



AETINAPE



La sogá, en casa...

La situación del sector marítimo-pesquero admite pocas metáforas. Pero la sogá, la estacha al noray, va a ser el paisaje más frecuente en nuestros puertos. La crisis de caladeros y la globalización económica arrinconan el optimismo en la esquina más oscura del muelle. Los burócratas

continúan con sus guerrillas dialécticas mientras el óxido se merienda la chapa de nuestros legendarios buques que un día fueron la flota más potente de este mundo. Y nos parecerá la voz del cisne aquel que se muere lentamente, aullando bajo la hermosa apariencia de su discurso.

Quero o mellor

peixe

Fosforo

fresco

Vitaminas A, B e D

sabor

Proteínas

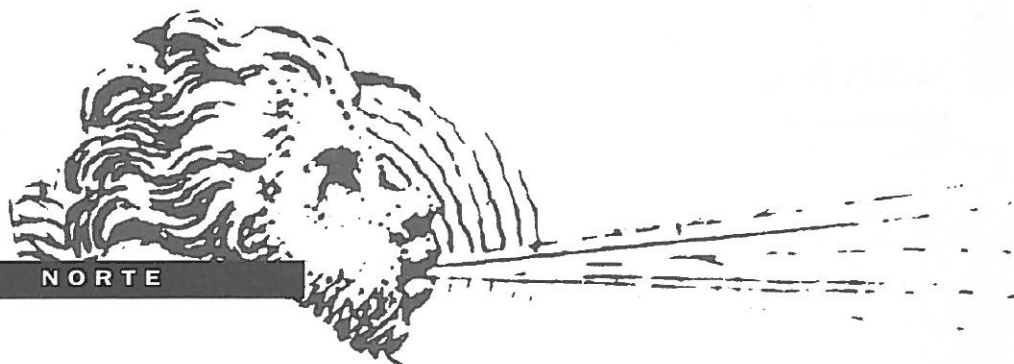
Baixo colesterol



Consellería de Pesca
Marisqueo e Acuicultura



UNIÓN EUROPEA
IFOP



De paseo

Desde el ministro Árias Cañete para abajo, ya han adoptado todos la palabra "reconversión" para referirse a la única salida socioeconómica posible para la flota española que faenaba en Marruecos.

Venía siendo un grito a voces que el acuerdo no era posible y que nada en el interior del país se estaba haciendo por reconducir la situación. La sociedad marítimo-pesquera permanecía calladita, gracias a la generosidad del Gobierno a la hora de repartir ayudas, sobre todo las que se destinan a la patronal, mucho más eficaces para esta suerte de castraciones.

Ahora se desenfundan las hachas de guerra. Pero observen: no cuando el acuerdo pesquero se revela imposible, sino cuando se dice: ni una peseta más. Claro que el "acuerdo" no era una declaración de hermandad universal entre los hombres que en armonía habitan a ambos lados del Estrecho, como muchas veces trasciende a la opinión pública.

El acuerdo es un documento

mediante el cual la Unión Europea tiene que gastar dinero de nuestros impuestos para pagar al Reino de Marruecos el derecho de que empresas españolas exploten aquellos caladeros. Espacios marítimos que además, en su mayoría pertenecen al Sahara, cuya soberanía aplastaron los marroquíes con las peores mañas del colonialismo tan bien aprendidas de Europa.

En fin, un acuerdo que ya todos

reconocen imposible, tras el que van miles de puestos de trabajo que al final, como ya hemos pronosticado con indeseable puntería, ejercerán de jubilados prematuros por los paseos marítimos de nuestros pueblos y ciudades.

La pregunta sigue siendo la

misma: ¿Para qué se han aprovechado los fondos estructurales que la UE destina a las regiones afectadas por los desajustes de la economía pesquera? Nada. Ni una razón. Ni un objetivo cubierto. Sólo un paradójico encogimiento de hombros del mismísimo ministro, de su secretario general de Pesca y del rosario de consejeros autonómicos del ramo.

¿Qué podemos hacer?

Tan sobrados de tonelaje intelectual y creativo, nada: a pasear bajo la bobina caridad del Estado.

AETINAPE



[¿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
CIRCUIT SUDESTE DE LA
CULTURA DEL AÑO 2000



STAFF



Órgano informativo de la Asociación Española de Titulados Náutico-pesquera

Número 56 / Diciembre 2000

Edita AETINAPE

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

Maquetación OCC
Impresión Venus, artes gráficas. Pol.
Pocomaco. A Coruña

Depósito legal C 1.760-1982

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

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

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

SUMARIO

CRÓNICA

- LÍNEA DIRECTA CON FISHLER** Agenda europea de AETINAPE • 14
SESENTA MILLAS DE SOMBRAS • 18
AMENAZA EN PANAMÁ • 23
MARRUECOS Acordarse de Sta. Bárbara cuando truena • 25
OJO AL DESPACHO DE BUQUES • 26
EUROPA Importan más las mercancías que los hombres • 29
EMPLEO Y PESCA • 32

COLABORACIONES

- La pesca española: un sector dinámico... / Miguel Arias Cañete • 38
Viudas y marinos / Ricardo Gatzagaetxebarria • 40
La acuicultura, una actividad en alza / Paulino Plata • 42
El sector pesquero asturiano... / Santiago Menéndez • 44
Hermano marino, hermano pescador / Luis del Olmo • 46
La política común de pesca / Antón Luaces • 47
La FP de adultos de 1º y 2º grado y los ciclos formativos / Marcelino Varas • 49
El paludismo y los hombres de la mar / Manuel García • 54
Profesionales de la mar «Solos ante el peligro» / José Ángel Martínez • 56
...reforma de las enseñanzas marítimas / Juan Manuel López • 61
Un voto de confianza al ministro... / Mª Cristina de Castro • 64
Cálculos urinarios o «Piedras de riñón» / Rita Tristancho • 66
Generadores de hipoclorito: desinfección a bordo / Carlos Resch • 68
La Esperanza / Ramón Martínez • 70
Carta a «La Cuadrilla» de la DGMM / El Asturias • 71
Os nosos mariñeiros / Ab aetemo • 74
Los armadores, «Tele-Tubbies»... / Una mujer a son de mar • 76
Banco Canario-Sahariano / Francisco Fernández • 78
El pez espada y los túnidos... / Felipe Pérez • 80
La protección social en la actividad marítimo-pesquera... / Mª Antonia Lucena • 82
El oficio marino / Ánxel Vence • 84
El trabajo de pescador y su vida familiar / Itsaso Alde • 85



ENTREVISTA

Con el Director General de la Marina Mercante, José Luis López Sors
• Páginas de 6 a 13

Delegaciones

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

Delegados

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

Colaboradores

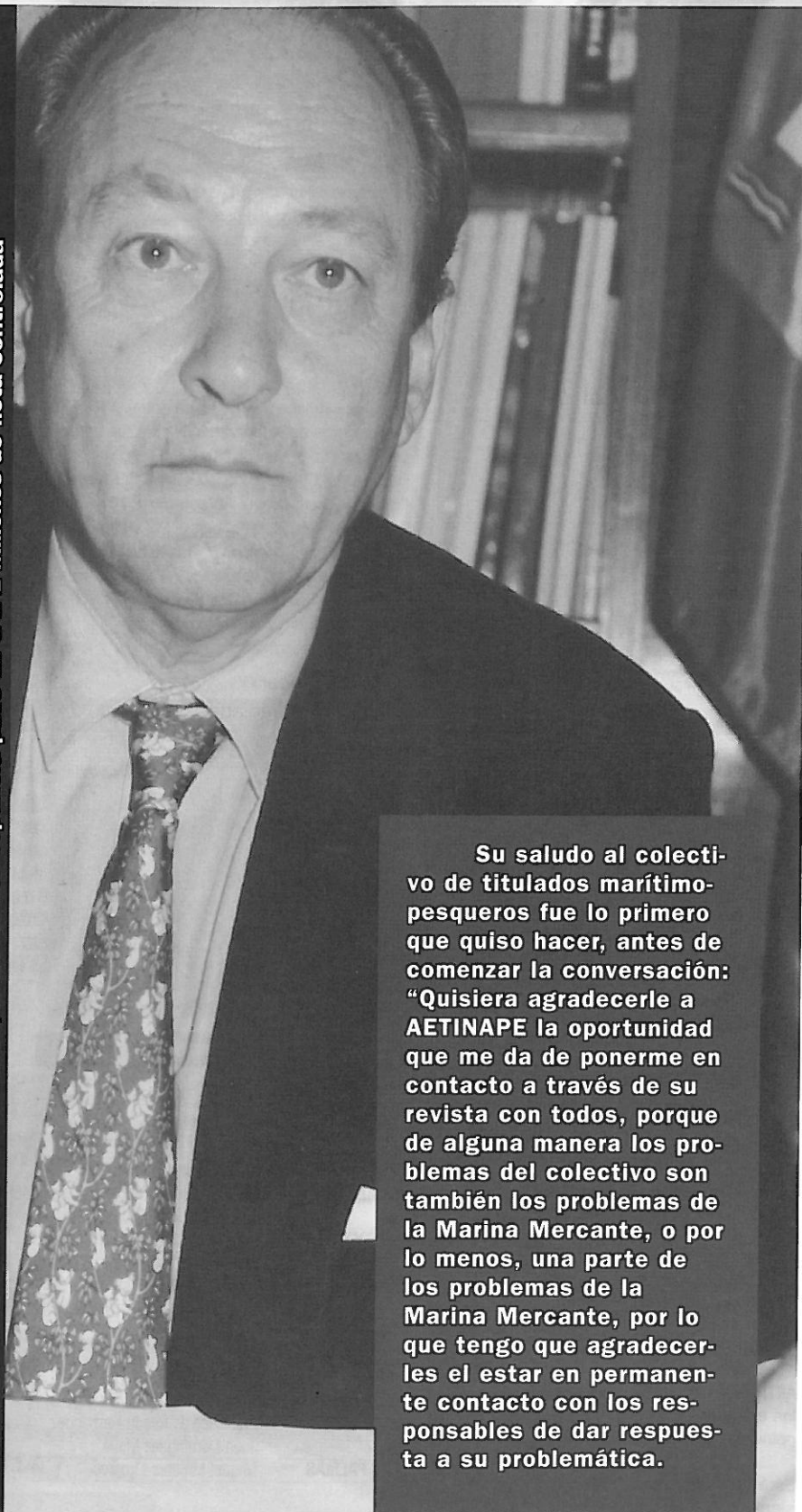
ALICANTE	José Luis Garmendía Picasarri
PUEBLA DO CARAMIÑAL	Andrés Fernández García
NOIA	Ramón Vidal Hermo
SAN CIPRIÁN	Dionisio Rey Pernas
BARCELONA	José Vidal Figueroa
PALMA DE M.	Luis Ponte Paleo
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Eugenio Arufe Vidal José M. Hermo Barreiro Celso Cabaleiro Prado Ramón Dacosta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

José Luis López-Sors

«Queremos potenciar las titulaciones menores»

Nació en Ferrol, en el año 41. Desde entonces, los largos años de su vida estuvieron asomados al mundo marítimo. Se licenció en la especialidad de tráfico marítimo y construcción naval de Ingeniería Naval de la Politécnica de Madrid y se formó en otras artes como la gestión empresarial, que realizó en el IESE de la Universidad de Navarra. Últimamente trabajaba como Capitán Marítimo de Sevilla, en la administración periférica del organismo, en el cual también prestó servicio en Palamós y Tarragona. Desde mayo del 2000 es director general de la Marina Mercante, una plaza compleja y para la que se necesita una fuerte personalidad.

“En los últimos 20 años, la mercante española pasó de 8 a 2 millones de flota controlada”



Su saludo al colectivo de titulados marítimopescadores fue lo primero que quiso hacer, antes de comenzar la conversación: “Quisiera agradecerle a AETINAPE la oportunidad que me da de ponerme en contacto a través de su revista con todos, porque de alguna manera los problemas del colectivo son también los problemas de la Marina Mercante, o por lo menos, una parte de los problemas de la Marina Mercante, por lo que tengo que agradecerles el estar en permanente contacto con los responsables de dar respuesta a su problemática.

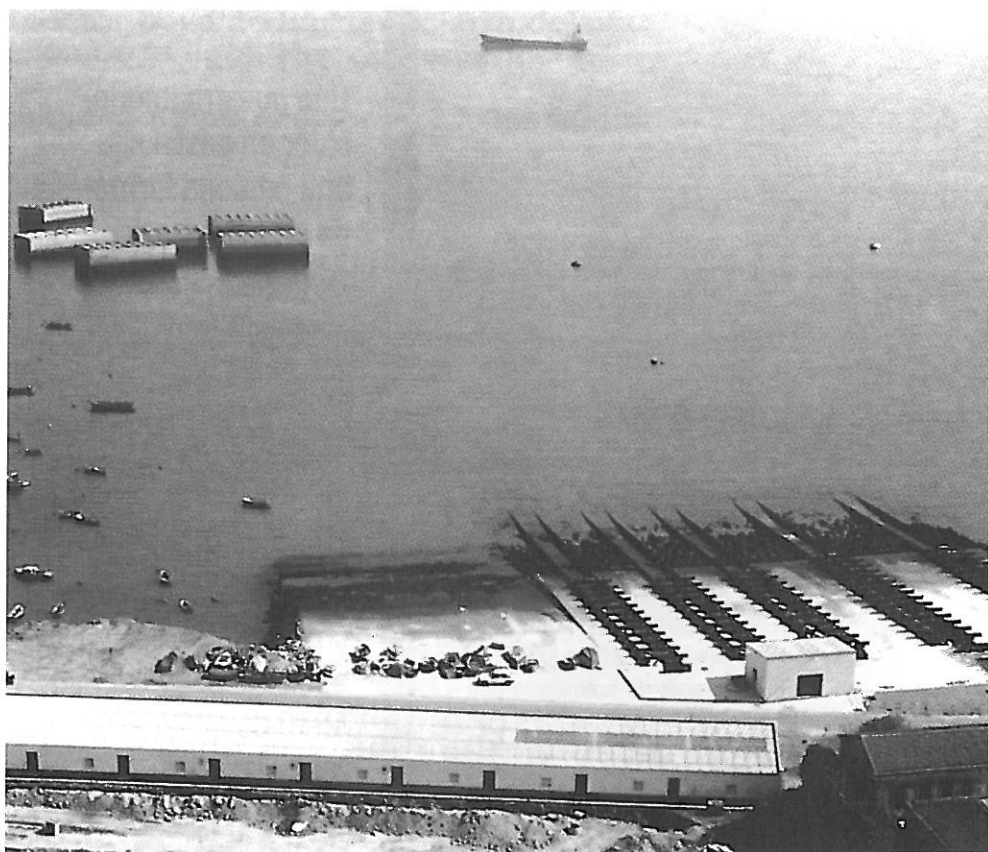
“La diferencia de precios de construcción entre astilleros españoles frente a los asiáticos venía siendo del orden del 30 ó 40%”

“Las medidas fiscales que hemos puesto en marcha favorecen que barcos controlados por armadores españoles con banderas de conveniencia puedan repatriarse a la bandera española o al 2º Registro de Canarias”

“Del 2000 al 2010 se prevé en Europa un crecimiento en el tráfico de transportes de mercancías entre un 38 y un 20% del de pasajeros”

“Tendremos que plantearnos como disolver las barreras que impiden al ciudadano resolver directamente un problema suyo”

“Hay problemas de competencias en el seno de la Administración Marítima, y estamos avanzando en su solución”



•
¿Cuáles son a su juicio los principales problemas marítimos que incumben a su Dirección General?

Desde nuestro punto de vista nos tenemos que referir al tamaño de la flota mercante, que ha venido disminuyendo en los últimos 20 años pasando de casi 8 millones a unos 2 millones de toneladas de flota controlada, y eso gracias a medidas correctoras que hemos impulsado, como incentivos a armadores o ayudas a través del Segundo Registro de Canarias, una medida que han adoptado todos los países desarrollados y que evidentemente favorece el resultado económico de los armadores, pero es una herramienta que nos permite crecer en flota, y por tanto mejorar nuestro empleo, aunque no lleguemos pese a todo a los niveles de hace 20 años.

¿Qué se puede hacer dentro de casa, en Europa, para compensar los duros condicionantes del panorama internacional?

Pese a todos esos beneficios, muchas veces de orden fiscal y otras de orden laboral mencionados, la diferencia de precios de construcción de astilleros en España frente a los astilleros asiáticos es enorme, venía siendo del orden del 30 ó 40%. Gracias a los desniveles que se han ido produciendo, por una parte por

exigencia de las autoridades europeas a los países asiáticos y por otra por la diferencia de cambio del euro, hoy esa diferencia se ha salvado, y prácticamente estamos siendo igual de competitivos que los países asiáticos, lo cual es bueno para los astilleros y es bueno también para la clasificación española porque podrá exigir a los barcos los niveles de seguridad europeos que en otros casos no se estaban exigiendo. De la misma manera, las medidas fiscales que nosotros hemos conseguido favorecen el que barcos controlados por empresarios españoles que porten banderas de conveniencia puedan repatriarse a la bandera española, bien de pabellón nacional, bien de pabellón de registro canario, y en consecuencia los niveles de seguridad que fijamos en esos barcos en beneficio de los trabajadores, serán los de niveles europeos, que son mucho más altos.

¿Qué balance puede realizar a día de hoy del proceso de recuperación del cabotaje español iniciado hace 4 años?

En cuanto a las medidas tomadas estamos satisfechos. Pero habría que añadir que el transporte de mercancías en Europa del 2000 al 2010 va a incrementarse un 38% y el de pasajeros un 20%. Esto supone que tendremos que mandar las mercancías

as a nuestros clientes del centro y norte de Europa-que ahora tienen que atravesar varios países con graves conflictos de limitación de tráfico los fines de semana por razones medio-ambientales o incluso los peajes con los que van a mejorar su red de carreteras-a través de medidas para favorecer el cabotaje corto europeo. Tenemos que conseguir que la fresa de Huelva salga por el puerto de Gijón hacia los supermercados europeos de Rotterdam o Liverpool. Así podrán embarcar si conseguimos eliminar las barreras de embarque que todavía existen en los puertos y que no existen en las fronteras terrestres. Un camión pasa los Pirineos y sin abrir su caja para que se le registre su mercancía: lo mismo que hay que conseguir en el puerto de Bilbao, de Gijón, lo que favorecerá enormemente el cabotaje. Habrá medidas de apoyo y de ayuda europeas al desarrollo de vías de transporte de ese tipo.

¿Le gustaría disponer en corto plazo de una especie de "ventanilla única" para los asuntos marítimos?

Existen barreras de despacho porque existen competencias en muchos departamentos diferentes, que afectan al ciudadano para hacer una única gestión. La bajada en esas barreras de mercancías es muy importante, pero tendríamos que plantearnos cómo disolver las barreras que impiden al ciudadano directamente resolver un problema suyo, no de un embarque de mercancías. Estamos trabajando en ello e iremos avanzando con todas las dificultades del mundo, pero iremos avanzando.

El refrendo de las tarjetas profesionales ha suscitado numerosas quejas que llegan a nuestra Asociación, a causa de la lentitud e incluso la forma de esos documentos que nos acreditan en todo el mundo. Ese comportamiento revela una grave falta de profesionalidad en el seno de la Administración. ¿Es consciente de ese problema?

Es un problema de competencias. Hay parte de la pesca que está en manos de las Autonomías, otra

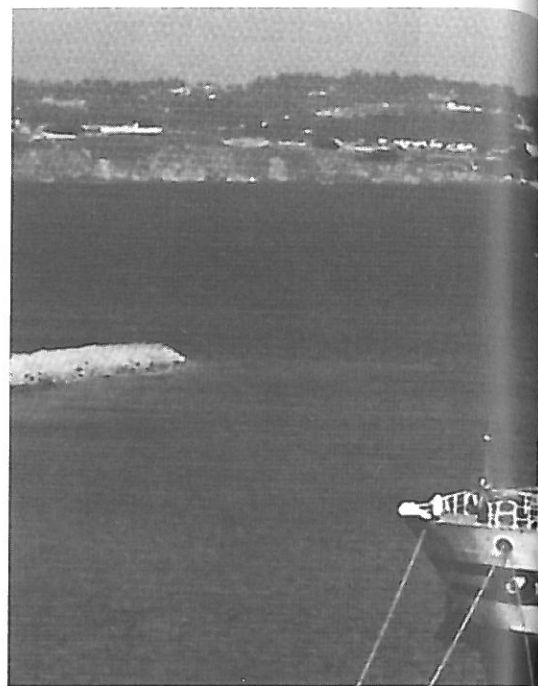
Que nuestro interlocutor en pesca sea una persona formada en esta casa favorecerá que se solucionen muchos problemas

Yo abriría un campo de esperanza para poner en marcha un marco adecuado de convalidaciones del actual al nuevo sistema de titulaciones profesionales

parte que está reservada para el estado central. Hemos detectado este problema y no sé cómo, pero hay que avanzar, negociando un poco con todas las Administraciones.

Tradicionalmente, la DGMM exhaló un "tufillo" corporativo de cierto rechazo a los titulados marítimo-pesqueros. Nada oficial, por supuesto, pero muy perceptible en las actitudes cotidianas, en el día a día. Por lo menos esa es la opinión de muchos de estos titulados. ¿Cree Vd. que dejarán de percibir ese aroma hostil?

En el sector marítimo hay una escala de titulaciones, unas son de rango universitario, otras de rango profesional y otras no académicas (enseñanza no reglada). Puede haber celos entre unos y otros, pero no creo que los celos vengán del sector que tiene una titulación más rica. Estamos trabajando de algún modo por favorecer a los menos potenciados, estamos sensibilizados a los problemas que ellos tienen, intentaremos favorecerlos para que puedan ampliar su ámbito competencial sin detrimento competencial de niveles superiores. Yo creo que con un poco de voluntad por parte de todos se puede avanzar en este campo.



¿Estamos cerca de una profesión marítima única, que supere las actuales divisiones entre pesca y marina mercante?

Hoy por hoy existe una división muy clara entre la marina de pesca y la marina mercante y el único nexo de unión es precisamente la expresión y el despacho de las embarcaciones, pero por lo demás no tienen nada que ver. Esto proviene del año 80, el Decreto del 3 de octubre de 1980, que escindió a los de pesca, que estaban encadenados dentro de la Subsecretaría de la Marina Mercante. Desde ese momento, las relaciones se trata de que sean buenas, se trata de avanzar, pero hay que intentar conseguir que el nexo de unión entre los dos organismos-de la pesca y la marina mercante-se puedan establecer entre personas al máximo nivel posible, esto favorecerá enormemente. Que nuestro interlocutor en pesca sea esa persona que ha sido formada en esta casa, que ha trabajado en esta casa, favorecerá a que se solucionen muchos de los problemas.

¿Cuándo estará en vigor el sistema de convalidaciones para el acceso de los actuales titulados al nuevo sistema profesional?

El cuándo es muy difícil fijarlo, como todas las fechas, menos las

"Al no estar el sector boyante hay una cierta dejadez en la renovación de la flota. Hay que entenderla"

"El 50% de los accidentes marítimos son por fallos humanos"



fechas de los partidos de fútbol que estas se prevén un año antes, pero yo abriría un campo a la esperanza, estamos trabajando en ese tema, cualquier fecha que yo pueda decir seguro que le parecerá muy lejana a los lectores, en cambio a lo mejor le parece muy cercana a la gente de esta casa, pero estamos trabajando en ello, estamos avanzando en ese sentido, y trataremos de llegar. Por supuesto, tendrá que ser mediante el reconocimiento de los conocimientos que tienen los profesionales, mediante un examen, un examen que tiene que ser evidentemente práctico..... estamos en ello, así que un canto de esperanza.

Existe un gran malestar entre los patrones mayores de cabotaje, a los que no se les permite navegar a más de 60 millas de distancia de la costa, con lo que se anulan gran parte de sus posibilidades laborales. ¿Por qué no se han respetado sus antiguas atribuciones? ¿Qué le diría Vd. a estos profesionales que con la misma capacitación hace un año podían ejercer ahora no pueden?

En un decreto del año 63 se establece que el patrón mayor de cabotaje tiene mando en buques dedicados a la navegación de cabotaje, y

aquí está el secreto de la navegación de cabotaje, que fija para el ejercicio de estos profesionales unas circunstancias determinadas, que se vienen conservando en todos los decretos en que se fijan sus funciones. En el decreto del año 74 y en el del año 99, lo que varía de uno a otro es la definición de "navegación de cabotaje". En el año 63 se define como la que se efectúa con referencia a la línea de costa, faros y por medios visuales, por lo tanto la capacidad que tenía el patrón mayor de cabotaje es importante. En el año 74, la navegación de cabotaje se redefine y se dice que es la que se realiza a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre esta y la línea de 60 millas paralela a la misma, es decir, ya no tenemos necesidad de visualizar la costa. Lo que pasó es que en el año 81 se vuelve a decir lo mismo, la misma definición que en el 74, es decir, permanece la limitación. En el año 99 se insiste en la misma definición, se elimina lo de "periodos restringidos" y se dejan solamente las salvedades de "próximas a la costa" definidas con esa distancia de 60 millas paralela a la misma. Por lo tanto, los anteriores a mi en el cargo no se han sacado nada de la manga: han mantenido lo que existía en el

año 63, en mi opinión. Otra cosa es que a partir de ahora podamos reconsiderar la petición que se nos hace, a lo cual estoy abierto aunque evidentemente no me comprometo.

En cualquier caso, ¿son conscientes de que existe un cierto fraude en el asunto de los días de mar?

Bueno, somos conscientes de que no estamos enrolando a gente si no nos presentan los certificados de haber cotizado a la Seguridad Social, con lo cual en principio yo no soy consciente de que exista trampa y fraude en cuanto a la realización de días de mar. Me parece muy importante la realización de días de mar, pero me parece igual o más importante el fraude que se cometería a la Seguridad Social, porque cuantos menos personas contribuyamos a pagar sus costes, más pagaremos cada uno de los que pagamos, por lo que sería interesante que todo el mundo pagara.

¿Qué relación establece Vd. entre la alta siniestralidad marítima y el procedimiento de inspección?

En principio, ninguna. Evidentemente, hay barcos que están en mal estado y se revisan todos los años, e incluso se les da una plazo

“Muchas veces dejamos de acudir al Inspector y no queremos varar el barco... Ya aguantará unos días más”

En relación a los cursillos, aceptamos que es conveniente reforzar las inspecciones en los centros homologados con objeto de controlar cómo imparten y qué se imparte



más corto de vigencia del certificado; lo que si puede existir es, por una parte una cierta dejadez en la renovación de los barcos- que hay que entenderla también si el sector no está muy boyante. Pero en principio todos los barcos que salen a la mar en el momento que se les hace la revisión están bien. Otra cosa es que la mar es muy dura, los pescadores lo saben mejor que nadie y a veces los barcos, por golpes de mar u otras causas, se destrozan. Lo que hay que hacer es avisar ante el menor síntoma de alarma, y pedir una inspección extraordinaria, porque una reparación en un momento dado puede que no sea muy recomendable. Además, el porcentaje más alto, yo diría alrededor del 50% de los siniestros corresponden a fallos humanos. Algunas veces, además de fallos humanos se dan fallos mecánicos, fallos técnicos o de chapa, pero siempre está el fallo humano. Este puede ser el no haber detectado a tiempo una primera vía de agua o no haber acudido al inspector, o no haber querido varar el barco- "ya aguantará unos días más....". Lo que es fundamental es corregir los fallos humanos, porque ahí no podemos entrar nosotros, nada más que por la vía de la concienciación de la gente, de preparación y de formación.

El despacho de buques se realiza con poco rigor, según algunas denuncias. Si existiese un banco de datos único con la vida laboral, académica y profesional de cada individuo, y los encargados del despacho lo consultasen, podría arreglarse este asunto. ¿Sería posible utilizar este procedimiento?

En principio, el despacho se produce con rigor, allí hasta dónde yo conozco, y conozco Capitanías de segunda y de tercera, y además se rige con una relación personal entre el despachante, el funcionario que está en la Capitanía y los pescadores. Se conocen todos porque son lugares pequeños, porque es el único trabajo que hace el funcionario, y realmente creo que se hace con rigor. Otra cosa es que se pudiera hacer con más profundidad, con más dedicación, con más conocimiento de otros temas. Los barcos, a veces van a despachar a Capitanías que no son las suyas propias, con lo cual se les conoce menos... podría profundizarse en ese tema, pero establecer un sistema como el que me propone sería enormemente complejo, supondría tener informatizados una cantidad de datos provenientes de departamentos distintos de la Administración, que sería complejísimo.

Pero la tecnología tiene muy superadas esas cosas....tendrá que ver con los medios materiales con los que Vds. trabajan...

Evidentemente, también es verdad. Estamos avanzando en la informatización de todas las Capitanías, también en las de segunda y tercera, pero el trato personalizado es mucho más importante, porque conoces personalmente las formas y costumbres de las personas. Proseguiremos hasta que todo esté informatizado, y aún no se podría realizar, porque no depende solamente de nosotros, sino que depende de muchas más instancias. Europa está trabajando en este sentido con programas que intentan que tanto la administración marítima como las sociedades de clasificación, como las sociedades de seguros, etc..., todas introduzcan los datos sobre cada barco en un sistema informático compatible que podrá estar a disposición de todo el mundo. Sería muy positivo, pero hay un alto grado de dificultad en los barcos de carga, que aumentará conforme va disminuyendo el tamaño de los barcos.

Sin duda, pero no le preguntaba tanto por esas Capitanías pequeñas donde todos se conocen, sino a

“En seguridad hay que tomar medidas activas y pasivas”

“Muchas veces se presentan los medios el día de la inspección y nunca más”

“Yo, si fuese armador, tendría el mismo interés por salvar mi barco y salvar a la gente, que la gente por salvarse ella”

Hay que avanzar para que podamos exigir que todos los buques de banderas extranjeras cuando tocan puertos españoles puedan ser inspeccionados

Los buques subestándar, de baja calidad, con tripulaciones mal pagadas y buques de muy baja calidad, son un peligro para la contaminación de las costas y la pesca

donde pueden engañar a un funcionario con un profesional fallecido o jubilado. Donde el trato no es tan personal es donde pueden producirse esos casos de picaresca...

Es posible, por eso, aunque no esté dentro de esta pregunta, yo te diría que pretendo luchar para que se corrija la situación que se venía dando hasta ahora en las Capitanías de segunda y tercera, que estaban o con muy poca gente o cercanas a su desaparición. Puede que tengamos que eliminar alguna Capitanía de segunda y tercera porque su diseño y su implantación está hecha hace más de 100 años, y puede que haya que instalar otras donde no las hay, pero lo que se pretende es no concentrar el trabajo en la Capitanía de primera, si no llevarlo allí donde hace falta y conseguir gente para que las Capitanías de segunda y de tercera funcionen correctamente. Así daremos al ciudadano mucho mejor servicio y estaremos en condiciones de

mantener un trato mucho más real y mucho más sincero.

Los cursos de formación en materia de seguridad son un clásico en los problemas de este departamento. Se están exigiendo niveles formativos sin que el Estado ofrezca los medios suficientes para realizar los cursos necesarios.

El problema que podemos tener es que el Estado no da formación. El Estado lo que hace es crear programas de formación y supervisa la forma de impartir esos programas en distintos centros, además de homologar esos centros. Sería muy conveniente, y nos lo apuntamos, el hecho de reforzar la inspección a los centros homologados, con objeto de controlar de vez en cuando los programas que se están impartiendo, ya que nosotros hemos sugerido que se impartan y se homologuen. Pero también tenemos un centro de formación, el Jovellanos, y el ISM tiene otro en



“Hay que recordar que cuantos mejores medios y mejores condiciones, será más rentable y podrá pagar mejor a su tripulación”

“Hay buques que no podemos inspeccionar aunque arriben a nuestros puertos, porque no les afectan directrices internacionales. Otros sí. Esto mismo no lo tenemos implantado para barcos de pesca, y quizá podríamos considerarlo”



Bamio, en Galicia, donde se imparten enseñanzas con muy buen nivel. Puedo decir que la Comunidad Europea conoce el centro de Jovellanos y ha reconocido que es uno de los mejores centros europeos, por lo que estamos intentando conseguir que Europa financie cursos en el Jovellanos para marineros europeos.

Creo que todos los esfuerzos que hagamos, no solamente en enseñar lo que se enseña tradicionalmente, sino en crear programas de reciclaje, programas de continuidad, recordatorios, gente que ya tiene todos los títulos del mundo pero que de vez en cuando desee pasarse por un centro de formación y reciba un recordatorio de lo que son los nuevos usos y costumbres de su especialidad sería interesantísimo.

¿Sería posible imponer la obligación de llevar trajes térmicos para las tripulaciones, ya que buena parte de los accidentes se deben a hipotermias?

Los trajes de hipotermia se usan en determinadas condiciones,

evidentemente son muy incómodos, por lo que provocan rechazo, ya que no se puede trabajar. Bien, nosotros tomamos nota de esta sugerencia y podríamos exigirlos, pero a ver como lo hacemos. Yo valoraría mucho antes el tema de las balsas, las balsas en buenas condiciones son el medio más próximo que un marinero va a tener para poder salvarse, mucho más importante que el traje de hipotermia. Hay que conseguir que lleven las balsas, incluso los barcos que no tengan que llevarlas, si les cabe, y que las lleven voluntariamente, porque es el medio más eficaz para internar salvar la vida. Y una vez tengan la balsa, hay que recomendarles que no le pongan una cadena, un candado..., porque en caso de necesidad el candado estará oxidado, no se podrá abrir, la cadena igual....Medios de seguridad a mano y disponibles al cien por cien, es una voz de alarma, una llamada a todos.

¿Cree Vd. que en general la flota está en buen estado para navegar con niveles de seguridad aceptables?

Los niveles de seguridad nunca son al cien por cien, lamentablemente. Todo lo que se puede hacer por seguridad siempre es poco, mientras haya una persona que se ahogue, no habremos hecho lo suficiente; pero hay que tomar medidas activas y pasivas, hay que conseguir que lo más importante sea que todos nos preocupemos por nuestra propia seguridad, hacer cada uno de nosotros todo lo que podamos para exigir los medios de seguridad en los barcos, que muchas veces los implantan el día de inspección y nunca más.

Los marineros a veces no pueden hacerlo libremente, porque además de ser marineros y profesionales, son empleados.

Es un tema de diálogo con el armador, y yo creo que sin duda, si yo fuese armador tendría el mismo interés por salvar mi barco y salvar a mi gente que la gente tiene en salvarse ella. Por eso no entiendo mucho esas actitudes. La gente tiene que reclamar su seguridad y el armador tiene que reclamar su seguridad, porque es

el primer interesado en que el barco subsista y siga siendo una herramienta válida para ganar dinero, y cuanto más mejor, porque mejores medios podrá poner en seguridad, mejor podrá pagar a su tripulación.

¿ Qué se podría hacer para mejorar la seguridad de los buques de otros países en los que trabajan ciudadanos españoles, por lo menos en los buques que arriban a territorio español, de banderas mixtas o de conveniencia. ¿ Podrían endurecerse las inspecciones de seguridad ?

Esta pregunta me la hicieron el otro día en el Congreso. Algunos de estos barcos están inspeccionados por una sociedad de clasificación y no podemos verlos, porque no les afectan las directrices internacionales. Otros barcos grandes, si, existen normas internacionales y hay que avanzar por esa vía, que podamos exigir que los barcos de banderas extranjeras cuando tocan puertos españoles, estén clasificados o no, sean inspeccionados por España, en este caso. Eso trataría de evitar que barcos subestandar, barcos de baja calidad, estén tocando puertos españoles, con

tripulaciones que a lo mejor están muy mal pagadas, que a lo mejor no cumplen con las normas de seguridad, ni con las medidas técnicas, esto entraña una dificultad enorme, porque al final son estos barcos los que nos pueden contaminar las costas, o la pesca, la riqueza costera. Estamos trabajando en ese sentido y somos el tercer país europeo en número de detenciones de barcos, por lo tanto nos estamos ocupando bastante del tema, somos el tercer país europeo al nivel del segundo y el primero está muy próximo a nosotros, con lo cual yo diría que estamos haciendo un trabajo muy positivo. Esto mismo no lo tenemos implantado para barcos de pesca, y quizá podamos considerarlo. Es un tema que habría que pensar, tenemos que recabar informes jurídicos sobre esa posibilidad.

Porque en definitiva, lo que importa es que dentro del barco hay vidas humanas....

Sin duda, y por ello la entidad de clasificación tiene la obligación de inspeccionar, de certificar que el barco está en condiciones para navegar, como una especie de ITV. Lo que

habría que ver es si lo hacen o no lo hacen, yo quiero pensar que sí lo están haciendo bien. Y aquí entraríamos en el otro aspecto: es posible que el barco haya tenido un fallo, un fallo mecánico, una avería, una chapa desprendida..., y por lo que sea, por el exceso de confianza en el mar que pueden tener nuestras tripulaciones, por ejemplo, se haya dejado su reparación para más adelante, pero no lo sé. Por otra parte, hay que encadenar muy claramente el fallo humano con fallo mecánico o avería producida, hay que conseguir una simbiosis perfecta, porque sino el tema no puede entenderse. Yo soy testigo, en mi primera época trabajaba en el astillero de Ferrol y puedo dar fe que los operarios que más tiempo llevaban trabajando en el astillero, saltando de andamio a andamio, eran los que más se caían al fondo del tanque y se mataban. Los que estábamos recién llegados, como yo mismo, casi nos abrazábamos a la escala para bajar, y por lo tanto no nos caíamos. El exceso de confianza en conocer el medio, en conocer un trabajo profesional, en sentir que lo dominas, es lo que puede llegar a resultar fatal.

Tú.

AETINAPE

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

Apellidos _____
 Nombre _____
 Estado Civil _____ Edad _____
 Nacido en _____
 El día _____
 Hijo de _____ Y de _____
 Domicilio _____
 Número de Afiliado _____
 Nº D.N.I. _____
 Teléfono _____
 Título que posee _____
 Nº de título _____
 Empresa _____
 Rama (Pesca o Mercante) _____
 Cargo que ocupa _____

Banco o Caja _____
 Oficina de _____
 Titular: D. _____
 Fecha _____

Código de Cuenta Cliente

Entidad	Oficina	DC	Número de Cuenta

Número de Afiliado _____

Muy Sres. míos:

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

Les saluda atentamente:

Firma:

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

AETINAPE. Avda. General Sanjurjo, 16-18, 2º dcha. 15006 A CORUÑA

También es necesario remitir una fotocopia del DNI y de la Tarjeta de Identidad Profesional Marítima. Las cuotas mensuales son de 1.100 pesetas.

El Comisario considera importante que exista mayor colaboración entre su departamento y AETINAPE

La información que llega a la Comisión Europea a través de los gobiernos es sin duda muy interesante, pero también lo es recibirla directamente del sector, tal y como reconoció la máxima autoridad de la pesca europea, el austriaco Franz Fishler, durante una entrevista que celebró con José Manuel Muñiz, en la que éste le hizo llegar la Agenda Europea de AETINAPE.

