“¡Garçón. Garçón!. Oído esto por el importante militar este le recriminó: -“Oíte che, no llamés a nadie, que los pelos están muy buenos”.

Aunque yo he leído en la prensa titulares rogando por un ministro o consejero del talante del Sr. López Veiga o similar, para solucionar el comatoso estado de nuestra Administración pesquera soy más partidaria de proponérselo al magistrado Garzón, aunque se aceptan sugerencias.

«Efecto 2000»: aguantar o arriar el chicote



La expresión marinera con que iniciamos este comentario les recordará a los profesionales de la mar los tiempos en que como aprendices pisaron la cubierta de un buque. Los que no la conocen, y no saben de sus significados en el sentido negativo, o positivo, es seguro que nunca vivieron el mundo del mar (masculino), e ignoran las formas de expresarse de sus gentes.

Pescador

No tienen porque conocer nuestras formas de expresarnos las personas de la meseta ajenas al mundo de la mar, que procedentes de profesiones de secano tienen la potestad de diseñar y dirigir las políticas pesqueras, desde sus puestos en los Parlamentos, o desde las Administraciones del Reino. Pero, como con los responsables de ordenar, mantener y tutelar, la actividad de todos los sectores que componen la pesca española, dentro de la política Común de Pesca de la UE, no deben extrañarse de que alguien valore sus actuaciones con frases marineras. A los que no son hombres de mar, les aclaramos algunos de sus significados.

En sentido negativo, forma parte de las bromas que los tripulantes veteranos en los buques, gastan a los marineros novatos. Una de ellas, consiste en que: al largar las amarras para salir a la mar, como el aprendiz no sabe adujar los cabos o estachas a son de mar, (o si sabe, no se atreve) los veteranos que lo hacen, al terminar, le entregan el "chicote" - (para los de secano, extremo de una cuerda), diciéndole que lo aguante sin soltarlo hasta que le avisen. Si no comprende

la broma, se queda "aguantando el chicote" hasta que alguien le dice que lo suelte, porque ha sido víctima de la primera novatada con la que se bautiza a los que comienzan el oficio.

En sentido positivo, puede significar seguridad para las personas que se encuentran en peligro. Para muchos marineros (incluimos en este término a todos los que navegan) sus vidas han dependido en alguna ocasión de "aguantar el chicote," al tener la fortuna de poder agarrarse al extremo de un cabo de salvamento. También puede significar firmeza en una decisión. Si en vez de aguantar, "arriamos el chicote", esta expresión significa en sentido figurado, el deseo y el hecho de eximirse o desprenderse de alguna cosa molesta.

Han transcurrido ya tres meses desde el "Efecto 2000", con que comenzó este año bisiesto, que es también el último del siglo en que las aguas libres de los océanos se redujeron para la pesca, al ampliarse la jurisdicción de las Naciones desde las 3 a las 12 millas, en su primera mitad. Después, un tal Harry S. Truman, presidente de los EE.UU de América allá por el año 1.945, pidió reservar para el país ribereño los recursos naturales

«El diputado Mantilla debería saber que su intención de “arriar el chicote”, la conocía muy bien el auditorio que le escuchaba»



del fondo del mar hasta las 200 metros de profundidad, que en menos de 25 años se convirtieron en las 200 millas actuales de ZEEs. Ahora, en el año del Efecto 2000, por causa del “Efecto Truman”, nos encontramos con una parte importante de la flota española (comunitaria) amarrada en los puertos, como si estuviesen aguantando el chicote.

Nos referimos a flota de altura que operaba en las aguas del Sahara Occidental, por haber concluido el “último Acuerdo de Pesca” entre la UE y el reino de Marruecos, que desde aquella famosa “Marcha Verde” administra el territorio y sus aguas, que por cierto, no sabemos hasta donde alcanzan.

Decimos que no sabemos hasta donde alcanzan, por que no conocemos la extensión de las aguas pertenecientes a las Islas Canarias, ya que en los Planos de Navegación que publica el Instituto Hidrográfico de la Marina, no aparecen señalados los límites exteriores de sus ZEE. Conocemos los de la ZEE Comunitaria que generan los archipiélagos portugueses de Madeira y de las Azores, y también las continentales de nuestros vecinos (parece que Madrid no reconoce dichos límites), que publican en el Plano nº 1001 en su Edición de Julio

de 1987, Zona Económica Exclusiva. Decreto Ley nº 119-78.

En un debate entre políticos celebrado en el IMP del Atlántico, promovido por la AETINAPE en la pasada campaña electoral, el diputado del PP por Pontevedra, Carlos Mantilla (que “recunca”), a una pregunta sobre este tema, aseguró a los asistentes que él conoce los límites que los marinos/pescadores ignoramos, y aseguró que esos planos están depositados en la ONU. Emplazamos a este Diputado - que en tiempos pasados fue administrador de empresas pesqueras de gran altura-, a que envíe a las Organizaciones de Armadores, Cofradías, y Asociaciones de Pescadores, copia de ese Plano de Navegación, o les informe como pueden conseguirlo. Don Carlos parece que desconocía que, no hace mucho tiempo, el MAE informó a la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo que no existían planos de navegación españoles con la publicación de los límites de la ZEE.

Naturalmente, el diputado Mantilla debería saber que su intención de “arriar el chicote”, la conocía muy bien el auditorio que le escuchaba. También se dieron cuenta que: el representante del BNG, ni siquiera tenía idea de que iba la cosa.

Mientras, el Senador del PSOE, González Príncipe se ausentaba momentos antes de la pregunta (Cada uno, que “aguante su “chicote”).

Los que habitamos en la Costa, sabemos que los Administradores de la Política Pesquera de Portugal, respiran desde Lisboa olor y sabor a salitre, y nos lo están demostrando desde 1.987 al fijar sus límites, que tal vez son más amplios de lo que el Derecho Marítimo Internacional estipula. También sabemos que nuestros Administradores pesqueros proceden todos del secano, y ejercen desde el secano, (Madrid), por lo que les resultan extraños y lejanos los problemas que crean a los pescadores las líneas imaginarias trazadas sobre el agua salada. Por eso, muchos tenemos la impresión de que en las cosas de la pesca, llevan bastante tiempo “arriando el chicote” poco a poco, para que se note menos.

Hace unos meses, un abogado de origen gallego, con bufete en Madrid, defensor de los independentistas saharianos, explicaba en una conferencia celebrada en el Paraninfo de la Universidad de Vigo, en la que fue presentado por Muñoz Ríos, presidente de la AETINAPE, que España sigue siendo ante la ONU la responsable de la administración del Sahara,

«El comisario Fischer y sus expertos, y el ministro español, no tienen otro remedio que “aguantar el chicote” que les entrega Marruecos, al tiempo que les informa que está estudiando el futuro desarrollo de su industria pesquera»



tendrán que ser en su mayoría aparejos, y también trampas (nasas). Los aparejos (palangres) para peces, y las trampas para los crustáceos, que son (eran) abundantes en profundidades entre los 600 y los 1200 m. En la pesquerías de especies pelágicas se están empleando “cañas”, para la captura de los túnidos, y también aparejos (palangres) para atunes, espadas, tiburones y palometas. Estamos seguros que a medio plazo se explotarán los calamares oceánicos (“pota voladora, pota de Boston, pota, y pota naranja), cuando se permita la construcción de buques especiales, que sean polivalentes en sistemas de pesca y en su conservación abordo.

Sabemos que están explotando esas aguas los grandes arrastreros holandeses, con autorizaciones de Marruecos, o de Mauritania, y que no necesitan ninguna licencia para pescar próximos (o dentro) de las ZEEs que no tienen los bordes definidos, las cantidades que se establecen los TACs. También están completando su armamento en astilleros de la Ría de Vigo, dos grandes buques-factoría (“los mayores pesqueros del mundo”, encargados también por los holandeses), que tienen condiciones para congelar sobre 340 tns/día, y pescarán por las aguas de esas zonas.

Conocemos por las noticias publicadas que el Comisario que se encarga de los asuntos de la Pesca Europea ha visitado Marruecos, para negociar un “nuevo Acuerdo”, que será diferente del anterior. También el ministro que comanda nuestro M.A.P.A. visitó a su colega marroquí, para hablar de los tomates, después de que allá por las tierras del sur peninsular anduvieran a tomatazos, los moros y los cristianos. El motivo de la trifulca parece que fue la oposición de los andaluces a una segunda “marcha verde”, esta vez hacia el Norte, sin el patrocinio del Monarca marroquí. Pero motivada por la necesidad, que empuja a las gentes de países africanos a buscarse unas condiciones de vida mejores en tierras que les son extrañas. Condición que conocemos muy bien muchos españoles.

Cuando van transcurridos tres meses de este puñetero año bisieto,

que también es el del final del milenio, en el que la mayoría de los españoles decidieron hacerse “Populares”, para que en el campo de la política se siga jugando por “la derecha” y hacia el “centro”, las flotas con base en los puertos del Sur, en los que se concentran también las flotas del Norte que operaban en aquellos caladeros, siguen amarradas en los puertos. Podemos decir como consecuencia de ello que, el comisario Fischer y sus expertos, y el ministro Posada y su equipo -ahora en funciones- no tienen otro remedio que “aguantar el chicote” que les entrega Marruecos, al tiempo que les informa que está estudiando el futuro desarrollo de su industria pesquera. Mientras esto sucede, esperamos que tengan paciencia para aguantarlo, que no se sientan “chantajeados” por la actitud de los colegas marroquíes, y por tal motivo estén deseando “arriar el chicote”. El tiempo aclarará nuestras dudas.