Parte de la Agenda Europea de AETINAPE podría engrosar el "Libro Verde" de la Pesca Europea



Linea directa con Fishler

El presidente de Aetinape se entrevistó con el Comisario de Pesca de la UE durante una hora y media. Fishler se mostró muy interesado en conocer sin intermediarios la realidad profesional del sector

La entrevista, que tuvo lugar el 27 de noviembre, duró una hora y media, algo bastante inhabitual, según sus colaboradores, y se celebró en su despacho oficial de Bruselas.

Sensibilizar al Comisario Franz Fishler, responsable del área de agricultura y pesca dentro de la Comisión Europea, sobre los problemas que afectan a las gentes del mar es uno de los objetivos que AETINAPE llevaba a esta reunión.

Objetivo que se correspondía exactamente con la intención del Comisario, que se felicitó de haber logrado un contacto tan directo con los auténticos protagonistas del trabajo marítimo-pesquero.

Fishler agradeció el torrente informativo que le hizo llegar AETINAPE y se comprometió a un estudio más pormenorizado de cada uno de los asuntos que se pusieron encima de la mesa.

Entre los temas que más le interesaron están los elevados índices de inseguridad marítima que registra la UE o la realidad laboral del sector, ante la cual mostró sorprendido de la escasa influencia sindical en el mundo marítimo.

Escuchó con interés todas y cada una de las ideas expuestas por el presidente de los náutico-pesqueros, y también le hizo llegar sus impresiones acerca del Convenio de Pesca con Marruecos.

Si fallan los contactos con la delegación marroquí, el Comisario pedirá una entrevista con el Rey o el Primer Ministro de Marruecos para estudiar la situación y buscar soluciones. Fischler se mostró sensibilizado con la parte social del conflicto y lamentó que se culpe sólo a la UE de la situación, mientras el resto de las administraciones implicadas no adoptaron medidas para paliar sus efectos.

Un conjunto de 17 temas relacionados con alguna de las políticas de la UE componen la Agenda Europea de una de las entidades profesionales marítimas más importantes del continente. Esta agenda encabeza un completo dossier de asuntos que ha sido entregado al Comisario, sobre cuyo contenido giraron las conversaciones.

Este dossier fue entregado al comisario, seguido de una amplia información sobre asuntos profesionales



La agenda europea de AETINAPE

Un dossier de más de 70 páginas que resume las opiniones de los profesionales sobre las competencias de la UE

1 Inspección única en la UE

¿Qué impide la existencia de una Inspección Pesquera unificada, dependiente funcionalmente de Bruselas? Debería estudiarse la creación de una inspección Comunitaria supranacional que pusiera límite a las arbitrariedades de las diferentes inspecciones nacionales. Sería un paso de gigante hacia a auténtica unidad europea.

Sería conveniente atajar la falsa idea de que los pescadores españoles ejercen un comportamiento irrespetuoso con el medio natural, tal como quedó de manifiesto en el último informe de la UE en materia de infracciones pesqueras.

2 Inspecciones y acuerdos internacionales

En la actualidad se atraviesa una situación de indefensión jurídica y falta de imparcialidad en los casos de acusaciones.

Los acuerdos que firme la UE deberían prever la presencia de un representante comunitario en los principales caladeros de otros países y en aguas internacionales donde faena la flota europea, con el fin de evitar actuaciones arbitrarias.

Ningún capitán europeo debe-

ría ser obligado a abandonar su buque y trasladarse a una patrullera de cualquier otro país para realizar inspecciones, ya que existen numerosos antecedentes de trato vejatorio y agresiones físicas.

3 Homologación de titulaciones profesionales

La Comisión debería impulsar el diálogo necesario con las comunidades educativas y marítimas de los países de la Unión para establecer las correspondientes homologaciones de los títulos marítimo-pesqueros, para hacer efectiva la libertad de todos los ciudadanos de la UE para ejercer su profesión en cualquiera de los países miembros.

4 Reforzar la seguridad

Las cifras de siniestralidad continúan siendo muy elevadas, por lo que debe continuar la política de actualización de los mecanismos de promoción de la seguridad y prevención de los siniestros laborales, que arrojan cifras escandalosas en cuanto a pérdida de vidas humanas en la flota pesquera comunitaria.

5 La voz de los profesionales

El conocimiento de la realidad y la importancia de nuestro trabajo en

cada uno de los barcos que componen las flotas comunitarias deberían ser suficientes razones para recabar la opinión de los profesionales a la hora de estudiar, concebir o firmar cualquier acuerdo pesquero internacional. La administración comunitaria debería articular esa colaboración con los profesionales.

6 Los fondos estructurales

Estos fondos, que deberían estar sirviendo para regenerar económicamente las sociedades dependientes del sector pesquero, no están cumpliendo su cometido, habida cuenta del descenso de la importancia económica del sector y la pérdida constante de puestos de trabajo. La UE debería someter a los receptores de esos fondos a un mayor control y seguimiento, al objeto de que puedan cumplir sus objetivos de rentabilidad social, que hoy están en entredicho.

7 Ayudas a los pescadores

Se trataría de crear un fondo específico para la parte social de la pesca, hoy huérfana de instrumentos financieros para abordar situaciones críticas, programas de jubilaciones anticipadas en condiciones dignas. En la actualidad, todas las ayudas públicas se destinan a la parte empresarial, con un resultado dudoso en relación a sus beneficios sociales.

8 Marruecos

Los mayores problemas planteados por la falta de un acuerdo pesquero se deben a la ausencia de planificación y a los nulos resultados de las medidas estructurales de diversificación del sector.

Debido a ello, hoy no es posible renunciar a la firma de un nuevo acuerdo pesquero, para paliar el gravísimo efecto socioeconómico que tendría para amplias zonas pesqueras dependientes de ese sector extractivo.

Llegado el caso, los tripulantes marroquíes que hayan de enrolarse en buques españoles deberían pasar todos los controles sanitarios, a efectos de su completa equiparación a los tripulantes europeos.

9 Trabajadores en empresas mixtas

Muchos profesionales europeos están enrolados en empresas mix-



tas se encuentran en una patente indefensión jurídica y laboral que la Unión podría amortiguar con medidas de carácter social, o convenios bilaterales, comprometiendo las ayudas a que las empresas cumplan las debidas garantías de dignidad social y laboral hacia aquellos tripulantes europeos que, por carecer de un puesto de trabajo en su país, se ven obligados a enrolarse fuera.

10 Caladeros

La flota congeladora, atunera y bacaladera ha sufrido en los últimos años un proceso de expulsión de los caladeros en los que tradicionalmente faenaba.

Urgen medidas para protegerla y estimularla por medio de la acción diplomática y el establecimiento de acuerdos con otros países.

También la UE podría intervenir en las acciones necesarias para recuperar caladeros interiores o propios, como forma de mantener el empleo en las regiones pesqueras.

11 La profesionalidad de los pescadores

Sería muy interesante lanzar una campaña de carácter internacional que refuerce la capacidad profesional y humana de los pescadores

comunitarios y españoles, constantemente vejados sin fundamento jurídico alguno por los aparatos de control y propaganda de otros países.

12 ¿Cada vez más euroescépticos?

Es necesario mitigar la creciente carga de escepticismo e incluso de negatividad que se nota en el sector pesquero hacia la administración comunitaria.

El establecimiento de mayores instrumentos de colaboración y compromisos conjuntos entre las autoridades europeas y las organizaciones profesionales podría reestablecer el equilibrio de una opinión cada vez más negativa hacia la UE.

13 Pérdida de puestos de trabajo en la pesca española

Durante los últimos diez años se han perdido el siguiente número de puestos de trabajo en el sector:

- 43.260 En total, de los cuales:
- 20.030 en buques mayores de 150 TRB
- 12.859 en buques de entre 50 y 150 TRB
- 9.664 en buques entre 10 y 50 TRB
- 707 en buques de hasta 10 TRB



14 Bandera única europea

La bandera única europea es una consecuencia lógica del proceso de unificación de la economía y la sociedad europea. Este paso simbólico y de estatus jurídico supondría un más sólido espíritu común entre los pescadores y las autoridades de los diferentes estados miembros, evitando localismos y ópticas restrictivas, así como un mayor peso de los asuntos marítimo-pesqueros europeos.

15 Registro de buques

¿Cuándo dispondremos de un Registro de buques pesqueros comunitarios, de tal forma que cada administración de un país miembro disponga de información fehaciente del conjunto de la Unión?

16 Política de importación

¿Es consciente la Comisión de las condiciones higiénico-sanitarias del pescado capturado por buques de otros países e importado a la UE?

¿Existen mecanismos preventivos para garantizar la salubridad de estos alimentos que llegan a los consumidores después de ser importados?

17 Barcos con bandera de conveniencia

Es necesario crear un órgano comunitario o internacional que se encargue de controlar e inspeccionar los buques con bandera de conveniencia, ya que en este momento no están sujetos a ningún tipo de convenio o legislación marítima y suponen un severo riesgo para la seguridad de las tripulaciones y el medio ambiente marino.

Además, en ellas no puede controlarse la práctica de la pesca responsable y sus tripulantes normalmente no cuentan con ningún beneficio social.



El sindicato del odio contra los titulados náutico-pesqueros se ha vuelto a poner las pilas dentro de la Dirección General de la Marina Mercante. Aunque su responsable, José Luis López-Sors, en una primera reunión, prometiera estudiar el asunto para evitar situaciones conflictivas, lo cierto es que hasta el momento buena parte de sus subordinados hacen frente común contra los titulados Náutico-Pesqueros.

Este episodio pone de manifiesto otra lección: la influencia real que tienen la legión de funcionarios llegados a la DGMM gracias a la influencia de Lobeto y de su Colegio, origen de todas las confrontaciones profesionales

Hasta ahora, buena parte de los cargos medios de Marina Mercante hacen frente común contra los titulados náutico-pesqueros

Sesenta millas de sombras

Los Patrones Mayores de Cabotaje, amenazados por la ambigüedad de un Real Decreto que interpreta negativamente otro de hace 20 años

El Real Decreto 930/98 en su disposición derogatoria única deja claro que quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo dispuesto en él, y que son las siguientes:

-**Real Decreto 1611/87**, por el que se regulan las atribuciones y condiciones de obtención de los títulos profesionales de Mecánicos Navales en Buques Pesqueros

-**Artículo 5 del Real Decreto 2061/81**, sobre títulos profesionales de la Marina Mercante.

-**Decreto 2596/74**, sobre títulos profesionales de las marinas mercante y de pesca, excepto el artículo 1, apartado 2, en lo relativo al Capitán de Pesca, y el artículo 3, apartado 1.

Tengamos siempre en cuenta estas derogaciones, pero con la importante matización de que se siguen manteniendo las atribuciones, tal y como figura en su Disposición adicional segunda del mencionado **Real Decreto 930/98**.

El **Real Decreto 2061/81** — fecha en la que todavía no existía AETINAPE— entiende por "navegación de cabotaje" la que se realiza a lo largo de la costa, dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de sesenta millas paralela a la misma. Eso sí, también dice que los Patrones Mayores de Cabotaje pueden mandar buques dentro de la zona comprendida entre los paralelos sesenta Norte y treinta y cinco grados Sur, incluido el golfo de Botnia y los meridianos veinte grados Oeste y cincuenta y dos grados Este. Si estos profesionales sólo pudieran navegar a 60 millas de la costa, ¿qué sentido tiene —se preguntan— aportar los datos de las



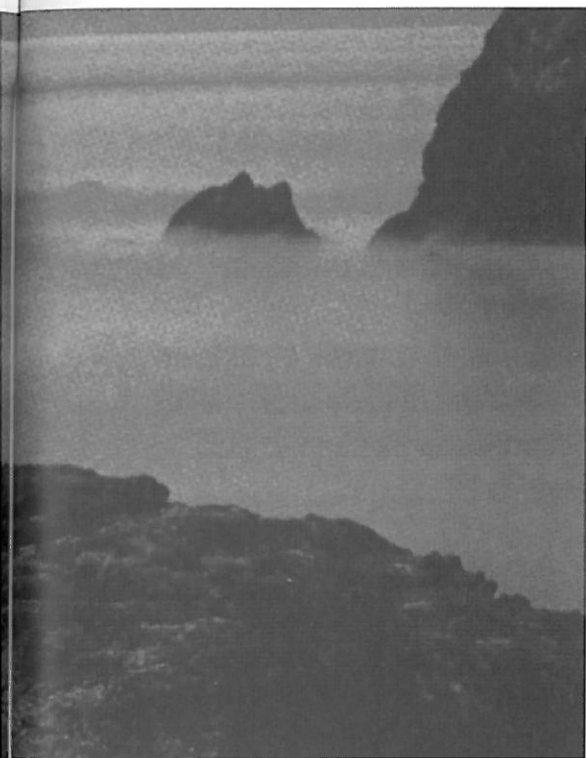
limitaciones geográficas?.

No se puede aceptar que quién tiene un programa de formación en navegación astronómica, el mismo que los Patrones de Pesca de Altura (**Decreto 2596/74**), ahora se le intente aplicar la zona de navegación para aquellas titulaciones que sólo tienen programas de navegación por estima, o sea, a vista de la costa, comparable a un Patrón Costero Polivalente. ¿Qué pasaría si esto se le aplicase a la pesca? Pararía su actividad la mayor parte de nuestra flota, una auténtica locura.

Según el **Real Decreto 2596/74**, apartado a) son atribuciones del Patrón de Pesca de Altura: "Mando de buques pesqueros hasta 700 TRB, dedicados a la pesca litoral o a la de altura, dentro de la zona comprendida

El principio de reciprocidad es imprescindible para los capitanes de pesca

Mientras uno de la mercante puede mandar buques de pesca, uno de pesca sólo puede enrolarse en la mercante de marinero



entre los paralelos sesenta grados Norte y treinta y cinco grados Sur, y los meridianos veinte grados Oeste y cincuenta y dos grados Este". En el mismo Real Decreto, en el artículo sexto, apartados cuatro, cinco y seis define lo que se entiende por Navegación de Cabotaje, Pesca Costera o Litoral y Pesca de Altura, respectivamente:

Cuatro. Navegación de Cabotaje.- se entiende por Navegación de Cabotaje la que se realiza a lo largo de la costa, dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de sesenta millas paralela a la misma.

Cinco. Pesca Costera o Litoral.- la que se practica dentro de la zona comprendida entre el litoral y la línea de sesenta millas paralela al mismo.

A la Secretaría General de Pesca Marítima habría que exigirle un comportamiento más activo y beligerante

Pesca, muy pasiva

Todo este conflicto tiene un privilegiado protagonista prácticamente ausente: la Secretaría General de Pesca Marítima, a quien sería exigible un comportamiento más activo y beligerante hacia Marina Mercante.

Pesca se encuentra en la tesitura de ejercer sus competencias en los puertos, donde existen infraestructuras administrativas y técnicas de Marina Mercante, pero de las que están prácticamente

excluidos los titulados náutico-pesqueros.

Una reforma integral del sector con claros criterios de eficacia y rentabilidad organizativa permitiría integrar las dos especialidades en el litoral, pero ello resulta imposible sin las ideas de integración que debieran generarse desde esta secretaría general que se encuentra más pasiva que nunca ante los problemas que afectan al sector.

Ojo con el sindicato del odio

Lo que resulta muy claro a cualquier observador es que en Marina Mercante no habrá cambios hasta que se aparte de las responsabilidades de gestión a ciertos cargos intermedios.

Más allá de la situación de los Patrones Mayores que esperamos que se resuelva más pronto que tarde, este episodio pone de manifiesto otras lecciones: la legión de funcionarios llegados a la DGMM gracias a la influencia de Lobeto y de su colegio vuelven a la carga contra los titulados náutico-pesqueros.

Como no encuentran razones para profundizar en las persecuciones derivadas de la reciente reforma de las enseñanzas, y ya dan la batalla por perdida, no dudan en recurrir a la resurrección de los fantasmas. La hidra recupera una frase perdida en una legislación oscurantista y deudora de sus absurdos privilegios, y enarbola con ella una nueva embestida contra el colectivo náutico-pesquero, poniendo así en peligro el puesto de trabajo de decenas de compañeros enrolados en buques de cabotaje, cuya titulación les respalda con creces y cuyo ejercicio profesional se está llevando a cabo desde hace años sin incidencia alguna.

El incidente fue una expresiva manera de "recibir" al nuevo Director, que no es marino, para que tomara nota del auténtico foco del poder funcional en la DGMM y cuyos permanentes conflictos obligaron a abandonar al anterior Director, Fernando Casas.

Simplemente han dicho a su nuevo jefe: "observe usted quién manda aquí y no nos contradiga, porque si no, se lo haremos pasar muy mal". Es el lenguaje al que están acostumbrados los coroneles de la mafia.

El cuadro de convalidaciones, los días de mar, la renovación de las tarjetas profesionales y la recíproca accesibilidad entre los estudios de pesca y marina mercante fueron otros temas tratados con López-Sors

¿Porqué los Patrones Mayores de Cabotaje son capitanes hasta 1.600 GT y sólo marineros a partir de ese tonelaje?

Seis. Pesca de Altura.— la que se lleva a efecto fuera de la expresada línea de sesenta millas de la costa y en la zona comprendida entre los paralelos sesenta grados Norte y treinta y cinco grados Sur y los meridianos veinte grados Oeste y cincuenta y dos grados Este.

La navegación de Cabotaje — cuyo concepto es el mismo que la que se aplica a la Pesca Costera o Litoral—, se refiere a aquellas titulaciones con formación en navegación no astronómica, que es el caso de los Patrones de Cabotaje y Patrones de Pesca de Litoral, sin embargo los Patrones Mayores de Cabotaje tienen en su programa de formación la navegación astronómica, igual que el de los Patrones de Pesca de Altura, quienes además pueden ejercer como Oficiales de Puente sin límite en buques de pesca.

En cualquier caso, esta versión del Decreto no se aplicó nunca, en casi 20 años de vigencia del mismo, lo cual resulta un significativo precedente.

El problema parte de la pésima redacción del documento legal, que deja completamente abiertas las puertas a posibles interpretaciones malévolas, como así está sucediendo. Quien lo interpreta, además, son los funcionarios de las Capitanías, muchos de los cuales están llenos de prejuicios hacia los titulados náutico-pesqueros.

Durante el pasado verano, aprovechando que el nuevo Director General López-Sors todavía no había tomado posesión de su cargo y por tanto existía un cierto vacío de poder en la DGMM, algunos funcionarios con responsabilidades medias comenzaron a enviar resoluciones acerca de la actualización de cuadros de tripulaciones mínimas a remolcadores y algunos buques mercantes.

Las empresas son advertidas de lo siguiente: el Patrón Mayor de Cabotaje puede mandar buques, tanto remolcadores como de transporte, hasta 1.600 GT, que podrán navegar por todo el mundo, pero sin alejarse más de 60 millas de la costa.

La alarma cundió inmediatamente y con carácter urgente se iniciaron gestiones con la DGMM. Miembros de

AETINAPE asistieron a una reunión con la cúpula de ese organismo, en la que expusieron no sólo la contundente razón de veinte años de interpretación de la normativa sin aplicar la limitación de las 60 millas, sino otros argumentos de carácter formativo, legal y de equivalencias en el seno de la UE, con los que el Director General se mostró satisfecho.

Propuesta a la DGMM

Una propuesta trasladada por AETINAPE a la Dirección General de la Marina Mercante consiste en debatir sobre un modelo profesional similar al de algunos países de la UE, esto es: cuando se ampliaron las atribuciones a los Mecánicos Navales en el año 87 y se pasó de 2.000 a 4.080 cv, la medida sólo se aplicó para pesqueros. Hasta el año 1998, en pesca la jefatura era de 4.080 cv y en marina mercante de 2.000 cv. Fue entonces, 11 años después, cuando por una insostenible e incongruente actitud se accedió a homologar los 3.000 Kw de jefatura para todo tipo de buques. Ahora hay que conseguir que se homologue en su totalidad. ¿Porqué en buques de pesca y no en buques mercantes pueden ejercer como Oficiales más allá de los 3.000 Kw?

Además, debemos tener en cuenta que hoy existe un mayor nivel tecnológico en la flota atunera y congeladora que en la mayor parte de la flota mercante.

Aunque esto parezca descabellado, lo cierto es que cuando se ampliaron las atribuciones a los Mecánicos Navales en el año 87 — pasando de 2.000 a 4.080 cv, sólo se aplicó para pesqueros, y hasta el año 98 no se homologaron las dos marinas. Ahora hay que conseguir que puedan ejercer como oficiales más allá de los 3.000 KW en buques mercantes.

Lo mismo ocurre con los Patrones Mayores de Cabotaje. Nadie entiende que si eres Capitán hasta 1.600 GT no puedas ejercer como Oficial en sus diferentes categorías, negociando los límites de 1ª y 2ª oficial en GT.

Sobre todo este complicado asunto sobrevuela un dato: es necesario recordar que se trata de **titulaciones a extinguir**, y al ser sustitui-

Una propuesta trasladada por AETINAPE a la Dirección General de la Marina Mercante consiste en debatir sobre un modelo profesional similar al de algunos países de la UE

das por los nuevos títulos náutico-pesqueros de Técnico de Grado Medio y Superior necesitamos que se unifiquen las atribuciones profesionales, a pesar de que el ámbito académico sea más difícil de modificar.

Otros temas tratados con la DGMM

Aprovechando la reunión celebrada para el caso urgente de las 60 millas, se plantearon al Director General López Sors, algún otro tema que preocupa a nuestros profesionales.

Se trata de la necesaria promulgación del cuadro de convalidaciones entre las titulaciones antiguas a las nuevas, que se está retrasando innecesariamente por presiones del colegio de marinos mercantes así como la fijación de la documentación necesaria para solicitar las nuevas titulaciones para aquellos profesionales que pueden acceder directamente a ellas, según el **Decreto 777/98**.

También en el capítulo de atribuciones, se solicitó información sobre cómo y quién debe solicitar ante Marina Mercante la empresa o el interesado la

La pésima redacción del documento permite interpretaciones malévolas de funcionarios llenos de prejuicios

El Parlamento debe conocer los ataques de la DGMM contra la Formación Profesional Náutico-Pesquera, incongruente con el compromiso político de su potenciación

AETINAPE, en acción

Ante las dificultades que obstaculizan la rápida normalización de las reformas en marcha, además de dejar abierto el proceso negociador con las Instituciones, AETINAPE va a poner en marcha otros caminos, basados en 4 puntos:

1. Encargar un informe sobre el modelo profesional marítimo en los diferentes estados de la UE, para lo que solicitaremos el preceptivo apoyo institucional.

2. Remitir un informe detallado y documentado, denunciando a la Administración española ante el subcomité de Formación, Titulación y Guardia de la OMI en Londres, ya que la formación marítimo-pesquera es de superior nivel a lo exigido en el STCW, y sin embargo la DGMM otorga competencias muy inferiores a las previstas en el convenio, mientras las autoridades de otros estados otorgan competencias superiores a titulados de nivel inferior.

3. De manera paralela, se iniciará un contencioso contra la DGMM. También **debe elevarse este informe a todos los Grupos Parlamentarios del Congreso y del Senado, denunciando que no existe correspondencia real entre lo que el Gobierno dice potenciar (la formación profesional) y lo que un segmento de ese Gobierno lleva a cabo con la familia marítimo-pesquera.**

4. Se remitirá, así mismo, un informe al Defensor del Pueblo.

¿Por qué los Mecánicos Navales son jefes hasta 3.000 Kw y oficiales de máquinas sin límites en pesca, y en la mercante son engrasadores a partir de los 3.000 Kw?

Hoy parte de la flota pesquera —por ejemplo, la atunera y congeladora— está tecnológicamente más avanzada que la mercante

habilitación de los Mecánicos Navales para duplicar la potencia propulsora de sus atribuciones en remolcadores, según consta en el Decreto de nuevas titulaciones 930/98.

Además, AETINAPE se interesó por la aplicación del **Real Decreto 2062/99**, que regula los días necesarios para obtener las titulaciones, así como la aceptación de los certificados de Pesca para la expedición de las tarjetas de Marina Mercante a los Mecánicos Navales que todavía no han recibido la tarjeta verde de la Secretaría General de Pesca, imprescindible para solicitar su homologación a Marina Mercante, que a su vez resulta necesaria para continuar trabajando, por lo que pueden ponerse en peligro la pervivencia de sus puestos de trabajo.

El **Decreto 2062/99**, en su disposición transitoria primera dice: "Expedición de títulos profesionales al amparo de normativas anteriores a este Real Decreto. No se está teniendo en cuenta y se les está aplicando el nuevo Decreto, devolviendo expedientes y alegando falta de días de mar".

En las disposiciones transitorias tercera y cuarta dice que la Dirección General de la Marina Mercante podrá continuar expidiendo las tarjetas profesionales de la Marina Mercante hasta el 1 de febrero del 2002, pero a partir de esa fecha **¿quién va a renovar y expedir las tarjetas profesionales?**

También se planteó de nuevo el **respeto al principio de reciprocidad**, esto es **que un Capitán de Pesca pueda acceder a un título profesional de Marina Mercante**, al igual que ellos, incluso los del plan antiguo, acceden por un sistema de convalidaciones y posterior examen de algunas asignaturas de pesca y días de mar al título de Capitán de Pesca.

Otro asunto que lleva un largo período de olvido es el relativo a las **diplomaturas**, y sobre el cual la Secretaría General de Pesca Marítima debiera iniciar negociaciones con el **Consejo de Universidades**. Hay que buscar una nueva ubicación a las titulaciones superiores náutico-pesqueras, sobre todo una vez suprimido el sistema de adultos.

No todos los directores ni todos los profesores, forman parte del circo corporativo y egoísta de los docentes

¿Qué se dice en las Escuelas Marítimo-Pesqueras?

Para muchos docentes "Aquí no pasa nada", una postura ya tradicional en parte del colectivo

Sabemos que no todos los profesores forman parte del circo egoísta y corporativo de los docentes



Otra reacción curiosa es la de las Escuelas, que se puede resumir en la frase "aquí no pasa nada". La falta de conexión de la mayoría de los centros docentes con el mundo real es cada vez más evidente. Lo único que importa a muchos de los docentes es su respectivo puesto de trabajo, algo que siembra la vergüenza en el resto del sector. Curiosamente, la mayoría de estos docentes que son colegas de la mafia de la DGMM, se les cuestiona a sus alumnos y dan la callada por respuesta.

De hecho, muchas Escuelas sólo se movieron cuando se dictó el Decreto 2062/99, consecuencia de la positiva reforma de las enseñanzas, simplemente porque temían que les afectaba a los cuerpos docentes, debido a la aplicación de ciertos aspectos de la ansiada reforma y la

extinción de las titulaciones de adultos. En aquel momento, los profesores pusieron a sus alumnos contra AETINAPE, metiéndoles en la cabeza cosas sin demasiado sentido que corearon por las calles, huérfanos de una información adecuada.

Sabemos que no todos los directores, no todos los profesores, forman parte del circo corporativo y egoísta de los docentes. Pero la mayoría de estos, apartados de cualquier relación con la profesión y recluidos en las aulas como reducto laboral que ellos consideran intocable, están haciendo un flaco favor a sus alumnos y al conjunto de la profesión. Pese a ellos, seguiremos luchando y confiando en un futuro mejor para los titulados marítimo-pesqueros, sabiendo que no deberemos el rédito de ningún esfuerzo a la mayoría de los profesores.

Amenaza en Panamá: El enemigo está en España

Los problemas de la Tarjeta Profesional afectan a los españoles enrolados bajo bandera panameña

Diversas noticias procedentes de la oficina de asuntos marítimos panameños en Londres nos advierten de que se están produciendo presiones sobre los funcionarios panameños para que éstos rechacen la convalidación de los titulados náutico-pesqueros españoles.

• ¿De donde vienen estas presiones? Como no podía ser de otra forma, del colegio de los marinos mercantes y sus aliados dentro de la DGMM.

Existen muchos compañeros enrolados en empresas panameñas cuya tarjeta profesional es además provisional, hasta que España dé carácter definitivo a un documento cuya validez es lógicamente cuestionada a nivel internacional, ya que nadie fuera de aquí entiende el complicado engranaje de la estructura administrativa marítima de España.

Panamá acaba de acceder a la llamada "lista blanca" de la Organización Marítima Internacional, por lo que los profesionales que ejerzan en su flota deben cumplir determinados requisitos de formación, algo lógico y muy loable para la importante potencia marítima centroamericana. Para ello, sus funcionarios exigen los correspondientes títulos. En el caso de los profesionales españoles ahí se inicia un complicado camino en el que influye desde el diseño de las tarjetas hasta las firmas que éstas deben llevar y el reconocimiento competencial.

Por si esto fuera poco, elementos de la DGMM envían informes negativos sobre la capacidad de nuestros profesionales, cuyos puestos de trabajo corren riesgo de ser ocupados por otros compañeros cuyos países sí ejercen claramente su función supervisora de la capacidad profesional. Existen muchos profesionales sudamericanos, de Europa del Este, el sureste asiático y África, con niveles de formación muy inferiores a los que se imparten en nuestro país, ya que nuestros programas superan los exigidos por el Convenio STCW de la OMI,



dispuestos a ocupar los puestos a los que funcionarios de la DGMM española impiden acceder a los titulados españoles.

La tarjeta de identidad profesional marítima, imprescindible

Desde hace más de 10 años, AETINAPE viene reclamando permanentemente la reordenación del sistema de tarjetas profesionales que habilitan a los profesionales del mar para ejercer su trabajo tanto dentro como fuera de España.

Esta tarjeta es un documento que habilita para ejercer la especialidad de cada trabajador. Su funcionalidad, sobre todo a nivel internacional, consiste en que en ella se resumen los datos necesarios para el ejercicio laboral (formación, habilitación, autorización oficial....), y su operatividad consiste en su lectura sencilla, sobre todo para la exhibición en otros países.

El desbarajuste estético de la tarjeta es reflejo del desbarajuste real de la administración marítima: cada uno por su lado, y cuanto más caos, mejor

Ahora en España se emiten tarjetas de varios colores (azul, amarillo, verde y blanco, etc.). Debido a los remilgos burocráticos que en la época de Rafael Lobeto se observaban en la DGMM, éste organismo no refrendaba en la tarjeta de los titulados náutico-pesqueros la oficialidad de la misma, sino en un documento distinto, un "anexo", tamaño folio, cuando esta validación oficial podía ser un simple sello.

Cualquiera puede imaginar a un funcionario de otro país tratando de hacerse una cabal composición de lugar acerca de la credibilidad de tan prolija "documentación" acreditativa de la capacidad profesional de un trabajador. En el resto de los países, existe un sistema mucho más racional, consistente en una única tarjeta.

Todos los titulados marítimo-pesqueros tienen derecho a un documento realmente operativo, que no siembre dudas su capacidad profesional. La tarjeta única es una reivindicación constante de la Asociación de titulados que hoy cobra mayor importancia ante la feliz incorporación de Panamá a la comunidad marítima internacional. Este país centroamericano alberga la mayor flota mercante del mundo: entre sus barcos se encuentran muchos españoles que se habían trasladado a una de las más famosas "banderas de conveniencia".

El problema de las tarjetas no sólo afecta a los titulados marítimo-pesqueros, sino también a los certificados de competencia de marineros que han de exhibir los tripulantes sin cualificación específica.

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 Marítimas". Los funcionarios de éstas, envían a los administrados marítimo-pesqueros a las dependencias provinciales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, del que depende la Secretaría General de Pesca Marítima, que es el organismo inspector de 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, algo muy importante en una profesión de evidente alcance internacional como la marítimo-pesquera. 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 estatales, que descuidan los fundamentos de su trabajo.

Poco a poco se han ido perdiendo las esperanzas de un acuerdo digno, al que hay que sumar la falta de iniciativas internas

Marruecos: acordarse de Santa Bárbara cuando truena

Sin la decidida fuerza del Gobierno Español, nada se puede esperar del ejecutivo comunitario

La mayoría ya nos hemos hecho a la idea. Con Marruecos las cosas nunca volverán a ser como antes. Ahora sólo nos queda ver a nuestros políticos lloriquear por las esquinas su bien disimulada tendencia a la ineficacia, porque no se han sabido poner a tiempo las bases para un desarrollo endógeno de las comunidades pesqueras.

Existen también problemas en Canadá, Sudáfrica, Argentina y Aguas Internacionales

La sensación de derrota y abandono es evidente, y sólo les queda el camino más vergonzante: la subvención, versión moderna de la limosna que generan los Estados cuando no saben qué hacer con una realidad que les supera.

La apatía de los trabajadores del mar en relación a la dependencia de la pesca en caladeros marroquíes se justifica en la falta de iniciativas que tiendan a desbloquear la prolongada situación de espera, un panorama que ni siquiera las recomendaciones gubernamentales de paciencia son capaces de hacer olvidar.

Aunque la mayoría de los agentes económicos ven directamente a Marruecos y a la UE como contendientes en el conflicto, lo cierto es que los enemigos de un acuerdo con el país norteafricano residen también en España. Los intereses de varias grandes empresas de sectores de mucho poder en los organismos del Estado como la construcción o las telecomunicaciones, se ponen siempre por delante de un sector débil y empresarialmente poco desarrollado como es el pesquero.

Hasta tal punto es así, que en anteriores acuerdos, el propio presidente de la Patronal española, José María Cuevas, se posicionó contra el acuerdo. Por su parte, la UE se toma el mínimo interés en los asuntos que no defiende con contundencia ni siquiera el país interesado, por lo que sin la decidida fuerza del Gobierno Español, nada se puede esperar del ejecutivo comunitario, ya que los ciudadanos y organizaciones, por sí solos, no disponen de poder suficiente ante Europa.

La falta de compromisos y decisión del Gobierno con respecto a este tema se deja notar especialmente en aquellos lugares como Andalucía, Canarias o Galicia, con gran dependencia laboral del banco marroquí y canario-sahariano. Poco a poco se han ido perdiendo las esperanzas de un acuerdo digno, al que hay que sumar la falta de iniciativas endógenas y el mínimo esfuerzo de los poderes públicos por lograr una industria pesquera sólida y desarrollada, capaz de absorber los puestos de trabajo que sobran en el subsector extractivo.

Otros frentes, más incertidumbre

Pero las flotas de altura y gran altura tienen más frentes abiertos. El conflicto generado en Marruecos por la reivindicación del uso de sus aguas tiene sus versiones en Argentina, Sudáfrica, Canadá e incluso las aguas internacionales reguladas por la NAFO.

En la propia UE suelen crearse tensiones derivadas del reparto interno de cuotas, que generan conflictos entre los países miembros.

Este panorama internacional y la situación interna europea mantienen a las flotas de altura en un clima de gran incertidumbre que no afecta sólo a sus perspectivas de solidez empresarial, sino también al futuro laboral de miles de profesionales del mar.

Actualmente, cada Capitanía Marítima, e incluso a veces cada funcionario, interpreta la normativa de manera subjetiva, hasta el punto de crear situaciones absurdas, por lo que se hace necesaria una unificación de los criterios

Ordenadores para el despacho de buques

Se solicitan instrumentos tecnológicos actualizados para frenar el importante fraude profesional



Utilizar las nuevas tecnologías de la información para controlar el despacho de buques en lo que se refiere a la capacitación profesional de los tripulantes es una de las medidas necesarias para frenar el fraude en la utilización de títulos de capacitación profesional marítima.

También se solicita una campaña de la DGMM hacia sus propios funcionarios en la periferia

Las medidas de control de los títulos falsos han de ser optimizadas con sistemas que permitan la centralización de la información profesional sobre cada titulado, de tal forma que en los organismos periféricos de los puertos (Capitanías Marítimas) puedan acceder a esa información en el momento de despachar los buques.

Uno de los principales objetivos es buscar medidas de control de los títulos falsos, necesitando para ello que tres organismos (Dirección General de la Marina Mercante, Secretaría General de Pesca Marítima e Instituto Social de la Marina) se coordinen creando un banco de datos con la vida laboral y social de cada tripulante, de tal forma que a la hora de despachar un barco en el puerto que sea, se tenga la seguridad de que el tripulante en cuestión cumple con los requisitos necesarios.

El objetivo de este sistema sería un mayor control sobre las titulaciones, evitando las falsificaciones que tanto pueden repercutir en la seguridad marítima.

La Dirección General de la Marina Mercante debiera realizar una campaña interna hacia sus propios funcionarios en la periferia, para que

en ellos aumentara el carácter de servidores públicos que deben tener, para ofrecer servicios —y no problemas— a los ciudadanos que utilizan esos servicios.

Actualmente, cada Capitanía Marítima, e incluso a veces cada funcionario, interpreta la normativa de manera subjetiva, hasta el punto de crear situaciones absurdas, por lo que se hace necesaria una unificación de los criterios sobre atribuciones profesionales, a efectos de evitar interpretaciones corporativas e interesadas.

También relacionado con la seguridad marítima, se recuerda que deberían establecerse mecanismos de coordinación entre todos los recursos públicos, incluidos los militares, para hacer frente a las situaciones de peligro, y que se incrementara la realización de cursillos de seguridad y el control sobre las condiciones docentes de las ofertas que existen en el mercado.

Un órgano internacional

Además, AETINAPE solicitó en numerosas ocasiones un mayor control para los barcos de conveniencia. "Es necesario crear un órgano de carácter internacional que se encar-

En ningún país desarrollado se ponen trabas a la circulación de mercancías en función de las condiciones sociolaborales de las personas que han intervenido en su elaboración

Medidas contra el dumping social

Es urgente que el Gobierno se actualice y proteja a los profesionales del mar emigrados

gue de controlar e inspeccionar los buques, especialmente los que ostentan banderas de conveniencia", declaraba José Manuel Muñiz a los periodistas el pasado octubre, haciéndose eco de las desbordantes estadísticas de siniestralidad marítima

En el caso de la pesca, sector en el que paulatinamente aumenta el número de embarcaciones de conveniencia regidas por una auténtica anarquía, la situación se hace más compleja, debido no solo al clima de intranquilidad social y laboral, sino también al incumplimiento de las condiciones técnicas y de mantenimiento de los buques.

El incremento de estas embarcaciones también afecta negativamente al conjunto del sector pesquero, ya que su actividad no se rige por el ejercicio de una pesca responsable, con el predominio del mantenimiento del equilibrio biológico, sino que provocan competencia desleal, gracias al hundimiento de los precios que provoca cualquier situación de sobrepesca.

Estas reflexiones se produjeron con motivo del siniestro del "Amur", un buque con bandera de Santo Tomé que se hundió en el caladero de Kerguelen dejando una estela de 8 muertos y 6 desaparecidos.

Los últimos accidentes marítimos en Francia han obligado también al presidente de la República a reclamar la creación de un espacio europeo de seguridad marítima. Chirac abogó por un sistema europeo de información, un sistema de indemnización complementario al Fondo de Garantía, y una estructura europea de seguridad marítima.