También parte de la flota de gran altura que en tiempos pasados buscó la solución a la falta de caladeros libres, en las Empresas Mixtas, constituyéndolas en países con grandes recursos, se ven ahora con dificultades para seguir operando con esos grandes buques, en caladeros que están a corta distancia de sus bases.

En la R. Argentina, el gran incremento de flota de este tipo de buques, fue propiciado por sus políticos para ingresar inversiones al país, y ha sido aprovechado en su mayor parte por cazaprimas ajenos a su sector pesquero. Ahora, esta flota congeladora, se ve afectada por una Ley de Emergencia, necesaria para que se puedan regenerar especies dominantes, como la merluza, que se esquilmaron en menos de veinte años. Como dice uno de sus famosos tangos: “Veinte años no es nada, si vuelve hacia atrás la mirada”... y recordamos la abundancia que había en aquellos mares, antes de que... “las brisas del tiempo platearán mi sien”.

Con el motivo de defender las inversiones españolas en la pesca de aquel país, los actuales responsables de la pesca española viajaron a Buenos Aires. Suponemos que su intención era la de suavizar las normas

hasta que se realice el Referéndum para su Autodeterminación.

Puede que el abandono del Territorio no haya sido legal para los expertos en Derecho Político, pero somos muchos todavía los que recordamos la posición de nuestros gobernantes en aquellos tiempos, que decían que aquel territorio no valía la sangre de un solo soldado español. También recordamos que: desde que Marruecos se hizo cargo de su administración, se terminaron los asaltos a nuestros pesqueros, y también el secuestro de sus tripulantes por los miembros del Frente Polisario, que hacían su guerra particular contra los “imperialistas españoles”. Fernández Gobierna no debería olvidar que muchos pescadores opinamos que fueron los “polisarios” los que sembraron los vientos que les hicieron naufragar. Ahora tienen que “aguantar el chicote” hasta que los de la ONU les echen una mano.

Cuando hablamos de la ZEE española comunitaria del archipiélago de las Canarias, lo hacemos porque sabemos que en aquellas aguas existen posibilidades de pesquerías “industriales”, tanto demersales como pelágicas. Habrá que utilizar métodos de pesca apropiados para capturar las especies que viven sobre el fondo, que

«En Argentina, el gran incremento de flota fue propiciado por sus políticos para ingresar inversiones al país, y ha sido aprovechado en su mayor parte por cazaprimas ajenos a su sector pesquero»

de aplicación de la Ley en las Empresas Mixtas. Ante los escasos éxitos de sus gestiones, reconocen que esos buques fueron vendidos, - nos gustaría saber de que forma fueron pagados, (sí es que lo fueron)- y por lo tanto, son buques argentinos, que tienen que cumplir las normas que dicta el Estado Federal. Como eso lo sabemos desde los tiempos en que andábamos por aquellas tierras (mejor dicho, mares), nos parece que fueron a la Argentina para ver el verano austral. A su regreso "arriaron el chicote", y no quieren que se lo notemos.

Pocos días antes de finalizar en Galicia el "Xacobeo 99", cuando ya nos encontrábamos a "la capa" para aguantar las consecuencias del "Efecto 2000", tuvimos la ocasión de escuchar al eurodiputado del PP de G. Daniel Varela, Presidente de la Comisión de Pesca del PE. En la Asamblea que la AETINAPE celebró en la Casa del Mar de Burela, el político de Lugo, explicó a los participantes que la PPC. está enfocada a "dimensionar" y "modernizar las flota", para que se produzca un equilibrio entre su poder de pesca y la capacidad de regeneración de los caladeros.

Recordamos la conferencia del Eurodiputado, y su énfasis sobre lo de "dimensionar", palabra que vienen utilizando todos los políticos responsables de la pesca desde los tiempos en que se extendió por todos los mares el "Efecto Truman", cuando son noticia las manifestaciones que hizo a la Prensa a su regreso a Galicia (su tierra), el capitán de un pesquero con bandera de Panamá llamado "Camouco", que fue apresado en aguas francesas del Indico, por actuar como "buque corsario" por aquellos mares. Hasta ahora, "Dimensionar", ha consistido en reducir las flotas de bandera española (comunitaria) para... "adecuarla a los recursos", autorizando la "venta" de los buques excedentes a empresas creadas en paraísos fiscales, para que actúen bajo banderas de conveniencia. O, permitir la exportación de capital para comprar buques extranjeros sin licencias pesca, para dedicarlos desde bases en puertos nacionales a pescar al Corso por los mares del Sur.



Opinamos que en esta forma de "dimensionar las flotas" está el origen de los nuevos "corsarios de la pesca".

El pescador de la que fue Ciudad de Valverde, José R. Hombre, sabe ahora por propia experiencia, el trato que reciben los capitanes de los buques que pescan con "patente de corso". Durante su retención en la Isla Reunión, en donde según sus declaraciones, él Procurador de la República Francesa Le otorgó el Título de "O Rey dos Piratas" por otras experiencias de pesca ilegal anteriores a la detención del "Camouco", ha tenido durante seis meses que "Aguantar el Chicote" de las vejaciones que los encargados de aplicar las leyes de mar, aplican a los "capitanes piratas" antes de ser juzgados. Pero ha tenido la suerte de que durante su cautiverio ha tenido el

apoyo de una Empresa que no "arrió el chicote", abandonando el barco". Otros inversores gallegos dedicados a la misma actividad abandonaron sus buques y a sus capitanes cuando los franceses los apresaron, y fueron condenados por pesca ilegal. Parece que los franceses están decididos a "dimensionar" la flota de los mares del Sur, hundiendo en la alta mar los buques apresados que son abandonados por las empresas que los explotaban.

Un técnico como Hombre Sobrido, y otros colegas que trabajan en esos buques, debería saber que sí bien el Estado español no los persigue ni los "dimensiona", a sus tripulantes los considera emigrantes que trabajan en buques extranjeros. Por eso a los "piratas" les "arrian el chicote".

«Ni el más pesimista pensaba que lo que se veía tan necesario para dar prestigio a nuestra profesión podría tardar 12 años en ver la luz»

La formación profesional N-P cara al siglo XXI



En el mes de noviembre de 1987 celebrábamos la primeras jornadas nacionales sobre enseñanzas Marítimo-Pesqueras en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico en Vigo. En las conclusiones se llegó a un cuadro de propuesta de reforma en el que se enlazaba estas enseñanzas con la universidad a través de una prueba de acceso y las titulaciones quedaban en dos y una tercera como final que se encuadraba en la universidad.



José Vázquez González / Mecánico Naval Mayor

Tuvieron que pasar doce años para ver en Reales Decretos esta realidad con algunos cambios ya que la que llamo tercera titulación está sin aclarar como queda y que pasa con los que hace años estamos en posesión de las mismas.

Ni el más pesimista de los que estaba en Vigo en las primeras Jornadas sobre enseñanzas M-P pensaba que lo que se veía tan necesario para dar prestigio a nuestra profesión podría tardar 12 años en ver la luz. Esto fue posible "gracias" a la ayuda del colectivo de profesionales de Marina Civil, tanto los profesores de la universidad como muchos de los que están en los Institutos Politécnicos, y sobre todo los que ocupan cargos en Marina Mercante, pero también a nuestro colectivo que cuando tenía que estar apoyando dicha reforma lo que hacia era criticarla sin colaborar a que saliera adelante.

Debemos estar de enhorabuena por la publicación en el BOE del 21 de enero de 2.000 del Real decreto 2.062/ 1999 de 30 de diciembre que tanta polémica esta creando estos días por las disposiciones transitorias tercera y cuarta, por la que Marina

mercante no continuará expidiendo las titulaciones de Cabotaje y Mecánicos Navales a partir del 1 de febrero de 2.002; ya que con ello se termina con el sistema de adultos y se puede aplicar la Reforma con todas sus consecuencias. Esto para los que están en las escuelas de Formación Profesional por el sistema de adultos puede resultar un trauma, pero deben pensar que dicho sistema no puede continuar existiendo con la pretendida reforma para que esta surta sus efectos. Por lo tanto todo el que quiera estudiar para obtener una titulación Marítimo-Pesquera tendrá que adaptarse a las exigencias de la LOGSE, es decir, presentarse para Técnicos de Grado Medio o para Técnicos de Grado Superior, según su situación académica.

Conclusión: El siglo XXI se presenta para los titulados Marítimo-Pesqueros con la integración de una vez por todas en los estudios universitarios con los requisitos que sean necesarios y con la Reforma terminada, aunque no a gusto de todos; pero con una cuenta pendiente de los titulados con AETINAPE que es la integración de todos en la asociación y desde ella hacer valer nuestros derechos.

LOS LIBROS

AS PESCAS OCEÁNICAS

Francisco Eiróa del Río; Capitán de pesca, Patrón mayor de Cabotaje y Profesor de Tecnología Pesquera en la Universidad Laboral de A Coruña durante 17 años. Ha ejercido como pescador profesional durante 35 años.

La Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura de la Xunta de Galicia ha editado este libro, dedicado a analizar en profundidad el cambio experimentado por las distintas artes de pesca gracias al desarrollo de nuevas tecnologías, las cuales han permitido a los buques alejarse cada vez más de sus puertos de base en busca de nuevos caladeros. Se nos ofrece un completo repaso a las diferentes variedades de pesca con artes y aparejos como el cerco, el arrastre, las nasas, los anzuelos, las liñas, el palangre o las almadrabas.

A través de detalladas descripciones profusamente ilustradas se acerca al lector a cada una de las modalidades de pesca tratadas, desde los anzuelos empleados hace más de 5.000 años hasta los modernos arrastreros. Se trata de un ensayo que va más allá de Galicia, analizando las relaciones existentes entre diferentes naciones dedicadas a la pesca de altura, así como la transferencia de pesca entre pescadores.

PESCADORES DEL SIGLO XX

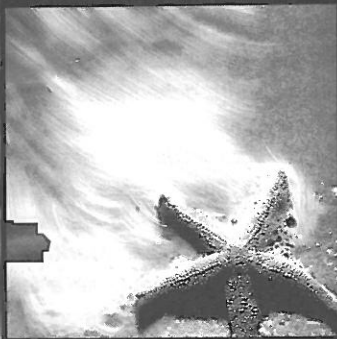
Guillermo Morera Oroza. Editado por el Ministerio Agricultura, Pesca y Alimentación.

Este libro nos sumerge en las costumbres del mundo de los pescadores de un pueblo costero desde principios de siglo. Todos los problemas del sector pesquero se relatan de una forma novelada, verosímil y con un estilo sencillo que abandona los tecnicismos y los términos de difícil comprensión. Aunque narra hechos ocurridos en puertos distintos de nuestra geografía, el autor los ha sabido agrupar armónicamente en una aldea de pescadores y en una única época.

También se reconoce el esfuerzo de su hija Marisol, en la recopilación de los manuscritos inéditos de D. Guillermo, cuya obra permite redescubrir o recordar qué problemas tuvieron que superar los pescadores para ganarse el pan desde principios de siglo.

Con esta publicación, el Ministerio ha querido rendir un homenaje a D. Guillermo Moreda Oroza, que vivió cerca de los pescadores durante casi medio siglo, y que ha tenido el mérito de recoger durante todo este tiempo los hilos, dificultades y costumbres que recorrió el sector pesquero.

ya podemos



aetinaavegar

www.aetinape.com
aetinape@aetinape.com



Porqué necesitábamos estar más cerca de tí
para poder comunicarnos en la distancia
Porqué necesitábamos poder informarte de
las cosas que más te interesan
Porqué necesitábamos ofrecerte una fuente
de información fresca
Porqué pensamos que las cosas importantes no se
puden hacer esperar; ya puedes aetinaavegar con
nosotros, consultando toda la información que más te
interesa en nuestra página web o dejando tus mensajes

Feria del Mar de Ondarroa, en junio

El buen resultado de ediciones anteriores de la Feria, ha animado a los organizadores a impulsar esta cuarta edición, que adquiere este año una especial significación, dado que la flota vasca, va a acometer un importante proceso renovador, consecuencia del cual se van a construir 44 nuevos buques, con una inversión prevista de 9.500 millones de pts. Además, se van modernizar otros 104 barcos.

Esta IV edición, según los organizadores, se aborda «con la responsabilidad de mantener el nivel alcanzado, no sólo con respecto a exposiciones y marcas exhibidas, sino en cuanto al gran número de visitantes profesionales congregados».

Los objetivos que persigue la feria son los siguientes:

1. Dar a conocer el punto de vista de los distintos miembros del sector, desde una perspectiva integradora y de conjunto; abordando los principales retos a los que se enfrentan. Se cuenta para ello con la participación y asesoramiento de las siguientes instituciones y/o asociaciones: Gobierno Vasco. Consejerías de Agricultura y Pesca y de Transportes y Obras Públicas (Dirección de Puertos), Diputación Foral de Bizkaia, Asociaciones de Armadores de Altura de Ondarroa, Cofradías de Pescadores, AZTI, Asociaciones de Comercializadores de pescado, Asociación de Conserveros, Agrupación de Industrias marítimas de Eusdadi, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Ayuntamiento de Ondarroa y Mancomunidad de Lea Artibai.

Los temas a tratar, versarán tanto sobre aspectos económicos y sociales, como técnicos y científicos, caracterizándose por su interés y candente actualidad.

Productos del mar

2.-Se pretende también mostrar físicamente al público un amplio abanico de productos y elementos relacionados con el mundo del mar y de la pesca, para lo cual se habilitará paralelamente un recinto ferial, en el que tendrá cabida la exposición y venta de los siguientes productos: Industria auxiliar de la pesca, Industria recreativa relacionada con la pesca y la navegación, Industria conservera y de alimentación, Planes, proyectos y programas presentes y futuros de las Administraciones Públicas.

Se estima que la Feria del mar de Ondarroa, resulta de sumo interés para los expositores, dado que el puerto de Ondarroa es el principal puerto de la Comunidad

Autónoma del País Vasco en cuanto a capturas se refiere, y uno de los más importantes de toda la cornisa cantábrica. Además, su cercanía a otros puertos pesqueros como Mutriku, Getaria, Orio, Pasaia, Hondarribia, Lekeitio, etc, facilita que los profesionales de los mismos puedan acercarse a Ondarroa a conocer las novedades del sector.

La flota vasca va a acometer durante el presente año un importante proceso renovador, consecuencia del cual se van a construir 44 nuevos buques, con una inversión prevista de 9.500 millones de pts. Además, se van acometer otros 104 expedientes de modernización de barcos. El departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, junto con las Diputaciones Forales de Bizkaia y Gipuzkoa aportará para ello ayudas institucionales por un importe de 5.114 millones de pts.

Lea Artibai

Esta comarca se convertirá, durante la celebración de la Feria en un polo de atracción de visitantes, tanto profesionales como particulares durante los días 22, 23, 24 y 25 de junio de 2000. Será inaugurada por el Lehendakari del Gobierno Vasco, Excmo. Sr. Juan José Ibarretxe. En próximas fechas, se publicará un avance del programa de las mesas redondas y del resto de actividades culturales, deportivas y gastronómicas previstas.

La exposición comercial se celebra en el propio muelle del Puerto de Ondarroa, en el interior de una carpa de 1600 m². Descontadas las zonas comunes, almacenes y oficinas de la organización, se ofrecen un total de 63 stands modulares, de los que están reservados ya más de la mitad.

Para más información:

Mancomunidad de Lea Artibai. Barrio Ugarrak s/n. 48289 Amoroto (Bizkaia). Tfno: 946842696. Fax: 946243387. e-mail: lea-artibai.manko@sarenet.es

Estudio para el desarrollo de nuevos productos transformados con base en las especies mejillón y caballa, culminado por el From

Se descubren nuevos «peces»

El FROM, Organismo Autónomo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha concluido recientemente un Estudio para el desarrollo de nuevos transformados con la base en las especies mejillón y caballa, previamente adjudicado mediante concurso público a ANFAC-CECOPESCA. Concretamente en dicho estudio se han identificado 3 nuevos productos: Maquerela, Muselina y Pimiento de mar.

El primero de ellos tiene como producto base la caballa, el segundo el mejillón y el tercero caballa y mejillón.

El estudio ha acometido la totalidad del proceso de fabricación de estos nuevos productos analizando temas tan importantes como el proceso de selección de materia prima, la elaboración, composición, proporciones de ingredientes, rendimientos, control de riesgos de puntos críticos, las inversiones estructurales necesarias, el análisis de precios de producto final y la estrategia de marketing y lanzamiento, etc.

Los tres productos van dirigidos fundamentalmente a satisfacer las nuevas tendencias de consumo, así como a propiciar un mayor consumo de pescado por la población infantil española, como es el caso del producto maquerela.

El producto "maquerela" tendrá una presentación final de filete empanado congelado de forma rectangular con un color de carne blanca que contraste con el color del pan rallado.

El producto "muselina" es un producto en conserva de características similares a las latas de magro de cerdo existentes actualmente en el mercado.

Por último, el pimiento de mar es una conserva que contendrá 3 pimientos de piquillo rellenos con base en mejillón y caballa más su correspondiente salsa de cobertura. Sólo queda indicar que el carácter público y de servicio que motiva este tipo de acciones, posibilita la consulta del mismo en la biblioteca del FROM.

Están a disposición de los interesados en la Biblioteca del From



Una campaña publicitaria nos recordará...

Consumamos pesca congelada!

El ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a través del Organismo Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM), lanzó una campaña de publicidad encaminada a incentivar el consumo de pescados y mariscos congelados, cofinanciada con los fondos Estructurales IFOP de la Unión Europea, el FROM y aportación del sector productor de congelados.

La campaña que se desarrolló durante los meses de octubre y noviembre, tenía como adjetivos fundamentales no solo comunicar las bondades culinarias y nutritivas de estos productos, sino también hacer hincapié en su atemporalidad, facilidad de con-

servación y comodidad de uso y preparación.

De esta manera el slogan que cierra todas las acciones publicitarias, sabores del mar congelados, saber comer saber vivir, recoge a la perfección los citados objetivos.

Los medios difusores de la campaña, fueron la televisión y radio a nivel nacional.

Junto a estos medios se editaron unos folletos y carteles divulgativos que se distribuyeron en los diferentes puntos de venta de toda España.

El importe global de la campaña, con la aportación de FROM, fondos IFOP y sector pesquero de congelados fue de 167 millones de pesetas.

Iniciativa promocional del From

Los datos dicen que España es el quinto «inspector» del mundo

El pasado 2 de marzo tuvo lugar una reunión en Bruselas organizada por la Comisión Europea para analizar posibles actuaciones como consecuencia del hundimiento a finales del pasado año del buque tanque "ERIKA" en las costas francesas.

Ocupamos el segundo puesto en cuanto al número de «deficiencias» detectadas

Entre las citadas medidas se encuentran aquellas destinadas a intensificar las inspecciones a los diferentes buques que visiten los puertos europeos. Estas inspecciones se encuentran reguladas para los países europeos por el Memorándum de París, que cuenta asimismo con una Base de Datos donde se recogen los datos de todas las inspecciones realizadas y que está gestionada por el Centre Administratif des Affaires Maritimes (C.A.A.M.) de Saint Malo.