Cada vez son más los profesionales del mar abocados a trabajar fuera de nuestro país



Los tripulantes españoles enrolados en flotas extraeuropeas reclaman su derecho a participar en los beneficios sociales de nuestro país, como la Seguridad Social o el desempleo. Esta demanda viene provocada por el creciente número de personas que prestan sus servicios en estas flotas. Estos importantes cambios están afectando a todo el sector marítimo —tanto pesquero como de cabotaje— a nivel mundial.

Cada vez son más los trabajadores del mar abocados a trabajar fuera de nuestro país, pues es allí donde se sitúan las mayores ofertas laborales, con lo que nuestros conciudadanos pierden parte de sus derechos como trabajadores españoles.

Son víctimas del llamado «dumping social» que las autoridades de todo el mundo permiten a las empresas, pues en ningún país desarrollado se ponen trabas a la circulación de mercancías en función de las condiciones sociolaborales de las personas que han intervenido en su elaboración.

Los profesionales se encuentran en un entorno que se modifica a gran velocidad, caracterizado por el enorme crecimiento de las empresas ubicadas en países emergentes o bajo las denominadas «banderas de conveniencia», lugares donde se encuentran sometidas a controles públicos infinitamente menores que en Europa.

La falta de acuerdo con Marruecos, derivada de la ínfima atención que el gobierno español presta al sector pesquero, está contribuyendo especialmente a incrementar la excesiva «emigración» de profesionales españoles.

La organización marítimo pesquera ha animado a los alumnos de los centros de enseñanza a centrar su interés en el mercado laboral antes que en procedimientos administrativos más o menos perfeccionados

La administración continúa descoordinada

El proceso de reformas es irreversible, pero la descoordinación entre Pesca y Marina Mercante perjudica sus efectos

Los nulos esfuerzos por coordinarse de los diferentes organismos marítimos de la Administración, unido a la escasa profesionalidad que demuestran algunos funcionarios públicos ocasiona graves daños a los ciudadanos, a los que se somete con frecuencia a abusivas volteretas burocráticas. Además del asunto de las tarjetas de identificación profesional marítima, existe otro frente: el de la aplicación de la reforma de las enseñanzas.

La coordinación entre los departamentos de Pesca Marítima y Marina Mercante del Gobierno Central resulta imprescindible para atajar el problema suscitado en los centros de formación

marítimo-pesquera y, en general, con la aplicación de las reformas del sistema de enseñanza.

Resulta imprescindible que las reformas no se frenen por ninguna razón. En cuanto a los plazos previstos para que los alumnos del Plan Antiguo se incorporen al nuevo, deben ampliarse, de tal forma que se equipare con el concedido a los estudiantes de Marina Civil cuando sus escuelas se incorporaron a la Universidad.

Estas opiniones se transmitieron en varias ocasiones a los responsables. En el fondo de este problema subyacen además numerosas lagunas legales que no son sino la expresión de la influencia que varios altos funcionarios de Marina

Mercante vinculados al colegio de los marinos mercantes, organización que se considera perjudicada por el proceso de reforma de las enseñanzas, ya que acaba con numerosos privilegios entre sus afiliados.

El proceso de reforma de la enseñanza es irreversible. La organización marítimo pesquera ha animado a los alumnos de los centros de enseñanza 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.



TALLERES ELÉCTRICOS DEL MUSEL, S.L.

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

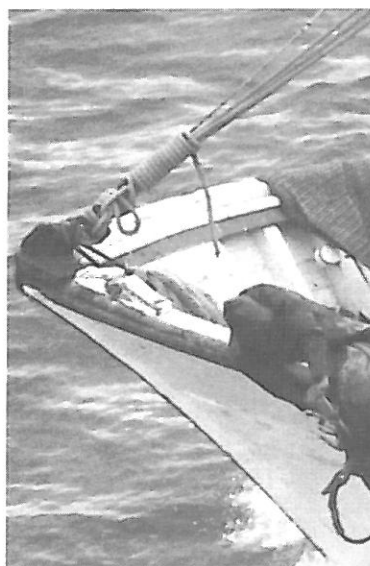
Polígono Industrial de Falmuria, nave 6
33438 PRENDES - CARREÑO
Principado de Asturias

Teléfono 98 588 76 33
Fax 98 588 76 16

Las autoridades comunitarias se preocupan más de las mercancías que de las personas, en función de lo visto en los últimos accidentes

Europa: cuando la mercancía es más importante que el hombre

Se vuelve a reclamar la bandera común para todos los barcos de la UE



La libre circulación de trabajadores está en la base misma de la creación de la UE

Nuestro país está a la cabeza de Europa en el ránking de siniestralidad laboral y accidentes marítimos. No obstante, no "somos" europeos a la hora de trabajar, pues las autoridades continentales se preocupan únicamente por los efectos de la contaminación o la economía en el transporte. Ni de los hombres que van a bordo, ni de sus condiciones sociolaborales, ni siquiera del estado de sus embarcaciones han oído hablar.

Mientras Francia impone a sus pesqueros la obligación de llevar a bordo un capitán francés aunque el buque tenga capital español, se vuelve a reclamar la libre circulación real de los trabajadores europeos, y la equiparación profesional entre los titulados de la Unión.

Esta demanda, que está en la base misma de la existencia de la Unión Europea, se hace muy necesaria ante la actual postura de Francia, que exige capitán francés a los barcos de menos de 100 trb, y capitán y un oficial a los buques mayores. La situación con Gran Bretaña es algo más relajada que otros años, si bien en cualquier momento, y ante la pasividad de las autoridades europeas, generen nuevos brotes de nacionalismo laboral.

Las autoridades europeas debieran desarrollar un papel más decisivo, y obligar a Francia a ser más flexible, ya que este problema no se produciría si ya estuviese desarrollado el Pabellón único europeo. La libre circulación de los trabajadores y

los tripulantes de los buques debiera ser una necesidad imperiosa en el camino de la construcción de la nueva Europa unida.

Existen buques en condiciones calamitosas, como el Arosa, que desapareció con todos sus hombres —menos un superviviente— en alta mar. Este barco, que pertenecía a una empresa mixta hispano-británica, tenía 30 años de antigüedad y había estado a la venta en el puerto de Marín para chatarra, antes de acometer su viaje fatal.

El dato desvela el profundo divorcio existente entre el Estado, que debiera tomar un papel más activo en la inspección y control de los buques, y la realidad que se vive en los puertos.

Además, las autoridades comunitarias se preocupan más de las mercancías que de las personas, en función de lo visto en los últimos accidentes. Bueno es que se motiven cuando está en riesgo la naturaleza viva del planeta, pero resulta elocuente el silencio de las más altas autoridades de las naciones cuando quien

Patrón de Cabotaje, Patrón de Pesca Litoral de 1ª Clase o Mecánico Naval de 2ª Clase del sistema de adultos no se contemplan en los programas reformados de la nueva formación marítimo-pesquera

Títulos que crean falsas expectativas

Se trata de un fraude moral que ninguna administración controla

La oferta de algunos cursos de materia marítimo-pesquera que desaparecerán el próximo año puede considerarse un fraude moral en el que están cayendo unos 2.000 alumnos en todo el litoral español.

Se está creando un fraude, ante la falta de alumnos en todo el litoral

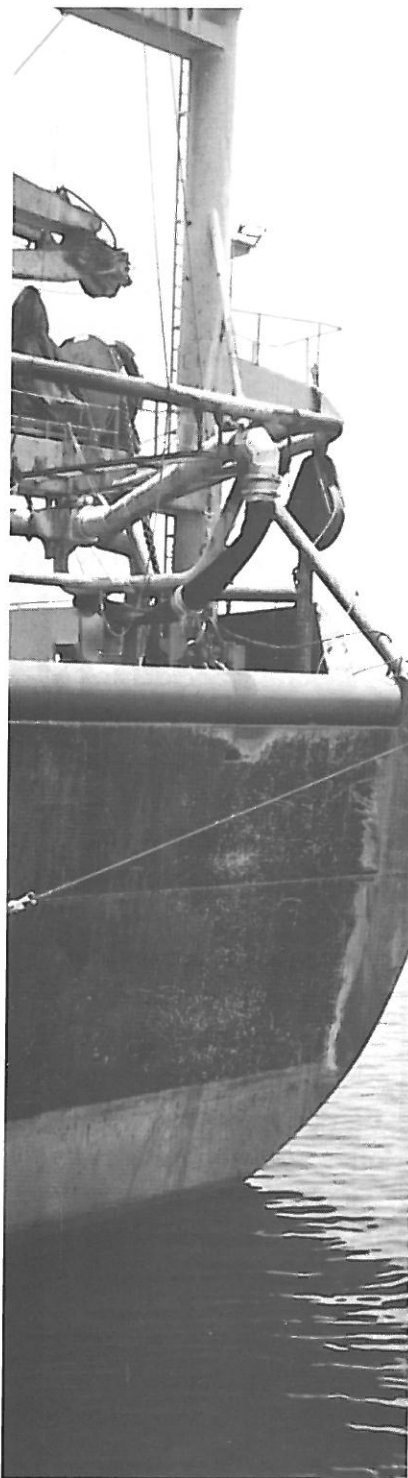
Ante la ausencia de alumnos que acuden al gran número de Escuelas marítimo-pesqueras existentes, muchas de ellas se han visto en la necesidad de ofrecer cursos dirigidos a la formación de adultos que no les será posible acceder a otros niveles profesionales superiores, por lo que los alumnos que se matriculen se verán en la obligación de frenar su carrera o comenzar de cero después de haber realizado este curso.

Se trata de algunas titulaciones a extinguir, como Patrón de Cabotaje, Patrón de Pesca Litoral de 1ª Clase o Mecánico Naval de 2ª Clase del sistema de adultos, que no se contempla en los programas reformados de la nueva formación marítimo-pesquera.

Ninguna administración está controlando realmente esta especie de fraude moral, pues aunque no es ilegal el hecho de que existan estos cursos, lo cierto es que se extinguirán el próximo año y nadie podrá utilizarlos para ascender de nivel.

Se echa en falta alguna recomendación superior-especialmente de la Inspección General de Enseñanzas, de la Secretaría General de Pesca Marítima-en el sentido de que no se lleve a engaño a los futuros alumnos y se les expliquen exactamente las nulas posibilidades de futuro de esas especialidades.

Algunos de estos centros pertenecen al ISM o a las Comunidades Autónomas, y han ido creándose con criterios más localistas que profesionales, sin atender a la proyección en el tiempo del mercado laboral, ni a las nuevas expectativas de la actividad marítimo-pesquera.



AETINAPE reclamó en numerosas ocasiones rigor y coordinación entre los departamentos de los que dependen los distintos recursos docentes del Estado

Nuevos cursos de imposible realización

Una vez más, la falta de organización caracteriza a una nueva tanda de cursos obligatorios que han de realizar los responsables de la navegación de los buques para poder ser despachados. Se trata de la formación necesaria para dominar el nuevo Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, caracterizado por la aplicación de las nuevas tecnologías a los sistemas de navegación.

De nuevo, muchos tripulantes son "invitados" por el Estado a perfeccionarse en centros privados

Se da la circunstancia de que existen muy pocos centros para la formación marítima homologados por las autoridades, y no todos están dotados de las tecnologías necesarias para hacer frente a estos programas con un mínimo de garantías.

No obstante, ante la presión de los funcionarios inflexibles en la aplicación de la obligatoriedad, los responsables de los buques se ven abocados a realizar estos cursos en centros privados o semi-privados donde, pese a no contar con los medios adecuados, en muchos casos, su importe nunca baja de las 80.000 ptas, como son los que imparte el COMME.

Son precisamente algunos funcionarios quienes les "invitan" a realizar el curso en ciertos centros "homologados", mientras las infraestructuras públicas destinadas a la formación no reciben la autorización para impartirlos.

Ante estas circunstancias, AETINAPE reclamó en numerosas ocasiones rigor y coordinación entre los departamentos de los que dependen los distintos recursos docentes del Estado. Si la Dirección General de la Marina Mercante tiene el deber de exigir que los tripulantes realicen los cursos, la Secretaría General de Pesca Marítima e incluso las Universidades, deberían ofrecer los distintos centros formativos públicos para la realización de los mismos.

ya podemos



aetinavegar

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
 pueden hacer esperar; ya puedes aetinavegar con
 nosotros, consultando toda la información que más te
 interesa en nuestra página web o dejando tus mensajes
 en el nuevo correo electrónico.

INFORME MONOGRÁFICO

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

El empleo y la pesca, reflexiones necesarias

Por fortuna, en la sociedad actual los derechos de los trabajadores han ido haciéndose un hueco en el universo de las preocupaciones sociales.

Cada vez con más frecuencia salen a la opinión pública los datos numéricos que reflejan esa realidad, nacida en los albores de la lucha de los trabajadores por su dignidad como seres humanos, y que ha llegado a ser en países desarrollados como el nuestro, un síntoma de bienestar social.

Esos datos numéricos, ya sean meros resultados estadísticos, o simples reivindicaciones que afectan a un colectivo más o menos menor, por un tiempo más o menos largo, se van convirtiendo en ese tipo de noticias que, por una parte, hacen que el mundo progrese, y por otra parece que a todos nos vacunan contra ciertos males de nuestra realidad.

Son datos que no "duelen" y que acaban convirtiéndose en tópicos, como las tragedias masivas, las terribles consecuencias de las guerras o el hambre, o los más cercanos a nosotros accidentes de tráfico.

Son contenidos informativos que, por costumbre, se pierden en nuestra memoria y se albergan en un oscuro almacén que debemos tener por ahí, a donde van a parar las cosas poco importantes.

Con el mundo marítimo sucede algo parecido. La gente común de la calle sabe que ahí se produce el más alto índice de siniestralidad laboral, y la sociedad no siente realmente la pérdida de un buque lleno de hombres: nada podemos hacer contra la fatalidad tópica.



Puede que las cifras digan que vivimos en el mejor de los mundos. Pero la cifra no es la realidad. La única verdad de la cifra es lo que ocurre a bordo. Las calles y las tiendas y los hogares y las familias que habitan las comarcas marítimas

La única verdad posible son las cuentas corrientes de los que más ganan, y lo que cobran del Estado por mantener sus empresas

La gente sabe que los tripulantes de los buques trabajan de sol a sol, sin jornada laboral, lejos de casa, condenados a vivir en un espacio reducido del que nadie puede evadirse, permanentemente incomunicados con sus familias, con labores a realizar en condiciones de extrema dureza física y con un altísimo riesgo para su integridad física y su salud síquica.

La gente conoce en realidad todas estas cosas, pero nadie les da demasiada importancia y funcionan en sociedad como una maldición. Sólo los seres más queridos de las tripulaciones sufren en soledad y con poco apoyo solidario el día a día de un trabajo tan especial.

Si esto es así, si la sociedad olvida a sus hermanos marineros, a sus hermanos pescadores, ¿cómo

vamos a esperar de los gobiernos, de los armadores, y hasta si nos apuran de ciertas cúpulas de los agentes sociales, una mínima y esencial preocupación por las condiciones de vida a bordo?

Se trata de lamentos victimistas ni demagogias peliculeras. La vida diaria a bordo es capaz de generar materia gris para razonar esta reflexión y aún otros con muchísimas más dosis de tragedia y menos espacio para la esperanza.

Los datos oficiales engañosos

Pero dejemos aquí esta pequeña introducción y adentrémonos en las necesarias reflexiones a propósito de la situación actual del sector. No compartimos en absoluto la versión oficial de que la oferta de

empleo es superior al número de trabajadores.

Puede que las cifras digan que vivimos en el mejor de los mundos. Pero la cifra no es la realidad. La única verdad de la cifra es lo que ocurre a bordo. Las calles y las tiendas y los hogares y las familias que habitan las comarcas marítimas. La única verdad posible son las cuentas corrientes de los que más ganan, y lo que cobran del Estado por mantener sus empresas.

Las cifras oficiales que hablan del empleo marítimo-pesquero no sirven más que para maquillar informes de los gobiernos, como si fuera un alimento para el consumo de un robot. Pero las personas de bien deben trascender más allá de las cifras, introducirnos en la reali-



España pertenece al mundo capitalista, ese que ha impuesto la globalización sólo para vender cosas, no para que todos los hermanos del mundo vivan mejor

dad y razonar las circunstancias que están tras los números. Desde luego, no compartimos el simplismo de aquellos burócratas que no encuentran trabajadores que demanden empleo en el sector.

Aunque hay que comprenderles, ya que eso que hay tras sus datos es precisamente la evidencia de su fracaso como gestores.

¿Por qué la gente no quiere enrolarse?

Por si alguien todavía no se ha enterado, nuestro país está a la cabeza del mundo en los índices que determinan el nivel de bienestar. No vamos a entrar en los porqués y a qué coste para otros ciudadanos del mundo no tan afortunados.

En los últimos años, España ha pasado de ser un país "en vías de desarrollo" a formar parte de una de las tres áreas de poder del capitalismo mundial, ese que ha impuesto la globalización sólo para vender cosas, no para que todos los hermanos del mundo vivan mejor.

El sector extractivo español tiene una apariencia de enorme dimensión, pero con pies de barro: durante el desarrollismo generó un gran potencial de empleo de mano de obra no cualificada, apoyado en una estructura empresarial precapitalista. La falta de una auténtica visión empresarial competitiva produjo la incapacidad de tirar de la economía pesquera: esa es la causa de su estrepitoso fracaso.

Los beneficios no se invertían en investigación o en manipulación de los productos, sino en especulación inmobiliaria o, como mucho, en otros sectores económicos de más evidente y rápida ren-



tabilidad, como el comercio, la hostelería o los servicios. La pesca era un mero recolector de materias primas.

Esa falta de iniciativas autógenas estaba alentada por la propia estructura económica del país y hasta podríamos decir que alentada por nuestra realidad institucional.

Se creó un sector poco atento a su propio futuro, alimentado por vía intravenosa en los momentos de crisis, con respiración asistida casi siempre, pendiente de las decisiones de los Consejos de Ministros, sin la vital y necesaria creatividad empresarial que le imprimía una fresca y generosa ansia de

progreso sin la que el mercado no funciona.

El desarrollo experimentado en los últimos 20 ó 30 años no ha sido homogéneo, como corresponde a los regímenes económicos liberales: todo se organiza para beneficio de los mejor situados en el carrusel de la riqueza. Es evidente que la pesca no se encontró en ese club de los más poderosos, como tampoco la agricultura, por ejemplo. Nuestras sociedades industrializadas, en las que la pesca y la agricultura tenían la misión de ir ocupando algunos excedentes de mano de obra no urbana, han ido dando paso a una ocupación mayormente

Por tanto, entorno internacional y falta de atractivos para el empleo a bordo son los principales condicionantes de la difícil coyuntura actual por la que atraviesa el empleo marítimo

Las consecuencias del nivel de bienestar del país han influido en las expectativas personales de los profesionales del mar, que no embarcan ante la posibilidad de encontrar trabajo en tierra

a procurar fórmulas de reflotamiento de las empresas y pescadores que permanecen bajo el yugo de una realidad laboral poco menos que medieval.

Las consecuencias del nivel de bienestar general del país han influido drásticamente en las expectativas personales de los profesionales del mar, que ante la oferta de trabajos en tierra mejor remunerados y más cómodos para el desarrollo personal, han abandonado la poco atractiva oferta de los trabajos a bordo.

Por supuesto, a esta circunstancia no es ajena la tan traída y llevada globalización económica, que continúa castigando al mundo con la división entre ricos y pobres. La gente fluye por el mundo en busca de empleo para animar al desarrollo de sus familias en el lado oscuro del planeta, y ello influye drásticamente en el mercado laboral de los países favorecidos como el nuestro.

Los nuevos parias, los hermanos de Africa, Asia, Sudamérica y Europa del Este llegan a nuestros barcos para hacerse cargo de las tareas más duras y provocando de paso la estructura salarial miserable, el llamado "dumping social".

En este punto debemos también dedicar una mirada a los tripulantes españoles enrolados en buques de otras banderas, que día sí, día también, reclaman en el desierto su derecho a participar en los beneficios de la Seguridad española y en los seguros de desempleo.

Son las víctimas más directas del llamado "dumping social", que las autoridades de todo el mundo permiten graciosamente a las empresas dedicadas a la pesca

y al transporte marítimo. Empresas que trasladan su sede central a países subdesarrollados o paraísos fiscales para evitar costes sociales y burlar de paso todos los convenios de la OMI y la OIT. Quizá sea necesario recordar aquí que ningún país desarrollado, de la órbita del liberalismo, pone trabas a la circulación de mercancías en función de las condiciones sociolaborales de las personas que han intervenido en su elaboración.

Muchos de nuestros profesionales se ven abocados a aceptar estos trabajos, bajo la amenaza de quedarse en el paro.

Por tanto, entorno internacional y falta de atractivos para el empleo a bordo son los principales condicionantes de la difícil coyuntura actual por la que atraviesa el empleo marítimo.

¿ Para qué sirven las ayudas estructurales?

Otro dato fantástico que intermitentemente ofrecen las autoridades es el de lo mucho que ayudan a la economía pesquera las ayudas dispuestas por la UE para apoyar al sector. El razonamiento de los burócratas europeos es impecable: el principio de solidaridad nos invita a favorecer los sectores económicos más retraídos y las regiones más deprimidas del Euroclub, que suele coincidir que son los mismos.

Pero las ayudas tienen un cometido revulsivo, consistente en regenerar económicamente los lugares deprimidos, denominados "regiones objetivo 1". Ese loable objetivo no se está cumpliendo en absoluto. Antes bien, están actuando como acicate conservador del poder y la inoperancia de unas

financiera y de servicios, quedando la pesca como un reducto marginal.

La pesca se quedó así como un sector primario que si marginal era en sus datos macroeconómicos, sus condiciones de trabajo y laborales no distaban mucho de merecer el calificativo de medieval. El estado de los lugares de trabajo, la estructura salarial, los riesgos para la seguridad laboral, las condiciones fiscales de los trabajadores, no adaptadas a un trabajo tan especial....

Las sucesivas crisis pesqueras trajeron con ellas poderosos agentes económicos callados con dinero público, que no se dedicaban

La administración, por su parte, ha estado siempre del lado de las empresas, lo que equivale a decir que ha actuado como cautiva de los armadores y con escasa o nula preocupación por el bien social de la economía, que sería su auténtico cometido

empresas que, como está visto y sabido, no tienen ningún interés en convertir a la pesca en un sólido bastión con garantías de futuro.

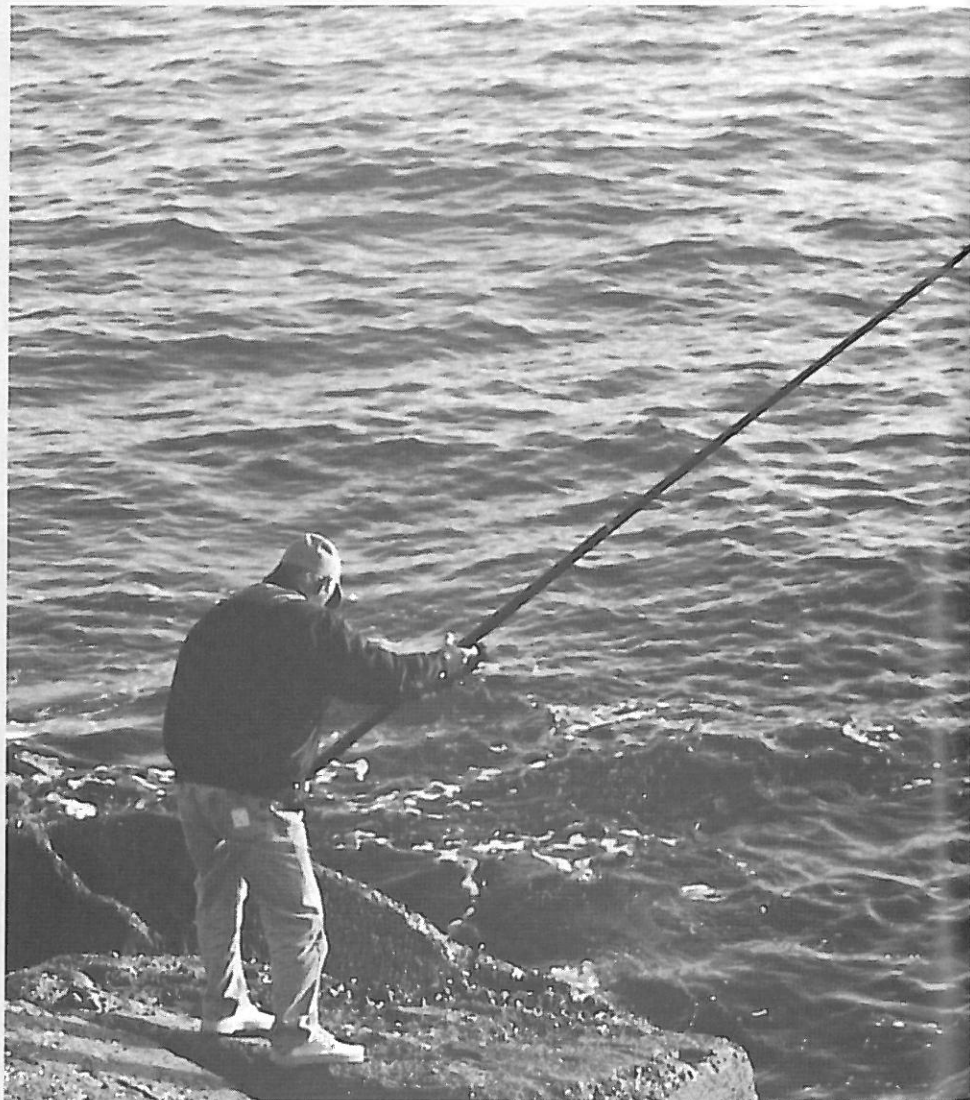
La administración, por su parte, ha estado siempre del lado de las empresas, lo que equivale a decir que ha actuado como cautiva de los armadores y con escasa o nula preocupación por el bien social de la economía, que sería su auténtico cometido.

En esa tesitura se encuentran también algunos agentes sociales, que deberían concentrar como un músculo la fuerza representativa de los miles de trabajadores del mar, pero cuyos postulados y lenguajes no acaban de interesar a los hombres y mujeres que sufren los inconvenientes de este problema.

Las ayudas, en fin, sirven más de factor conservador del estatus-quo existente que como fórmula para conectar la economía pesquera con los nuevos tiempos. Nadie se preocupó de crear empresas sólidas para la transformación de derivados de la pesca adaptados a los nuevos mapas de caladeros, o de la creación de mecanismos para ir sustituyendo empleos a bordo por empleos en tierra, la tendencia modernizadora que sería deseable.

No: quien más y quien menos ha seguido con su llanto vivo y su tétrico chantaje al estado, y el estado, pasivo, quejándose de las circunstancias internacionales, poniendo dinero en todos los asuntos problemáticos para acallar posibles brotes sociales, y buscando maneras de distraer a la opinión pública de los asuntos realmente importantes.

La filosofía de la competitividad debería impedir que los fondos públicos, aún los destinados a sec-



tores en crisis, fuesen destinados a quien no tiene claro el futuro del sector. Ocasiones tuvieron de reinvertir beneficios y subvenciones en la diversificación de un aparato productivo más completo, y siempre se revelaron carentes de la más escandalosa falta de imaginación y creatividad.

Ante la crisis debemos estar alerta, por supuesto, de sus consecuencias sociales. Pero hoy también es necesario defender al sec-

tor público de estos chantajistas que buscan ocasiones para obtener dinero fácil. Existe una especie de red de cazaprimas del Estado, que reclama dinero público constantemente. Son grupos económicos a quienes se debería controlar con más rigor, exigiéndoles el mantenimiento o aumento de los puestos de trabajo, y la recolocación en tierra de los excedentes de la flota.

Existe una especie de red de cazaprimas del Estado, que reclama dinero público constantemente. Son grupos económicos a quienes se debería controlar con más rigor, exigiéndoles el mantenimiento o aumento de los puestos de trabajo

Los trabajadores deben motivarse con criterios de modernidad y auto-superación, ingredientes imprescindibles para que el sector no se sitúe en la mediocridad pre-mortem

¿Cómo vemos el futuro?

Con todo, no queremos en absoluto ser pesimistas. Hay que tener esperanza, porque por muy caóticas que vengan las circunstancias, no todo está perdido.

Tres grandes asuntos pueden resumir las salidas que tiene el sector ante la difícil tesitura planteada.

REGENERACION ECONOMICA

Todavía quedan algunos años y algunas ayudas estructurales. Sería necesario reorientar su función y limitar de una vez las subvenciones improductivas, esto es, las que no se traducen en puestos de trabajo sólidos y de futuro. Además, los empresarios deben situarse de una vez en su función generadora de riqueza social.

FORMACION

Sería necesario y urgente aplicar la reforma de la educación marítimo-pesquera emprendida hace años y estabilizar de una vez ese proceso de adaptación a las nuevas perspectivas de un sector diversificado y viable. También es necesaria una reforma integral del mapa de centros educativos pesqueros y frenar de una vez por todas la política de localismos que tanto daño hizo a la dispersión de los estudios y la creación de infracarreras con enormes costos

económicos y sin alternativas para sus alumnos.

HUMANIZACION DEL TRABAJO

Superar los crudos datos de la inseguridad marítima son el objetivo más inminente. Pero existen otros como las condiciones de habitabilidad de los buques, las mejoras sociolaborales, con más descansos, la posibilidad de la jubilación a los 50 años sobre todo en las flotas de altura y gran altura, la reducción de las tarifas telefónicas, favorecer la participación de los ciudadanos embarcados en la vida democrática facilitando sus posibilidades de voto, o la instauración de un sistema fiscal solidario para las gentes del mar. Son medidas que no necesitan grandes cambios estructurales y que pueden tomarse como un impulso hacia la modernización y humanización de la flota.

Estos factores son sólo pequeños apuntes genéricos. La administración marítimo-pesquera debe tomar también conciencia de su función organizadora, y los trabajadores motivarse con criterios de modernidad y auto-superación, ingredientes imprescindibles para que el sector no se sitúe, ya definitivamente, en la mediocridad pre-mortem.

"España es el primer país pesquero de la Unión Europea, y sin ninguna duda, hemos sido y somos un país de vanguardia en este sector, aunque ello no debe hacer olvidar los problemas que la pesca española ha tenido que afrontar en los últimos años"

La pesca española: un sector dinámico y en continua evolución

España es el primer país pesquero de la Unión Europea, y sin ninguna duda, hemos sido y somos un país de vanguardia en este sector, aunque ello no debe hacer olvidar los problemas que la pesca española ha tenido que afrontar en los últimos años.

Miguel Arias Cañete / Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación

El sector pesquero, como sector económico que es, está sometido a una continua evolución, que se produce en el contexto de una economía cada vez más globalizada, y cada vez más internacionalizada, que se desarrolla a un ritmo de vértigo.

El desarrollo de las denominadas nuevas tecnologías ha modificado el panorama económico y social en todo el mundo, y ha revolucionado también los sistemas de medida de la economía. La pesca, guste o no, se encuentra inmersa en esta espiral que nos supera a todos, y por ello es fundamental que seamos conscientes de esta realidad para poder acompasar nuestra evolución y no perder el ritmo en este nuevo contexto.

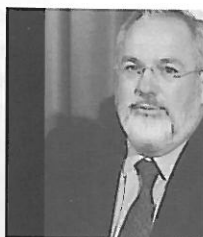
Mientras tanto, el sector pesquero debe acostumbrarse también a sus propias realidades y peculiaridades en el ámbito de la tecnología, del comercio, del derecho internacional y de la propia realidad social. La evolución tecnológica viene incidiendo en este sector de una forma mucho más intensa si cabe que en la mayoría de los sectores industriales, y no digamos de otros sectores primarios.

Los sistemas de pesca son cada vez más evolucionados, gracias a la mejora en los sistemas de navegación, de detección de los cardúmenes, mejora en la tecnología de artes y aparejos, etc., lo que nos lleva a que la capacidad de producción de los mares no es mayor, se producen fenómenos

de exceso de pesca y de capacidad de pesca; escasas rentabilidades, ineficiencias, sobrecapitalización, y mala asignación de recursos. Es necesario abandonar la demagogia en relación con este asunto. Indudablemente, una flota adecuadamente dimensionada es mucho más rentable, tanto social como económicamente, que una flota sobredimensionada.

El comercio en la pesca presenta también una fuerte evolución en los últimos años, caracterizado por el fuerte e incesante incremento de los intercambios en el mundo. Este fenómeno, en un mercado como el español y el europeo, donde más de la mitad del pescado que se consume procede del exterior, nos introduce de lleno en la muy en boga idea de la globalización, y hace que determinadas estrategias, basadas en mercados limitados en el espacio, hayan perdido totalmente su utilidad. Competimos en un mercado mundial, animado por la mejora en los medios de comunicación, y antes de lamentarnos de ello, hemos de ser capaces de ponernos al frente de este proceso y obtener beneficios para el sector español y para la sociedad en general. Además, no debemos perder de vista que la irrupción del comercio electrónico es todavía muy incipiente entre nosotros, pero presenta grandes potencialidades de futuro.

Por lo que se refiere al derecho internacional, es indiscutible que ha tenido una evolución muy negativa



para nuestro sector pesquero, al quedar gran parte de los caladeros tradicionales en manos de terceros países, y obligando a buscar acuerdos que nos permitieran seguir pescando. En estos momentos está a punto de entrar en vigor la modificación de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que se pactó en Nueva York en 1995, sobre stoks transzonales y migratorios. España, por sí sola o a través de la Unión Europea, debe seguir esforzándose para impulsar las organizaciones multilaterales de gestión de pesquerías, de modo que se pueda mejorar la conservación de estos recursos y se perfeccione el funcionamiento de estas organizaciones. Sólo de esta forma podremos garantizar el porvenir de las importantes flotas que en nuestro país dependen de las poblaciones de peces transzonales y migratorias.

Por último, permítanme una reflexión acerca de la influencia que la evolución social ejerce sobre el sector pesquero, tanto la evolución de la sociedad española como de aquella de los terceros países donde faena la flota española.

En nuestro país, afortunadamente, el nivel de bienestar se encuentra ya en niveles próximos a nuestro entorno europeo, el desempleo se reduce y por lo tanto, mejoran las oportunidades de encontrar un empleo en tierra, así como las condiciones de vida y de trabajo.

La vida a bordo de un buque, aunque ha mejorado notablemente, sigue siendo dura. Aunque existen otros factores, de tipo social y laboral, que inciden en este fenómeno, es indiscutible que cada vez es más difícil encontrar trabajadores para la pesca. Esto ya sucedió en los países de nuestro entorno hace años, y en España nos está sucediendo en este momento a pesar de nuestra mayor tradición y de la mayor profesionalidad de los pescadores españoles.

Por lo tanto, el mantenimiento de los empleos a bordo, aún siendo una prioridad, ya no tiene por qué ser

la única. Cobran especial importancia las economías inducidas, que el sector pesquero genera de forma muy importante. Es preciso, por tanto, que en el diseño de políticas y de estrategias, la pesca sea concebida como un sector integral donde no sólo es importante el trabajo a bordo sino también las redes comerciales, la transformación, la industria, los servicios auxiliares, etc.

Esta evolución social no solo tiene lugar en nuestro país, sino también en el conjunto de países en vías de desarrollo donde faena nuestra flota. A medida que estos países se democratizan, aumenta la demanda social para que el aprovechamiento de sus recursos naturales redunde en la

generación de actividad económica en sus zonas costeras. Esta tendencia es imparable, y por lo tanto es imprescindible tenerla en cuenta, tanto en la política de acuerdos, como en las inversiones en el sector pesquero de estos terceros países.

En definitiva, yo estoy convencido de que España está en condiciones de seguir ocupando un puesto relevante en el contexto mundial, y para ello hemos de seguir dispuestos a adaptarnos a los dictados de la evolución, en lo social y en lo económico. Los magníficos profesionales que han sido siempre el principal activo de la pesca española, serán nuestro aval más importante en este proceso.



"La protección social de los trabajadores españoles en otros países puede efectuarse a través de la inclusión en el Régimen General de la Seguridad Social mediante la suscripción de un Convenio Especial con la Administración"

Viudas y Marineros

Ricardo Gatzagaetxebarria / Senador de EAJ-PNV



La protección social de los trabajadores españoles y de sus familias que trabajan en empresas extranjeras que no tengan suscrito con España un Acuerdo de Seguridad Social, o que teniéndolo no cubra las prestaciones del Régimen Español de la Seguridad Social, puede efectuarse a través de la inclusión en el Régimen General de la Seguridad Social mediante la suscripción de un Convenio Especial con la Administración.

Señalar que el trabajo de ciudadanos españoles en empresas de países que no tienen ningún acuerdo de Seguridad Social ni cobertura de prestación alguna, no constituye práctica habitual pues estos supuestos se dan con los países poco desarrollados o en vías de desarrollo de África, América y Asia.

La emigración de ciudadanos españoles al extranjero para trabajar en empresas de otro país normalmente se realiza para ir a países desarrollados que disponen de sistemas de Seguridad Social consolidados y que a su vez tienen acuerdos de reconocimiento y reciprocidad con la Seguridad Social española.

No obstante en el ámbito de la mar, principalmente en el campo de la Marina Mercante, si que se da la excepción de que ciudadanos trabajen para las empresas titulares de buques abanderados en países poco desarrollados de África, América y Asia, razón por la cual dichos trabajadores se ven obligados a suscribir un Convenio Especial personalizado con la Administración Central española, pero que excluye de su ámbito de protección y la prestación de pensión de viudedad y orfandad, con ocasión de



“Existen en Euskadi seis viudas de marinos mercantes vascos fallecidos en accidentes de trabajo en buques extranjeros, que se han quedado sin pensión de viudedad de la seguridad social, y los hijos sin pensión de orfandad”

“Era urgente corregir esta discriminación injusta y adoptar medidas para proteger a este colectivo”

fallecimiento por accidente de trabajo.

Manifestar que existen en Euskadi seis viudas de marinos mercantes vascos fallecidos en accidentes de trabajo en buques extranjeros, que se han quedado sin pensión de viudedad de la seguridad social, y los hijos sin pensión de orfandad.

Por otro lado en el ámbito de los trabajadores de la mar dedicados a la pesca, que trabajan en empresas titulares de buques de pabellones de países extranjeros poco desarrollados, no se produce esta situación, pues la normativa estatal en materia de pesca, contempla la obligación de afiliar a los pescadores españoles a todos los efectos, en el Régimen de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, estando cubiertos para todas las contingencias y pudiendo por lo tanto percibir todas las prestaciones del sistema de Seguridad Social.