En el análisis de las inspecciones efectuadas en el pasado año 1999 conviene destacar la importante actuación que nuestro país ha tenido, concretamente los datos sobre las inspecciones realizadas durante el año 1999 revelan que España ha cumplido sobradamente el compromiso de inspecciones del 25%, al haber realizado un 29,56% de inspecciones sobre los buques mercantes que visitaron nuestros puertos de forma individualizada, con un total de 1.654 inspecciones.

Dichas inspecciones llevan a España a ocupar el quinto lugar en términos cuantitativos entre los 18 países que son miembros del Memorándum de París, tras Italia con 2.194 inspecciones, Reino Unido 1.870 inspecciones, Holanda 1.825, y Alemania 1.743. A continuación tenemos a Rusia 1.454, Bélgica 1.383, Francia 819, Portugal 758, Suecia 727, y así sucesivamente hasta Irlanda que ha realizado 100 inspecciones.

Cualitativamente, refiriéndonos al número de deficiencias detectadas en esas inspecciones, España con 6.680 deficiencias detectadas ha ocupado el segundo lugar, tras el Reino Unido con 9.432; a continuación tenemos a Rusia 6.328, Italia 6.224, Bélgica 5.618, Holanda 5.514, Alemania 4.768, Canadá 2.413, y así sucesivamente hasta llegar a Noruega

con 462 deficiencias detectadas.

En lo que se refiere al factor de selección, el cual permite priorizar las inspecciones de unos buques con relación a otros, teniendo en cuenta los aspectos de seguridad de los mismos, el valor medio para dicho factor de los seleccionados en España es de 21,8, mientras que su valor medio en el conjunto de la región del Memorándum es de 17.

En términos de inspecciones que motivaron la detención del buque, en España se han dado 177 casos en el año 1999, lo que supone un 10,7% de los buques inspeccionados. En el conjunto de los Estados en los que se aplica el Memorándum de París, ese porcentaje fue del 8,9%, con un total de 1.659 buques detenidos de las 18.528 inspecciones realizadas.

En lo que se refiere a la media de deficiencias detectadas, ésta ha sido de 4,04 deficiencias por cada buque inspeccionado en España, resultado de las 6.680 deficiencias detectadas en las 1.654 inspecciones; esa misma media fue para el conjunto de la región del Memorándum, de 3,3 deficiencias, resultado de las 60.696 deficiencias detectadas en las 18.528 inspecciones realizadas.

En lo referente a tipos de buques inspeccionados, éstos han sido los porcentajes inspeccionados en la región y en puertos españoles:

	Región Memorándum	España
Carga seca	34,5%	38%
Bulk carrier	27,2%	31,7%
B. tanque	14,2%	11,5%
Container	7%	4,9%
Frigorífico	4,6%	5%
Pasaje	4%	3,4%
Ro-Ro carga	3,4%	3,2%
Otros	4,8%	2,1%

**«Tu seguridad a bordo no es un juego»
es el lema principal de esta iniciativa**

«Tu seguridad a bordo no es un juego». Con este lema sale a la calle una campaña del Instituto Social de la Marina para la prevención de los accidentes a bordo.

Campaña del ISM para fomentar la seguridad marítima

Ayuda a prevenir los accidentes

•
«¿Sabes cuántos accidentes se producen en el mar cada día?, ¿Sabes sus graves consecuencias físicas y económicas?, ¿Sabes que tú puedes hacer algo por evitarlo?, Todas las prevenciones son pocas». Estas son alguna de las frases que se utilizan en la campaña, que informa de los riesgos a bordo y las medidas para prevenirlos.

Según el tríptico explicativo, el mayor riesgo se corre en cubiertas, y también en máquinas. Los accidentes más frecuentes se producen al maniobrar con cabos y al manejar aparatos de presión e instalaciones eléctricas. Las heridas, golpes en el pecho, la espalda o el cráneo, así como las fracturas y la amputación de manos o dedos, son tenidas por los promotores de la campaña por las lesiones más usuales. También subrayan que las condiciones ambientales agravan sobremanera la accidentabilidad, a pesar de los avances técnicos.

En cuanto a las medidas preventivas que destacan son las siguientes: no realizar trabajos en cubierta cuando hay tormenta, ir provistos de un equipo de protección personal, realizar prácticas periódicas de seguridad a bordo, mantener en correcto estado los utensilios y herramientas de trabajo, llevar el botiquín reglamentario y la guía sanitaria a bordo, y el que todos los miembros de la tripulación sepan localizar y utilizar las medidas de seguridad a bordo.

Por último, incluyen unas instrucciones para capitanes y patrones: cubrir un parte de accidentes. «Sólo así es posible analizar sus causas y hacer las mejoras necesarias para que no se repita. El parte es el primer paso para prevenir nuevos accidentes y mejorar las condiciones de trabajo de todos los marineros», concluyen.



Formación

Alicante

Alicante

Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Mediterraneo

• Muelle Pesquero s/n. 03001 ALICANTE. Tlf. 965 247422 - Fax 959 227 240 Fax. 965 921 003

- Técnico en Pesca y Transporte Marítimo.
- Técnico en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque.
- Técnico de Buceo de Media Profundidad.
- Patrón Local de Pesca.
- Patrón Costero polivalente.

Las Palmas

Arrecife

Instituto Politécnico Náutico-Pesquero de Canarias

• Avda. de Naos nº2. 35500-ARRECIFE DE LANZAROTE Telf.-928 810 600 - 928 810 604

- Buceo a media profundidad, N-1 y N-2.
- Operación control y mantenimiento de máquinas e instalaciones del buque, N-1 y N-2.
- Pesca y transporte marítimo, N-1 y N-2.
- Supervisión, control y mantenimiento de máquinas e instalaciones del buque, N-1.
- Navegación, pesca y transporte marítimo, N-1 y N-2.
- Capitán de pesca.
- Patrón de pesca de altura.
- Patrón Mayor de Cabotaje.
- Mecánico Naval Mayor.
- Patrón Costero Polivalente.
- Patrón local de pesca.
- Supervivencia en la mar, N-1 y N-2.
- Observador de radar.
- Observador A.R.P.A.
- Operador restringido del G.M.D.S.
- Operador general del G.M.D.S.
- Radiotelefonista naval.
- Equipos de radionavegación.
- Inglés náutico.
- Formación sanitaria (básico para mandos)
- Competencia de marinero (para buques de lista)

Cádiz

Barbate

- Formación Sanitaria nivel I
- Introducción Prevención de Riesgos Laborales
- Prevención de Riesgos Laborales
- Supervivencia en el Mar nivel I
- Construcción Artes de Pesca. Redero

Cádiz

Algeciras

- Formación Sanitaria nivel III
- Introducción a la Informática
- Prevención de Riesgos Laborales
- Competencia de Marinero

Cádiz

Sanlúcar de Barrameda

- Cocinero
- Frigorista de Instalaciones Pesqueras
- Lucha Contra incendios nivel I
- Prevención de Riesgos Laborales
- Supervivencia en el Mar nivel I
- Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM)

Cádiz

Cádiz

Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho

• Duque de Nájera 10. 11002 CADIZ. Tlf. 956 224200. Fax. 956 224207.

www.cap.juntaandalucia.es/BITACORA

- Detección de pesca
- Desarrollo Personal para Mujeres de Pescadores
- Electricidad Básica
- Formación Sanitaria nivel III
- Fundamentos Básicos de la Pesca Responsable
- Inglés Survival
- Iniciación a la Informática
- Manipulador de Productos Pesqueros y Legislación de Lonjas
- Preformación Profesional
- Radar de Punteo Automático (ARPA)
- Soldadura Eléctrica
- Supervivencia en el Mar, nivel I
- Capitán de Pesca
- Competencia del Marinero
- Frigorista Naval
- Marinero Mecánico (MECAMAR)
- Mecánico naval de Primera Clase
- Mecánico Naval de Segunda Clase
- Mecánico Naval Mayor
- Patrón de Cabotaje
- Patrón de pesca de Altura
- Patrón de Primera Clase de Pesca Litoral
- Patrón de Tráfico Interior
- Patrón Local de Pesca
- Patrón Mayor de Cabotaje
- Radiotelefonista Naval Restringido

Pontevedra

Vigo

Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico

• Orillamar s/n 36202 - VIGO. Telf.- 986 23 56 08

- Ciclo formativo de grado superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo.
- Ciclo formativo de grado superior en Supervisión y Control de Máquinas e Instalaciones del Buque.
- Ciclo formativo de grado medio en Pesca y Transporte Marítimo.
- Ciclo formativo de grado medio en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque.
- Mecánico Naval Mayor.
- Mecánico Naval 1ª Clase.
- Capitán de pesca.
- Patrón de pesca de Altura.
- Patrón Mayor de cabotaje.
- Patrón costero polivalente*.
- Patrón local de pesca*.
- Competencia de marinero*.
- Operador general de G.M.D.S.S.
- Operador de radar de punteo automático (A.R.P.A.)
- **Cursos de garantía social.***
 - Simuladores de puente y de máquinas.
 - Hidráulica y Neumática.
 - Máquinas de pesca.
 - Soldadura Tigmin.
 - Toro de Control Numérico.
 - Frio.