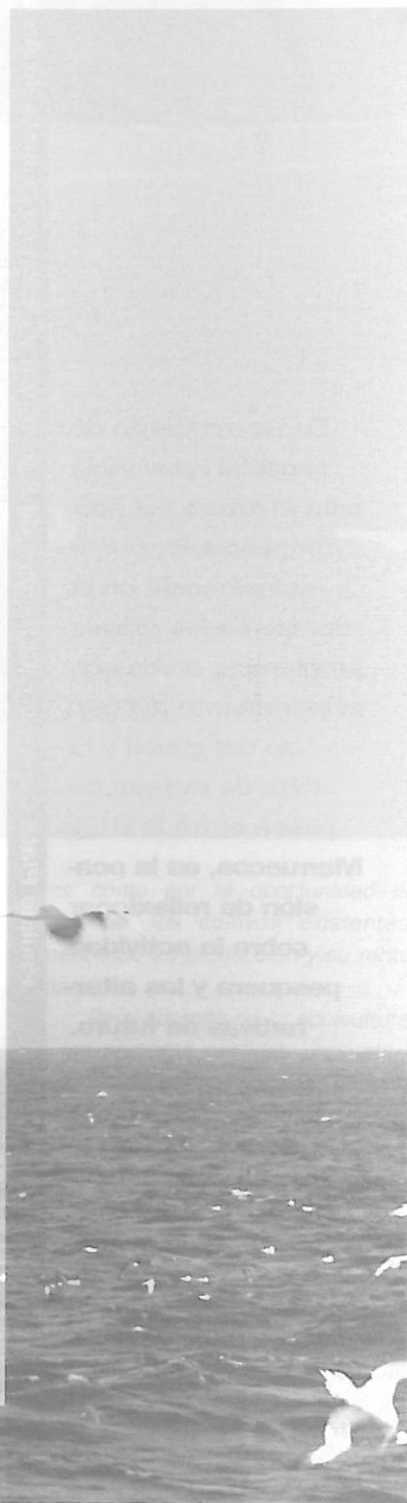
A la vista de ello, vemos un tratamiento diferenciado sin justificación alguna y discriminador puesto que un trabajador, si trabaja para una empresa extranjera dedicada a la actividad pesquera está afiliado y protegido en su integridad por el Régimen de Seguridad Social de los trabajadores del mar y en cambio si trabaja para una empresa extranjera dedicada al transporte marítimo (marina mercante) no se afilia a dicho Régimen, o si lo hace lo es de manera personal, suscribiendo un Convenio Especial personalizado por su propia cuenta, pero que no les cubre las prestaciones por pensiones de viudedad y orfandad, con ocasión de fallecimiento en accidente de trabajo.

Considerando que esto está originando que un colectivo importante de marinos (3.176 a nivel estatal de los cuales 935 son de Bizkaia y

Gipuzkoa) que trabajan en buques de transporte marítimo de pabellón extranjero con bandera de países subdesarrollados, se encuentran desprotegidos en comparación con el resto de los trabajadores de la mar, y en general de tierra, razón por la cual es urgente corregir esta discriminación injusta y proceder a adoptar las medidas administrativas precisas para proteger a este colectivo de trabajadores.

Por ello, con el fin de solucionar esta problemática situación nuestro grupo parlamentario ha presentado diversas preguntas y una Moción, solicitando al Gobierno Central que adopte las medidas administrativas necesarias para que los marinos españoles, que trabajan en empresas extranjeras dedicadas al transporte marítimo (Marina Mercante), estén incluidos en el Régimen Español de Seguridad Social de los Trabajadores del mar, con cobertura, de todas las contingencias (incluidos accidentes laborales y enfermedades profesionales) y con derecho a percibir todas las prestaciones del sistema público español de Seguridad Social (incluidas las pensiones de viudedad y orfandad).

Pues bien la semana pasada el Senado aprobó nuestra Moción, motivo por el cual el Instituto Social de la Marina, Organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, ha resuelto cambiar el criterio de resolución en estas materias, pasando por lo tanto a partir de ahora a reconocer las pensiones de viudedad y orfandad a favor de los familiares de los marinos fallecidos en accidente de trabajo en buques de pabellón extranjero.





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



La acuicultura, una actividad en alza

En un momento de especial relevancia para el futuro del sector pesquero, por la coincidencia en el tiempo de los graves problemas, como son el incremento del precio del gasoil y la falta de tratado de pesca entre la UE y Marruecos, es la ocasión de reflexionar sobre la actividad pesquera y las alternativas de futuro.

El punto de partida de esta delicada etapa es la ausencia de tratado de pesca que, desde diciembre del pasado año, se ha convertido en uno de los principales asuntos que diezma al sector. Pese a las ayudas que está percibiendo, armadores y pescadores contemplan con impotencia la tensa y alarmante situación en la que se encuentran, en la que el desánimo generalizado es la nota dominante.

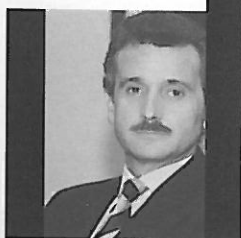
Estamos próximos a cumplir un año desde la parada de la flota, y de cumplir la fecha límite incomprensiblemente fijada por el Ministerio. Es nuestro deseo que se consiga cerrar un acuerdo de pesca que sea provechoso para toda la flota española. Que contemple fórmulas de colaboración posible y permita faenar a un número de barcos suficiente. Desde Andalucía estamos dispuestos a colaborar para que sea posible.

A la situación anterior se ha añadido la "crisis de los carburantes", motivada por la brutal escalada del precio del petróleo, con unas consecuencias muy negativas para todos, pero en especial para los sectores pesquero, agrario, y de transportes. Así, la flota además de soportar un paro forzoso se ve en la tesitura de

afrontar una grave crisis que está afectando muy negativamente a los resultados económicos de un grupo tremendamente delicado. Estoy seguro que hay soluciones y que por la vía del diálogo se pueden lograr acuerdos que garanticen la rentabilidad de la actividad pesquera.

Aunque estamos obligados a hablar de estos problemas, que no es mi intención evitar, también es preceptivo recordar que este año se ha puesto en marcha de una nueva ficha financiera dentro del marco de apoyo 2000-2006, con una asignación de fondos del Programa Operativo del Instrumento de Financiación para la Orientación Pesquera (IFOP). Éstos permiten llevar a cabo los trabajos previstos en el Plan de Modernización del Sector Pesquero Andaluz, cuyo balance de aplicación, después de tres años, es bastante positivo. No obstante, para constatar los buenos resultados del Plan, a mediados del próximo año, se someterá a una evaluación conjunta con la participación del sector para actualizar sus objetivos iniciales, tal y como contempla el mismo.

Teniendo en cuenta los graves problemas del sector que pueden condicionar severamente el futuro, creo especialmente interesante hablar de un ámbito en el que se han hecho



"El desarrollo de cultivos marinos atraviesa por muy buenos momentos, ya que cada vez son más las posibilidades que contempla"

cosas novedosas y aún ofrece muchas oportunidades para asegurar la actividad económica de la pesca, y el futuro de muchas ciudades del litoral andaluz. Me estoy refiriendo a la acuicultura, una actividad en alza.

En el reparto de fondos IFOP del marco 2000-2006 ésta ocupa un lugar relevante. En total, se invertirán 6.655 millones de pesetas en el desarrollo de estas actividades en Andalucía, que se subvencionarán con ayudas por importe de 3.993 millones, procedentes de las arcas comunitarias, estatales, y autonómicas. Esta dotación económica, junto con los estudios que viene realizando la Junta de Andalucía para localizar zonas idóneas donde desarrollar la acuicultura en mar abierto, facilitará el desarrollo del Plan de Actuación en la Acuicultura.

El desarrollo de cultivos marinos atraviesa por muy buenos momentos ya que cada vez son más las posibilidades que contempla. Una ocupación que en un futuro no muy lejano puede tener una gran proyección y convertirse en motor de desarrollo de zonas costeras que viven de la pesca, y que sufren las crisis coyunturales motivadas por la dependencia de caladeros de otros países.

Hasta ahora, los tratados con terceros países han contribuido al sostenimiento de la actividad de las distintas flotas, permitiéndoles faenar en sus caladeros a cambio de importantes compensaciones económicas previstas por la Unión Europea. Sin embargo, la UE encuentra cada vez más dificultades para la renovación de estos tratados en las mismas condiciones que tradicionalmente se ha hecho.

Por ello, hay que potenciar el desarrollo de otras fórmulas. El rápido avance de la actividad acuícola puede apuntar en este sentido. El importante paso dado por la acuicultura en Andalucía hace que empresarios de otras comunidades autónomas, como la gallega, se muestren interesados en cultivar en nuestras costas especies como el mejillón o el rodaballo.

De la importancia de la acuicultura queda constancia en el valor que adquirió la producción del pasado año,



alcanzando los 3.041 millones de pesetas obtenidos de la producción derivada del engorde de peces, crustáceos y moluscos. Con estas cifras, se consolida un período de crecimiento acuícola que se inició en el año 96 hasta llegar al momento actual, en que se ha convertido en generadora de empleo.

Hace más de diez años que la Junta de Andalucía impulsa la acuicultura como medida que favorece el desarrollo de las zonas litorales y el abastecimiento del mercado. Desde el departamento que dirijo apoyamos totalmente cualquier iniciativa que favorezca el despegue de un sector como éste, de gran potencial, tanto por la posibilidad de ocupar nuevas

zonas como por la oportunidad de intensificar los cultivos existentes, aumentando su producción y su rentabilidad.

Pero además de la acuicultura, con las primeras partidas presupuestarias de los nuevos fondos, la Junta de Andalucía ya ha aprobado ayudas por valor de 970 millones para subvencionar 33 proyectos de construcción de nuevos barcos, con una inversión total que ronda los 2.400 millones de pesetas. Con ese dinero se construirán principalmente barcos de las modalidades de arrastre y de cerco, destinados a faenar en los caladeros del Golfo de Cádiz y del Mediterráneo.

El Sector Pesquero Asturiano: Breve reseña del momento actual y una mirada al futuro

Asturias es tierra vieja y brava mar, con tradiciones y costumbres milenarias, que han servido para configurar, entre otras cosas, una dilatada tradición pesquera basada en métodos tradicionales, tanto en la actividad extractiva como en la existencia de algunas pequeñas industrias transformadoras que en los últimos años han pasado por una profunda crisis y que en la actualidad están iniciando un proceso de recuperación muy esperanzador para los numerosos pueblos marieiros que jalonan nuestra larga y hermosa costa.

En la actualidad, la actividad pesquera asturiana se sustenta en una flota compuesta por 500 embarcaciones, en su mayoría de pequeño porte y capacidad, dedicadas fundamentalmente a la pesca de bajura, aunque 25 de ellas cuentan con derechos de pesca en aguas comunitarias.

La disposición de esta flota en los diferentes puertos pesqueros, repartidos por los 300 kilómetros de nuestra costa, se organizan en 18 Cofradías de Pescadores que subastan en sus lonjas unas veinte mil toneladas de pescado, con un valor en primera venta de 7.000 millones de pesetas.

El sector pesquero en el Principado de Asturias, constituye una actividad fundamental, dando trabajo directamente a una media de 2.000 personas ocupadas, contribuyendo de manera importante a la generación de renta en las economías locales de los diferentes municipios costeros.

La reforma de los Fondos Estructurales Comunitarios creó el Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), que integra en un solo Fondo todas las acciones estructurales en el ámbito pesquero, lo que supone una importante aportación de ayudas económicas para el actual periodo de financiación 2000-2006, dirigidas a la modernización del sector, máxime si tenemos en cuenta que Asturias está clasificada como región Objetivo 1, lo que supone que este Fondo actúa a los máximos niveles de participación.

La financiación del IFOP se completa con la aportación de la Administración Central y la del Gobierno del Principado de Asturias. Teniendo en cuenta estas ventajosas condiciones financieras, es necesario aprovechar esta oportunidad que se nos presenta durante el periodo de referencia para conseguir una flota eficiente, en equilibrio con los recursos y que pueda ser renovada y modernizada, con el consiguiente



"El sector pesquero de Asturias, constituye una actividad fundamental, dando trabajo directamente a una media de 2.000 personas ocupadas"



efecto beneficioso en la demanda de los astilleros y las industrias auxiliares vinculadas.

Nuestras actuaciones en adecuación de la flota asturiana se dirigen hacia tres ámbitos determinados:

a) Renovación de la flota, para conseguir barcos más rentables, con mayores estándares de seguridad y habitabilidad, y que puedan efectuar una adecuada manipulación y conservación de las capturas a bordo para incrementar su valor en origen.

b) Modernización de la flota, actuando sobre las embarcaciones de mediana edad, promoviendo la incorporación de las mejoras tecnológicas sin necesidad de una amortización anticipada de unidades.

c) Paralización definitiva de las embarcaciones mediante el desguace de aquellas unidades pesqueras más antiguas y que por tanto presentan niveles de seguridad, habitabilidad y rentabilidad más deficientes, estableciendo de este

"Es necesario promover e impulsar iniciativas en la transformación y la comercialización, apostando por la diversificación y la calidad"

modo los criterios de reducción del esfuerzo pesquero en la misma línea que los Planes de Orientación Plurianual (POP) aprobados por la Administración Comunitaria y de acuerdo con los estados miembros.

Pero con ser importantes estos ámbitos de actuación, es necesario promover e impulsar iniciativas en los campos de la transformación y la comercialización, apostando por la diversificación y la calidad de nuestras pesquerías, de tal manera que los pescadores y sus familias puedan obtener un mayor valor añadido de sus capturas, contribuyendo así a mejorar las economías de los pueblos y villas en los que se asientan nuestros puertos. Se trata por tanto, de una tarea ilusionante en la que juegan un papel fundamental los hombres y mujeres de la mar que deben ser quienes tomen la iniciativa, correspondiendo a la Administración el apoyo necesario para que tales iniciativas lleguen a buen puerto.



TECNICA COMERCIAL MARITIMA
TECOMAR, S.L.



VALVULAS DE ADMISION Y ESCAPE - GUIAS DE VALVULA
ASIENTOS DE VALVULA - COJINETES - CAMISAS Y
PISTONES RETIFICADOS - RECUPERACION DE MATERIA-
LES USADOS - APARAMENTOS Y EQUIPOS ANTIEXPLO-
SIVOS ELECTRICOS STAHL - PRODUCTOS DE LA INDUS-
TRIA AUXILIAR DE CONSTRUCCION NAVAL - JUNTAS
PIEZAS FORJADAS PARA LA INDUSTRIA NAVAL.

Calle San Pedro, 12
Teléfono 39 19 44 (4 líneas) - Télex 38039 TCMR - E
PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)

"El hombre de la mar es hermano del hombre de la radio. Hemos nacido para entendernos, para navegar juntos"

Hermano marinero, hermano pescador



Luis del Olmo / Director del programa «Protagonistas», de onda Cero

El hombre de la mar es hermano de hombre de la radio. Hemos nacido para entendernos, para navegar juntos. El hombre de la mar encuentra en la radio ese último cabo que le liga a la tierra, por muy lejos de tierra que esté.

El hombre de la radio, cuando se sienta cada día ante el micrófono, experimenta la misma sensación que el marinero que abandona la bocana del puerto y enfila hacia alta mar.

Ambos arrojamamos nuestras respectivas redes, en busca de diferente clase de pesca, pero en esta labor, el mar de la actualidad no es muy distinto que el océano. Hay jornadas de calma exasperante, o de vientos propicios, días de bonanza, y tiempos de galernas y vendavales, que tenemos que saber capear con buen talante, y sin perder nunca la esperanza de regresar con la bodega llena de buena pesca.

No corren buenos tiempos para nuestra tradición pesquera. Muy lejos quedan los tiempos de una España, capitana de los mares. Aquella España de Navegantes, se reconvirtió a su modo en una España de Pescadores, que ahora también peligró. Si aún así, seguimos resistiendo es gracias al tesón del hombre de la mar, que ha nacido para la lucha, sorteando vientos y tempestades, que es hombre de empuje y valor, de arrojo y valentía, gente con un corazón tan grande como la mar que surca.

Existe una hermandad universal entre los pescadores, un idioma común que habla de noches en vela, de esfuerzo y esperanza, de nostalgia

del hogar, de la mujer que espera y reza, del viento que se calma o enloquece, de la ola que acaricia o que desgarrar, de las redes vacías, o del gozo inenarrable de un barco cargado de buena pesca.

Quiero aprovechar la oportunidad de estas páginas, para dejar patente, una vez más, el reconocimiento de admiración y de afecto para todos los hombres de la mar, por su esfuerzo duro y abnegado.

Hombres que, lejos de su hogar y de sus seres queridos, sortean diariamente los imprevisibles riesgos de su trabajo, y que merecen por parte de quienes los esperamos tierra adentro, la solución de justicia a sus legítimas reivindicaciones. Hombres que se han rendido ante la seducción del mar, su pasión y su riesgo, porque el mar es amor, peligroso y a veces trágico, posesivo y en ocasiones cruel, desbordante y arrebatador, como son todos los grandes amores.

Ya lo decía el refrán del viejo marinero: "vivir no es necesario. Navegar es necesario". Mi deseo sería, que la radio siguiera siendo esa indispensable Ancla en el Aire, por la que los barcos estuvieran ligados a tierra, esa Red de las Ondas en la que quedarían amistosamente atrapados. La hermana Radio está ahí, a su lado, esperando que lleguen felizmente a puerto.



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



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

No debería extrañar a nadie la afirmación de que en Europa, la Unión no es de países y políticos, sino "de simples mercaderes". Unión de Vendedores de Humo, que saben dónde está el fuego, cómo apagarlo y, sin embargo, lo avivan, por aquello de "a ver quien se quema".

La política común de pesca

Curiosamente, en materia pesquera sólo se quema España. Y eso que, según se dice, el nuestro tiene un peso muy específico en Europa (¿).

En los años ochenta faenaban en aguas comunitarias no menos de 500 buques, de ellos 416 arrastreros.

Hoy, de esa modalidad de pesca no son más de un centenar.

El Comité Científico de la Comisión (CIES) recomienda, y no para, reducir las cuotas de merluza. Los patrones y capitanes de pesca aseguran que no hay tanta merluza como ahora desde hace muchos años. El Gobierno español anuncia que el Consejo de Ministros de la Unión Europea del próximo mes de diciembre va a reducir los TACs. Y, previsiblemente, impondrá vedas. Los armadores dicen que sí, que es muy posible que sea necesario imponer vedas en determinadas zonas; pero para todo tipo de artes y no sólo el arrastre.

Se le da la vuelta a la chaqueta, se le mira por el forro y uno se plantea cómo es posible que se reduzcan los toques de capturas de merluza, se reduzca tan drásticamente la flota y, sin embargo, el "stock" de merluza no se recupere.

¿Quién tiene la razón: los científicos o los pescadores?

A ver: menos barcos, más menos pesca debe ser igual a mayor número de ejemplares de merluza. Más barcos, más pesca, igual a menos stock.

¿O no?...

Entonces, please, me expliquen, porque yo no entiendo nada y soy mucho más torpe de lo que realmente creo ser.

¿O es que se pesca más de lo que se declara?

Me pregunto, inocentemente, si algún país de la UE cumple, verdaderamente, con los TACs establecidos.

Miro a mi alrededor. En el puerto de A Coruña veo equis barcos propiedad de armadores gallegos y con bandera británica. Son, a todos los efectos, barcos británicos, con licencias británicas que, evidentemente, pescan en aguas británicas o próximas a estas.

¿Cuál es el TAC fijado al Reino Unido?. ¿Cuánto han descargado en el puerto coruñés los barcos británicos propiedad de armadores gallegos?

Junto a estos británicos hay otros barcos, bandera española, armadores españoles y tripulación española y portuguesa (estos cobran menos, naturalmente) y a uno le asalta la duda: ¿todo lo que capturan, las merluzas que se han traído a puerto, real-



«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»

**No debería
extrañar a nadie
la afirmación de
que en Europa, la
Unión no es de
países y políticos,
sino "de simples
mercaderes"**

mente entran en el cupo adjudicado?.

No dudo de ninguna de las partes, porque en la mar todo el mundo es legal. Dicen que lo son, incluso, ante una Hacienda que, en teoría, somos todos (unos más que otros) aunque no siempre pagan más los que más ganan, pero sí es cierto que muchos de los que pagan deberían hacer frente a sus problemas económicos en base a desgravaciones que a otros sí se les practican y uno no se explica por qué.

Sin embargo, estoy casi seguro de que si los tripulantes de unos y otros buques pudiesen hablar libremente, sin temer posibles represalias (el despido en la mar es una esquila con patas) se iban a producir muchas

sorpresas y, evidentemente, darían respuesta a la pregunta de por qué ese planteamiento de los científicos incide en la necesidad de reducir las cuotas de merluza.

Los viejos "candrais" que le dejan a uno señales de óxido en el alma podrían decir muchas cosas, como sus tripulantes. Pero en la mar también existe la ley del silencio y nadie la lleva al cine para que un Marlon Brando aclare el asunto con una camiseta que le deja ver sus jay! Biceps.

Las ecuaciones no siempre dan el resultado esperado.

Tal vez la pesca de la merluza en Gran Sol sea una ecuación de segundo o tercer grado y la resolución no está al alcance de cualquiera.

Para que luego digan que el pescado es caro.

Aunque la merluza negra de Mauritania viaje en avión a Portugal, el pescado seguirá siendo caro para la mayoría. Para el que lo pesca, todavía más.

"Si los tripulantes pudiesen hablar libremente, sin temer represalias (el despido es una esquila con patas) se iban a producir muchas sorpresas"



“Estos títulos profesionales, como su nombre indica, inicialmente tienen un reconocimiento oficial en el campo profesional marítimo, no así en el campo académico”

Marcelino Varas Usillo / Director de la Escuela Náutico-Pesquera de Gijón

En los últimos tiempos se están produciendo grandes cambios en las enseñanzas profesionales náutico-pesqueras. Atender la invitación de AETINAPE y la esperanza de que tenga alguna utilidad es lo que me mueve a realizar el siguiente comentario.



La FP de adultos de 1^{er} y 2^o grado y los ciclos formativos

En los años 60, entra en vigor la Ley 144/1961 que reorganiza las Enseñanzas Náuticas y Náutico-Pesqueras y el Decreto 629/1963 por el que se crean los diferentes títulos profesionales de las Marinas Mercante y Pesca. La potestad sobre las condiciones para alcanzar cada uno de los diversos títulos y las atribuciones profesionales que confieren ha recaído siempre sobre un solo Organismo, bien fuera la Subsecretaría de la Marina Mercante, Dirección General de la Marina Mercante, Subsecretaría General de Pesca Marítima, etc. Dichas condiciones y atribuciones fueron modificadas posteriormente por el Decreto 2596/74, el Real Decreto 2061/81, el Real Decreto 1611/87, Real Decreto 930/98 y Real Decreto 2062/99.

Estos títulos profesionales, como su nombre indica, inicialmente tienen un reconocimiento oficial en el campo profesional marítimo, no así en el campo académico. La Orden de 16 de Mayo de 1979 establece las primeras equiparaciones y convalidaciones entre los títulos profesionales Náutico-Pesqueros y las enseñanzas regladas de Formación Profesional dependientes del Ministerio de Educación y Ciencia.

Para iniciar los estudios conducentes a la obtención de una titulación

del primer nivel profesional (Mecánico Naval de Segunda Clase, Patrón de Primera Clase de Pesca de Litoral o Patrón de Cabotaje), únicamente se requiere cumplir una determinada edad. Para examinarse de las titulaciones del nivel superior (Mecánico Naval de Primera Clase, Patrón de Pesca de Altura, Patrón Mayor de Cabotaje, etc.) se requiere estar en posesión de la titulación profesional inmediata inferior. Las enseñanzas se imparten en las Escuelas Oficiales y Reconocidas. En las Escuelas Reconocidas se realizan convocatorias de exámenes a las que pueden concurrir los alumnos matriculados en las mismas y que hayan seguido el curso de manera presencial, mientras que en las Escuelas Oficiales, además de las convocatorias ordinarias para los alumnos que realizan los cursos de forma presencial, se abren convocatorias extraordinarias, para aquellos alumnos que por diversos motivos realizan su preparación por libre. La matrícula en una Escuela Oficial, bien sea para realizar un curso presencial o examen libre, no presenta más dificultad que cubrir el impreso de matrícula y presentar documentación de carácter personal en el plazo establecido, independientemente de que se hubiesen realizado anteriormente matrículas, exámenes, etc., en otra Escuela.

"Aumenta el alumnado en los centros y aunque comienza a vislumbrarse la pérdida de puestos de trabajo en el sector marítimo, se ve compensada con la salida profesional hacia otros sectores"

No debe
extrañarse

Esta facilidad de matricularse y examinarse en cualquier Escuela, bien sea de curso completo o de asignaturas sueltas, es un factor de distinción importante de esta modalidad de enseñanza, conocida como Formación Profesional de adultos, frente a la Formación Profesional Reglada. Otro factor de distinción importante es la alternancia, obligatoria, entre estudio y trabajo.

Desde el punto de vista social, la F.P. de Adultos ha sido de vital importancia, y en menor grado sigue siendo, en los pequeños pueblos de la costa, donde los niños y los jóvenes, apenas podían realizar otros estudios que la enseñanza primaria y solamente una minoría podía seguir aumentando su formación en otros campos cuya salida no era únicamente la mar. Los más, superada o no la enseñanza primaria, al cumplir los catorce años, e incluso menos, tenían como única salida y meta continuar la tradición de sus mayores enrolándose como marineros, bien fuera en buques de pesca o mercantes. Con el tiempo, el afán de mejorar su posición profesional y personal les obliga a realizar algunos ahorros que permiten abandonar el trabajo y seguir un curso en una Escuela o bien aprovechar cualquier circunstancia favorable para presentarse a las convocatorias libres anteriormente citadas.

En los años 70, la aplicación de la Ley General de Educación de 1970 da lugar a que en el curso 1974/75 se implante en los centros la Formación Profesional de 1º y 2º Grado de la Rama Marítimo-Pesquera, que introduce algunos cambios respecto al sistema de F.P. de adultos.

Un cambio significativo, es el que se deriva del echo de la expedición de una titulación académica y otra profesional, y el que las condiciones para obtener una y otra dependa de Organismos distintos. El Ministerio de Educación y Ciencia, al terminar cada grado, expide las titulaciones académicas de Técnico Auxiliar (F.P.1) y Técnico Especialista (F.P.2) en la especialidad cursada, y una vez reali-

zados los períodos de embarque preceptivos se expiden las titulaciones profesionales, que inicialmente son las mismas de la F.P. de Adultos, por el Organismo correspondiente.

Se podía acceder a la Formación Profesional de Primer Grado con 14 años de edad y 8 años de

marítimo. Los alumnos, en general, ya no son profesionales-estudiantes, sino estudiantes-profesionales. La titulación académica abre nuevas posibilidades de trabajo, pues resulta más familiar que las titulaciones profesionales en las empresas que no pertenecen al sector marítimo y dada la pre-



escolaridad o estar en posesión del Título de Graduado Escolar. Para acceder a la Formación Profesional de Segundo Grado era necesario estar en posesión del Título de Técnico Auxiliar (F.P. 1er Grado) o el Bachiller. La duración del ciclo completo de estas enseñanzas es de 5 años.

Otros cambios se producen porque las enseñanzas se pueden realizar de forma continuada sin haber tenido ningún contacto con el mundo laboral

paración que proporcionan estas enseñanzas, las aspiraciones profesionales de los estudiantes ya no están solamente en los buques. Aumenta el alumnado en los centros y aunque comienza a vislumbrarse la pérdida de puestos de trabajo en el sector marítimo, se ve compensada con la salida profesional hacia otros sectores. También se abren nuevas posibilidades de formación, dentro y fuera del sector marítimo.

"El Real Decreto 2062/1999 (B.O.E 21 enero de 2000), del Mº de Fomento, establece que la última fecha para la emisión de certificados de examen por la modalidad de Formación Profesional de Adultos de 1 de Febrero del 2002"

La facilidad de matricularse y examinarse en una u otra Escuela queda restringida, pues requiere el traslado del expediente académico que es un proceso lento y complicado.

La Ley General de Educación de 1970 y las disposiciones que la desarrollan no derogan la F.P. de Adultos,

de Graduado en Educación Secundaria y los mismos efectos profesionales que el nuevo título de Técnico (Ciclo Formativo de Grado Medio) en la correspondiente profesión y la Disposición Adicional Cuarta.4 dice: El Actual título de Técnico Especialista (F.P. 2º Grado) tendrá los mismos efec-

Ministerio de Educación y Ciencia, se publican los Reales Decretos por los que se desarrollan los Títulos y Currículos de los ciclos formativos de Grado Medio y Superior, que dan acceso a las titulaciones académicas de Técnico y Técnico Superior, respectivamente, en las distintas especialidades. El Real Decreto 930/1998, del Ministerio de la Presidencia, crea nuevos títulos profesionales y las atribuciones que confieren a quienes hayan realizado alguno de los ciclos formativos citados, derogando los títulos y enseñanzas profesionales vigentes. También se podría considerar desde el punto de vista normativo las competencias que tienen las Comunidades Autónomas.

El Real Decreto 986/1991, del Mº de Educación y Ciencia y el Real Decreto 173/1998, del Mº de Educación y Cultura, desarrollan el calendario de aplicación de la nueva ordenación del sistema educativo y de acuerdo con los mismos la formación específica de Grado Medio debe de estar generalizada en el año académico 2002/2001 y la formación específica de Grado Superior en el año académico 2002/2003. Este calendario implica que se dejarán de impartir, de forma paulatina, las enseñanzas de Formación Profesional de 1º y 2º Grado, finalizando el proceso en el año académico 2001/2002. Aquellos que habiéndolas iniciado y reuniendo las condiciones precisas no las hubieren finalizado, podrán realizar pruebas de evaluación en los dos años académicos siguientes a la extinción de las mismas.

El Real Decreto 2062/1999 (B.O.E 21 enero de 2000), del Mº de Fomento, establece que la última fecha para la emisión de certificados de examen por la modalidad de Formación Profesional de Adultos el 1 de Febrero del 2002.

La expedición de las tarjetas profesionales por parte de la Dirección General de la Marina Mercante para los poseedores de certificados de examen de Patrón de Cabotaje, Patrón de Mayor de Cabotaje, Mecánico Naval

El título de Técnico Especialista (FP 2) tendrá los mismos efectos académicos y profesionales que el nuevo título de Técnico Superior (Ciclo Formativo de Grado Superior) en la correspondiente especialidad"

por lo cual ambas modalidades aunque se imparten de forma paralela y con programas y estructuras distintas conducen, en un principio, a las mismas titulaciones y atribuciones profesionales pero no a las académicas. Con el Real Decreto 930/1998 estas atribuciones aumentan puesto que la Disposición Adicional Cuarta.3 de la LOGSE dice que: El título de Técnico Auxiliar (F.P. 1er Grado) tendrá los mismos efectos académicos que el título

tos académicos y profesionales que el nuevo título de Técnico Superior (Ciclo Formativo de Grado Superior) en la correspondiente especialidad.

La Ley Orgánica 8/1985, de 3 de julio, (LODE) y la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, (LOGSE) establecen un nuevo sistema educativo en el que se incluye la Formación Profesional Específica estructurada en ciclos formativos de Grado Medio y Grado Superior. En el año 1994, por el

"Para acceder a un ciclo formativo de Grado Medio es necesario, como mínimo, estar en posesión del Título de Graduado en Educación Secundaria"



Mayor, Mecánico Naval de Primera Clase y Mecánico Naval de Segunda Clase emitidos antes del 1 de Febrero de 2002, por un centro de Formación Profesional autorizado, que estén realizando los períodos de embarco requeridos por la normativa vigente, se realizará hasta el 31 de Diciembre de 2008. Respecto a la expedición de las tarjetas profesionales correspondientes a los certificados de examen de Patrón de Pesca de Altura y Patrón de Primera Clase de Pesca de Litoral cuya competencia corresponde a las Comunidades Autónomas se supone que seguirán la misma pauta.

Para acceder a un ciclo formativo de Grado Medio es necesario, como mínimo, estar en posesión del Título de Graduado en Educación Secundaria. También pueden acceder mediante prueba quienes tengan 18 años, un año de trabajo o un curso de garantía social. Desde el ciclo formativo se accede al mundo del trabajo.

Para acceder a un ciclo formativo de Grado Superior es necesario, como mínimo, estar en posesión del título de Bachiller LOGSE o Experimental. También pueden acceder mediante prueba quienes tengan cumplidos veinte años o quienes estén en posesión del Título de Técnico y deseen acceder a un Ciclo Formativo de Grado Superior de la misma familia profesional o de una familia afín. Desde el ciclo formativo se accede al mundo del trabajo o a determinadas carreras universitarias.

La duración de los ciclos formativos de Grado Medio y Grado Superior que dan paso a la obtención de las titulaciones profesionales de "Máquinas" y "Puente" es de 2000 horas (aproximadamente dos cursos académicos). Las titulaciones académicas de "Puente" son polivalentes, pues permiten obtener titulaciones profesionales con competencias en Pesca, Cabotaje y Pasaje en función del tipo de buque en que se hayan realizado los períodos de embarque pertinentes. Dadas las competencias de las Comunidades Autónomas es muy posible que el desarrollo curricular (programas) y los módulos (asignaturas) de que consta cada ciclo formativo sea diferente en cada una de ellas

o se imparta en un año diferente al previsto por los Reales Decretos.

También es de destacar que la impartición de estas enseñanzas requiere un carácter presencial, puesto que sus características exigen un sistema de evaluación continua, lo que significará, en general, la no existencia de matrícula libre.

Estamos, por tanto, en una nueva época de cambios en el sector, que afecta casi por igual a los alumnos y a los centros. Desaparece la Formación Profesional de 1º y 2º Grado y la Formación profesional de Adultos. Al hecho de que desaparezca la primera modalidad parece que no se le da tanta importancia como al hecho de que desaparezca la segunda, pues aunque tiene en similitud con los ciclos formativos la expedición de una titulación académica que da acceso a la profesional, presenta afinidades más significativas con la F.P. de Adultos como son la no exigencia de titulación para iniciarlas y el que la progresión en los estudios se pueda realizar por una vía académica de carácter estrictamente profesional.

Como resumen de las principales características de las tres modalidades de F.P. Marítimo-Pesquera:

1ª) La F.P. de Adultos no exige la posesión de ninguna titulación para iniciarla. Se alternan las fases de estudio y trabajo en el sector. El sistema permite una gran movilidad escolar. Se expiden únicamente certificados profesionales por lo que la salida natural al mundo del trabajo, inicialmente, está en el sector marítimo-pesquero.

2ª) Considerando la F.P. de 1º y 2º Grado como un solo bloque de inicio y fin de enseñanzas profesionales, se puede decir que tampoco se requería titulación para iniciarlas. Se pueden realizar de forma continuada, sin tener contacto con el mundo laboral. Llega a los centros un nuevo tipo de alumnos. Aumenta la matrícula en los mismos. La movilidad escolar queda más restringida. Se expiden titulaciones académicas y certificados profesionales, por lo que la salida al mundo del trabajo no está únicamente en el sector marítimo-pesquero. También permite

“Sería interesante estudiar la posible impartición de Cursos Preparatorios de la Pruebas de Acceso por parte de las Escuelas y la aprobación por los Organismos competentes de un Curso Puente que permita el acceso directo desde los ciclos formativos de Grado Medio a los de Grado Superior”

el acceso a diversos campos de enseñanzas universitarias.

3ª) El acceso a los ciclos formativos de Grado Medio y Grado Superior requiere estar en posesión de una titulación académica o superar una prueba de acceso equivalente. Aquellos que inicien sus enseñanzas por los ciclos de Grado Medio y quieran promocionar profesionalmente tienen que retroceder hacia el Bachillerato o realizar la prueba de acceso, puesto que no hay paso directo del Grado Medio al Grado Superior. Se expiden titulaciones académicas. Las del Grado Superior dan acceso a las máximas titulaciones profesionales sin necesidad de pasar por el Grado Medio. La movilidad escolar queda más restringida, por el proceso de traslado de matrícula y porque los módulos (asignaturas) de un mismo curso pueden ser distintos en las diversas Comunidades Autónomas. La realización de Prácticas Formativas en Centros de Trabajo (buques) con carácter obligatorio, puede influir en aquellos cuya meta profesional inmediata, tal como en la actualidad, no sea el mundo marítimo.

Los contenidos curriculares (programas) de los ciclos formativos están más actualizados y por tanto son de mayor nivel tecnológico pero hay que impartirlos y asimilarlos en períodos de tiempo más cortos.

Consideraciones finales

Las circunstancias culturales y socioeconómicas se han modificado de manera extraordinaria. La enseñanza obligatoria, como mínimo hasta los 16 años, llega a todos y las posibilidades de formación en cualquier campo son muy altas. La influencia paterna también es un condicionante elevado pues existe la tendencia a que los hijos alcancen el mayor nivel de estudios posible. El desarrollo de la actividad en los sectores productivos primarios (agricultura, minería, pesca, etc) cada vez es menos atractiva, como lo demuestra el que aún manteniéndose los puestos de trabajo en el sector, se está dando el caso en poblaciones de gran tradición marinera de no encontrar personal para embarcar, tanto en marinería como en titula-

dos, teniendo que recurrir a la contratación de personal extranjero.

Si tenemos en cuenta la anterior y: Que hay un 25% de alumnos que no aprueban la Educación Secundaria Obligatoria y la exigencia de la misma para acceder a un ciclo formativo de Grado Medio. Que una gran mayoría de los que la superan continúan hacia el Bachillerato, de éste hacia los ciclos formativos de Grado Superior y por tanto directamente a las máximas titulaciones profesionales, y la no continuación de los estudios por la vía de la F.P., es posible que la opción hacia los ciclos formativos de Grado Medio de la Familia Profesional Marítimo-Pesquera sea pequeña e inferior a la de los ciclos formativos de Grado Superior.

“Los programas de ciclos formativos están más actualizados y por tanto son de mayor nivel tecnológico, pero hay que impartirlos y asimilarlos en períodos de tiempo más cortos”



Y si la experiencia demuestra que una gran mayoría de los profesionales del sector náutico-pesquero se fueron promocionando desde los niveles inferiores alternando escuela-trabajo y con el objeto de ofrecer alternativas válidas de promoción a la parte de ese 25% arriba enunciado que se incline hacia los niveles inferiores del sector, sería interesante estudiar la posible impartición de Cursos Preparatorios de la Pruebas de Acceso por parte de las Escuelas y la aprobación por los Organismos competentes de un Curso Puente que permita el acceso directo desde los ciclos formativos de Grado Medio a los de Grado Superior.

El paludismo y los hombres de la mar

El paludismo es una enfermedad debida a protozoos transmitidos por la picadura del mosquito *Anopheles*. Es la más importante de todas las enfermedades parasitarias de los seres humanos, afecta a 103 países endémicos con una población de más de 2.500 millones de personas y produce entre uno y tres millones de muertes cada año.