* (siempre que se reuna un número de alumnos suficiente)

Pontevedra

Vilagarcía de Arousa

Centro de Formación Ocupacional Marítima del ISM

• Bamio-Vilagarcía de Arousa. Tlf: 986 510255

- Formación sanitaria para mandos, nivel 3 24-28 abril y 12-16 junio
- Formación sanitaria en actividades subacuáticas 8-12 mayo
- Tubero industrial 15 mayo - 30 junio
- Operador de torno y fresadora por CNC 26 Junio - 11 octubre
- Electrónica industrial 24 Abril - 2 Junio
- Sistemas de control electrónico de generadores y procesos 19-21 julio
- Autómatas programables y robótica 24 abril - 26 mayo
- Control automático integral de buques 12 junio - 16 septiembre
- Equipos autónomos de climatización 29 mayo - 30 junio
- Navegador de internet 24 abril - 12 mayo
- Programador Internet 12-30 Junio
- Gestión empresarial informatizada 23 mayo - 9 junio
- A.R.P.A. & E.C.DIS y Navegación meteorológica 19-30 Junio
- A.R.P.A. 29 Mayo - 2 Junio
- Operador general de SMSSM 29 mayo - 16 Junio
- Inglés básico marítimo 24 Abril - 25 mayo y 29 Mayo-30 Junio

A Coruña

Sta.Eugenia de Riveira

Escuela Náutico-Pesquera de Sta. Eugenia de Riveira

• Playa de Coroso s/n. 15960 STA. EUGENIA DE RIVEIRA - A Coruña. Tlf. 981 874476 - Fax: 981 874368

- Ciclo Formativo de Grado Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo
- Ciclo Formativo de Grado Superior en Supervisión y Control de Máquinas e Instalaciones del Buque
- Ciclo Formativo de Grado Medio en Pesca y Transporte Marítimo
- Ciclo Formativo de Grado Medio en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque

A Coruña

Ferrol

Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera

• Serantes s/n. 15405 FERROL - A Coruña. Tlf. 981 317611 - Fax 981 328005

- Ciclo Formativo de Grado Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo
- Ciclo Formativo de Grado Superior en Supervisión y Control de Máquinas e Instalaciones del Buque
- Ciclo Formativo de Grado Medio en Pesca y Transporte Marítimo
- Ciclo Formativo de Grado Medio en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque
- I y II nivel de Lucha Contraincendios y Supervivencia en la Mar
- P. de Pesca de Altura
- P. Mayor de Cabotaje
- Mecánico Naval 1ª clase

Asturias

Gijón

Escuela Náutico-Pesquera de Gijón

• Avda. Príncipe de Asturias s/n. 33212 - GIJÓN. Tlfs.- 985 325 808 y 985 325 812

- Ciclo Formativo de Grado Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo.
- Ciclo Formativo de Grado Superior en Supervisión y Control de Máquinas e Instalaciones del Buque.
- Ciclo Formativo de Grado Medio en Pesca y Transporte Marítimo.
- Ciclo Formativo de Grado Medio en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque
- Mecánico Naval de Primera Clase
- Mecánico Naval Mayor
- Patrón de Pesca de Altura
- Patrón Mayor de Cabotaje
- Patrón Costero Polivalente
- Patrón Local de Pesca
- Competencia de Marinero
- Operador General del SMSSM.
- Observador de Radar de Punteo Automático (ARPA)
- Supervivencia en la mar, N-1 y N-2
- Contraincendios N-1 y N-2

Guipuzcoa

Pasajes

Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes

• Tlf: (943)404005 - 399340. Información y preinscripción Tlf: 943 404168 - Fax: 943 404177

- Ciclo Formativo de grado medio en Pesca y Transporte Marítimo
- Ciclo Formativo de grado medio en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque
- Supervivencia en la mar, niveles I y II
- Lucha contra incendios, niveles I y II
- Sistema Mundial Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS)
- Observador de Radar y ARPA (Punteo Automático)
- Competencia de Marinero (Adaptado STCW)
- Patrón Costero Polivalente

Huelva

Huelva

Escuela Náutico-Pesquera de Huelva

• C/ Julio Caro Baroja s/n. 21002 HUELVA. Tlf. 959 247422 - Fax 959 24 52 52

- Competencia de mariner.
- Patrón Local de Pesca.
- Frío Industrial.
- Gestión de Empresas Pesqueras.
- Instalaciones Frigoríficas.
- Mariscador.
- Motores Marinos.
- Redero.
- Supervivencia en la Mar. Nivel I.
- Tratamiento Fibras Poliéster.
- Manipulación de pescado.

Huelva

Isla Cristina

Escuela Náutico-Pesquera de Isla Cristina

• Apdo. de Correos 188. 21410 Isla Cristina (Huelva). Tlf. 959 331 345 Fax. 959 344 263

Formación ocupacional

- Gestión de pequeñas industrias pesqueras
- Frigorista de instalaciones pesqueras.
- Sistemas de aire acondicionado y climatización N-1.
- Fundamentos de electricidad y electrónica.
- Instalaciones eléctricas N-1.
- Especialista en mantenimiento integral.
- Soldadura de electrodos revestidos N-1 y N-2.
- Introducción a la soldadura MIG-MAG y TIG.
- Operario de plantas de tratamiento de agua.
- Introducción prevención de riesgos laborales.
- Prevención de riesgos laborales nivel básico.

- Técnicas de búsqueda de empleo.
- Buceador profesional.

Formación marítima

- Detección de pesca con equipos electrónicos.
- Radar de punteo automático.
- Competencia marinera.
- Patrón local de pesca.
- Patrón costero polivalente.
- Formación sanitaria N-1 y N-2.
- **Cursos homologados por la D.G.M.M.**
- Operador restringido del S.M.S.S.M.
- Operador general del Sistema Mundial de Socorro.
- Supervivencia en la mar N-1 y N-2
- Lucha contraincendios N-1 y N-2
- Manejo de embarcaciones de salvamento.

- **Jefatura del Estado**

- **B.O.E. nº 294, de 09-12-99**

CORRECCION de errores y erratas del Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1988, al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, hecho en Londres, el 11 de noviembre de 1988.

- **B.O.E. nº302, de 18-12-99**

INSTRUMENTO de Ratificación del Protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo y anexos, adoptado en Barcelona el 10 de junio de 1995 y en Montecarlo el 24 de noviembre de 1996, respectivamente.

- **B.O.E. nº8, de 10-01-00**

LEY 4/2000, de 7 de enero, de modificación de la regulación de la declaración de fallecimiento de los desaparecidos con ocasión de naufragios y siniestros.

- **Ministerio de Administraciones Públicas**

- **B.O.E. nº181, de 30-07-99**

RESOLUCION de 19 de julio de 1999, de la Secretaría de Estado para la Administración Pública, por la que se nombran funcionarios de carrera del Cuerpo Ejecutivo del Servicio de Vigilancia Aduanera, especialidades de Investigación, Navegación y Propulsión.

- RESOLUCION de 19 de julio de 1999, de la Secretaría de Estado para la Administración Pública, por la que se nombran funcionarios de carrera del Cuerpo Técnico del Servicio de Vigilancia Aduanera, especialidades de Investigación, Navegación y Propulsión.

- RESOLUCION de 19 de julio de 1999, de la Secretaría de Estado para la Administración Pública, por la que se

nombran funcionarios de carrera del Cuerpo Técnico del Servicio de Vigilancia Aduanera, especialidades de Investigación y Comunicaciones.

- RESOLUCION de 19 de julio de 1999, de la Secretaría de Estado para la Administración Pública, por la que se nombran funcionarios de Carrera del Cuerpo de Agentes del Servicio de Vigilancia Aduanera, especialidades de Investigación y Marítima.

- **B.O.E. nº265, de 05-11-99**

REAL DECRETO 1597/1999, de 15 de octubre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de transporte marítimo.

- **B.O.E. nº294, de 09-12-99**

REAL DECRETO 1749/1999, de 19 de noviembre, sobre ampliación de funciones y servicios de la Administración del Estado traspasados a la Comunidad Autónoma de Galicia por los Reales Decretos 1283/1987, de 2 de octubre, y 1378/1997, de 29 de agosto, en materia de enseñanzas profesionales náutico-pesqueras.

- **B.O.E. nº310, de 28-12-99**

REAL DECRETO 1894/1999, de 10 de diciembre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad de Madrid, en materia de buceo profesional.

- **B.O.E. nº22, de 26-01-00**

REAL DECRETO 2084/1999, de 30 de diciembre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado al Principado de Asturias, en materia de enseñanzas náuticas, buceo profesional y actividades subacuáticas.

- **B.O.E. nº25, de 29-01-00**

REAL DECRETO 117/2000, de 28 de enero, por el que se aprueba la ofer-

ta de empleo público para el año 2000.

- REAL DECRETO 2075/1999, de 30 de diciembre, sobre traspaso de funciones y servicios a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de buceo profesional.

B.O.E. nº74, de 27-03-00

- RESOLUCION de 16 de marzo de 2000, de la Secretaría de Estado para la Administración Pública, por la que se nombran funcionarios de carrera del Cuerpo Ejecutivo del Servicio de Vigilancia Aduanera, especialidades de Investigación, Navegación y Propulsión.

- **Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación**

- **B.O.E. nº247, de 15-10-99**

ORDEN de 6 de octubre de 1999 por la que se prohíbe el ejercicio de la pesca con los artes denominados "mosca" y "claro" en el caladero nacional.

- **B.O.E. nº251, de 20-10-99**

REAL DECRETO 1440/1999, de 10 de Septiembre, por el que se regula el ejercicio de la pesca con artes de arrastre de fondo en el caladero nacional del Mediterráneo.

- REAL DECRETO 1441/1999, de 10 de Septiembre, por el que se regula el ejercicio de la pesca con artes de arrastre de fondo en el caladero nacional de Cantábrico y Noroeste.

- **B.O.E. nº256, de 26-10-99**

ORDEN de 21 de octubre de 1999 por la que se modifica la Orden de 12 de noviembre de 1998 por la que se regula en España el sistema de localización de buques pesqueros vía satélite.

- **B.O.E. nº259, de 29-10-99**

ORDEN de 25 de octubre de 1999 por la que se establece una veda

temporal para la pesca de la modalidad de cerco en el litoral de Cataluña.

• **B.O.E. nº268, de 09-11-99**

RESOLUCION de 18 de octubre de 1999, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se hace público el censo de embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca con palangre de superficie en el Mediterráneo.

• **B.O.E. nº271, de 12-11-99**

ORDEN de 2 de noviembre de 1999 por la que se modifica la Orden de 17 de junio de 1998, por la que se establece un plan específico de pesca con el arte denominado "voracera" en determinada zona del estrecho de Gibraltar.

• **B.O.E. nº284, de 27-11-99**

ORDEN de 24 de noviembre de 1999 por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en determinada zona del litoral de la Comunidad Valenciana.

• **B.O.E. nº287, de 01-12-99**

ORDEN de 29 de noviembre de 1999 por la que se regula la concesión de ayudas a los armadores de buques de pesca que faenan en el caladero de Marruecos, por paralización de su actividad.

• **B.O.E. nº301, de 17-12-99**

REAL DECRETO 1797/1999, de 26 de noviembre, sobre el control de las operaciones de pesca de buques de terceros países en aguas bajo soberanía o jurisdicción española.

• **B.O.E. nº4, de 05-01-00**

ORDEN de 21 de diciembre de 1999 que ordena la actividad pesquera de la flota española que faena en la zona de regulación de la organización de pesca del Atlántico noroccidental.

• **B.O.E. nº5, de 06-01-00**

ORDEN de 30 de diciembre de 1999 por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en el litoral de la Región de Murcia.

• **B.O.E. nº7, de 08-01-00**

ORDEN de 21 de diciembre de 1999 por la que se establece la reserva marina de Masía Blanca, frente al término municipal de El Vendrell (Tarragona).

• **B.O.E. nº22, de 26-01-00**

ORDEN de 20 de enero de 2000 por la que se establecen vedas para determinadas modalidades pesqueras en las aguas exteriores de la isla de la Gomera.

• **B.O.E. nº31, de 05-02-00**

ORDEN de 3 de febrero de 2000 por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en el litoral de la provincia de Alicante.

• **B.O.E. nº48, de 25-02-00**

RESOLUCION de 15 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se efectúa la revisión, a 1 de enero de 2000, del censo de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros mayores de 100 TRB, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste (NEAFC).

• **B.O.E. nº53, de 02-03-00**

ORDEN de 22 de febrero de 2000 por la que se regulan las capturas de especies pelágicas en el Cantábrico y Noroeste, durante la campaña de 2000.

• **B.O.E. nº56, de 06-03-00**

ORDEN de 22 de febrero de 2000 por la que se establecen fondos mínimos para el arrastre en el litoral de la Comunidad Autónoma de Cataluña y en parte del litoral de la Comunidad Valenciana.

• **B.O.E. nº 57, de 07-03-00**

ORDEN de 22 de febrero de 2000 por la que se modifica la Orden de 21 de febrero de 1996 por la que se establecen medidas de control para la regulación del esfuerzo pesquero de la flota española que opera en las aguas occidentales de la Comunidad Europea.

• **B.O.E. nº59, de 09-03-00**

RESOLUCION de 18 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se publica el censo de las embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca marítima profesional en la reserva marina de las Islas Columbretes.

• **B.O.E. nº 63, de 14-03-00**

ORDEN de 3 de marzo de 2000 por la que se modifica la Orden de 13 de abril de 1998, sobre constitución y régimen de ayudas a las sociedades mixtas.

• **B.O.E. nº 66, de 17-03-00**

ORDEN de 22 de febrero de 2000 por la que se establece un plan de pesca para los buques de arrastre que faenan en aguas profundas de los caladeros de Ibiza y Formentera.

• **B.O.E. nº69, de 21-03-00**

RESOLUCION de 24 de febrero de 2000, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se publica el censo de flota de palangreros menores de 100 toneladas de registro bruto (TRB) que pueden pescar, en el área VIII.a, b y d del Consejo Internacional de Exploración del Mar (CIEM).

• ORDEN de 13 de marzo de 2000 sobre constitución y régimen de ayudas a las sociedades mixtas.

• **Ministerio de Asuntos Exteriores**

• **B.O.E. nº234, de 30-09-99**

PROTOCOLO de 1988, al Convenio

Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, hecho en Londres, el 11 de noviembre de 1988.

• **B.O.E. nº246, de 14-10-99**

ENMIENDAS de 1998 al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979 (Hamburgo, 27 de abril de 1979, y publicado en el "Boletín Oficial del Estado" de 30 de abril de 1993), aprobadas en Londres el 18 de mayo de 1998 por Resolución MSC.70 (69).

• **B.O.E. nº253, de 22-10-99**

ACUERDO de Cooperación en materia de lucha contra la contaminación y salvamento marítimo entre el Reino de España y el Reino de Marruecos, hecho "ad referendum" en Rabat el 6 de febrero de 1996.

• **B.O.E. nº258, de 28-10-99**

RESOLUCION de 8 de octubre de 1999, 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. nº36, de 11-02-00**

ENMIENDAS de 1997 a los capítulos II-1 y V del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974 (B.O.E. del 16 al 18 de junio de 1980, adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima por Resolución MSC 65 (68), el 4 de junio de 1997.

• **B.O.E. nº37, de 12-02-00**

ENMIENDAS al anexo del Convenio Internacional al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974 (B.O.E. del 16 al 18 de junio de 1980), y Enmiendas a las directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (Resolución A.744(18)). Resoluciones

1 y 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del SOLAS, 1974, aprobadas el 27 de noviembre de 1997.

• **B.O.E. nº52, de 01-03-00**

ACUERDO Euro-Mediterráneo por el que se crea una asociación entre las Comunidades Europeas y sus Estados Miembros, por una parte, y el Reino de Marruecos por otra, hecho en Bruselas el 26 de febrero de 1996.

• **B.O.E. nº 69, de 21-03-00**

ENMIENDAS de 1996, al anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada, hecho en Londres el 09-04-65 (publicado en el BOE de 26-09-73), aprobadas por el Comité de Facilitación en su 24º período de sesiones mediante Resolución FAL 5(24) de 11-01-96.

• **Ministerio de Fomento**

• **B.O.E. nº182, de 31-07-99**

ORDEN de 22 julio de 1999 por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular.

• ORDEN de 22 de julio de 1999 por la que se establecen determinadas medidas de seguridad para el manejo de las motos náuticas.

• **B.O.E. nº187, de 06-08-99**

REAL DECRETO 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

• **B.O.E. nº189, de 09-08-99**

RESOLUCION de 1 de julio de 1999, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se renueva homologación de cursos de especialidad Marítima al Centro de formación marítima de Bamio (Instituto Social de la Marina).

• RESOLUCION de 1 de julio de 1999, de la Dirección General de la Marina

Mercante, por la que se homologan cursos de especialidad Marítima al centro de formación "Escuela Oficial Náutico-Pesquera", de Palma de Mallorca.

• RESOLUCION de 2 de julio de 1999, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Curso de Contraincendios Primer Nivel a impartir la Unidad Móvil Dos del Centro de Formación "Salvacon, Sociedad Limitada".

• **B.O.E. nº218, de 11-09-99**

REAL DECRETO 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.

• CORRECCION de errores en el texto de la Orden de 22 de julio de 1999 por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular.

• **B.O.E. nº251, de 20-10-99**

REAL DECRETO 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

• **B.O.E. nº273, de 15-11-99**

RESOLUCION de 13 de octubre de 1999, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se renueva a la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera "Nuestra Señora de la Antigua" de Ondarroa, la homologación para impartir los cursos de Operador General y Operador restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

• **B.O.E. nº18, de 21-01-00**

REAL DECRETO 2062/1999, de 30 de diciembre, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profe-

siones marítimas.

•
B.O.E. nº28, de 02-02-00

ORDEN de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.

•
B.O.E. nº43, de 19-02-00

CORRECCION de errores del Real Decreto 2062/1999, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.

•
B.O.E. nº53, de 02-03-00

CORRECCION de errores de la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.

•
B.O.E. nº61, de 11-03-00

RESOLUCION de 16 de febrero de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologan cursos de especialidad marítima al Instituto Marítimo Pesquero del Mediterráneo en Alicante.

•
RESOLUCION de 18 de febrero del 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Palma de Mallorca para impartir los cursos de Operador General y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

•
B.O.E. nº63, de 14-03-00

RESOLUCION de 15 de febrero de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga a SALVACON (Salvamento contra incendios, Sociedad Limitada) la homologación para impartir cursos en la Unidad móvil número 1, Lucha contra incendios I nivel.

•
B.O.E. nº71, de 23-03-00

RESOLUCION de 21 de febrero de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa un curso de especialización para el personal de buques tanque para el transporte de gases licuados a impartir por la Escuela Náutica "Amphora".

•
RESOLUCION de 21 de febrero de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa un curso de especialización para el personal de buques petroleros a impartir por la Escuela Náutica "Amphora".

RESOLUCION de 21 de febrero de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa un curso de especialización para manipulación de gas inerte y lavado con crudo a impartir por la Escuela Náutica "Amphora".