• Actualmente el paludismo ha sido erradicado en Norteamérica, Europa y Rusia, pero, a pesar de los enormes esfuerzos para controlarlo, ha habido reactivación de la enfermedad en muchos puntos de las regiones tropicales. Además, la resistencia a los fármacos plantea problemas cada vez mayores en la mayor parte de las zonas palúdicas. Durante siglos ha sido, y lo es actualmente, una pesada carga para las poblaciones de los trópicos.

El paludismo se observa en todas las regiones tropicales del mundo. Hay cuatro especies del género *Plasmodium* que infectan al hombre y que son: *P. Vivax*, *P. Ovale*, *P. Malariae* y *P. Falciparum*.

Casi todos los casos mortales de deben a *P. Falciparum*. En el hombre, la infección comienza cuando la hembra del mosquito *Anopheles*, al

picar para alimentarse, inocula los esporozoitos alojados en sus glándulas salivares. Estas pequeñas formas móviles se trasladan rápidamente por la corriente sanguínea.

El *P. Falciparum* predomina en África subsahariana, Nueva Guinea y Haití, mientras que el *P. Vivax* es más frecuente en Centroamérica y el subcontinente indio. En el último decenio se ha producido en la India un aumento de las infecciones por *P. Falciparum*. La frecuencia de ambas especies es aproximadamente la misma en Sudamérica, este de Asia y Oceanía.

Los primeros síntomas son inespecíficos y parecidos a los de una enfermedad viral leve, y consisten en malestar general, cefalea, fatiga, molestias abdominales y dolores musculares, seguidos de fiebre y escalofríos. En algunos casos, una cefalea llamativa, los dolores torácicos y abdo-



“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”

***“El mosquito
puede ir dentro
del barco después
de haber entrado
en puerto, o
puede llegar al
barco cuando se
está trabajando”***

minales, la náuseas, los vómitos, las astralgias, las mialgias o la diarrea pueden sugerir otras enfermedades.

En los barcos de pesca que trabajan por estas zonas tropicales, y que ahora llevan todos aire acondicionado, es normal confundirlo con una enfermedad de garganta o gripe cuando se desconoce el paludismo, dado que los cambios de temperatura a que se está expuesto constantemente son en la mayoría de los casos considerables. Se puede estar en el trabajo a una temperatura que ronda los 40° C, y en los camarotes alrededor de 15° C, lo que conduce a que haya muchas infecciones de ese tipo (garganta), y esto lleva a que se diagnostique y trate como tales en los barcos, desconociendo las repercusiones y desenlace final de seguir con un tratamiento erróneo de la enfermedad que realmente tiene el tripulante (paludismo).

Los tripulantes de los barcos

no sólo están expuestos a las picaduras del mosquito *Anopheles* cuando tocan los puertos, sino que también en los caladeros o navegando, porque el mosquito puede ir dentro del barco después de haber entrado en puerto, o puede llegar al barco cuando se está trabajando. Puede entrar en la habitabilidad y mantenerse si no hay una fumigación adecuada, mientras que navegando o trabajando puede llegar al barco con los vientos de tierra, que traen consigo todo tipo de aves e insectos que pululan en la costa.

Todos los barcos que navegan por los trópicos llevan medicamentos, y sabemos que se deben tomar todos los domingos, pero también sabemos que afectan a la vista, por lo tanto, nadie lo toma, y si alguno lo toma, desconoce que cuando se desembarca en esas zonas, tiene que llevarse cuatro pastillas para seguir tomándoselas los cuatro domingos siguientes.

Y no sólo eso, sino que todo tripulante que navegue por zonas tropicales, entren en puestos de esas zonas, repatriados que pasen por dichos países, deben notificárselo en sus visitas a su médico de cabecera y en los reconocimientos que se hagan.

Los pacientes residentes o procedentes de áreas palúdicas que presentan fiebre se les debe realizar análisis para confirmar el diagnóstico e identificar la especie de parásito infectante. En las áreas endémicas, las infecciones no complicadas pueden tratarse de forma ambulatoria. Los pacientes con paludismo grave o los que no pueden tomar fármacos por vía oral deben recibir un tratamiento antipalúdico parenteral.

Ante una situación de tripulante con fiebre por zonas tropicales, se debe hacer rápidamente una consulta radio-médica.

"A lo largo del juicio del Rey Álvarez II, que ha supuesto una condena penal únicamente para los Armadores-Patrones surgieron otras cuestiones, de gran trascendencia y gravedad para la profesión"

Profesionales de la mar *«Solos ante el peligro»*

Hace unas semanas, como todos sabéis, se ha celebrado la vista en el Juzgado de lo Penal Nº 2 de A Coruña por el naufragio del Rey Álvarez II en agosto del 97 que se cobró la vida de dos marineros.

José Ángel Martínez López / Patrón Mayor de Cabotaje y Abogado



Lo cierto es que a lo largo del juicio, al que asistí como letrado de una de las partes, y que ha supuesto una condena penal únicamente para los Armadores-Patrones surgieron otras cuestiones, cuestiones de gran trascendencia y gravedad para la profesión, si bien el principio de mínima intervención que preside el derecho penal, el comprensible interés prioritario de las acusaciones particulares por "dar batalla" en cuestiones de las que se pudiese derivar resarcimiento económico inmediato, el proverbial silencio y oscurantismo de que tan bien sabe rodearse la administración cuando le conviene y desde luego el cajón de sastre que es el "principio de legalidad que ampara toda actuación admi-

nistrativa", se han encargado de que pasasen el trámite "de puntillas" discreta, tan discretamente que no se ha decretado responsabilidad alguna, en materias tan importantes como despacho e inspección de buques, que este caso concreto ha destapado pero pueden ser extrapolados a otros.

En el rol de los buques es normal que aparezcan unos profesionales, en las funciones de patrones o motoristas que en la práctica desempeñan otras y estos a su vez realizan labores que nada tienen que ver con las declaradas en el rol, o ni siquiera están a bordo. Dicho de otro modo -se pone a Pepe por que es el que tiene título que vale, pero el que lleva el barco es Manolo pese a su título, litoral de 2ª expedido hace veinte años y



“Al parecer el funcionario que despacha el buque sin tener los certificados vigentes a la vista, no incurre en responsabilidad alguna”

“Las competencias para su vigilancia, exigencia y sanción, la ostentan las Capitanías Marítimas. Que realmente en la practica se vigile y exija es otra cosa”

“El 26 de agosto de 1997 se emiten favorablemente todos los certificados, de un buque que no ha visto nadie... Y sigue sin deducirse responsabilidad alguna del cuerpo de funcionarios”

sin ningún curso de reciclaje, sabe perfectamente donde hay pesca que realmente es lo importante. Bien pues estamos, pese a que sea una practica habitual y a nadie sorprenda, ante una infracción del Art. 77 de la Ley de Puertos y Marina Mercante, de la que serán responsables armadores y los irregularmente embarcados según su participación. Las competencias para su vigilancia, exigencia y sanción, la ostentan las Capitanías Marítimas, que realmente en la practica se vigile y exija es otra cosa.

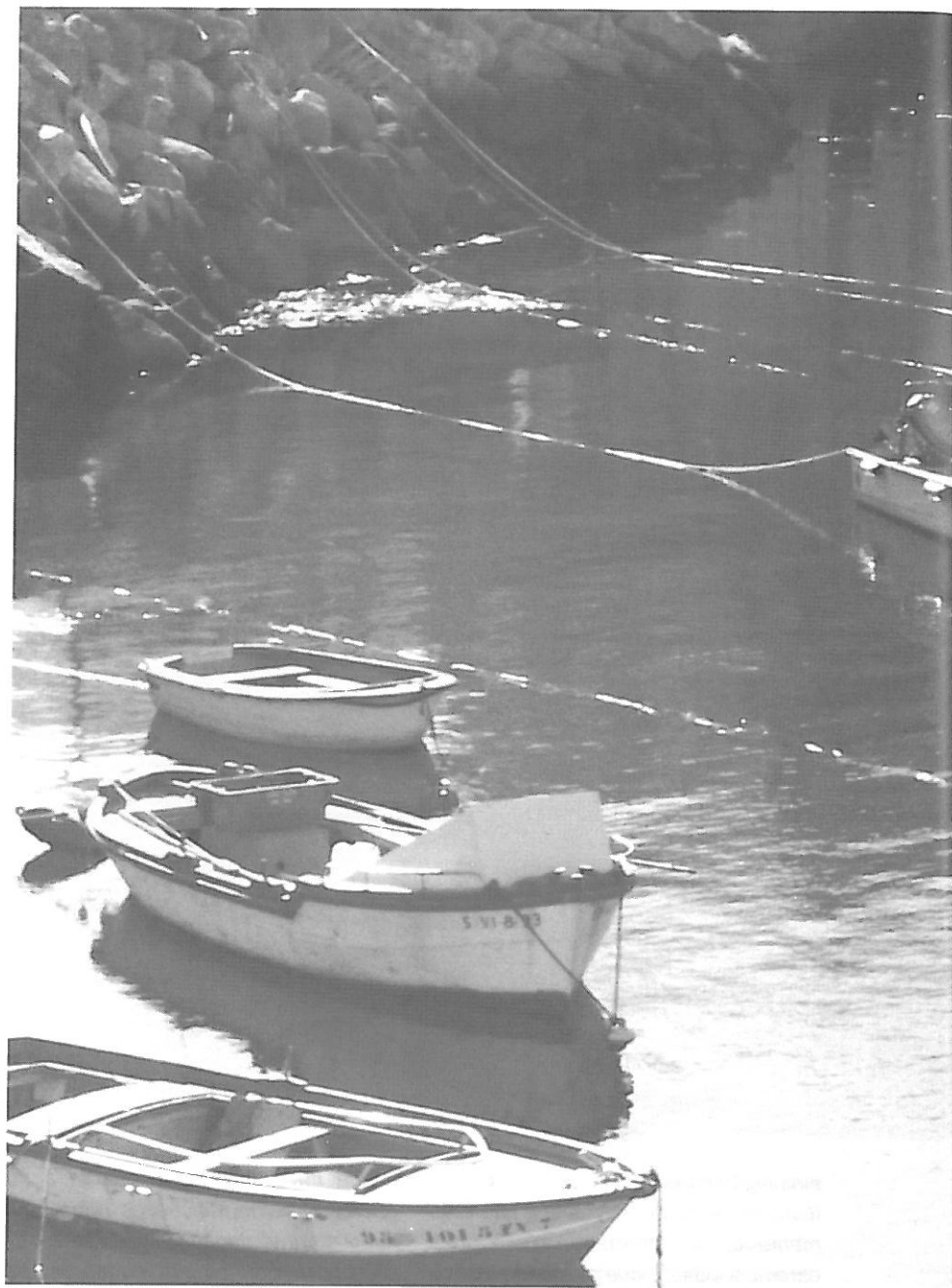
Los certificados de; Navegabilidad, Francobordo, Seguridad del Equipo, Material Náutico y Salvamento, en el caso concreto del Rey Álvarez II aparecen datados a 26 de agosto de 1997, es decir cuando el

buque navegaba desde Luarda a su puerto base de Muxía tras haber faenado durante varios días, pese a ser preceptivo que ningún buque pueda ser despachado sin ellos en vigor. A lo largo de las sesiones del juicio, los funcionarios de la inspección y capitania declaran, que el baile de fechas se debió al defectuoso sistema de trabajo que en aquellas fechas tenían -hoy modificado por inadecuado- pero no significa que el buque no pasase la inspección antes de hacerse a la mar y de ese modo la circunstancia de no tenerlos a bordo implicaría únicamente una infracción administrativa -por supuesto, únicamente del armador y patrón del buque- ya que al parecer el funcionario que despacha el buque sin tener los certificados vigentes a la

vista, no incurre en responsabilidad alguna. Pero lo mejor del caso es que ninguno de los dos funcionarios que en esas fechas y zona realizaban las inspecciones, recuerda ni reconoce haber visto al Rey Álvarez II, tanto en la instrucción de la causa como en el Juicio Oral. Es decir que el 26 de agosto de 1997 se emiten favorablemente todos los certificados, de un buque que no ha visto nadie..... Y sigue sin deducirse responsabilidad alguna del cuerpo de funcionarios. En una institución jerarquizada como es la administración ha de haber un responsable final, en este caso el Capitán Marítimo de A Coruña que se sitúa al margen con el chusco argumento de que el día del accidente “se encontraba de vacaciones” y lo mejor del caso es que

"Los chalecos salvavidas del Rey Álvarez II, que en sentencia se han declarado totalmente inadecuados e ineficaces para su función, de tal suerte que dos personas han perdido la vida con ellos"

"A nadie se le escapa que en este asunto han salido con una condena los únicos que podían salir con ella, es decir el eslabón mas débil de la cadena"

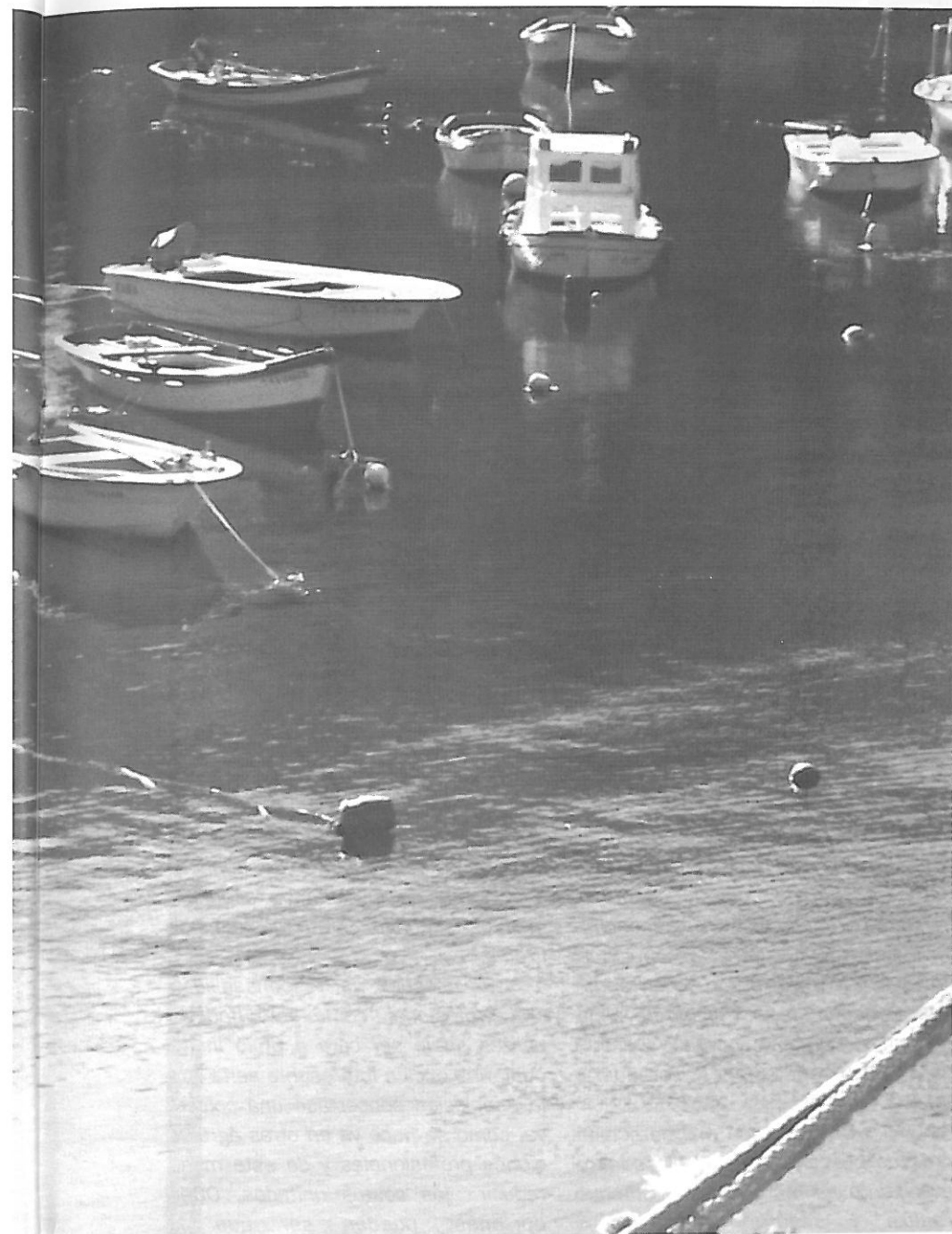


prospera quedando ya desde la instrucción fuera de toda imputación, declarando en adelante como mero testigo o lo que es lo mismo, el máximo responsable ni siquiera sufre la llamada "pena de banquillo" que si la sufren sus subordinados.

En estas dos cuestiones que implican muchas otras, planea la "larga sombra de la administración" y si bien el principio de mínima intervención penal y otras cuestiones debidamente valoradas por el juzgador, le han inclinado a no entrar en temas puramente técnicos que además no tienen

conexión directa con el resultado de la muerte de dos marineros, que es lo realmente enjuiciado, no implica que unas actuaciones o hechos por no ser constitutivos de responsabilidad penal, ya no deriven responsabilidades de ningún tipo y me refiero a la mas obvia, la responsabilidad Administrativa que se ha de depurar por imperativo legal y además de oficio (Reglamento de Régimen Disciplinario de los Funcionarios del Estado), tan pronto aparezcan mínimos indicios de irregularidad mediante el oportuno expediente que si bien debe suspen-

derse, caso de abrirse diligencias penales hasta que se resuelva sobre las mismas, este debe continuar en el momento que se determine su inexistencia precisamente para evitar impunidades. En este caso no parece que nadie lo iniciase -por lo menos en los autos del juicio no aparece aportado- y si nadie lo inició es imposible que se continúe algo no comenzado. Conclusión, no se si impunidad -para ello habría de determinarse previamente responsabilidades- pero desde luego "oscurantismo" ese oscurantismo al que se aferran las instituciones



públicas de la mano de sus servidores reforma tras reforma, perpetuando la desconfianza atávica que la ciudadanía tiene en un sistema que solo sabe mirar a su ombligo.

Lo que hasta aquí es una sucesión de "paños calientes" cuando hablamos de la administración, se torna un reparto de "estopa" indiscriminado si de lo quien hablamos es de los profesionales de la mar y más se va a repartir, por lo que se desprende de la "letra pequeña" de las declaraciones efectuadas por el Capitán Marítimo de A Coruña a una emisora

con ocasión de esta sentencia, en la que viene a decir que los patrones tomen buena nota de las consecuencias que puede tener hacerse cargo de buques que no estén en condiciones. Bueno pues desde aquí le pediría dijese, al patrón que ha de ganarse la vida en un sector en el que el paro muerde con rabia y las condiciones laborales son como son, que debe hacer cuando la única posibilidad de trabajo que tiene es a bordo de un barco "tipo" de la flota de pesca Española, es decir casco parcheado mil veces, vías de agua varias, material de salvamento

de la época de Colón, instrumentos que funcionan a su manera... eso sí, con todas las revisiones pasadas y los certificados en regla, hágase a la mar si quiere si no hay muchos esperando la plaza. Recordar aquí que los chalecos salvavidas del Rey Álvarez II, que en sentencia se han declarado totalmente inadecuados e ineficaces para su función, de tal suerte que dos personas han perdido la vida con ellos, se encontraban entre el material que la Inspección de Buques de A Coruña certificó como apto y acorde a las normas de SEVIMAR, el 28 de octubre de 1991, por si eso no fuese suficiente, los funcionarios imputados lo volvieron a afirmar en el juicio oral, contradiciéndose de lo antes manifestado por ellos mismos en declaración anterior y patrones de la zona que declararon como testigos, reconocieron llevar a bordo chalecos iguales que pasan las inspecciones. Así las cosas se da la paradoja de que los administrados pagan por el mal hacer de la administración, siguiendo el modelo del criado que recibía los palos que correspondían a los príncipes, que por ser tales no podían sufrir castigo directamente.

El panorama, a parte de referencias jocosas, es ciertamente sombrío. A nadie se le escapa que en este asunto han salido con una condena los únicos que podían salir con ella, es decir el eslabón mas débil de la cadena, en este caso reunían la condición de patrones y armadores varios de ellos, como es el caso de muchos otros en la flota de pesca Española con un barco heredado de su padre y trabajando en el como uno mas, pero el hecho de ostentar únicamente el cargo de patrón no exime de responsabilidad.

El ordenamiento jurídico, desconocido para unos por olvido consciente y para otros por no haberlo estudiado nunca, esta ahí y no vale alegar su desconocimiento pues todos conocemos el aforismo jurídico del Art. 6.1 del Código Civil "la ignorancia de la ley no exime de su cumplimiento".

A modo de ejemplo, citar sin animo exhaustivo algunas normas de aplicación directa en la materia, como son el Real Decreto 1216/97 por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el



trabajo a bordo de buques de pesca; La Ley 30/95 de Prevención de Riesgos Laborales, R.Dto. 773/97 sobre equipos de protección individual, Convenios; SEVIMAR, SOLAS, o el propio Código Penal. Las referencias de tipo "El armador, sin perjuicio de la responsabilidad del patrón" o "el responsable entre inspecciones es el patrón" son constantes esa normativa y la depuración de esa responsabilidad puede implicar severas sanciones, importantes cantidades en concepto de responsabilidad civil, e incluso penas privativas de libertad de hasta tres años por delitos contra la seguridad de los trabajadores o cuatro años para el caso de homicidio imprudente.

Si bien es cierto que los tiempos cambian y el mar no es una excepción, lo cierto también que la clase política en su labor legislativa como ya es habitual, mas preocupados por sus respectivas perpetuaciones en los cargos que por llenar de contenido los compromisos por ellos asumidos con sus votantes, no se han molestado en reflejar esos cambios en el derecho positivo, es decir el que se nos va a aplicar. Un derecho que entra en total contradicción con la practica diaria, como son las disposiciones del Código de Comercio de 1885 que regula en su Art. 573 y siguientes el comercio marítimo y deberes-obligaciones de los que en el participan,

patrones, armadores, etc. con atribuciones para el primero tan ideales como utópicas. Quizás en el momento de su redacción, pudiese un patrón no hacerse a la mar si el buque no estaba debidamente pertrechado o despa-chado, o pudiese adquirir por cuenta del armador el material de armamento necesario, hoy día no me imagino a un patrón adquiriendo por su cuenta a cargo del armador veinte chalecos salvavidas, o un par de balsas por que las que hay en el barco están podridas, tampoco me lo imagino llevando el mismo el barco al varadero y encargando las reparaciones verdaderamente necesarias.

Como a todo mal detectado procede buscarle remedio, llegados a este punto y al margen de la lucha que realiza y seguirá realizando la Asociación para cambiar la situación adaptándola a la realidad y mejorar las condiciones de trabajo de los profesionales de la mar, requiere también concienciación individual y que cada uno en la medida de sus posibilidades plante cara al problema. La solución no es fácil, por las circunstancias que apuntaba arriba, sin embargo con formación, diálogo y argumentos convincentes se puede afrontar mejor.

Si observamos que el material de salvamento del buque es totalmente inadecuado pero estamos al día de la normativa al respecto y de las consecuencias de su incumplimiento,

estamos en condiciones de "reclamar" con "razones" al armador su renovación, si lo hace no será por darnos el gusto, será por que hemos sabido mostrar la parte menos amable, la de la responsabilidad que le toca. Para los casos mas recalcitrantes y escandalosos, está la vía de la denuncia a la inspección de trabajo o de buques, que a raíz de los últimos acontecimientos, supongo, estará mas sensibilizada.

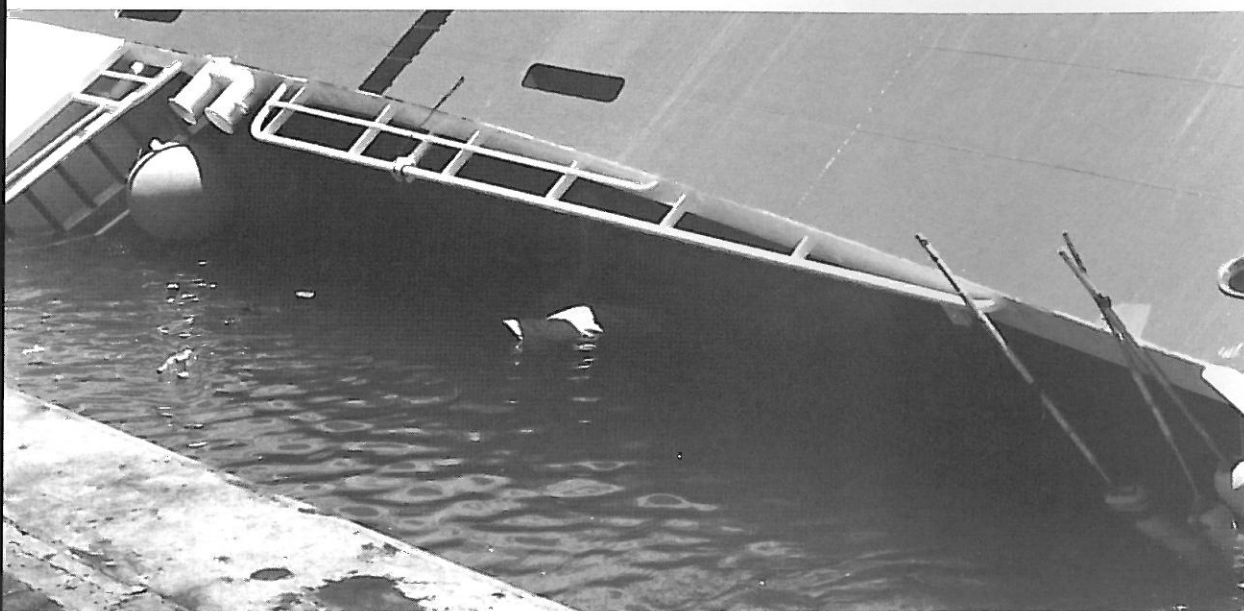
Asegurar la responsabilidad civil profesional, como este tipo de pólizas suele ser cara a titulo individual, una opción interesante sería que la Asociación concertase una colectiva, como se hace ya en otras agrupaciones profesionales y de este modo reducir los costos unitarios. Otras opciones, pueden ser que la Asociación se persone como acusación popular, sistemáticamente en todas las causas en que aparezca implicada la administración para exigir sus responsabilidades, promover la reforma de Leyes totalmente desfasadas o instar las "inspecciones sorpresa" bien por la Guardia Civil del mar o los inspectores de cada servicio.

El problema es arduo, las soluciones que se pueden dar a un problema profundamente enquistado nunca serán rápidas, pero hay que ponerse "manos a la obra", lo que esta en juego es mucho y no admite demora ni desaliento.

"Para un profesor que tiene que FORMAR, es muy importante estar bien informado y, de cuando en vez, hacer un ejercicio de humildad y contemplar la posibilidad de asistir a cursos de reciclaje"

Puntualizaciones con respecto de la reforma de las enseñanzas marítimas

Juan Manuel López García / Ex-Secretario Técnico del GTP de la familia profesional de Pesca, Acuicultura y Buceo



Sr. Director:

Hace unos meses se publicó en su revista una colaboración de D. Mario Ferrer Bermúdez que leí con gran interés por tratarse de un profesor de un instituto marítimo pesquero que expresaba su opinión sobre el nuevo modelo formativo de enseñanzas marítimas (pesca y mercante), cuya implantación se está generalizando ya en todo el Estado.

En su artículo, D. Mario arremete contra todos y contra todo lo que este relacionado o haya estado involucrado en la reforma de las enseñanzas, llegando al extremo de ridiculizar a los alumnos que acceden a los ciclos formativos. En su apasionada ofensiva descalificatoria, el Sr. Ferrer se olvida, que, para un profesor que tiene que FORMAR, es muy importante estar bien informado y, de cuando en vez hacer un ejercicio de humildad y contemplar la posibilidad de asistir a cursos de reciclaje.

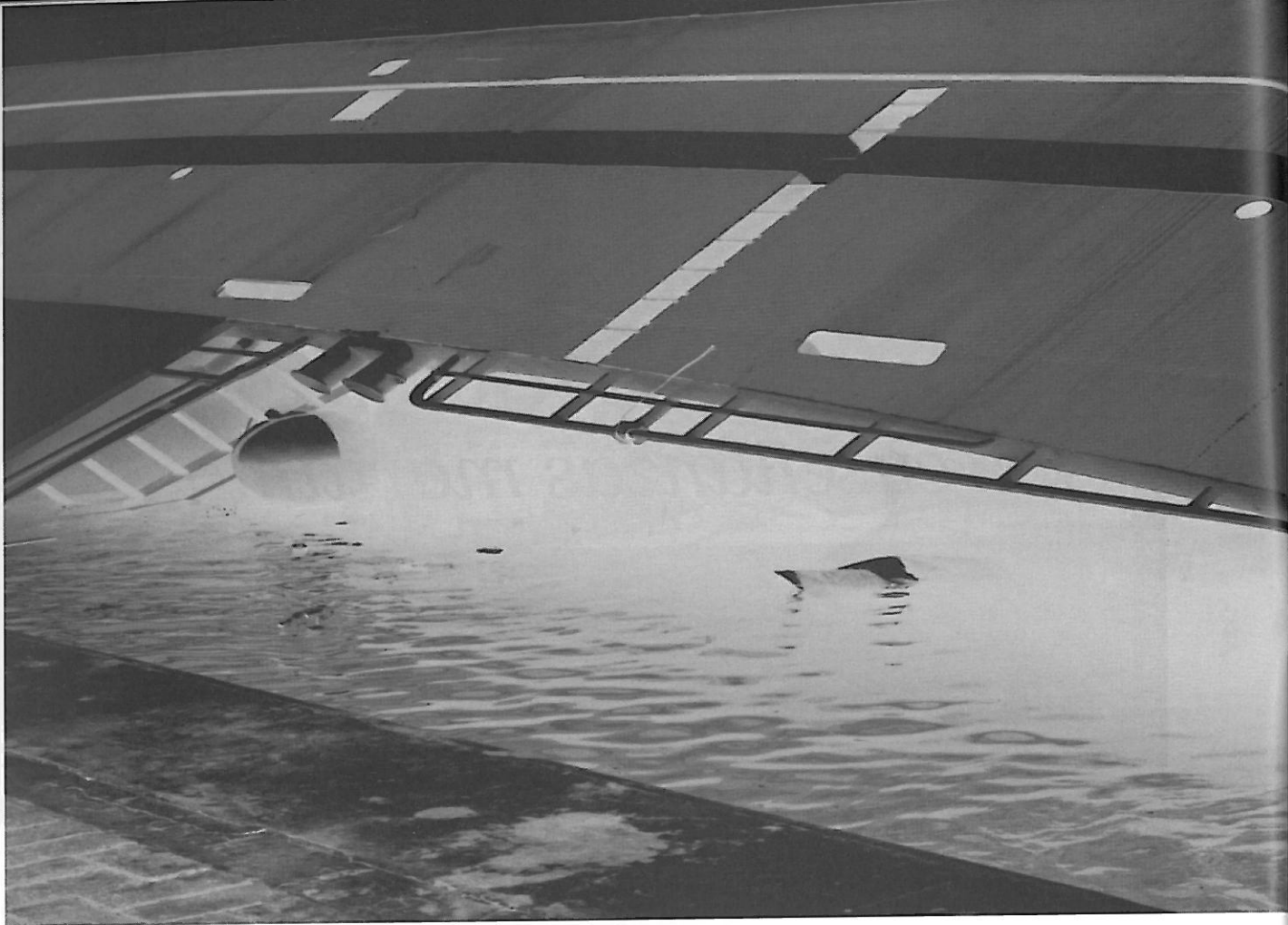
Sr. Director, el proceso de elaboración de los Reales Decretos por los que

se establecen los títulos y las correspondientes enseñanzas mínimas de la familia marítimo-pesquera, al igual que para otras familias profesionales, ha sido en extremo meticuloso y concienzudo. El Ministerio de Educación, de Agricultura y de Pesca, de Transportes y Comunicaciones. Comunidades Autónomas, organismos provinciales, locales, etc, no escatimaron medios ni recursos humanos o materiales a lo largo de los tres años que duró el proceso.

Se partió de un estudio de campo del sector, realizado por el Instituto Nacional de Empleo con la colaboración de la Universidad de Santiago de Compostela, en los aspectos económicos, tecnológico, laboral y ocupacional, para posteriormente identificar los objetivos de las organizaciones productivas y la profesionalidad necesaria para alcanzarlos, en un proceso de "Análisis Funcional" en las dimensiones tecnológicas, organizativa y sociolaboral de las cualificaciones.

Posteriormente se constituyen los Grupos de Trabajo de expertos tecnológicos (inspectores de empresa





armadoras, técnicos profesionales del sector), y educativos (profesores de institutos y de la universidad) seleccionados en base a su aptitud para conjugar las dimensiones tecnológicas, profesionales y formativa de las figuras profesionales, realizando un análisis funcional de los procesos productivos en las variables organizativa y tecnológica determinadas en el estudio sectorial para llegar a identificar las actividades y capacidades profesionales que deben ser capaces de realizar y poseer las personas, configurando los campos y unidades profesionales que originaron los programas formativos que tanto disgustan a D. Mario.

No voy a entrar en la formación que adquieren los alumnos que hayan superado la Enseñanza Secundaria Obligatoria o los bachilleratos necesarios para acceder a los ciclos formativos de grado medio o superior respectivamente, en todo caso si aquellos promocionan sin los conocimientos mínimos necesarios, será un asunto que tendrá que plantearle el Sr. Ferrer a sus compañeros de cátedra de los institutos de Enseñanza Secundaria Obligatoria y bachillerato.

Lo que si quisiera Sr. Director es que me permita rebatir algunas de los, a su entender, fallos, que denuncia en su colaboración, aún cuando se me

hace muy difícil porque no concreta si se refiere a Ciclos de Grado Medio y Superior de Puente o de Máquinas.

1º en cuanto a la sensible disminución de la formación práctica que denuncia, se equivoca, es justamente todo lo contrario, los módulos que conforman los ciclos son teórico-prácticos impartidos en aulas polivalentes en aulas taller y en buque escuela que es obligatorio. Repase los apartados correspondientes a requisitos mínimos de espacios e instalaciones para impartir estas enseñanzas en los Documentos Base de los Títulos, Reales Decretos publicados en abril de 1994 por los que se establecen nuestros títulos y, si a ello le sumamos las 710 horas, dos trimestres, que tienen obligatoriamente que estar nuestros alumnos en una empresa buque, astillero, redería etc. para alcanzar las capacidades terminales elementales que figuran en currículos correspondientes a los respectivos módulos de formación en el centro de trabajo, creo sinceramente que, precisamente de formación práctica, no van a adolecer los futuros titulados.

2º En el módulo de «Administración del Buque» de dudosa necesidad, según el Sr. Ferrer, verá Ud., Sr. Director ese módulo se centra en el Derecho Marítimo. En cuanto a

los módulos de «Formación y Orientación Laboral» y «Relaciones con el Equipo de Trabajo» además de ser obligatorios y transversales para todos los ciclos de todas las familias profesionales, resulta difícil de entender su duda sobre la necesidad de formación en esos campos.

3º El módulo de «Proyecto Integrado» está presente asimismo en casi todos los ciclos formativos de nivel superior de todas las familias profesionales y tiene como objetivo fundamental el que el alumno adquiera una visión de conjunto de su empresa, en este caso el buque, como crear la empresa, financiación, documentación necesaria, recursos humanos, suministros, productos, promociones, ventas, etc. es decir, se le enseña además a ser capaz de constituirse en armador.

4º Las unidades de competencia se asocian a los módulos por afinidad formativa por lo que se consideró que la pesca, el tratamiento y la conservación del producto constituyese una sola unidad lógicamente separada de otra unidad relacionada con la administración, derecho marítimo, y legislación pesquera, en lo que parece ser que no ha reparado D. Mario es en la duración de cada uno de los módulos siendo la de aquel triple, en cuan-

to a número de horas, que la que se le asigna a éste, distribuyendo así proporcionalmente la duración del ciclo para cada uno de los módulos en función de los respectivos contenidos.

5º No sé los documentos que tendrá el Sr. Ferrer delante pero desde luego en los que yo manejo aparecen tanto en las capacidades terminales elementales como en los contenidos curriculares referencias al control de calidad, características organolépticas y manipulación de las capturas.

6º Los automatismos están incluidos en los Ciclos Medio y Superior de Máquinas, además el Grupo de Trabajo consideró conveniente que el Ciclo de Grado Medio de Puente que está dirigido a formar profesionales de embarcaciones de tipo medio en las que en el futuro escasearán los tripulantes y por lo tanto tendrán que estar muy automatizadas,

incluir un módulo sobre la materia.

Por último, y ya termino Sr. Director, también se nos acusa de haber suprimido algunas materias de las que en el antiguo modelo se englobaban dentro del área común, verá Ud., el Grupo de Trabajo no ha suprimido nada sencillamente que la Ley Orgánica 1/1990 del 3 de octubre de Ordenación General del Sistema Educativo así lo establece regulando que la formación de base necesaria para acceder a los ciclos formativos tiene que adquirirse en la Enseñanza Secundaria Obligatoria y en los bachilleratos.

Tengo la impresión de que lo que se trata es de descalificar un modelo que, nos guste o no, es infinitamente mejor que cualquiera de los anteriores y que prestigia tanto a los titulados que salgan a través de estos itinerarios formativos como a los docentes encargados de su formación.

“Se nos acusa de haber suprimido algunas materias de las que en el antiguo modelo se englobaban dentro del área común, pero el Grupo de Trabajo no ha suprimido nada”



Planitec, S. L.
PAPELERIA TECNICA

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

TIENDA:

Velázquez Moreno, 49
Telfs. (986) 222919 - 222918
Fax: 431707 - 36202 V I G O

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

"Nuestras peticiones se centraron en torno a la conciliación del trabajo con la vida familiar, para lograr un equilibrio en las familias"



María Cristina de Castro / Delegada Nacional del Apostolado del Mar para el sector pesquero. Coordinadora del proyecto FEM



El pasado día 25 de julio, acompañé a la presidenta de la asociación de mujeres de pescadores "Rosa dos Ventos", Josefa Soto, a una larga entrevista con el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio.

Un voto de confianza al Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales

Después de exponerle la situación que se mantiene desde siempre en las empresas del sector pesquero -de estructura deshumanizada e irregularidades que ni se vigilan ni se sancionan- éste nos pedía un voto de confianza al reclamarle un compromiso con las familias de los trabajadores del mar. La iniciativa de entrevistarnos con el ministerio partía del compromiso de darle a conocer los resultados del proyecto de familias europeas de marinos (FEM).

Se expuso con detalle la situación de injusticias que padecen los trabajadores: ritmos de trabajo, falta de descanso con riesgo de accidentes, habitabilidad de los buques y modo de convivencia en el seno de las tripulaciones, salarios no ajustados a las jornadas de trabajo y las repercusiones que

todo ello conlleva para la vida familiar. Una situación que se esconde en el silencio de la mar porque los trabajadores no reclaman sus derechos ante el riesgo de perder el trabajo.

Nuestras peticiones se centraron en torno a la conciliación del trabajo con la vida familiar, para lograr un equilibrio en las familias, que dependen de las condiciones de vida en la mar y en tierra. El objetivo es menos días de mar y más de hogar, lo que se traduce en la pesca industrial, en cuatro meses de marea y dos de descanso en tierra. Contamos que este tiempo de trabajo en la mar es comparable, en horas de trabajo, a seis meses de cualquier trabajador de tierra, si se tiene en cuenta el número de horas extraordinarias, los fines de semana y el tiempo correspon-



El documento contempla peticiones con relación a los derechos laborales: salario justo, contratos ajustados a la legalidad, seguridad e higiene a bordo, período de cotizaciones y ayudas sociales para la familia, rebaja de las tarifas telefónicas y ayudas para los hijos menores

rrimos a una aplicación racional y justa de los fondos estructurales de IFOP (Bruselas) que actualmente se destinan a los empresarios para la renovación de la flota, con graves repercusiones para los trabajadores como consecuencia de la creación de empresas mixtas y los abanderamientos en terceros países, lo que conlleva menos contratos a españoles. A estos efectos reclamamos Convenios Especiales en la administración de estos fondos estructurales en los que se implique la acción social para los trabajadores.

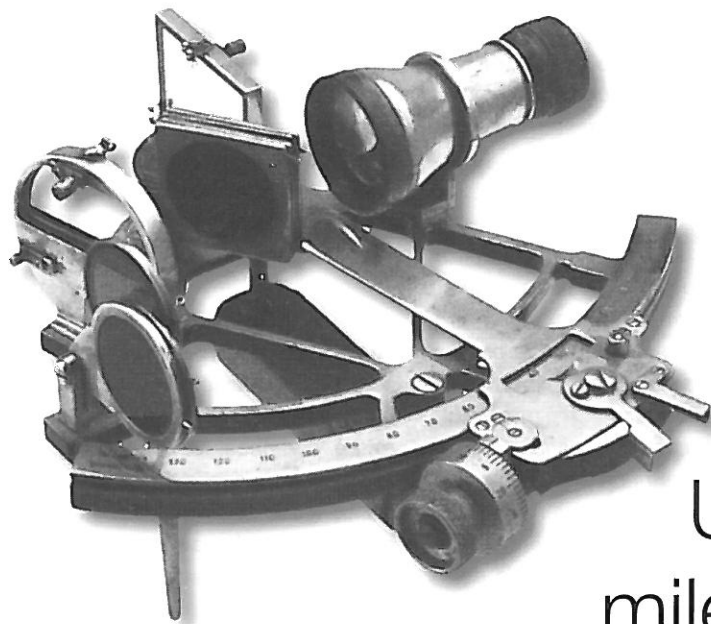
El documento, del que se hizo entrega a Aparicio, contempla otras peticiones con relación a los derechos laborales del pescador, como son un salario justo, contratos ajustados a la legalidad, seguridad e higiene a bordo de los buques, período de cotizaciones y ayudas sociales para la familia: rebaja de las tarifas telefónicas (único medio de comunicación con la familia) y ayudas para los hijos menores de 18 años, teniendo en cuenta la inseguridad de las ganancias de la pesca. Y, como conclu-

sión, se reclama la Ley Laboral del Mar y la vigilancia exhaustiva para el cumplimiento de la misma.

De estas conversaciones con el ministerio, hemos quedado satisfechas por la sensibilidad mostrada ante nuestras quejas hacia los que extorsionan y quienes lo permitan, y le hemos dado un voto de confianza al que apelaremos en un tiempo que, desde esta situación insostenible, consideremos prudente.

“El objetivo es menos días de mar y más de hogar”

diente de vacaciones, que por derecho corresponden a todo trabajador. De igual forma, en modo proporcional, lo exigimos para los descansos y vacaciones en los buques de mareas más cortas. En atención a estas peticiones recu-



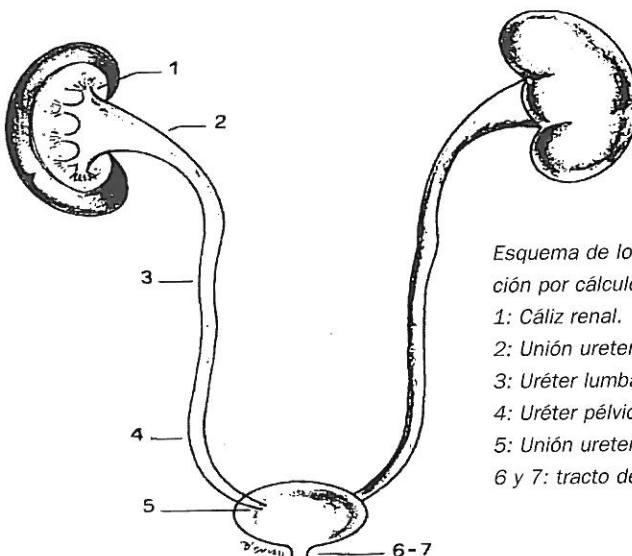
Una estrella,
miles de rumbos.

Feliz Navidad
y un 2001 lleno de ilusiones.

.....
AETINAPE

"Se producen debido a que en la orina se acumulan una gran cantidad de sales formadoras de piedras, proceso que se denomina "cristalización"

Cálculos Urinarios o "Piedras de riñón"



Esquema de los niveles de obstrucción por cálculos.

- 1: Cáliz renal.
- 2: Unión ureteropielica.
- 3: Uréter lumbar.
- 4: Uréter pélvico.
- 5: Unión ureterovesical.
- 6 y 7: tracto de salida vesical-uretra.

1.-¿Porqué se producen?

Los cálculos urinarios o "piedras en el riñón" (nefrolitiasis) se producen debido a que en la orina se acumulan una gran cantidad de sustancias (sales) formadoras de piedras (proceso que se denomina "cristalización"). Esto sucede bien por que no se es capaz de eliminarlas por la orina, o bien por que, en ocasiones, la producción de estas sales que intentamos eliminar es excesiva.

En otras ocasiones la aparición de piedras en el riñón se debe a que, previamente, existen pequeños "núcleos preformados" o puntos en los que se favorecen la acumulación de estas sustancias o sales.

También puede ser causa de formación de estos cálculos la carencia en el organismo de otras sustancias que se encargan de impedir que esas sales se depositen o se acumulen, o sea, por carencia de sustancias que impiden la "cristalización".

Determinadas enfermedades también pueden ser causa del acumulo de estas sustancias con la consiguiente aparición de cálculos.

2.-¿Dónde pueden aparecer?

Las piedras o cálculos urinarios pueden aparecer en cualquier lugar de las vías urinarias: en el propio riñón, en los tubos de evacuación hasta la vejiga de la orina e incluso en esta última (ver dibujo)

3.-¿Con que frecuencia aparecen?

Los cálculos urinarios son una patología que afectan a un gran número de personas, si bien en muchos casos pasan desapercibidos sin ofrecer ninguna manifestación clínica o síntoma que haga sospechar de su existencia.

4.-¿Cómo son y de que se componen?

Las "piedras de riñón" o cálculos urinarios son acúmulos de sustancias (sales), tal y como se mencionó anteriormente, que pueden variar de tamaño, desde ser focos microscópicos hasta ser piedras de varios centímetros de diámetro, pudiendo llegar a llenar virtualmente a todo el riñón, moldeándolo y rellenándolo, lo que se denomina "cálculo coraliforme".

"Muchas veces no necesitan ser tratados de forma específica, ya que, o se eliminan o se autodestruyen, siendo así también eliminados"

Puede ser de aspectos diferentes (lisos, estrellados...), e incluso de colores variados.

Esas sustancias o sales que los componen también pueden ser variadas, siendo lo más frecuente que sean de oxalato calcio, aunque también pueden ser de ácido úrico, cístina, fósforo, magnesio, o bien pueden ser las llamadas "piedras de infección". En muchas ocasiones pueden ser mixtas, es decir, de diferentes compuestos.

5.-¿Qué síntomas producen?

Las "piedras de riñón" o cálculos urinarios, cuando se manifiestan clínicamente, pueden producir dolor, obstrucción e infección secundaria.

El dolor aparece en la espalda, lo que se denomina "cólico nefrítico", se debe a la obstrucción para la salida de la orina que la piedra puede producir; es un dolor agudo, intermitente e insoportable, que suele aparecer en la espalda, en el lado afectado y que se transmite a través del abdomen llegando hasta la zona de los genitales e incluso hasta la cara interna del muslo.

Todo lo anterior se puede acompañar de síntomas gastrointestinales como náuseas o vómitos, además de otros síntomas como escalofríos, fiebre, sangre en la orina y muchas ganas de orinar frecuentemente.

6.-¿Cómo se diagnostican las "piedras de riñón"?

Las "piedras de riñón" o cálculos urinarios se diagnostican, fundamentalmente por la clínica o síntomas anteriormente expuestos. Es característico dolor al golpear en el lugar doloroso de la espalda en el caso del cólico nefrítico.

Además de por la clínica, el diagnóstico se apoya en pruebas de análisis de orina y por pruebas radiológicas específicas para el caso.

A la hora de diagnosticar esta enfermedad (cólico) hay que pensar en diferenciarla de otra serie de enfermedades que pudieran manifestarse de forma similar, como son la úlcera de estómago o duodeno, o la pancreatitis entre otras.

7.-¿Cómo se tratan las "piedras de riñón" o cálculos urinarios?

Muchas veces no necesitan ser tratados de forma específica ya que, o se eliminan o se autodestruyen, siendo así también eliminados. El dolor, que es el síntoma más frecuente y molesto, debe ser calmado mediante analgésicos (calmantes) específicos para el caso, así como con otros fármacos que se conocen como antiespasmódicos, en combinación con los calmantes. Debe ser un tratamiento siempre supervisado por un Médico.

Como simple comentario sobre el tratamiento de los casos más graves decir que existe una técnica denominada "litotricia extracorpórea con ondas de choque" basada en destruir el cálculo con ondas desde el exterior para luego ser eliminados espontáneamente por vía natural; se trata de un tratamiento especializado hospitalario. En otros casos más graves y de severa obstrucción el tratamiento pudiera llegar a ser la cirugía.

8.-¿Cómo se puede evitar la aparición de las "piedras de riñón" o cálculos urinarios?

El evitar que esta enfermedad aparezca o "profilaxis" se basa en varias medidas preventivas que dependen de la composición o sustancias formadoras del cálculo aparecido.

Como medida general para todo tipo de "piedras de riñón" se debe beber abundante agua, por lo menos dos litros al día, sobre todo cuando se hace ejercicio intenso, además de mantener una dieta equilibrada y pobre en sales que puedan volver a depositarse y formar nuevos cálculos.

En cualquier caso, y ante la aparición de algún episodio de cálculos urinarios, se debe siempre acudir al Médico, no solo para que se pauten un tratamiento que alivie el dolor y el resto de la sintomatología que pueda aparecer, sino para determinar y completar un estudio que defina, en la medida de lo posible, que tipo de cálculo ha aparecido y con ello establecer un tratamiento y las medidas oportunas que eviten la nueva aparición de estas "piedras de riñón" o cálculos urinarios.

Cuadro de alimentos que no deben tomarse o tomarse con moderación por los pacientes afectados de "piedras en el riñón".

	CALCULOS DE CALCIO / OXALATO	CALCULOS DE ACIDO URICO
ALIMENTOS PROHIBIDOS	Queso, cacao, chocolates, acelgas, espinacas, puerros, cardos, judías verdes, bebidas carbonadas, entre otros.	Extractos de carnes, vísceras animales, sardinas, boquerones, arenque, anchoas, mejillones, almejas, cervezas, vinos añejos, otras bebidas alcohólicas, entre otros.
ALIMENTOS LIMITADOS	Leche, legumbres, escarolas, lechugas, zanahorias, alcachofas, tomates, pimientos, huevos, carnes, pescados, ciruelas, fresas, moras, naranjas, plátanos, entre otros.	Pollo, buey, cabrito, pavo, cerdo y embutidos, jamón York, animales de caza, bacalao, caballa, langostinos, salmón, lenguado, mero, merluza, aceitunas guisantes garbanzos, habas, lentejas, mantequilla, nata, quesos ricos en grasas, almendras, avellanas, nueces coco, sidra dulce, vino de baja graduación, entre otros.

Es especialmente útil en el sector pesquero de pequeño y gran tonelaje, por el elevado poder desinfectante del hipoclorito sódico

Generadores de hipoclorito desinfección a bordo

De sobra es conocido dentro del entorno de profesionales que trabajan en el sector naval, la aplicación que los equipos generadores de hipoclorito tienen como sistemas que evitan la formación de incrustaciones en los circuitos de refrigeración de los barcos, siendo más desconocidas, sin embargo, las importantes aplicaciones que este producto puede presentar a bordo como consecuencia de su gran poder desinfectante.

Carlos Resch Zafrá / Farmacéutico

•

El objetivo de este artículo es hacer ver a los profesionales del sector naval las importantes aplicaciones que los generadores de hipoclorito tienen a bordo de los buques y muy especialmente en el sector pesquero de pequeño y gran tonelaje, incidiendo especialmente en el elevado poder desinfectante del hipoclorito sódico que lo hace especialmente importante como producto de limpieza y desinfección de cubiertas y bodegas, evitando la existencia de malos olores y mejorando la salubridad del entorno.

Descripción del equipo generador de hipoclorito

Estos equipos producen hipoclorito sódico a partir del cloruro sódico disuelto en el agua de mar por electrólisis de la misma.

El sistema basa su funcionamiento en el suministro de agua de mar a una célula generatriz provista de un ánodo de titanio platinizado y un cátodo de titanio a los que se les comunica la corriente eléctrica de voltaje adecuado para que la electrólisis tenga lugar. Dicha corriente eléctrica es obtenida a partir de un armario rectificador que se incluye en cada equipo.

Estos equipos están preparados para poder ser comandados a partir de cualquier sistema de control y medición, más o menos sofisticado, de los que existen en el mercado, de modo que es posible limitar la concentración de cloro en el agua vertida con la instrumentación adecuada que comandará el accionamiento o parada del generador en función de la concentración de cloro que se desee mantener, si bien y teniendo en cuenta las necesidades a bordo de un buque pesquero, lo habitual es que dichos sistemas de medición y control no sean necesarios.

Aplicaciones

Sistemas desincrustante de los circuitos de agua salada de refrigeración de los buques:

De sobra es conocida la probada eficacia que el hipoclorito inyectado en continuo y a bajas concentraciones (0'3-0'5 ppm) posee como agente inhibidor del crecimiento de micro y macroorganismos conocidos como incrustaciones (escaramujos, mejillones, algas, etc.) en dichos circuitos.

No se debe imputar al uso de estos generadores la existencia de corrosiones en las tuberías de los circuitos de refrigeración de los barcos, pues las concentraciones antes reseñadas nunca podrán ser la causa de estos deterioros a bordo, sino más bien a otro tipo de factores derivados de la baja calidad de los materiales utilizados para estas conducciones o al uso incontrolado de los equipos generadores.

Sistemas desinfectante y de limpieza:

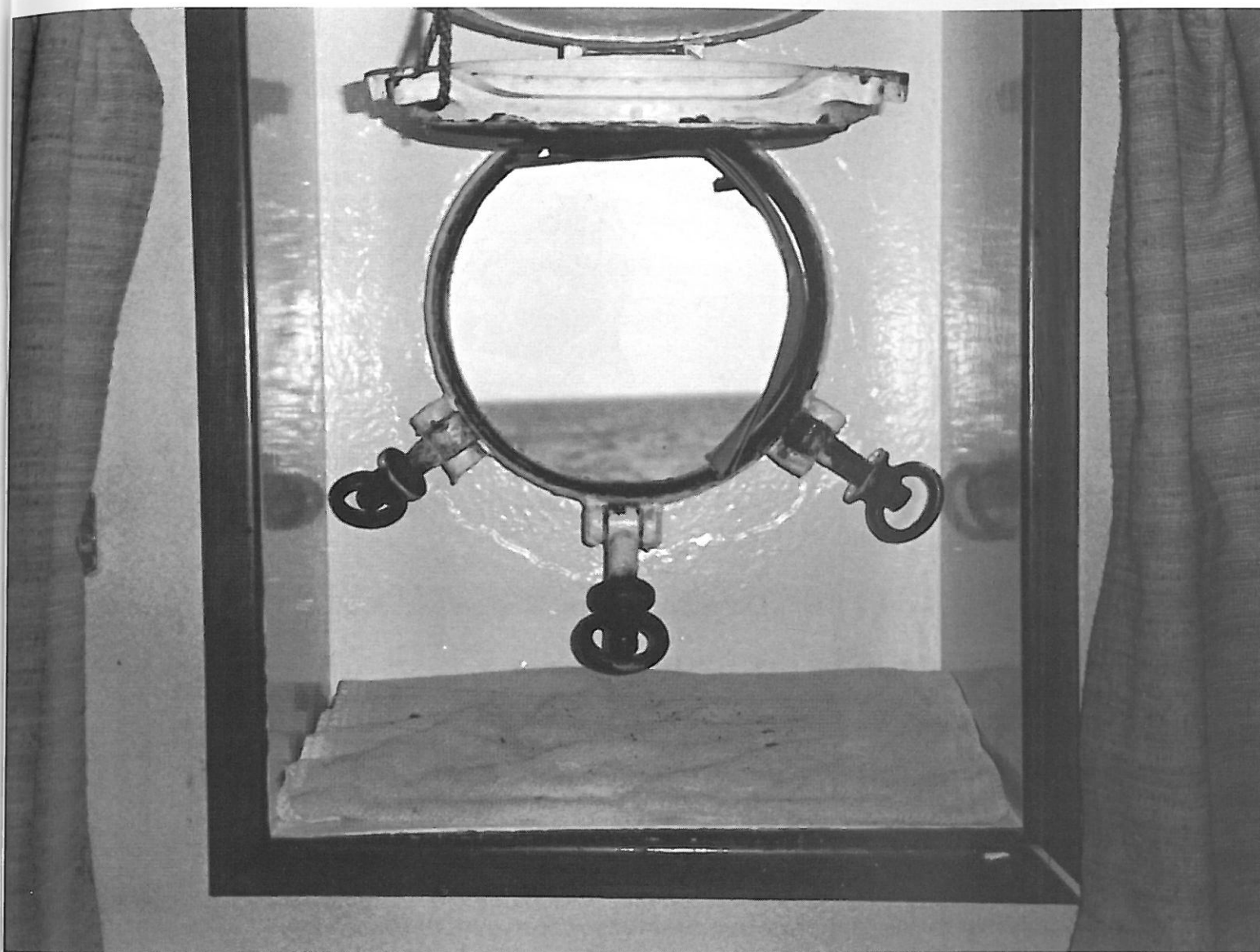
El elevado poder desinfectante y de limpieza que el hipoclorito sódico posee, lo hace especialmente adecuado para su aplicación por chorreado sobre cubiertas, bodegas y parques de pesca, mejorando el grado de desinfección y condiciones higiénicas a bordo y evitando la formación de olores desagradables tan habituales en los barcos pesqueros de todo tipo.

Destacar esta aplicación parece oportuno, máxime teniendo en cuenta las malas condiciones higiénicas que en muchas ocasiones existen en nuestra flota y el amplio beneficio que se obtiene de la transformación de un producto químico (llámese sal marina) contenido en el mar que nos rodea.

Además y con el fin de poder cubrir esta carencia a bordo, las



“Es menos peligroso, pues no existe almacenamiento de producto y no es tóxico en las concentraciones indicadas para el ser humano”



empresas que fabrican y comercializan estos generadores han diseñado pequeños equipos con bajo coste de inversión y totalmente compatibles con otros sistemas desincrustantes que puedan existir ya instalados sin esta importante aplicación a bordo.

Agente desinfectante del agua de suministro a evaporadores:

El uso de agua de mar clorada como fuente de suministro a equipos productores de agua dulce supone que el agua salada proporcionada al evaporador estará exenta de microorganismos patógenos que podrían ser introducidos en el equipo a través de este suministro, siendo por tanto totalmente compatibles estos generadores de hipoclorito con el uso de evapora-

dores, cuestión esta que causa problemas si los sistemas desincrustantes empleados basan su eficacia en la introducción de iones tóxicos (como cobre o aluminio) que podrían llegar a contaminar el agua dulce que luego va a ser empleada a bordo, bien para el uso de la tripulación o como fuente de suministro para otros equipos como podría ser la producción de hielo.

Ventajas de los generadores de hipoclorito:

— Menor peligrosidad, pues no existe almacenamiento de producto y el mismo no es tóxico en las concentraciones indicadas para el ser humano lo cual no está garantizado en sistemas que basan su eficacia en la generación de iones los cuales pueden llegar a contaminar el parque de pesca

o el hielo producido a bordo.

— Mayor rango de aplicación, ya que el agua de mar tratada puede ser utilizada además de cómo agente desincrustante, para la limpieza de cubiertas, bodegas, parques de pesca, etc, como consecuencia del elevado poder de desinfección que el hipoclorito sódico presenta.

— Mínimos costes de producción y mantenimiento: estos equipos están fabricados con los más altos estándares de calidad, minimizando los costes iniciales, asegurándose una larga duración con un mínimo mantenimiento, cuestión esta de gran importancia en los barcos, y aprovechando un bien tan abundante como el agua de mar para mejorar las condiciones de salubridad a bordo con un consumo eléctrico derivado mínimo.

"Es el sentimiento o deseo que más sentido da a la vida de las personas"



Ramón Martínez Caamaño / Patrón de pesca de altura y sacerdote

La Esperanza

Hoy, en esta ocasión, me pide el cuerpo el hablar de un sentimiento relevante, justo en unos momentos de especial inquietud para mí, al paio de los resultados y consecuencias de una grave intervención quirúrgica que acabo de sufrir. Me estoy refiriendo a la Esperanza, que es el sentimiento o deseo que más sentido da a la vida de las personas.



Cuantas veces en nuestras vidas nos encontramos en situaciones difíciles, en las que humanamente no vemos soluciones y en esos momentos nos agarramos como un náufrago a una tabla llamada Esperanza. Necesitamos creer que todo puede mejorar, que nuestros dolores y sufrimientos se acabarán, que encontraremos el trabajo que nos falta y tantas otras cosas en las que tenemos que poner un poco de Esperanza; pues como dicen nuestros mayores, en la vida la esperanza es lo último que se pierde.

Por la contra, la desesperanza, debe ser un sentimiento tremendo. Cuando ya lo damos todo por perdido y nos desfondamos en la más negra desesperación, nuestras vidas se convierten en un infierno insufrible.

Durante estos últimos meses la vida, una vez más, me sometió a una durísima prueba. Se me diagnosticó un tumor maligno en el esófago que hizo zozobrar todo aquello que me era máspreciado. Pero, una vez más también, he podido comprobar gratamente, que los valores en los que he cimentado mi existencia acudieron corriendo en mi ayuda.

La Fe sostuvo con firmeza mi Esperanza que en todo momento me

encontraba en buenas manos y nada, ni nadie, me ha fallado. He tenido siempre a mi lado a mi Dios, a mi familia, a todo el personal del Hospital en el que trabajo y en el que me operaron y también a mis amigos y compañeros. No me ha fallado el mundo de la mar, ni el de los navegantes de Espíritu que son mis compañeros sacerdotes. Siempre al lado de mi cama hubo titulados náuticos-pesqueros, religiosos sacerdotes, personal médico-facultativo y de otros servicios. Todo ello, y por todo ello, me embarga un tercer sentimiento o valor, es el Amor, del que surge necesariamente una profunda gratitud hacia todos, y son muchísimos, los que de un modo u otro estuvieron preocupados por el precario estado de salud que durante tres larguísimos meses me tuvo postrado en una cama del hospital.

Quiero, desde este sentimiento de la Esperanza, de algún modo, que sirvan estas cuatro letras para testimoniar mi más profundo y sincero agradecimiento a todos. Y deciros, una vez más, que sin Esperanza, se malvi-ve; sin Fe se vegeta a la deriva y sin Amor nada se es, nada se tiene y nada se alcanza.

Un fortísimo abrazo a todos.

Carta a «La Cuadrilla» de la DGMM



El Asturias / Capitán de Pesca y P.M. de Cabotaje

Habiendo analizado el STWC y las enmiendas de 1995 al anexo del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar de 1978, y también los currículos del nuevo sistema de formación profesional así como aquéllos programas de nuestros cursos que venían del año 74, no encuentro nada en el Convenio en cuanto a módulos de formación a cumplir para oficiales y capitanes de barcos de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3000 TRB dedicados a viajes oceánicos que se contradiga o que no se cumpla con el currículum de la formación de Técnico Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo, y salvo actualizaciones en navegación electrónica o control de la polución, también se cumplen esos mínimos con holgura en los programas de Patrón Mayor de Cabotaje del año 1974.

El mercado de trabajo se liberaliza e internacionaliza cada vez mas y perdemos toda competitividad respecto a técnicos de otros países con menos formación real que nosotros, pero que sus gobiernos dicen haber formado cumpliendo los mínimos del Convenio y ellos están en la lista blanca de OMI, es decir cumplen los stan-

dares de formación exigidos en el Convenio para personal con responsabilidad de guardia.

En todos los países de la Unión Europea los técnicos marítimos vienen de la formación profesional y solo los master se imparten en las Universidades, y en ningún país de estos los titulados con master tienen la exclusiva de nada excepto en los puestos mas altos de la gestión marítima o de las corporaciones de prácticos de los grandes puertos europeos, pero nunca en la flota. En la flota una vez cumplida la formación inicial, lo único que cuenta son los módulos de formación continua en seguridad y los cursos de formación específica para distintos tipos de buques en función de su carga.

Nuestro planteamiento ante la Administración Marítima española debería ser el siguiente:

Ustedes han firmado un Convenio Internacional de mínimos de formación a cumplir para un determinado trabajo de responsabilidad en el manejo de buques nuestros programas de formación que son los que nos dan en las escuelas de formación profesional de nuestro país, España y todas sus comunidades autónomas, superan con mucho estos mínimos internacionales. Este trabajo se desa-

"La única salida es una ofensiva bien organizada y documentada a nivel judicial, e intentar que el asunto tenga trascendencia internacional"

rolla internacionalmente y con la proliferación de pabellones de segundos registros, la competencia profesional se internacionaliza y mas que en desventaja, con estas atribuciones quedamos fuera del mercado laboral, esto es fuerte pero es así, repito: si no cambiamos las cosas quedamos fuera del mercado laboral. Teniendo nosotros una formación superior nuestro país nos reconoce unas competencias profesionales que no se como calificar, simplemente no nos sirven de nada, los barcos de 1600 GT son 4 y andan por casa, y la limitación de las sesenta millas nos deja fuera de todo lo que no sea trafico interior de puerto.

El único argumento que los funcionarios y políticos nos pueden dar para no reconocernos el equivalente en atribuciones que tienen técnicos de formación profesional marítima similar a la nuestra de otros países de la Unión Europea, es que seríamos intrusos profesionales en el terreno de los titulados superiores. Es un argumento elitista y excluyente, donde es mas importante el cuño de haber pasado por la sacralizada universidad, que el reunir objetivamente según criterios internacionales los conocimientos y habilidades necesarios para desarrollar un trabajo de responsabilidad de guardia a bordo de los barcos.

Este absurdo desemboca en que se dan unas atribuciones para un tipo de barcos y un tipo de navegaciones que no existen, que nos cuenten cuantos barcos mercantes de menos de 1600 GT y que naveguen dentro de las 60 millas de la costa hay en España y cuantos puestos de trabajo generan, y encima nos lo quieren vender como un progreso profesional.

Y todo esto lo hacen con un gobierno que predica un supuesto apoyo y revalorización de la formación profesional.

Nosotros, con la formación que tenemos en carga lectiva, créditos cumplidos y tiempo de practicas en Inglaterra seríamos oficiales de cubierta clase 4 y clase 5, con las atribuciones siguientes:

Mando hasta 3000 toneladas en navegación oceánica. De primer oficial hasta 5000 toneladas, y de segundo y tercer oficial sin mas limites que

los cursos específicos de cada tipo de barcos.

De todas las maneras, por lo que se ve la única salida que se me ocurre y esto como ultimo recurso, es una ofensiva bien organizada y documentada a nivel judicial, e intentar que el asunto tenga trascendencia internacional. Es decir con los papeles en la mano cumplimos con creces los mínimos estipulados por la OMI en el Convenio para la formación de personal de guardia, este convenio se desarrolla por que el mercado de trabajo es internacional y el ámbito de trabajo son todos los mares del mundo.

Estaría gracioso que fuésemos los primeros marinos que denunciemos el Convenio a la inversa, es decir denunciamos ante la OMI al estado español por que nos sentimos perjudicados en nuestra competitividad profesional internacional por la oposición corporativista de unos titulados universitarios que enquistados en la Administración utilizan sus puestos para actuar como grupo de presión organizado impidiendo o desviando nuestras reivindicaciones hacia un mercado laboral inexistente.

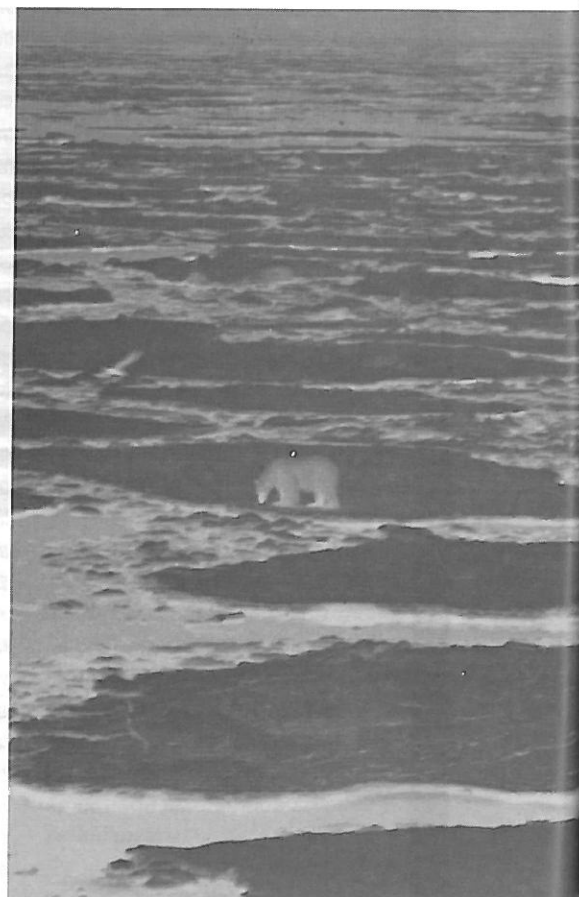
Y aparte de denunciar la situación una y otra vez, poco podemos hacer, para neutralizar este corporativismo y buscar razonar con gente que no sea la parte supuestamente perjudicada con nuestro progreso.

Lo de que hay mas titulados universitarios de marina civil trabajando en la Administración que en la flota, es una verdad demostrable con números y eso nos lleva a que todos los personajes políticos que tienen poder de decisión al respecto, están asesorados por funcionarios que a la vez son parte del conflicto.

(Imaginaros que pasaría si hubiese mas arquitectos en la Administración que haciendo edificios, pues que los aparejadores currarían de peones porque cada asesor del político de turno seria arquitecto y con buen sentido corporativista informaría que el aparejador esta perfectamente preparado para hacer mucha masa y poner en fila muchos ladrillos.)

También somos el único país de Europa en que los oficiales y capitanes de barcos mercantes son universitarios. En la mayoría de los países con tradición de mar como Holanda o

**«Me siento
dolido y
estafado
porque creo
que los
funcionarios
forman un
grupo de
presión
prepotente»**



"Lo que más me indigna es lo de los profesores, eso ya tiene delito por pasiva, que no me digan que ellos no se enteran, cómo pueden subvalorarse a sí mismos de esa manera"

Gran Bretaña, lo único que hace la universidad es impartir masters de transporte marítimo en los ciclos superiores de las carreras de Administración pública o Economía.

Los marinos mercantes de estos países se forman en escuelas técnicas donde prima la formación específica de las habilidades necesarias en la profesión, no olvidemos que este es un oficio de conocimientos pero también y en mayor medida de habilidades.

Lo mas importante y también lo mas penoso, es que dado el grado de penetración en la Administración del Estado de los supuestos perjudicados por nuestro progreso profesional, no podemos aceptar las conclusiones de los políticos sobre la materia, ya que todos sus asesores son parte en el conflicto e históricamente han demostrado con sus informes que no enjuiciaban el problema desde un punto de vista objetivo.

Imaginaros una cosa bien simple, cualquier ciudadano de este país España, que se considere perjudicado por decisiones legisladoras tomadas por políticos que afecten a su capaci-

dad de buscarse las lentejas, puede enviar una reclamación al Defensor del Pueblo.

Como nosotros, consideramos que estas medidas respecto a las atribuciones nos dejan sin lentejas, usando de nuestro derecho vamos y le mandamos una bien argumentada reclamación a este señor pidiendo su amparo creo que se llama(tiene bemoles lo de que nos tengan que amparar), este buen hombre que no tiene pajolera idea de cosas de la mar que no se coman, pide un informe al respecto que lo ayude a enjuiciar sobre el asunto.

Pues bien, tenemos una probabilidad del 99,9999% de que el asesor marítimo de esa oficina sea un licenciado en ciencias náuticas. Este competente asesor recibe el encargo y redacta un informe aconsejando desestimar la reclamación con un montón de argumentos que seguro que suenan de lo mas legalmente fundamentados, y como consecuencia el Defensor del Pueblo que no tiene por que tener dudas respecto de la objetividad de su asesor nos contesta con un amable carta desestimando nuestra reclamación, con lo que por arte de esa magia funcional, llegamos donde estábamos al principio, con una puerta mas cerrada y sin lentejas.

Y digo yo, que puestos a pedir que nos amparen podíamos pedirselo a la OMI o al tribunal ese de Estrasburgo que debe ser como Lourdes de las causas perdidas. Por lo menos al ser internacional si tenemos un poco de suerte no tendremos un licenciado en ciencias náuticas asesorando.

Nuestra suerte seria conseguir que una organización como la OMI hiciera un seguimiento de los módulos de formación impartidos en nuestras escuelas de formación profesional, de los propios medios de estas, superiores en muchos casos a los medios de las facultades de marina civil, de los días de practicas requeridos para nuestras titulaciones y una comparación objetiva con las atribuciones conferidas en otros países de la UE, ya que al fin y al cabo las atribuciones profesionales y su reconocimiento internacional son lo que nos podrá per-

mitir ocupar puestos de trabajo en las flotas internacionales.

Y hablando de otra cosa, andando lo de las escuelas tiene tela marínera, no se lo que pensaréis vosotros del asunto, pero a mí me da que pensar el que los que nos vienen con el relevo no se enteren de que están estudiando para nada, que da igual que sean del plan viejo, del nuevo o del que ya veremos, cuando salgan de la escuela y se encuentren con el panorama laboral que les cae encima se van a preguntar el porqué y el para qué se pasaron el tiempo en una escuela náutico pesquera.

Puede parecer una patochada pero si esto hubiese pasado hace 25 años en las mismas condiciones que ahora ya estaríamos dando la vara en asambleas mientras no se aclarara este carajal.

De todas maneras a mí lo que más me indigna es lo de los profesores, eso ya tiene delito por pasiva, que no me digan que ellos no se enteran, como pueden subvalorarse a sí mismos de esa manera. Como un profesor al que la gusta dar clase de navegación astronómica, puede enseñar a un chaval la maravilla de situar la posición del barco en cualquier océano del mundo ayudado por los astros, y no rebelarse cuando a ese mismo chaval lo obliguen a navegar dentro de las sesenta millas de la costa no sea que se pierda. Que tipo de profesor puede ser el que ve que sus alumnos una vez hayan terminado su formación se verán a nivel laboral en un callejón sin salida y piense que no va con él, con que cara mirará a ese chaval cuando pasen unos años. Que tipo de catadura moral pueden tener unos profesores que anteponen sus mezquinos intereses de funcionarios privilegiados al derecho de sus alumnos a tener una formación que les permita desarrollar una profesión en futuro de dignidad.

Como puede funcionar la formación profesional en un país donde ni los profesores son capaces de solidarizarse con la problemática de sus alumnos y comprometerse ayudándoles a defenderse de un estamento profesional que defiende antiguos privilegios por haber tenido la suerte de pasar por la universidad.

"Una vez más las familias gallegas han sido azotadas por las inclemencias de los que no quieren ver ni oír"

Os nosos mariñeiros



Una vez más -y no será la última- las familias gallegas han sido azotadas por las inclemencias de los que no quieren ver ni oír. Digo "han sido" y no "hemos sido" porque no quiero caer en lo que hace mucho tiempo vienen cayendo los que hablan "dos nosos mariñeiros" y que siempre utilizan esta expresión en los casos de accidentes y penurias. De manera que, con esto quiero dejar claro -aun siendo mariño- mi respeto para esos hombres y sus familias.

Ab aeterno

Culpar a la mar sería matar al mensajero que es sinónimo de desviar la atención. Cuando se hace esto, se puede hacer por dos motivos -ambos censurables- por desconocimiento o con premeditación. Por cualquiera de ambos casos que se haga se caerá en el riesgo de no convencer a todos, si bien es verdad, esos mensajes convencer a la mayoría de la opinión pública -con lo que algunos le están sacando rentabilidad al suceso- pero sin embargo no convencer a quienes verdaderamente debieran convencer, los profesionales del mar.

Los últimos accidentes marítimo-pesqueros, Arosa, Amur, etc. dejan a su paso un río de desolación, tristeza, pena e impotencia, además de viudas y huérfanos.

Desde el momento que se tienen conocimiento de la tragedia entran en juego grupos de presión, unos defienden, otros desvían la atención, otros inculpan sigilosamente y toda esta mezcla de declaraciones, de buenas o malas intenciones provocan que la verdad se diluya, será la verdad del grupo de presión que más alce la voz y que no necesariamente tiene que coincidir con la realidad.

Por distintos canales, la noticia

a donde primero llega es a los medios de comunicación que le darán mayor o menor relevancia en función de si ese día hay o no una noticia que venda más -por ejemplo, un Deportivo-Celta o que Carmen Fraga y Loyola de Palacio hayan conseguido en el seno de la Unión Europea aumentar en unos kilos la tasa asignada a los buques que se dedican a la sardina- "Os nosos mariñeiros" no les importa a nadie.

Para los medios la noticia siempre se presenta confusa, todas son hipótesis -normalmente no hay un especialista al frente de ese departamento- con lo cual no habrá rigurosidad.

Se vive de espaldas a la mayor industria que hay en Galicia y por ende se dejan al margen a miles de hombres y familias que viven y dan trabajo a cientos de empresas que subsisten a cuenta del trabajo de "os nosos mariñeiros". El proceso comienza en la extracción, pasa por la comercialización y termina en el consumidor. El trabajo penoso y peligroso va a cuenta de "os nosos mariñeiros", el valor añadido se lo dan los intermediarios y la cuota de negocio, también.