•
RESOLUCION de 21 de febrero de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa un curso de especialización para el personal de buques tanque para el transporte de productos químicos a impartir por la Escuela Náutica "Amphora".

•
RESOLUCION de 24 de febrero de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación al Centro Superior de Náutica y Estudio del Mar, perteneciente a la Universidad de La Laguna, para impartir cursos de especialidad y seguridad marítima.

•
B.O.E. nº73, de 25-03-00

RESOLUCION de 3 de marzo de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se publican las listas de personas beneficiarias de las ayudas determinadas en la Orden de 12 de mayo de 1999, por la que se aprueban la convocatoria y las bases reguladoras para el otorgamiento de ayudas para la formación teórica y práctica en materia de seguridad y especialización marítima.

•
B.O.E. nº74, de 27-03-00

RESOLUCION de 3 de marzo de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación del curso de prevención y resolución de crisis en buques de pasaje, al centro de formación de Can Padró (Barcelona).

•
B.O.E. nº82, de 05-04-00

ORDEN de 21 de marzo 2000 por la que se aprueba la convocatoria y las bases reguladoras para el otorgamiento de ayudas para la formación teórica y práctica en materia de seguridad y especialidad marítima.

•
Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

•
B.O.E. nº197, de 18-08-99

RESOLUCION de 2 de agosto de 1999, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación de la revisión salarial del Convenio

Colectivo para el Personal de Flota de la Empresa "Cía. Transatlántica Española, Sociedad Anónima".

•
B.O.E. nº231, de 27-09-99

RESOLUCION de 3 de septiembre de 1999, del Instituto Social de la Marina, por la que se convocan prestaciones económicas de carácter social para afiliados y beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, correspondientes a 1999.

•
B.O.E. nº238, de 05-10-99

ORDEN de 20 de septiembre de 1999 por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión por el Instituto Social de la Marina de ayudas de estudios para afiliados en alta o situación asimilada al alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y sus beneficiarios y becas de colaboración.

•
B.O.E. nº289, de 03-12-99

ORDEN de 1 de diciembre de 1999 por la que se regula la concesión de ayudas a los trabajadores y armadores de los buques de pesca, de todas las modalidades, que faenan al amparo del Acuerdo de Cooperación en materia de pesca marítima, suscrito entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos, afectados por la expiración del mismo a partir del 1 de diciembre de 1999.

•
B.O.E. nº297, de 13-12-99

RESOLUCION de 17 de noviembre de 1999, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo de la "Compañía Española de Petróleos, Sociedad Anónima" (CEPSA).

•
B.O.E. nº51, de 29-02-00

ORDEN de 24 de febrero de 2000 por la que se establecen para el año 2000 las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero.

•
B.O.E. nº71, de 23-03-00

RESOLUCION de 8 de Marzo de 2000, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y Publicación del XI Convenio Colectivo de la empresa "Petróleos del Norte, Sociedad Anónima" (PETRONOR).

Comunidad Autónoma de Galicia

Consellería de pesca, marisqueo e acuicultura

DOG nº120, de 24-06-99

ORDEN de 14 de junio de 1999 por la que se declaran y clasifican las zonas de producción de moluscos bivalvos y otros invertebrados marinos en las aguas de competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia.

DOG nº139, de 21-07-99

DECRETO 211/1999, del 17 de junio, por el que se regula la pesca marítima de recreo.

DOG nº143, de 27-07-99

DECRETO 218/1999, de 15 de julio, por el que se modifica el Decreto 109/1998, de 5 de marzo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura.

DOG nº161, de 20-08-99

ORDEN de 13 de agosto de 1999 por la que se desarrolla el Decreto 211/1999, de 17 de junio, por el que se regula la pesca marítima de recreo.

DOG nº184, de 22-09-99

CORRECCION DE ERRORES.-Orden de 13 de agosto de 1999 por la que se desarrolla el Decreto 211/1999, del 17 de junio, por lo que se regula la pesca marítima de recreo.

DOG nº251, de 30-12-99

DECRETO 339/1999, de 16 de diciembre, por el que se modifica el

Reglamento de la actividad pesquera y de artes y aparejos de pesca permitidos en Galicia, aprobado por el Decreto 424/1993, de 17 de diciembre.

DOG nº3, de 05-01-00

ORDEN de 23 de diciembre de 1999 por la que se aprueba el Plan de Explotación General Marisquera para el año 2000.

DOG nº30, de 14-02-00

ORDEN de 8 de febrero de 2000 por la que se establece veda de la sardina en las aguas de la Comunidad Autónoma de Galicia.

DOG nº41, de 29-02-00

ORDEN de 23 de febrero de 2000 por la que se establece un plan de recuperación de la sardina ibero-atlántica durante los años 2000, 2001 y 2002, y se regula la concesión de indemnizaciones a los pescadores y propietarios de buques afectados.

DOG nº46, de 07-03-00

ORDEN de 24 de febrero de 2000 por la que se convocan ayudas económicas para la realización de formación práctica en empresas destinadas a alumnos/as del último curso de formación profesional de segundo grado y ciclos formativos de grado medio y superior de formación profesional específica en centros dependientes de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura.

DOG nº55, de 20-03-00

ORDEN de 7 de marzo de 2000 por la que se modifica la de 8 de junio de

1998, por la que se establece el procedimiento para la obtención de las tarjetas de identidad profesional náutico-pesquero y sus modelos.

DOG nº56, de 21-03-00

ORDEN de 6 de marzo de 2000 por la que se regula la explotación del percebe como recurso específico en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Galicia.

DOG nº64, de 31-03-00

ORDEN de 21 de marzo de 2000 por la que se regula la pesca pelágica con el arte de cerco en la campaña 2000.

consellería de Educación y Ordenación Universitaria

DOG nº223, de 18-11-99

DECRETO 296/1999, de 21 de octubre, por el que se desarrollan determinados aspectos de los currículos de los ciclos formativos de formación profesional específica en la Comunidad Autónoma de Galicia.

Consellería de Medio Ambiente

DOG nº21, de 01-02-00

ORDEN de 20 de enero de 2000 por la que se fijan las normas generales de pesca en las aguas continentales de la Comunidad Autónoma de Galicia.

En caso de que te interese recibir el texto íntegro de alguno de estos boletines, no dudes en contactar con nuestra Secretaría General.

LOS LIBROS

UNA VISIÓN SOCIOECONÓMICA DEL CULTIVO DEL MEJILLÓN EN GALICIA UN SECTOR ESTRATÉGICO EN LAS ZONAS PROTECTORAS

Dr. Fernando Miranda Torrado. Este libro es el resultado de un trabajo continuo, tras su incorporación como Becario predoctoral Departamento de Métodos Cuantitativos para la Economía de la Empresa de la Universidad de Santiago de Compostela, trabajo que culminó la Tesis Doctoral en Diciembre de 1998, obteniendo la máxima cualificación de Apto Cum Laude por unanimidad.

El mejillón representa para Galicia el producto marino más importante procedente de la Acuicultura, concentrando prácticamente la totalidad de la producción nacional y colocando a España como segundo productor mundial. El mejillón es una de las materias primas más importantes para la industria conservera de pescados y mariscos. Se trata de un sector muy importante de nuestra economía.

Este libro se compone de los siguientes apartados: Zonas de producción; Las rías productoras de mejillón; Zonas administrativas; Municipios productores; El mejillón desde el punto de vista 61. Estratégico; Consideraciones del sector mejillonero en la economía gallega; Conclusiones: Determinación del sector estratégico



F. Sanitaria

Cursos de formación sanitaria

En breve curso se espera que estos cursos empezarán a ser obligatorios. Se está a la espera de que salga en el Boletín Oficial del Estado la normativa y los plazos de entrada en vigor de los mismos. Rogamos a todos los interesados se pongan en contacto con AETINAPE, con objeto de ir haciendo un listado de los afiliados que están pendientes de realizarlos.



SMSSM

Cursos de Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM)

Ya es obligatorio para Capitanes y Patrones, por lo que rogamos a todos aquellos socios que estén en posesión de estas titulaciones y que no lo hayan realizado se pongan en contacto con la Secretaría General de AETINAPE.



Incendios

Certificados de especialidad en lucha contra incendios y supervivencia en el mar (Nivel I y II)

AETINAPE recuerda a los titulados de Puente y Máquinas que estos cursos ya son obligatorios y que pueden tener problemas a la hora de embarcar si no están en posesión de los mismos.

Todos los interesados en realizarlos pueden solicitar más información en la Secretaría General de Aetinape.



Bolsa

Bolsa de embarque: tu ayuda es necesaria

Continuamos trabajando para tratar de encontrar un trabajo para los compañeros que se encuentran en el paro. Para que esta labor sea más eficaz, se necesita tu ayuda.

Los afiliados que deseen figurar en la bolsa de embarque deben comunicarlo a la Secretaría General de AETINAPE o a cualquiera de sus Delegaciones. Pedimos a cuantos sepan de un puesto de trabajo en el mar o en tierra, nos lo comunique, para ponerlo en conocimiento de los compañeros que están en el paro. Además y al objeto de tener la bolsa de embarque actualizada rogamos que aquellos que encuentren trabajo lo notifiquen a la Secretaría de la Asociación.