Otro grupo que demora un poco más la entrada en juego es el formado por los hombres y mujeres públicos, aquellos que inclusive no facilitan la

"Los sindicatos, además de velar por el orden laboral en el seno de las empresas, también deben de hacerlo por el orden de la seguridad y condiciones de vida a bordo"

acción de voto en elecciones para "os nosos mariñeiros". Utilizan frases de partido tales como "se barajan diversas hipótesis", "en las próximas horas convocaremos una rueda de prensa" etc, etc.

El esfuerzo -caso de que lo hubiera- realizado por estos altos funcionarios no tiene porque esperar un agradecimiento al mismo, es de obligación, "os nosos mariñeiros" también son contribuyentes.

El otro grupo es el que menor credibilidad acredita. Muchas son las razones que hacen que la marina mercante y pesca, no solo en el entorno europeo, sino en nuestro propio país, sea el sector donde menos afiliados hay a las centrales sindicales. Son muchas las explicaciones que se pueden dar para confirmar esta realidad. Es posible que para las propias ejecutivas de esas organizaciones este sea un sector que proporciona nula rentabilidad y por lo tanto la desatención al mismo es evidente, en todo caso cuando ocurre un accidente ellos, a través de comunicados tratan de dar la imagen de que son y están para "os nosos mariñeiros", realmente no es así.

Los sindicatos, además de velar por el orden laboral en el seno de las empresas, también deben de hacerlo por el orden de la seguridad y condiciones de vida a bordo. Los que hemos estado o estamos en la mar sabemos que en muy pocas ocasiones los sindicatos han denunciado la falta de seguridad en los buques o se han presentado como acusación en determinados siniestros o han evitado la salida a la mar de un "ataud flotante" o etc., etc. En definitiva, para ellos no son rentables empresas en donde los trabajadores están diversificados en pequeños grupos, que justamente es lo que ocurre en centros de trabajo como puede ser un buque de pesca o mercante.

Por todo ello y para que de una vez por todas estos grupos se tomen realmente en serio la seguridad en sus manifestaciones y hechos, así como empiecen a defender los intereses de esta gentes y familias, les propongo enrolarse "media marea" al Gran Sol - en buque nuevo- facilitándoles el

desembarco inmediato en Irlanda en caso de "mareo", sabrán un poco más de lo que es:

a) Dormir 6 o más hombres en 8 metros cuadrados, en catres de 40 cm. de ancho por 170 de largo, tirados en la mayoría de los casos en una colchoneta y sin sábanas.

b) Trabajar 16 horas diarias por salarios de Sierra Leona.

c) Desarraigados de sus familias por falta de comunicación.

d) Costes telefónicos que nada tienen que ver con los que pagan el resto de los contribuyentes.

e) Inspectores de trabajo que no van por los puertos de visita -son funcionarios- para corroborar si en esos centros se aplican las normas laborales vigentes: vacaciones, salarios, descansos, etc., etc.

f) Olores, ruidos, estrés, peligros, etc. etc.

A partir de aquí, se medirán.....

***Para los medios
la noticia siempre
se presenta
confusa, todo son
hipótesis, con lo
cual no habrá
rigurosidad"***



Los armadores, «Tele-Tubbies» de la flota de «Juan Pueblo»

Una mujer a son de mar

Este último verano, tuve la oportunidad de asistir a una conferencia-coloquio con motivo de la celebración de la semana del mar de una importante localidad pesquera de la provincia de A Coruña, donde como tema a tratar se presentaba "EL FUTURO DE LA PESCA EN GALICIA" y como ponente al ilustre presidente de la Comisión de pesca del Parlamento de Galicia D. Alberto Durán.

Este, después de las presentaciones de rigor pretendió iluminar a la concurrencia con un discurso meditado y ocurrente donde se nos presentaba un original balance de lo que ha sido la pesca para este país durante los últimos diez años y aunque la exposición se llevaba a cabo concisa y brillantemente, el 95% de los allí presentes no estaban en sintonía, estaban en "stand by".

La razón, aunque desconocida hasta ese momento por el conferenciante era obvia, un bien nutrido grupo de los presentes eran armadores de buques que operan en el banco canario-sahariano, de otra parte asistía otro grupo (aunque menos numeroso) de titulados náuticos y por último 4 ó 5 personas más, entre las que me encontraba, que participamos movidas por lo interesante del tema a tratar.

Es evidente (y de justicia diría yo) que aunque no constaba en el programa, la dirección de la conferencia fue derivada magistralmente por el Sr. Durán hacia donde demandaba el grueso del respetable, esto es hacia el polémico asunto de la renovación del acuerdo pesquero con el gobierno alhajita. La exposición del asunto fue desglosada pormenorizadamente por nuestro conferenciante dejando caer entre aclaración y aclaración que no debemos asombrarnos si el nuevo

acuerdo de pesca es mucho más restrictivo que el anterior en tanto que en él se expresó la voluntad del gobierno soberano de esa porción de mar de no volver a firmar un acuerdo pesquero en las mismas condiciones.

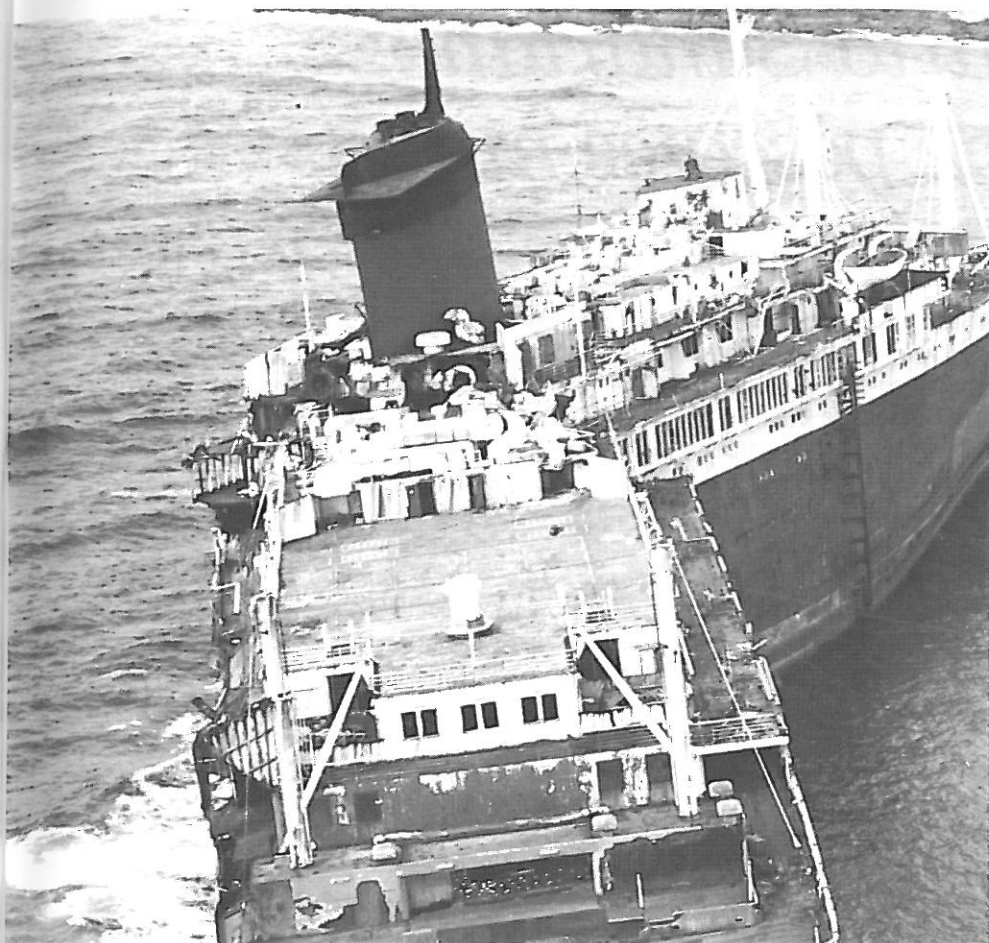
Y es más, se ha de entender como lógica tal postura a la luz de que lo que verdaderamente trasciende es que son los poseedores y responsables de los recursos pesqueros que subyacen bajo sus aguas hemos de entender por lo tanto también como lógico que pretendan regular esos recursos que les son propios como mejor les plazca y sin injerencias extranjeras.

Entonces expuesto el problema bio-geográfico en estos términos, en los que por otra parte nuestra Unión Europea poco tiene que rascar, se continuaron abordando los problemas económico y socio-laboral.

En este punto fue donde una ya no sabía si reír o llorar. Es más que evidente que el panorama que se presenta a estos niveles es grave, muy grave o incluso algo peor y es fundamental encontrar una solución que posiblemente pase por firmar un mal acuerdo con el fin de ganar tiempo para buscar una solución definitiva a todo esto y que posiblemente obligue a incentivar e invertir más en el sector transformador a fin de que se puedan reconvertir y absorber parte de los marineros que ineludiblemente sino a corto, seguro que a medio plazo van a quedarse sin empleo.

Lo "cachondo" del asunto es que el colectivo de que les paguen subvenciones por tener el barco amarrado es también de justicia que les paguen un sueldo. Lo repitieron tantas veces que me recordaban a los "tele-tubbies" esos muñequitos americanos que salen por la tele cantando: "quie-

"Quiero una subvención, quiero una subvención, quiero una subvención, quiero una subvención..."



ro cobrar un sueldo, quiero cobrar un sueldo, quiero cobrar un sueldo, quiero cobrar un sueldo...". Por favor señores un poco de seriedad, que el horno no está para muchos bollos, que si alguien las está pasando realmente canutas es el pobre marinero.

Los señores armadores también aportaron soluciones, como por ejemplo que a los que no puedan volver al caladero le subvencionen el desguace del barco. Recordarles desde aquí que la gran mayoría de los barcos de la flota que opera en Marruecos fueron construidos en base a subvenciones estatales, autonómicas y comunitarias (o sea de "Juan Pueblo"), muchos de ellos fueron subvencionados en un 60% del valor del capital invertido. Que el material de seguridad del barco también se compra en base a una subvención, que el combustible también es subvencionado, que los flamantes "mercedes 330 turbo diesel" que se gastan como vehículo particular, se compran a nombre de la empresa para que Hacienda les devuelva (sub-

vencione) los impuestos. Vuelven a parecérseme a los "tele-tubbies" cantando: "quiero una subvención, quiero una subvención, quiero una subvención, quiero una subvención..." No se como aun tienen cara para pedir que se les pague un sueldo. Ya puestos ¿por qué no piden que les hagan empleados de Juan Pueblo o lo que es lo mismo funcionarios de carrera?, personalmente me parecería una petición más acorde con sus condiciones de empresarios, aunque sus empresas realmente debieran llamarse "ARMADORES JUAN PUEBLO & CIA".

Por último decir que alguien debería recordarles a estos señores que no solo hay que acordarse de los tripulantes de sus barcos para que asistan a las manifestaciones que ustedes encabezan, sino también para apoyarlos en sus reivindicaciones laborales, sociales, económicas y de seguridad profesional, no se, pienso yo que quizás si se lo pide la "teta del gobierno" y les concede una "subvencioncilla" para esto también se lo llegasen a plantear.

*¿Por qué no piden que les hagan empleados de Juan Pueblo o lo que es lo mismo funcionarios de carrera?
Me parecería una petición más acorde con sus condiciones de empresarios, aunque sus empresas realmente debieran llamarse "ARMADORES JUAN PUEBLO & CIA".*

Banco Canario-Sahariano: el tratado de pesca es nulo

A pesar de las reiteradas peticiones que a lo largo de cinco años de calvario procesal he recibido a fin de dar a conocer los fundamentos técnicos y jurídicos que me han llevado a poder demostrar que España es la Autoridad Administradora del Territorio No Autónomo denominado Sahara Occidental, es la primera vez, con la excepción de mi intervención en el Paraninfo de la Universidad de Vigo celebrada el pasado día 1 de febrero del año 2000, que accedo a poner en conocimiento de la opinión pública y, a través de esta revista, al menos, los cimientos básicos de mi trabajo profesional en relación a dicho espacio geográfico.

Francisco Fernández Goberna / Abogado especialista en Derecho Internacional Marítimo

Teniendo en cuenta que estas líneas van dirigidas fundamentalmente a la gente de la mar, es por lo que, cuando hago referencia al Sahara Occidental, debe entenderse necesariamente que extendiendo dicha denominación también a sus aguas y a todas las riquezas marinas que encierran en su interior. Es verdad que a dicho análisis me llevó la peripecia aérea de un avión civil con 200 pasajeros a bordo que fue amenazado de derribo el día 10 de junio de 1992 sobre el cielo saharauí y cuya existencia niegan las autoridades españolas aunque haya aportado al Juzgado en varias ocasiones la lista de los desaparecidos, parte de los cuales son públicamente muy conocidos y que actualmente gozan, afortunadamente, de muy buena salud. Pues bien, al igual que en este suceso pude aportar y probar que los militares marroquíes presuntos autores de la amenaza de derribo desde la torre de control de El Aaiun, carecen de legitimidad alguna, puedo afirmar que todo Tratado Internacional, incluidos los Tratados de Pesca que afecten a la operatividad de nuestra flota en aguas saharauí, no pueden ser negociados ni suscritos con autoridad marroquí alguna, dicho sea sin paliativos de ningún género.

El Sahara Occidental previamente fue una provincia y posteriormente una colonia española o algo parecido. En todo caso, estábamos allí, administrábamos allí, juzgábamos allí, patrullábamos allí, y muchos pescaban allí con sede en aquellos puertos y disfrutando de las riquezas propias del banco canario-sahariano. En su momento, es decir, en 1976, España se puso en contacto con la Organización de las Naciones Unidas para comunicarle que su intención era, dada la presión del Rey Hasan II de

Marruecos, firmar un Tratado de cesión de dicho territorio y de sus aguas tanto a éstos últimos como a Mauritania. Ante ello, los responsables de la ONU advirtieron a España que la Ley prohibía expresamente dicha posibilidad y, que en los supuestos de descolonización de un territorio, sólo le está permitido a la metrópoli ceder la administración de su excolonia a la propia ONU o continuar ella misma ejerciéndola hasta la celebración del obligado referéndum de autodeterminación.

Por tanto, toda colonia como el Sahara Occidental pasaba a convertirse automáticamente en un Territorio No Autónomo necesitado de una administración. Pues bien, nuestros políti-



“La última palabra le corresponderá al Tribunal Europeo de Estrasburgo, en donde confío que España sea objeto de un tirón de orejas histórico porque la felonía llevada a efecto en 1976 se ha convertido en el contencioso más prolongado de la tierra”

cos de la época, en un gesto de cobardía sin parangón, hicieron caso omiso del Ordenamiento Jurídico a sabiendas de que incurrían en una ilegalidad clamorosa, tan conscientes de ello que, a pesar de que el Código Civil español imponía y sigue imponiendo, la obligación de que todo Tratado Internacional firmado por España debía y debe ser publicado íntegramente en el Boletín Oficial del Estado si se quiere que entre en vigor y que forma parte de nuestro Derecho interno, el citado Acuerdo Tripartito suscrito entre España, Marruecos y Mauritania jamás fue publicado ni una sola de sus letras en el referido Boletín Oficial del Estado, y fue declarado secreto porque, de lo contrario, se hubiera conocido la felonía, la aberración y la ilegalidad con que actuaron nuestros representantes de aquellas fechas en relación al Territorio No Autónomo, denominado Sahara Occidental. Sin embargo, no dejaron nada al azar, procediendo a registrar su texto en el consiguiente registro de las Naciones Unidas y en aplicación de lo precep-

tuado en la Carta o Estatuto jurídico de la misma pero se olvidaron de un pequeño detalle: registrar un Tratado ilegal, y en consecuencia, nulo de pleno derecho, no convierte a ese Tratado en jurídicamente válido sino por el contrario constituye una prueba más a la hora de exigir daños y perjuicios.

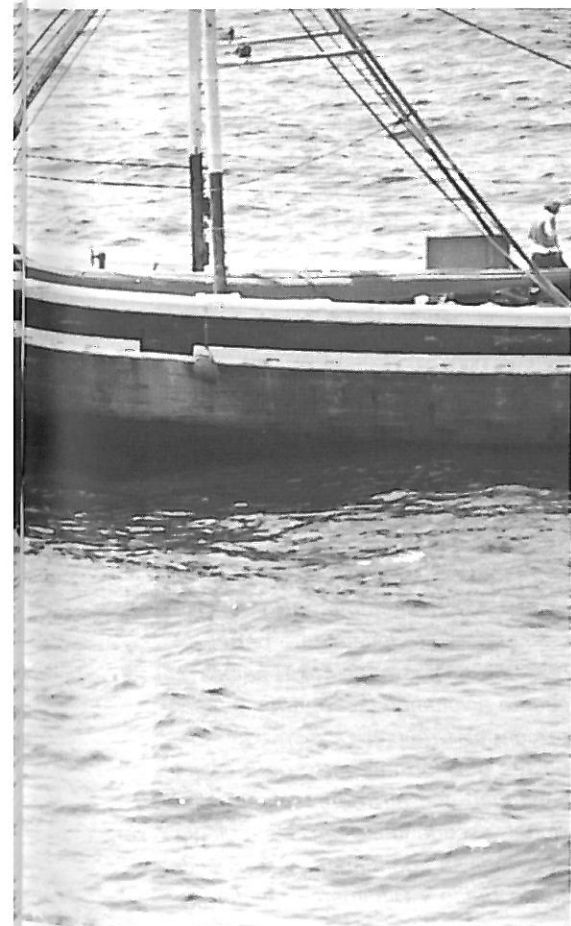
Argumentando todo lo explicado en la Audiencia Nacional así como en el Tribunal Supremo, y solicitando una respuesta expresa, nunca tan altas Instancias Judiciales han podido contradecir las afirmaciones de este letrado, y siempre se ha trabajado sobre dichos postulados. Ahora la última palabra le corresponderá al Tribunal Europeo de Estrasburgo, en donde confío que España sea objeto de un tirón de orejas histórico porque la felonía llevada a efecto en 1976 se ha convertido en el contencioso más prolongado de la tierra.

Finalmente, se ha podido apreciar un atisbo de esperanza. En su reciente visita a nuestro país, el Rey Mohammed VI tuvo que escuchar de nuestro máximo Representante Institucional, su homólogo el Rey Don Juan Carlos I, que debía darse una solución al conflicto del Sahara, vía celebración del referéndum de autodeterminación, y quien afirma en esos términos la legitimidad del citado referéndum, está manifestando que el Sahara Occidental no es territorio de soberanía marroquí sino que es la única vía legalmente válida de un status jurídicamente válido cual es que únicamente puede admitirse un referéndum como parte de un Plan de Paz auspiciado por la ONU en base a su Carta, y ello sólo es posible ante la existencia de un Territorio No Autónomo que por definición jurídica requiere de una Administración que a su vez y por imperativo legal, deberá ser realizada por la Autoridad Administradora competente, que en base a la Ley Internacional vinculante para España y para Marruecos, únicamente sólo puede realizar nuestro país.

En conclusión, el Tratado de Pesca a negociar y celebrar con Marruecos como contraparte nunca puede incluir nada de lo comprendido

“En su reciente visita a nuestro país, el Rey Mohammed VI tuvo que escuchar de su homólogo el Rey Don Juan Carlos I, que debía darse una solución al conflicto del Sahara, vía celebración del referéndum de autodeterminación”

del paralelo 27 hacia el Sur, debiendo quedar excluidas absolutamente de dicha negociación las aguas conocidas como banco Canario-Sahariano en donde se encuentra uno de los principales focos de cefalópodos del mundo. Sostener lo contrario es falsear la verdad e incurrir en una ilegalidad de incalculables e imprevisibles consecuencias. Ni siquiera puede negociarse el respeto y la observancia de esta ilegalidad con maquillajes políticos traducidos en contrapartidas socioeconómicas. Finalmente quiero concluir que lo expuesto ya es del conocimiento del Gobierno español a través del Director General de Pesca desde hace varios meses.



"España hasta hace bien poco fue uno de los miembros más activos y respetados de ICCAT, pero ahora la Unión responsable de defender nuestros intereses"

El Pez Espada y los Túnidos: ¿de quién son los peces?

Generalidades respecto a la flota palangrera española y su futuro después de la reunión de ICCAT

Piloto de pruebas, paracaidista y mercenario en su acepción bélica y, últimamente también en la futbolística-pasan por ser las profesiones de más alto riesgo que a estas alturas del siglo se ejercen en el mundo, como ya sabrán. Así lo sostienen, al menos, los especialistas en este tipo de pintorescas clasificaciones, probablemente los mismos que sin la menor prueba-aseguran conocer cuál es el oficio más viejo de la Humanidad, como si quedara alguien de aquellos tiempos inaugurales del planeta para certificarlo.

Felipe Pérez de la Rosa / Patrón de Pesca de Altura



Hay quién se empeña en olvidar los orígenes de una flota, el proceso que lleva a potenciarla, los compromisos que se contraen para favorecer su desarrollo en detrimento de otras pesquerías, y las obligaciones que los distintos países han contraído para respetar dicho status quo, con la finalidad de avanzar en un desarrollo sostenible de la actividad pesquera y de la actividad comercial que de ella se deriva.

España hasta hace bien poco fue uno de los miembros más activos y respetados de ICCAT, organismo que tiene su sede permanente en Madrid.

Al entrar la UE a formar parte de dicho organismo, España tiene que abandonarlo, siendo la Unión responsable de defender sus intereses y los de los otros catorce; pero las paradojas del destino quieren que la formalización de la voluntad europea sea una labor de consenso, por lo que la posición española (si es que existe) se

diluye en los actos preparatorios, guerrillas de comités y la formalización de la representación definitiva que acudirá al evento. Demasiado para solo un escaso uno por ciento de la economía europea.

Me entran serias dudas al pensar si al asumir la UE la representación de España ante este organismo; por parte de Exteriores o la misma SGPM, alguien se tomó la molestia de explicar a la D.G. XIV el alcance de los recíprocos acuerdos que se habían tomado y cruzado mediante notas, cartas y compromisos con distintos países que continúan formando parte de la citada Comisión Internacional.

Resulta igualmente paradójico que uno de los principales países en cuanto a volumen de capturas desaparezca del Organismo, pero que tres países que forman parte de la Unión continúen con su representación individual escudándose en las colonias que todavía mantienen. Así Francia, Reino Unido y Dinamarca pueden per-

“Nuestras medidas tenían como función controlar una pesquería y permitir la supervivencia de una flota con sus implicaciones económicas y sociales”

mitirse el lujo de votar en contra de las decisiones que la Comisión Europea haya acordado y continuar aprovechándose de las ventajas de la Política Pesquera Común.

Observando la realidad interna española en la que de forma sistemática aparecen una serie de figurantes con mayor o menor proyección y duración en el tiempo, que defienden posiciones en función del voto inmediato que pueden recibir, tapando las posturas discrepantes del sector a golpe de modernización o campaña experimental y también con las promesas de unos peces de papel, que deslumbran la visión de la mayor parte del sector ante el reflejo del oro de despacho. No olviden las distintas autonomías que cualquier fisura será aprovechada para disminuir el porcentaje de participación de la UE en las capturas sujetas a regulación y por ello las de cada uno de los buques.

El sistema de control en un momento determinado era secundario,

puesto que España detentaba los resortes para actuar sobre la flota en cuestión y corregir los desajustes que se produjesen. Nuestras medidas tenían como función controlar una pesquería y permitir la supervivencia de una flota con sus implicaciones económicas y sociales.

¿Será este el ánimo de la UE? En términos políticos nada hace mover los principios de la P.P.C. y grandes dificultades se avecinan para una flota en la que sus representantes directos ni se presentaron por el lugar de reunión, ya que lo único que conseguirían sería mostrar su pérdida de influencia en las decisiones que directamente le afectan. Habrá que ver como un españolito se acerca a Marruecos con la que está lloviendo.

Aviso, muevan los barcos rápido, que el dólar puede enmascarar los resultados de este año, pero en la próxima reunión cambiamos de mentalidad o nos quedamos sin peces.

“Muevan los barcos rápido, que el dólar puede enmascarar los resultados de este año”

“Resulta paradójico que uno de los principales países en cuanto a volumen de capturas desaparezca del Organismo”



“Es preciso diseñar y adoptar medidas para que el mayor número posible de trabajadores del mar puedan adquirir o mantener su derecho a la Seguridad Social”

La Protección Social en la actividad Marítimo-pesquera del siglo XXI

Si algo caracteriza la actividad económica y laboral en sus primeros pasos por el siglo XXI es su fuerte y progresiva internacionalización. Este es un proceso que tiene repercusiones potencialmente muy positivas en el mantenimiento del empleo a condición de que seamos capaces de crear las condiciones adecuadas para este impulso. En lo que concierne a la actividad marítimo pesquera es preciso diseñar y adoptar las medidas necesarias para que el mayor número posible de trabajadores de la mar puedan adquirir o mantener su derecho a la inclusión en el campo de aplicación del Sistema de la Seguridad Social.



Mª Antonia Lucena Varea / Directora General del Instituto Social de la Marina

Es sabido que la normativa de Seguridad Social española exige como requisito para estar comprendido en el mismo no sólo la residencia, sino también el ejercicio de una actividad en el territorio nacional. Es obvio que un barco con pabellón extranjero no es territorio español, por lo que la norma de Seguridad Social que debe regir, en estos casos, ha de ser la del país al que pertenezca dicho pabellón, de acuerdo con las reglas generales del derecho marítimo o, en su caso, la que establezca el Convenio Internacional acordado entre diversos Estados.

Pero que un trabajador español trabaje en un buque abanderado en un tercer país no implica que no tenga relación alguna con el sistema de Seguridad Social español. Este es un aspecto que puede inducir a error y cuyo debate surge cuando sucede algún percance triste, como el reciente hundimiento del “Arosa”. El desconocimiento del Sistema o una deficiente transmisión pueden hacer pensar erróneamente a los marineros y a sus familias que, por trabajar en un buque no español, no tienen relación alguna con la Seguridad Social española. Lo cual no es cierto.

La relación con el Sistema de Seguridad Social Español de aquellos trabajadores que prestan sus servicios en buques abanderados en terceros países será diferente en función de dos factores: el país de abanderamiento del buque y la concurrencia o no de un tratado o convenio de Seguridad Social multilateral o bilateral con el país en cuestión.

En el caso de los trabajadores que prestan sus servicios en buques abanderados en países pertenecientes al Espacio Económico Europeo, rige el principio de la territorialidad, es decir, el trabajador está sujeto a la normativa de Seguridad Social del Estado cuyo pabellón enarbole el buque.

Legalmente, se contempla una excepción a la aplicación del



“Los trabajadores españoles que presten servicios en embarcaciones abanderadas en terceros países pertenecientes a dichas sociedades quedan, en principio, sometidos a la Seguridad Social española”

principio de territorialidad: si la persona ejerce una actividad por cuenta ajena a bordo de un buque que enarbole pabellón de un Estado miembro, y es remunerada por esta actividad por una empresa o una persona que tenga su sede o domicilio en el territorio de otro Estado miembro, estará sometida a la legislación de este último Estado, si reside en su territorio.

De esta forma, un trabajador español, residente en España, embarcado en un buque alemán, está sometido a la legislación de Seguridad Social alemana. Ahora bien, si esa empresa alemana realiza a través de un representante los pagos en España, el trabajador quedará sometido a la legislación española de Seguridad Social.

Esta excepción ha supuesto, en la práctica, que un cierto número de trabajadores en esta situación estén acogidos actualmente a la Seguridad Social española.

CONVENIOS BILATERALES

En cuanto a lo regulado por los Convenios bilaterales de Seguridad Social, la línea de actuación propuesta y defendida por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales es alcanzar el mayor grado de excepción del principio de territorialidad, tanto en los nuevos convenios que se suscriban como en todos aquellos vigentes que puedan ser renovados.

Hay un último caso más: el de trabajadores pertenecientes a empresas mixtas embarcados en

buques abanderados en el extranjero. Estas sociedades de derecho privado, constituidas por uno o más armadores de la Unión Europea y uno o varios socios de un país tercero, están enmarcadas en el cuadro de las relaciones formales entre la Unión Europea y terceros países, siendo su finalidad la explotación y, en su caso, el aprovechamiento de los recursos pesqueros que estén situados en las aguas pertenecientes a la soberanía o a la jurisdicción de esos países terceros, todo ello con una perspectiva de aprovisionamiento prioritario del mercado de la Unión Europea.

Los trabajadores españoles que presten servicios en embarcaciones abanderadas en terceros países pertenecientes a dichas sociedades quedan, en principio, sometidos a la legislación de Seguridad Social Española. Queda por último analizar la situación de aquellos trabajadores que prestan servicios en buques abanderados por países con los que el Reino de España no tiene suscrito Convenio de Seguridad Social.

Dos son las posibilidades que el marco normativo vigente ofrece a este colectivo: iniciar o mantener su vínculo con la Seguridad Social Española suscribiendo un Convenio Especial de emigrante o hijos de emigrantes, o bien acogerse al Convenio Especial genérico del Sistema de la Seguridad Social para continuar su carrera de seguro en el tiempo en que exista esta situación.

Como se deduce de las distintas situaciones expuestas, el abanico de posibilidades es amplio. Se puede afirmar que el trabajador del mar está en todo caso formalmente cubierto en lo que se refiere a su aseguramiento, permitiéndole en unos supuestos continuar voluntariamente su carrera de seguro en España (suscripción de Convenio Especial), y en otros regulando su situación mediante el amparo específico de un convenio multilateral o bilateral de Seguridad Social.

***“El trabajador
del mar está en
todo caso
formalmente
cubierto en lo que
se refiere a su
aseguramiento”***

"Tampoco ha de ser moco de pavo alquilarse como soldado de fortuna para dar un golpe de Estado en África"

El Oficio Marinero



Piloto de pruebas, paracaidista y mercenario-en su acepción bélica y, últimamente también en la futbolística-pasan por ser las profesiones de más alto riesgo que a estas alturas del siglo se ejercen en el mundo, como ya sabrán. Así lo sostienen, al menos, los especialistas en este tipo de pintorescas clasificaciones, probablemente los mismos que sin la menor prueba-aseguran conocer cuál es el oficio más viejo de la Humanidad, como si quedara alguien de aquellos tiempos inaugurales del planeta para certificarlo.

Ánxel Vence / Periodista

Cierto es que algún riesgo se corre en el Camp Nou si uno acaba de fichar por el equipo de la competencia, y hasta es posible que probar un avión del trinque resulte más aventurado que viajar en según qué línea de autobús. Tampoco ha de ser moco de pavo, en fin, alquilarse como soldado de fortuna para dar un golpe de Estado en África, o tirarse en marcha desde un aeroplano, que siempre le entra a uno la duda de si se abrirá o no el paracaídas.

Ahora bien, todas esas son apreciaciones subjetivas. Con la estadística de esquelas en la mano, lo que sí parece inobjetable-además de fácil de comprobar-es que la de marinero viene siendo, al menos en Galicia, la más mortífera de todas la profesiones existentes. Basta echar una ojeada a las páginas de sucesos de los papeles para comprobar que los trabajadores del mar mueren en este marinerio país con insoportable cadencia semanal y hasta diaria, cuando la racha viene mala y los océanos andan embravecidos.

Hace apenas unos días, el mar se tragó a dos pescadores allá por la costa próxima a Cedeira, pero a fuerza de reiteración, esto empieza a no ser ya noticia. Una semana antes, otro gallego pereció en un multinacional naufragio en las remotas aguas del Indico, cuando apenas se habían extin-

guido en Marín los ecos del funeral por las cinco víctimas del AROSA, hundido en nuestro casi doméstico Gran Sol. Treinta muertos se ha cobrado en lo que va de año el inacabable combate de la marinería gallega con los océanos de todo el mundo.

Dicen los sindicalistas de la mar que el número de accidentes superó hace ya tiempo todos los límites de lo tolerable, y las cifras de mortandad no hacen sino certificar la abundancia de su razón. Sostienen, además, que la progresiva expulsión de la flota gallega de sus tradicionales caladeros-en especial, el sahariano que administra Marruecos-ha obligado a muchos de los marineros a buscarse la vida, y a veces la muerte, enrolándose bajo pabellones de conveniencia que sólo convienen a quienes los arman.

Embarcados bajo exóticas banderas de Panamá, Santo Tomé o Liberia, y a menudo sometidos a la única legislación laboral del arbitrio, los marineros son el último saldo de emigrantes que resta del éxodo que sangró a Galicia durante todo un siglo.

Felizmente para ellos, el duro trabajo de a bordo no suele dejar tiempo para seguir las noticias del mundo. Así no les entrará la risa floja al saber-mientras taponan una vía de agua-que el oficio más peligroso posible es el de piloto de pruebas. Ya quisieran.



"Hoy el concepto de familia está en crisis y en un proceso de cambio y se ve la necesidad de redefinir las funciones de cada parte dentro del núcleo familiar"

El Trabajo de Pescador y su vida familiar



Grupo de Esposas de Marinos de Trintxerpe. Itsaso Alde

Todos estamos de acuerdo en afirmar que la Familia constituye, para el hombre y la mujer, el lugar privilegiado, uno de los ámbitos más fundamentales y centrales de su vida. Es en la Familia donde las personas vivimos las situaciones y experiencias vitales más densas y profundas de nuestro proceso vital, con sus aspectos positivos y negativos.

Es en la interacción y en la reciprocidad de relaciones interpersonales dentro de la familia, donde nos sentimos estimulados a crecer como personas, a abrirnos hacia los demás e insertarnos en la sociedad.

La presencia del padre y de la madre y la armonía entre los esposos es fundamental para un desarrollo normal de la vida familiar, del crecimiento y la educación de sus hijos.

Por eso, la ausencia habitual del hombre de la mar de su familia hace que se rompa esa armonía vital y no pueda disfrutar con normalidad de las relaciones conyugales con su esposa y de la convivencia familiar con sus hijos.

Hoy en día el concepto de familia está en crisis y en un proceso de cambio y se ve la necesidad de redefinir las funciones de cada parte en el núcleo familiar. Se tiende a minusvalorar la figura paterna, pero desde Bertrand Russell, pasando por el psiquiatra Luis Rojas Marcos, todos coin-

ciden en que la ausencia física o psicológica del padre es una de las grandes tragedias sociales subestimadas de nuestro tiempo. El presidente de la Asociación Guipuzcoana de Padres y Madres Separadas, Justo Saenz Iñiguez, concluye en uno de sus trabajos con la siguiente proposición: «Ambas figuras, Padre y madre, son fundamentales en la vida de los hijos. Habrá que modificar funciones y roles, pero habrá que ser generosos para afianzar o recuperar las relaciones padre-hijos».

La familia marinera

Refiriéndonos, ahora, al mundo de la mar, y en especial a la pesca de altura y gran altura, hemos de afirmar que la Familia Marinera ha permanecido siempre en crisis con la ausencia continuada del padre, por sus largas mareas y por sus condiciones de trabajo a bordo y en puerto, para poder desarrollar su rol de padre y esposo con normalidad en sus escasos días en el hogar y disfrutar de la vida familiar.

"La soledad, junto con el problema de la educación de los hijos y la falta de diálogo y convivencia, es o que más resalta en las respuestas de las esposas"



Hemos llevado a cabo en el puerto de Pasajes una Encuesta-Sondeo sobre la realidad de la vida de trabajo del pescador y de su familia, y aquí presentamos los resultados.

El Sondeo se ha dirigido a un 30% de la flota de altura y se ha recogido el 35% de respuesta de esposas y un 5% de los pescadores jubilados.

Cuando se ha preguntado a las esposas, cuál es el problema principal de su vida familiar, las respuestas ha sido las siguientes:

- Falta de diálogo y convivencia .20%
- Falta de relación conyugal .15%
- La soledad .37%
- La educación de los hijos .21%
- La infidelidad, dudas .3%

La soledad, junto con el problema de la educación de los hijos y la falta de diálogo y convivencia, es o que más resalta en las respuestas de las esposas.

Las ausencias del pescador pueden ser de un mes, tres o seis meses y cuando llega a tierra el desfase con su familia es continuo. Le corresponden 7 u 8 días de descanso al mes, pero sólo se respetan 4 o 5 días y los días restantes se acumulan.

Por otra parte, el ritmo de trabajo a bordo es tal que cuando llega a su hogar no piensa más que en descansar y dormir.

Trabajar un mínimo de 12 horas diarias, habiendo días en los que se superan las 24 horas sin apenas descansar. Los descansos normales no sobrepasan los 4 o 5 horas diarias y en esas condiciones se hacen frecuentes los accidentes.

Al llegar a casa, después de un mes o tres de ausencia, no quiere comunicar su estrés ni su cansancio a su familia.

La educación de los hijos

Al preguntar a las esposas si el

pescador toma parte en la educación de los hijos:

El 48% contesta que no, porque la educación tiene que ser constante..., no tienen tiempo suficiente, no sabe cómo les va a sus hijos, no están en los momentos difíciles, etc.

El 31% contesta que sí en los momentos en los que están en tierra...preocupándose de su estudios y animando a sus esposas..., ayudándoles en sus dudas y problemas..., el tema de los hijos es lo primero que sale...

La mayoría de ellas presentan los problemas de sus hijos cuando llega el padre de la mar. Algunas a medias por no amargar su estancia en el hogar.

Tenemos testimonios de hijos/as de pescadores que hablan de su vida familiar y hubieran preferido que su padre trabajara en tierra. Te acostumbras a que falta el padre de casa, pero cuando llega hay otra alegría, la madre está más contenta, se come de otra manera...

Una de las hijas, ya mayorcita, describía la vida de su padre, tal vez exagerando un poco, de esta manera: «Es una vida muy cruel y horrorosa; no hay compañerismo entre ellos y hay mucha envidia. Están mal retribuidos y ganan menos que un peón en tierra.... El minero trabaja duro pero duerme en casa..., mi padre siempre en la mar..., no tiene fines de semana libres..., si hay temporal, estamos todos nerviosos en casa..., si se pone enferma la madre, estamos solos los hijos.... Yo pediría que cuando hay temporal entren todos a puerto, porque con esos barcos viejos sería un asesinato... Yo no me casaría con un pescador no por nada, porque eso no es vida...».

La ausencia del pescador de la familia

El 90% de las mujeres responde que se lleva mal la ausencia del padre y del marido, sobre todo cuando se alarga a varios meses y hay que tomar decisiones importantes.

A veces, y si podemos, nos desplazamos al puerto extranjero donde descargan el pescado, para estar dos días junto a él.

Sicológicamente afecta mucho los fines de semana cuando los de tierra salen con sus maridos y tu te sientes como viuda. Te entra la tristeza y hasta puedes caer en la depresión. Algunas esposas tratan de superar su soledad manteniendo contacto habitual por teléfono. También cuando los hijos van creciendo sientes más la soledad.

Los hijos le echan en falta sobre todo los días de su cumpleaños, en las fiestas del colegio y cuando los domingos sus amigos van acompañados de sus padres.

Ellos, los pescadores, llevan con mucho sufrimiento la ausencia de la vida familiar. Muchas veces no puedes estar en momentos difíciles como en el parto de tu hijo o cuando muere un familiar. Tampoco puedes disfrutar de las fiestas del cumpleaños y aniversario de boda. Se añora mucho la vida de la familia y estas contando, con nostalgia, los días que pasan para llegar a tierra.

La seguridad a bordo y en tierra

Uno de los puntos fuertes que afectan directamente al desarrollo normal de la vida familiar es el número de accidentes que se dan en la mar, y concretamente en nuestro puerto de Pasajes. Esto se agrava más en cuanto que nuestros barcos van a pescar a Gran Sol, en donde son frecuentes los temporales y arrecian fuertemente. A pesar de todo sigue el ritmo de trabajo a bordo y hay que echar la red al

“En cuanto a las revisiones periódicas de los barcos no hay rigurosidad por parte de las Autoridades Marítimas, porque de lo contrario la mayoría de los barcos no podrían salir a pescar tal como están”

agua porque el barco no puede estar parado.

Además la mayoría de los barcos tienen más de 25 años y algunos de ellos están para el desgüace. Los botes salvavidas no guardan tampoco un estado adecuado para que en caso de emergencia pudiera aguantar a flote.

En cuanto a las revisiones periódicas de los barcos no hay rigurosidad por parte de las Autoridades Marítimas, porque de lo contrario la mayoría de los barcos no podrían salir a pescar tal como están.

Toda esta situación, repercute enormemente en la vida del pescador y de su familia. El no piensa en esos momentos mas que en los suyos y en volver cuanto antes a su hogar para abrazarlos. Ellos, la esposa y los hijos, en tensión continua, escuchando los partes meteorológicos y esperando que no le pase nada a su padre y marido.

Esto, por desgracia, es bastante frecuente y afecta directamente a su vida familiar. Al preguntar a los mismos pescadores cuáles son los problemas más graves que tienen en la vida de la mar, las respuestas fueron las siguientes:

- Falta de diálogo y convivencia familiar25%
- Los temporales y peligros de accidente24%
- La falta de relación conyugal20%
- El ritmo de trabajo a bordo ..19%
- La soledad10%
- Otros

La jubilación

Después de 30 o 40 años de vida en la mar llega el momento tan deseado de integrarse definitivamente en su familia. No es fácil adaptarse al ritmo de los suyos cuando los hijos son mayorcitos y sus vivencias familiares han sido cortas. El busca amor y comprensión y trata de acoplarse a la nueva vida. También tiene que hacer un esfuerzo para insertarse en la sociedad y participar como los de tierra en actividades sociales, culturales y políticas.

Una vez más tendrá que ser la familia, la esposa y los hijos, los que le estimulen para ir adaptándose a su nueva vida de jubilación anticipada.

Propuestas y reivindicaciones

El pescador como persona, tiene derecho a una familia y a disfrutar de ella en condiciones normales y no extraordinarias.

Cuando un pescador de altura ha tenido, en sus 40 años de mar, la oportunidad de 3.500 días de vivir en familia, el hombre de tierra ha sumado 15.000 días.

La causa principal que rompe la normalización de una vida familiar del pescador son las ausencias prolongadas, los descansos reglamentarios no disfrutados, las vacaciones mal retribuidas y el ritmo de trabajo a bordo y en puerto inhumano.

En las respuestas al cuestionario de las esposas y los pescadores, se ha visto una unanimidad absoluta: «Menos días de mar y más de hogar».

Los armadores abusan tanto que consideran a los pescadores como máquinas: no hay horario en la mar, no se respetan los descansos en tierra, las retribuciones son iguales que hace 8 años, no se renueva el Convenio Colectivo, las condiciones de los barcos dejan mucho que desear...

Ante estos abusos y explotaciones pedimos a los sindicatos y a las Autoridades Marítimas que tomen cartas en el asunto.

No basta con renovar la flota y dejar a la actual, salir a la mar sin revisiones periódicas en unas condiciones pésimas de navegación y salvamento.

No basta sólo conceder créditos a los armadores y no destinar prestaciones sociales a los pescadores para el disfrute mayor de descansos y vacaciones. Habría que estudiar nuevas alternativas y actualizar la Reglamentación y exigir la renovación de los Convenios Colectivos.

Ver la posibilidad de tripulaciones rotativas o relevos en las distintas mareas para que el pescador pueda desempeñar con normalidad su rol de padre y esposo.

“Cuando un pescador de altura ha tenido, la oportunidad de vivir 3.500 días en familia, el hombre de tierra ha tenido 15.000”



EVALUACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO EN ACUICULTURA EN EL PERÍODO 1982/1997.

Se compone de dos tomos. Es un libro elaborado por Juan Espinosa de los Monteros, Víctor Díaz Benito, Uxío Labarta Fernández, Emilio Muñoz Ruiz, M^a Angeles Toribio Toribio y Antonio Ruiz Molina.

El primer tomo consta de 15 capítulos, que son respectivamente los siguientes: Introducción; Metodología; Breve análisis de la Acuicultura; Financiación y organización de la investigación y el desarrollo tecnológico de la Acuicultura en España; Análisis de las actividades de investigación financiadas por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología, Análisis de las actividades de investigación y desarrollo financiadas por el centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI); Análisis de las actividades de investigación financiadas con cargo a los planes de cultivos marinos (JACUMAR); Análisis de las actividades de I+D financiadas con cargo a fondos de la Unión Europea; Análisis de las actividades de investigación realizadas en los centros del Instituto Español de Oceanografía (IEO); Análisis de las actividades de investigación realizadas en los centros dependientes de las Comunidades Autónomas; Centros de Investigación y Desarrollo en Acuicultura; Análisis y características de los equipos de investigación; La investigación y el desarrollo en las empresas; Financiación Global en el Período 1982-1997; Conclusiones.

El segundo tomo es un Directorio de Publicaciones de Investigadores españoles en Acuicultura (1982-1998): Peces, Moluscos; Crustáceos; Algas y Microalgas; Especies Auxiliares; Sin definir especies.

ESTUDIO SOBRE REPERCUSIONES DE LOS FACTORES MEDIO AMBIENTALES EN LAS EMPRESAS DE ACUICULTURA CONTINENTAL

Consta de 8 capítulos: La Acuicultura Continental y su relación con el medio ambiente; Protección de las aguas Directivas Comunitarias; Canon de vertido: Otros costes relacionados con la gestión y conservación del medio ambiente; Repercusiones económicas del medio ambiente sobre las piscifactorías: Normativas nacionales (Países de la Unión Europea, Noruega y Hungría); Borradores de los Planes Hidrológicos (Contenidos y Propuestas); Ayudas aplicables al sector de la Acuicultura en relación con el medio ambiente, Conclusiones y Propuestas.

ESTUDIO SOBRE APROVECHAMIENTO DE LODOS DE DEPURADORAS DE PISCIFACTORIAS PARA USOS AGRÍCOLAS.

Consta de 8 capítulos: Introducción; Caracterización de los lodos de Piscifactorías; Evaluación Agronómica de los lodos de Piscifactorías; Usos potenciales de los lodos y condiciones de aplicación; Tratamientos; Análisis financiero y posibles efluentes de financiación; Legislación; Conclusiones Generales y Propuestas.

Estos tres libros han sido publicados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Para pedidos, pueden dirigirse a:
Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones
Paseo de la Infanta Isabel nº1
28071-Madrid.

Reconoce "ciertas peculiaridades que les distinguen del común de los ciudadanos", pero no las relaciona con un trato fiscal diferente

El Defensor del Pueblo "pasa" de los profesionales del mar

Varias cartas enviadas por profesionales embarcados a diferentes autoridades económicas y marítimas de España no tuvieron éxito. Quedaba el último recurso: el Defensor del Pueblo. La respuesta de Enrique Múgica fue decepcionante: "pidan medidas sociales", dice el polémico Defensor del Pueblo. Pero nadie se quedará callado: ahora se planteará el asunto por vía Parlamentaria.

Queda el recurso a la vía Parlamentaria

• Pedir medidas sociales para superar la singularidad fiscal del trabajo en el mar, equivale a ponerse a la cola de la caridad pública: que nos den alguna prerrogativa, tipo subvención por hijos o incentivos a las jubilaciones anticipadas.

Pero lo que solicitaba la Flota era otra cosa: querían que se adaptara las declaraciones fiscales de los ciudadanos embarcados a la realidad de personas que generalmente no utilizan las infraestructuras y los servicios públicos con tanta asiduidad como los trabajadores en tierra.

Observen con qué displicencia se saca de encima el problema Enrique Múgica, en su respuesta dirigida a AETINAPE:

"Se han recibido diversos escritos de miembros de la Flota Pesquera Española en los que se discrepa de los argumentos utilizados por la Secretaría de Estado de Hacienda sobre la igualdad de trato fiscal a todos los ciudadanos en función de su capacidad económica, reiterando la argumentación, ya expuesta con anterioridad, sobre la necesidad de un trato fiscal que tenga en cuenta el hecho de la imposibilidad de disfrutar de los mismos servicios que el resto de los ciudadanos, mientras los trabajadores del mar están embarcados.

Del contenido de las alegaciones realizadas en los escritos referidos cabe concluir que, efectivamente, los trabajadores del mar tienen por razón de su ocupación ciertas peculiaridades que les distinguen del común de los ciudadanos, pero de ello no se sigue que deban tener un trato fiscal más favorable fundado en la Constitución.

Es fundamentalmente la razón del cierre de las actuaciones de esta Institución entendiendo que los inconvenientes y las dificultades que plantea la vida en el mar pueden obtener respuesta adecuada más en el terreno de la acción social de los poderes

públicos que en el de las ventajas fiscales.

Agradeciéndoles de nuevo la confianza que han depositado en esta Institución, les saluda atentamente, Enrique Múgica".

Es así como despacha el viejo ex-ministro de Justicia un asunto de tanta trascendencia en relación con la dignidad de los trabajadores del mar y la consideración que merecen del resto de los ciudadanos: enviándonos al saco de la caridad.

"En vez de reivindicar un trato fiscal más igualitario y justo, lloren ustedes a la puerta del ISM, y pónganse al lado de las viudas o los parados —con todos los respetos para esos nobles colectivos— a reclamar beneficios sociales", parece decir el Defensor de la Ley.

Los trabajadores del mar no desean dejar de contribuir a la Hacienda Pública, que es la garantía de nuestras ansias de igualdad. Lo que quieren es contribuir de manera equitativa con los demás. Parece un sarcasmo que contribuyamos de igual manera a sufragar carreteras, aeropuertos, líneas de transporte de viajeros, teatros públicos o recogidas de basuras, cuando no utilizamos esos servicios más que un mes al año, como media.

La dureza del trabajo en el mar, la imposibilidad de mantener una vida social normal, las dificultades para la vida familiar, las consecuencias psicológicas del aislamiento que produce el trabajo a bordo, se quedan para adornados discursos retóricos que nunca tienen consecuencias prácticas.

La insensibilidad del Defensor del Pueblo, como antes del Ministerio de Hacienda, no obligará a los promotores a tirar la toalla. Recurrirán a la vida parlamentaria, proponiendo a los distintos grupos un debate sobre este asunto, que trata de recuperar la dignidad económica en el trato a los profesionales del mar.



Jornadas sobre el Empleo en el Sector Pesquero

A lo largo de los últimos 25 años en nuestro país se ha producido una gran evolución en el sector pesquero y consecuentemente en el empleo. Las condiciones de trabajo, de habitabilidad, la formación, etc,... han sufrido considerables mejoras.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, organizó esta Jornada sobre «El Empleo en el Sector Pesquero», con el ánimo de poner en relieve el camino que debemos seguir en el futuro para conseguir unas mejoras de trabajo, de calidad de vida en los hombres de la Mar.

A lo largo de la jornada, se analizó desde sus diferentes ángulos toda la problemática de la ocupación en el sector de la pesca. Desde la administración se efectuó una detallada exposición de la realidad laboral del sector, así como las dificultades de los armadores para hacerse con los marineros que precisan para sus embarcaciones, las causas y las posibles soluciones.

La jornada se estructuró a través de una mesa redonda en la cual participaron los agentes sociales intervinientes en el mundo de la pesca, a través de las principales organizaciones empresariales y sociales.

PROGRAMA

- 10:00.- Palabras de bienvenida de la **Excma. Sra. Alcaldesa de Cádiz, Dña. Teófila Martínez.**
- 10:10.- Inauguración de la Jornada por el **Excmo. Sr. Ministro de Agricultura, Pesca y alimentación, D. Miguel Arias Cañete.**
- 10:30.- Ponencia marco: «**El empleo en el sector pesquero**». **Ilma. Sra. Directora General del I.S.M., Dña. M^a Antonia Lucena Varea.** Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- 11:00.- Pausa. Café.
- 11:30.- Mesa redonda. Ponentes:
 - Aetinape (Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera)
 - Anamar (Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores)
 - Comunidades Autónomas
 - C.I.G.
 - FAAPE (Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras)
 - Federación Española de Armadores de Buques de Pesca
 - FEOPE (Federación Española de Organizaciones Pesqueras)
 - Federación Nacional Asoc. Per. Docente Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros.
 - Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.
 - U.G.T.
- 14:00.- Fin sesión de mañana
- 17:00.- Inicio sesión de tarde: Debate
- 18:30.- Elaboración de conclusiones
- 19:00.- Clausura.

CONCLUSIONES

Después de la exposición de las ponencias y de un animado debate, se pueden condensar las conclusiones de la Jornada sobre el Empleo en el Sector Pesquero en:

1.- La negociación colectiva está poco implantada. Es preciso favorecer una mayor implicación de empresas y trabajadores.

2.- Existe un alto porcentaje de contratación temporal. Necesidad de favorecer la contratación estable.

3.- Se constata una escasez de profesionales que da lugar a dificultades para completar tripulaciones en los buques de pesca.

4.- Pérdida de atractivo de los jóvenes por las profesiones relacionadas con la mar.

5.- Se aprecia una reducción de nuevos profesionales, cifrándose en un 40% del alumnado en los centros de enseñanza especializados (Escuelas de Formación Náutico-Pesquera).

6.- Es necesario estimular el acceso a la enseñanza marítimo-pesquera, facilitándolo para conseguir mayor formación y cualificación profesional.

7.- Es preciso seguir mejorando las condiciones de habitabilidad y seguridad en los buques de pesca para evitar pérdidas de profesionales.

8.- Necesidad de incrementar el nivel de rentas de los tripulantes para hacer atractivo el trabajo a bordo.

9.- Resulta deseable reducir el tiempo en la mar, con mareas más cortas, para que la ausencia fuera del hogar sea la menor posible.

10.- Es conveniente mejorar las comunicaciones entre el buque y tierra, reduciendo costos con tarifas telefónicas especiales.

11.- Se plantea la demanda de una mejora de las prestaciones de la Seguridad Social, en especial las pensiones de Jubilación, incrementando los coeficientes reductores por la dureza del trabajo en la mar.

12.- Se plantea la necesidad de que la reducción de las tripulaciones mínimas obligatorias ponga especial cuidado en asegurar que los aspectos de seguridad quedan convenientemente salvaguardados.

13.- Se plantea la necesidad de incorporación de trabajadores de terceros países a empresas españolas, previa regulación de las condiciones de trabajo.

14.- Hay que lograr un sector pesquero más moderno y competitivo de cara al siglo XXI, con un adecuado dimensionamiento.

LOS LIBROS

LAS HORAS MANGBETU

MEMORIAS DE UN MARINO MERCANTE

AUTOR: PEDRO A. MUNAR

EDITA: EDICIONES B, GRUPO Z. BIBLIOTECA GRANDES VIAJEROS

Aficionado a escribir, ésta es su primera obra publicada y lo ha sido por recomendación del jurado que falló el premio «Grandes viajeros 1999» que convoca «Ediciones B» del Grupo «Z» por la frescura e intensidad de la experiencia narrada.

Con 23 años y recién salido de la escuela de náutica, Pedro A. Munar se embarcó, a principios de 1973, en un carguero que partía de Montreal y recorría toda la costa occidental africana. Esa habría de ser su primera travesía a las órdenes del capitán Tobías, un marino bregado y lunático, que, como descubriría enseguida, parecía traer mal fario y suscitar toda clase de contratiempos: desde épicos altercados con descargadores y agentes de aduanas, hasta maniobras que a punto estaban de llevar a pique el barco. Su capacidad para envenenar los incidentes entre la tripulación, durante las largas semanas de navegación por el Atlántico, era también notable. Y una vez en tierra, irse con él de picos pardos podía acabar costando muy caro. Junto a ese personaje inolvidable, Munar conocería el «mayor lupanar de África», tropezaría con mercenarios congoleños, soportaría tremendos temporales, pasaría cuatro días en un campo de concentración de Sudán y se vería envuelto en las aventuras no siempre recomendables, aunque a menudo hilarantes, reservadas a aquellos para quienes navegar no sólo es un placer, sino un medio de vida.

Pedro Munar es también aficionado a la fotografía, son habituales sus colaboraciones en varias publicaciones especializadas en temas marítimos, y entre ellas se encuentra la revista de AETINAPE, por eso aprovechamos esta ocasión para agradecerle la colaboración fotográfica que desde hace años viene manteniendo con la Asociación.

- **Jefatura del Estado**

- **B.O.E. nº241, de 07-10-00**

REAL DECRETO-LEY 10/2000, de 6 de octubre, de medidas urgentes de apoyo a los sectores agrario, pesquero y del transporte.

- **Presidencia del Gobierno**

- **B.O.E. nº102, de 28-04-00**

REAL DECRETO 557/2000, de 27 de abril, de reestructuración de los Departamentos Ministeriales.

- **B.O.E. nº114, de 12-05-00**

REAL DECRETO 683/2000, de 11 de mayo, por el que se modifica la estructura orgánica de los Ministerios de Asuntos Exteriores, Hacienda, Interior, Fomento y Economía.

- **B.O.E. nº127, de 27-05-00**

REAL DECRETO 929/2000, de 26 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 838/1996, de 10 de mayo, que reestructura el Gabinete y la Secretaría General de la Presidencia del Gobierno.

- **Ministerio de Administraciones Públicas**

- **B.O.E. nº115, de 13-05-00**

REAL DECRETO 690/2000, de 2 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

- **REAL DECRETO 693/2000, de 12 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.**

- **B.O.E. nº 157, de 01-07-00**

REAL DECRETO 1282/2000, de 30 de Junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

- **B.O.E. nº208, de 30-08-00**

REAL DECRETO 1475/2000, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

- **Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación**

- **B.O.E. nº94, de 19-04-00**

ORDEN de 17 de abril de 2000 por la que se establecen vedas temporales para la pesca de la modalidad de arrastre de fondo en determinadas zonas del litoral de Cataluña.

- **RESOLUCION de 27 de marzo de 2000, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se efectúa la revisión anual del censo de la Flota Bacaladera, conforme a la Orden de 8 de junio de 1981 por la que se ordena la actividad pesquera de la flota bacaladera.**

- **B.O.E. nº103, de 29-04-00**

Orden de 17 de abril de 2000 por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de arrastre de fondo en el litoral de Murcia.

- **B.O.E. nº105, de 02-05-00**

ORDEN de 25 de abril de 2000 por la que se establecen fondos mínimos para el arrastre en el litoral de las provincias de Almería y Granada.

- **B.O.E. nº116, de 15-05-00**

ORDEN de 11 de mayo de 2000 por la que se establecen vedas temporales para la pesca de la modalidad de arrastre de fondo en el litoral de la Comunidad Valenciana.

- **B.O.E. nº141, de 13-06-00**

ORDEN de 22 de mayo de 2000 por la que se convocan pruebas selectivas para ingreso en la Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos Autónomos del Ministerio de

Agricultura, Pesca y Alimentación.

- **B.O.E. nº180, de 28-07-00**

ORDEN de 24 de julio de 2000 por la que se modifica la de 26 de febrero de 1999 por la que se establecen las normas que regulan la pesca marítima de recreo.

- **B.O.E. nº183, de 01-08-00**

RESOLUCION de 13 de julio de 2000, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se actualiza el censo de embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca, con el arte denominado "Voracera", en la zona regulada por la Orden de 17 de junio de 1998.

- **B.O.E. nº184, de 02-08-00**

ORDEN de 24 de julio de 2000 por la que se modifica la Orden de 4 de abril de 1986 por la que se establece una reserva marina en la Isla de Tabarca.

- **B.O.E. nº190, de 09-08-00**

RESOLUCION de 10 de julio de 2000, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se dispone la publicación de la actualización de los anejos I, II, III, IV y V de la Orden de 21 de diciembre de 1999, por la que se ordena la actividad pesquera de la flota española que faena en la zona de regulación de la Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental.

- **RESOLUCION de 10 de julio de 2000, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se dispone la publicación del censo anual de la flota arrastrera congeladora NAFO, conforme a lo dispuesto en la Orden de 21 de diciembre de 1999, por la que se ordena la actividad pesquera de la flota española que faena en la zona de regulación de la Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental.**

- **RESOLUCION de 13 de julio de 2000, de la Secretaría General de Pesca**

Marítima, por la que se actualiza el censo de embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca, en la modalidad de arrastre de fondo, en el caladero de Alborán y en su reserva de pesca.

• **B.O.E. nº192, de 11-08-00**

RESOLUCION de 25 de julio de 2000, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se publica el censo de embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca marítima profesional en la reserva marina del entorno de cabo Palos-Islas Hormigas.

• **B.O.E. nº225, de 19-09-00**

RESOLUCION de 6 de julio de 2000, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se hace público el censo de buques autorizados a ejercer la pesca de arrastre en aguas profundas de los caladeros de Ibiza y Formentera.

• **B.O.E. nº237, de 03-10-00**

ORDEN de 1 de Septiembre de 2000 por la que se aprueba la lista provisional de aspirantes admitidos y excluidos y se anuncia la fecha, hora y lugar de celebración del primer ejercicio de las pruebas selectivas para ingreso en la Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos Autónomos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, convocadas con fecha de 22 de mayo de 2000.

• **Ministerio de Asuntos Exteriores**

• **B.O.E. nº138, de 09-06-00**

RESOLUCION de 30 de mayo de 2000, 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. nº138, de 09-06-00**

Decisiones adoptadas por las partes del Convenio para la Protección del medio Ambiente Marino del Atlántico

del Nordeste (OSPAR), hecho en Sintra (Portugal) el 24 de Julio de 1998.

• **Ministerio de Economía**

• **B.O.E. nº180, de 28-07-00**

Orden de 9 de junio de 2000 de autorización para operar en el ramo de responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales (comprendida la responsabilidad civil del transportista) a la entidad "Mutua de Riesgo Marítimo, Sociedad de Seguros a Prima Fija" (MURIMAR).

• **Ministerio de Fomento**

• **B.O.E. nº88, de 12-04-00**

RESOLUCION de 17 de marzo de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologan cursos contraincendios, segundo nivel, a impartir por la empresa "Salvamento Contraincendios, Sociedad Limitada" (SALVACON).

• **B.O.E. nº92, de 17-04-00**

RESOLUCION de 24 de marzo de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de la Unidad Móvil del Instituto Social de la Marina para impartir cursos de especialidad marítima.

• **B.O.E. nº118, de 17-05-00**

ORDEN de 24 de abril de 2000 por la que se regula el parte de accidente para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

• RESOLUCION de 5 de abril de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologan los cursos contraincendios, primer nivel, a impartir por la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera "Nuestra Señora de la Antigua".

•

• **B.O.E. nº123, de 23-05-00**

RESOLUCION de 24 de abril de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologan cursos de Observador de Radar a impartir por la Escuela Náutica Amphora.

•

• **B.O.E. nº161, de 06-07-00**

RESOLUCION de 12 de junio de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al centro "Salvamento Contraincendios, Sociedad Limitada" (SALVACON) para impartir cursos de especialidad marítima de Operador General, Operador restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) y Observador de Radar de Punteo Automático (ARPA).

•

• **B.O.E. nº162, de 07-07-00**

RESOLUCION de 13 de junio de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de los cursos de lucha contraincendios y supervivencia en la mar, primer y segundo nivel, a impartir por el centro de formación "Can Padro", Barcelona.

•

• **B.O.E. nº169, de 15-07-00**

RESOLUCION de 19 de junio de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologan los cursos de Supervivencia en la Mar, Primer Nivel, a impartir por el Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquero de Santa Cruz de Tenerife.

•

• **B.O.E. nº183, de 01-08-00**

• RESOLUCION de 3 de julio de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologan los cursos de Supervivencia en la Mar, segundo nivel, a impartir por la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Ondárroa "Nuestra Señora de la Antigua".

• **B.O.E. nº188, de 07-08-00**

ORDEN de 20 de julio 2000 por la que se modifican las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas, aprobadas por Orden de 14 de octubre de 1997.

• **B.O.E. nº194, de 14-08-00**

RESOLUCION de 14 de julio de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa a la empresa "Integral Galega de Formación, Sociedad Limitada" (I.G.F., S.L.), para impartir cursos de especialidad marítima de Operador General, Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), Observador de Radar y Observador de Radar de Punteo Automático (ARPA).

• **B.O.E. nº222, de 15-09-00**

RESOLUCION de 27 de Julio de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al Centro de Formación "Can Padro, Sociedad Anónima" para impartir cursos de especialidad Marítima de Capacitación para la manipulación de mercancías peligrosas en los puertos de interés general.

• RESOLUCION de 31 de julio de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de los cursos de Supervivencia en la Mar, primer y segundo nivel, Lucha Contra incendios, primer y segundo nivel, a impartir por "Gestores de Protección Internacional, Sociedad Anónima" (GESPRO), en su unidad móvil.

• RESOLUCION de 4 de agosto de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa al Centro de Adiestramiento en Seguridad Marítima para la Flota Pesquera de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) para impartir cursos de especialidad marítima de Operador General y Operador restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

• **B.O.E. nº224, de 18-09-00**

RESOLUCION de 14 de agosto de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se publica la lista de personas beneficiarias de las ayudas determinadas en la Orden de 21 de marzo de 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.

• **B.O.E. nº229, de 23-09-00**

RESOLUCION de 28 de agosto de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de los cursos de Supervivencia en la Mar, primer nivel; y Lucha Contra incendios, primer nivel, a impartir por la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos) en su Unidad Móvil número Dos.

• **B.O.E. nº231, de 26-09-00**

RESOLUCION de 28 de agosto de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de los Cursos de Supervivencia en la Mar, primer nivel; y Lucha Contra incendios, primer nivel, a impartir por el Centro de Formación "Emproga, (Enseño Profesional Galego, Sociedad Limitada) mediante dos unidades móviles.

• RESOLUCION de 28 de agosto de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de los Cursos de Supervivencia en la Mar, primer nivel; y Lucha Contra incendios, primer nivel, a impartir por la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos), en su unidad móvil número I.

• **B.O.E. nº242, de 09-10-00**

RESOLUCION de 7 de septiembre de 2000, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se pro-

rroga la homologación a la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Almería para impartir cursos de Supervivencia en la Mar de primer nivel.

• **Ministerio de la Presidencia**

• **B.O.E. nº88, de 12-04-00**

ORDEN de 7 de abril de 2000 sobre manejo de embarcaciones neumáticas o semirrígidas por el personal del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

• **Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales**

• **B.O.E. nº121, de 20-05-00**

ORDEN de 18 de mayo de 2000 por la que se prorroga la vigencia de la de 1 de diciembre de 1999, reguladora de la concesión de ayudas a los trabajadores y armadores de buques de pesca, de todas las modalidades, que faenaban 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 desde el 1 de diciembre de 1999.

• **B.O.E. nº131, de 01-06-00**

RESOLUCION de 10 de mayo de 2000, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del XI Convenio Colectivo para el personal de la Flota de la empresa "Remolques Marítimos, Sociedad Anónima".

• **B.O.E. nº192, de 11-08-00**

RESOLUCION de 21 de junio de 2000, del Instituto Social de la Marina, por la que se actualizan los precios públicos de determinados servicios prestados por el Instituto.

• Comunidad Autónoma de Cataluña

• **B.O.E. nº203, de 24-08-00**

LEY 10/2000, de 7 de julio, de Ordenación del Transporte en Aguas Marítimas y Continentales.

• **Diario Oficial de Galicia**

- **Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura**

- **DOG nº67, de 05-04-00**

ORDEN de 27 de marzo de 2000 por el que se regula el procedimiento para el otorgamiento del permiso de actividad a establecimientos de cultivos marinos y auxiliares en la zona terrestre.

- **DOG nº69, de 07-04-00**

ORDEN de 21 de marzo de 2000 por la que se modifica la dotación presupuestaria establecida en la Orden de 29 de noviembre de 1996, por la que se desarrolla el Decreto 155/1996, de 9 de mayo, por el que se regulan los horarios del personal adscrito al Servicio de Protección de Recursos de la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura.

- **DOG nº73, de 13-04-00**

Corrección de errores.- Orden de 23 de diciembre de 1999 por la que se aprueba el Plan de Explotación General Marisquera para el año 2000.

- **DOG nº95, de 18-05-00**

ORDEN de 8 de mayo de 2000 que modifica la de 15 de junio de 1999, por la que se regula el procedimiento para la transmisión de la titularidad de las concesiones de viveros de cultivos marinos en las aguas de Galicia.

- **DOG nº99, de 23-05-00**

ORDEN del 22 de febrero de 2000 por la que se reconoce a la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, S.Coop.Ltda. como entidad colaboradora en materia de formación no reglada náutico-pesquera.

- **DOG nº101, de 25-05-00**

ORDEN de 15 de mayo de 2000 por la que se establece la veda del pulpo en aguas de la Comunidad Autónoma Gallega.

- **DOG nº107, de 02-06-00**

ORDEN de 22 de mayo de 2000 por

la que se regula el procedimiento para el otorgamiento de prórroga del permiso de actividad a los establecimientos de cultivos marinos y auxiliares en la zona terrestre.

- **DOG nº113, de 12-06-00**

ORDEN de 12 de mayo de 2000 por la que se crea el polígono de viveros Corme B y se declara como zona de interés especial de cultivos marinos.

- **DOG nº122, de 23-06-00**

ORDEN de 14 de junio de 2000 por la que se regula la concesión de ayudas para la creación en el litoral de infraestructuras para actividades de tipo turístico, cultural y de recreo vinculadas al mar.

- **DOG nº123, de 26-06-00**

ORDEN de 14 de junio de 2000 por la que se regula la concesión de ayudas para pequeñas empresas de servicios y artesanales de actividades productivas vinculadas al mar.

- **DOG nº149, de 02-08-00**

ORDEN de 14 de Julio de 2000 por la que se establecen las bases y condiciones y se regula el procedimiento de concesión de ayudas para la renovación de la flota y para la modernización de los buques pesqueros.

- **DOG nº161, de 21-08-00**

ORDEN de 10 de julio de 2000 por la que se convocan plazas de residencia en los centros residenciales docentes del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo y la Escuela Náutico-Pesquera de Ferrol, dependientes de la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura, durante el curso académico 2000-2001.

- **DOG nº175, de 08-09-00**

ORDEN de 17 de julio de 2000 sobre ayudas a los estudios náutico y marítimo pesqueros en los centros docentes dependientes de la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura para el curso académico 2000/2001.

- **DOG nº196, de 09-10-00**

RESOLUCION de 19 de septiembre de

2000, de la Dirección General de Formación Pesquera e Investigación, por la que se abre una lista de matrícula para diversos cursos de buceo profesional.

- **DOG nº202, de 18-10-00**

Corrección de errores-Orden de 12 de mayo de 2000 por la que se crea el polígono de viveros Corme B y se declara como zona de interés especial de cultivos marinos.

- **Consellería de Justicia, Interior y Relaciones Laborales**

- **DOG nº89, de 10-05-00**

RESOLUCION de 29 de marzo de 2000, de la Delegación Provincial de Lugo, por la que se dispone la inscripción en el registro y la publicación en el Diario Oficial de Galicia de la revisión salarial del convenio colectivo de ámbito provincial para la empresa Sertosa (San Ciprián).

- **DOG nº139, de 18-07-00**

RESOLUCION de 14 de junio de 2000, de la Delegación Provincial de Pontevedra, por la que se dispone el registro, el depósito y la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, del convenio colectivo del sector de agencias marítimas de la provincia de Pontevedra.

- **DOG nº158, de 16-08-00**

RESOLUCION de 6 de Julio de 2000, de la Delegación Provincial de Pontevedra, por la que se dispone el registro, el depósito y la publicación en el Diario Oficial de Galicia, de la corrección de errores del convenio colectivo del sector de agencias marítimas.

- **DOG nº189, de 28-09-00**

DECRETO 220/2000, de 13 de septiembre, por el que se determina el calendario laboral para el año 2001 en la Comunidad Autónoma de Galicia.

- **DOG nº191, de 02-10-00**

RESOLUCION de 7 de septiembre de 2000, de la Delegación Provincial de

Pontevedra, por la que se dispone el registro, el depósito y la publicación en el Diario Oficial de Galicia, del convenio colectivo de la empresa Naviera Mar de Ons, S.L.

DOG nº193, de 04-10-00

RESOLUCION de 21 de agosto de 2000, de la Delegación Provincial de A Coruña, por la que se dispone la inscripción en el registro y la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, del convenio colectivo de la empresa Vidiña Pesca S.L. (código de convenio 1503622).

DOG nº194, de 05-10-00

RESOLUCION de 14 de septiembre de 2000, de la Delegación Provincial de A Coruña, por la que se dispone la

inscripción en el registro y la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, del convenio colectivo de la empresa Pérez Vidal, Juan Antonio y Hno., C.B. (código de convenio 1503632).

DOG nº195, de 06-10-00

RESOLUCION de 18 de septiembre de 2000, de la Delegación Provincial de A Coruña, por la que se dispone la inscripción en el registro y la publicación en el Diario Oficial de Galicia, del convenio colectivo de la empresa Lustres Pego, Ventura y Otros, C.B. (código del convenio 1503642).

DOG nº197, de 10-10-00

RESOLUCION de 20 de septiembre de 2000, de la Delegación Provincial de Pontevedra, por la que se dispone el

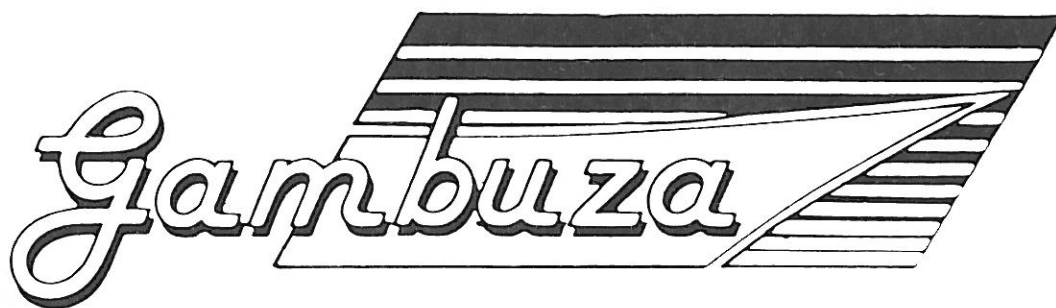
registro, el depósito y la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, del convenio colectivo de la empresa Pesquerías León Marco, S.A.

Consellería de Sanidad y servicios Sociales

DOG nº92, de 15-05-00

ORDEN de 19 de abril de 2000 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.

En caso de que te interese recibir el texto íntegro de alguno de estos boletines, no dudes en contactar con nuestra Secretaría General.



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



F. Sanitaria



SMSSM



Incendios



Bolsa

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.

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.

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 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 comuniquen, 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:

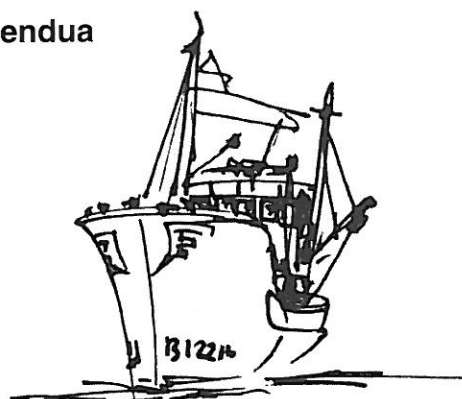
AETINAPE. Secretaría General. Avda. General Sanjurjo, 16 - 18 2º Dcha. 15006 A Coruña. Tlf.: 981 299614 ó 981 299577. Fax.: 981 294307



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

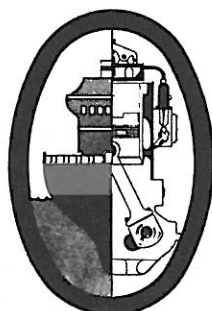
“EL CAMINO MAS CORTO”

SUMIMAR

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

249
TSL

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

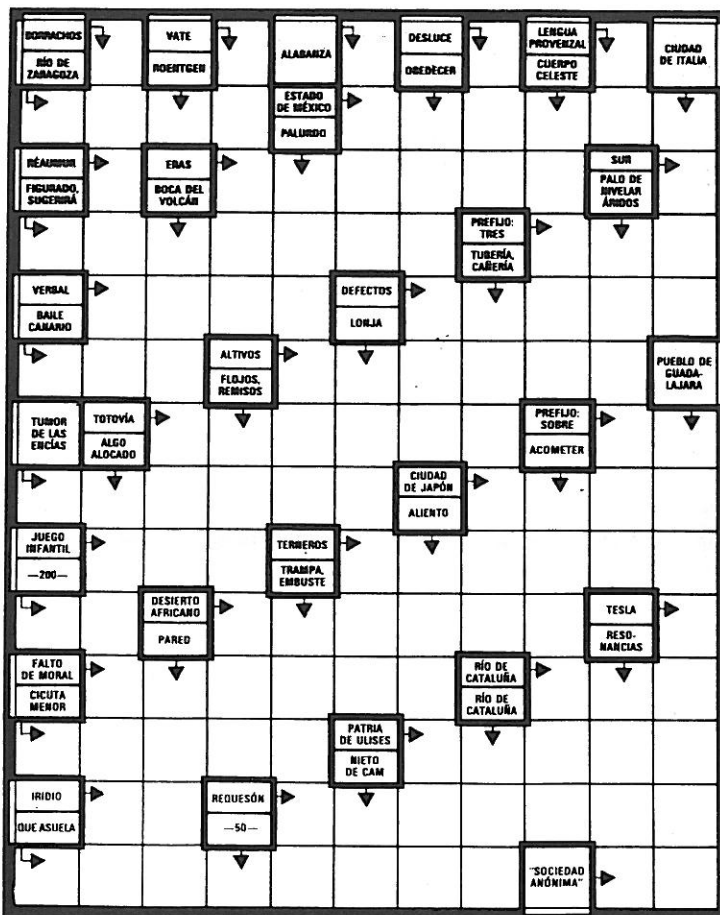


SANTY



PASATIEMPOS