Atención oposiciones

Rogamos a todos los afiliados que estén interesados en presentarse a las diversas oposiciones del ámbito marítimo pesquero (Inspecciones Pesqueras, Servicio de Vigilancia Marítima Aduanera, etc.) se dirijan a la Secretaría General de AETINAPE. Disponemos de apuntes actualizados para las oposiciones de :

Inspectores de pesca del Gobierno Central / Escala de titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de los Organismos Autónomos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación / **Se requiere titulación de Capitán de Pesca.**

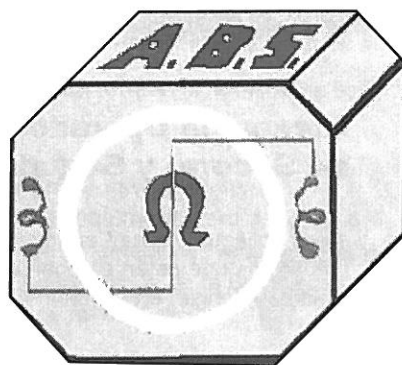
Controlador de Tráfico Marítimo / Centros de control de Tráfico Marítimo, coordinación de Salvamento y lucha contra la contaminación, convocadas por la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento / **Se requiere titulación de Capitán de Pesca, Patrón de Pesca de Altura o Patrón Mayor de Cabotaje.**

Para más información:

AETINAPE. Secretaría General. Avda. General Sanjurjo, 16 - 18 2º Dcha. 15006 A Coruña. Tlf.: 981 299614 ó 981 299577. Fax.: 981 294307



Antonio Brito Sánchez



**TALLER ELECTRO-MECÁNICO
ELECTRICIDAD, NAVAL E INDUSTRIAL**

- *REBOBINADO DE MÁQUINAS DE CORRIENTE CONTINUA Y ALTERNA.
- *MONTAJE DE INSTALACIONES Y CONSTRUCCIONES DE CUADROS;
GENERALES, PROTECCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y AUTOMATISMO.

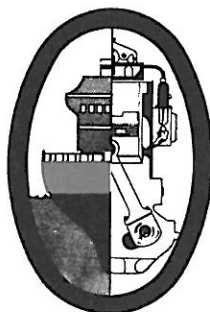
C/. Profesor Lozano, 21(Urb. El Cebadal) Tel.465768 - Fax.461121 - LAS PALMAS

**«EL CAMINO MAS CORTO»
SUMIMAR**

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



**conózcanos
a fondo**



SUMIMAR, S. A. .

SUMINISTROS MARINOS

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

QUESADA

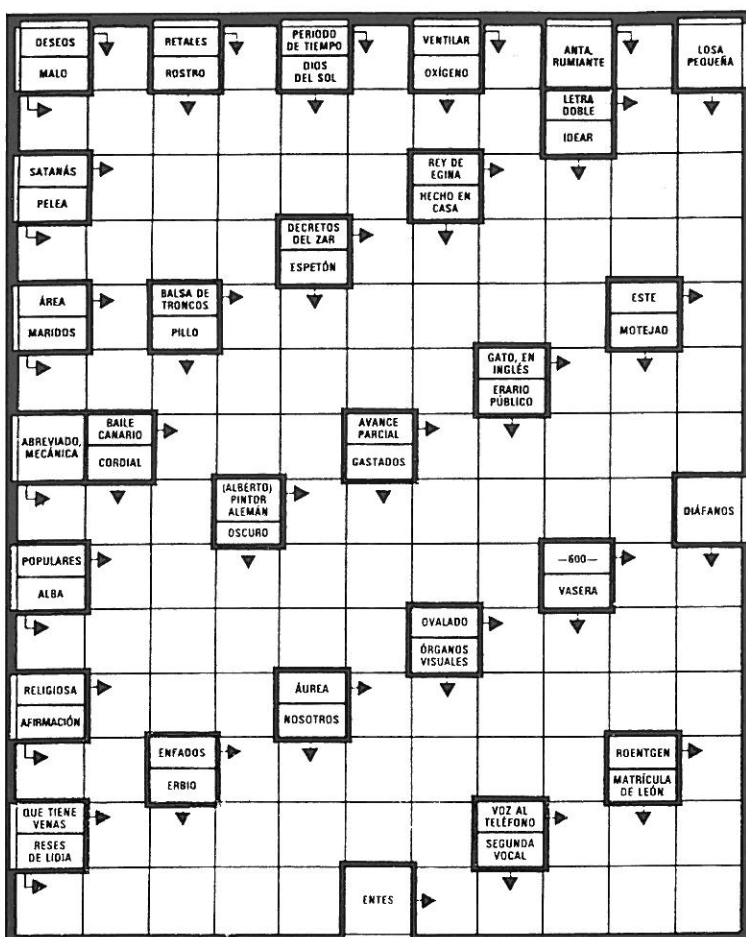


SANTY



PASATIEMPOS

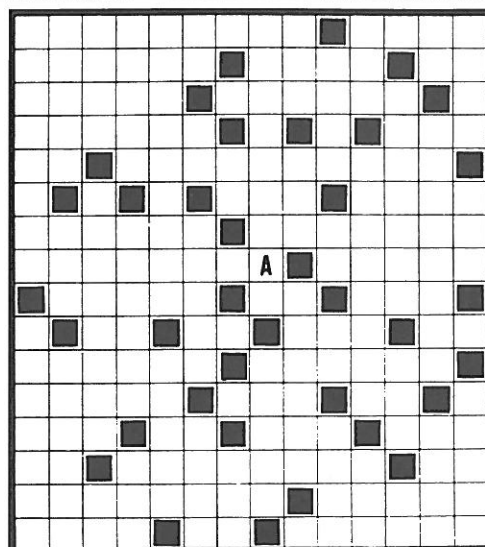
AUTODEFINIDO



Modo de resolverse:

Todas las definiciones deben escribirse de arriba a abajo y de izquierda a derecha.

CRUZADA



Modo de resolverse.-

Inserte todas las palabras en el gráfico teniendo en cuenta que éstas deberán colocarse de izquierda a derecha y de arriba a abajo

10 letras

Ilimitadas

9 letras

Moralista
Pesimista
Tablillas

8 letras

Afrontar
Alistada
Asomara
s
Duradero
Idílicas
Parábola
Sollozos

7 letras

Lágrimas
Ocarina
Plantar

6 letras

Abanto

5 letras

Alerón
Amorfo
Ananás
Cidros
Eficaz
Lacias
Lodoso
Osiris
Solana

4 letras

Aloe

3 letras

Ala
Ale
Cas
Dar
Eón
Fie
Lar
Las
Nos
Olé
Ore
Sal
Sas
Set

2 letras

Ap
Ar
Ba
Do
Es
GR
Id
In
Ir
It
Ma
OR
Ra
Re
Sa
Se
Si
Ta
Tr

Soluciones

Autodefinido



Cruzada





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

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

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 Gudarien 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

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.

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

AMARE MARIN, S.L.

Ed. Servicios del Puerto Perquero-2º Molulo 36910 - MARIN - PONTEVEDRA Tlf. 986 890 071 - 986 450 989 Movil. 609 875 999 Fax. 986 891 555

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.

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.

TRANSPORTES

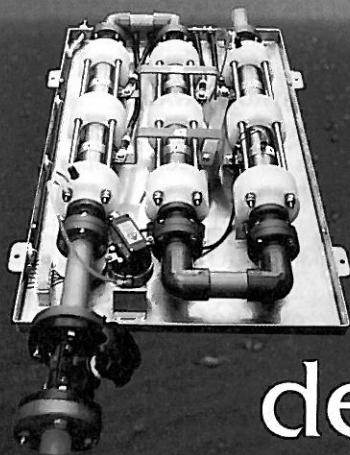
TRANSPORTES HERCULES Carretera de la Esclusa s/n 41080 - SEVILLA Tel. 95 450 854 - 95 278 236 Fax. 95 455 195

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

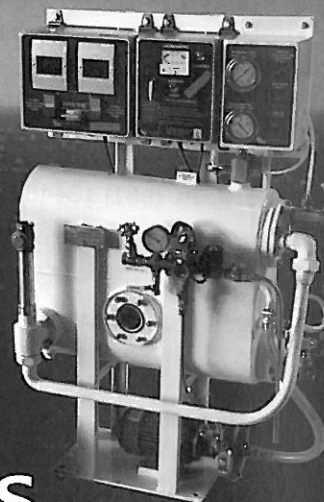
POLIGONO POCOMACO, SECTOR E, N° 31 - 15190 MESOIRO (LA CORUÑA) ESPAÑA
TELEFONOS: +34 81 29 77 55 - 29 76 63 • FAX: +34 81 28 42 46

N.TORREIRO



CHLOROMAR®
GENERADOR DE HIPOCLORITO SODICO

Soluciones
eficaces
a bordo
de sus buques



FONTEMAR®
GENERADOR DE AGUA DULCE

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



TOR DAIWA

GRELCO



ENSEÑE EL DNI DEL PESCADO. SUS CLIENTES SE LO AGRADECERÁN.

Tamaño de la pieza en función de su talla y su peso. (En una escala del 1 al 5 según el tipo de pescado).

Nombre comercial.

El estado de frescura se divide en 3 categorías E (Extra), A y B.

Procedencia del producto.

Existen 2 formas de obtención del pescado:
Extractiva: pesca en medio natural
Acuicultura: criado en granjas y piscifactorías.

Está relacionado con la categoría de frescura.

Modo de presentación del producto:
- Eviscerado (evs)
- Fileteado (fl)
- Con cabeza (c/c)
- Sin cabeza (s/c)
- Cocido (cc)
- Otro tipo de preparación

El nuevo etiquetado informativo del pescado responde a muchas preguntas: el origen, la frescura, la forma de obtención y la presentación. No dude en aplicarlo. Así, sus clientes estarán bien informados de la calidad de todos sus productos y seguro que se lo agradecerán.

UNION EUROPEA



Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN

SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA

FROM

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO MARITIMO



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

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

lucha contra la contaminación.

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

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

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

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

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima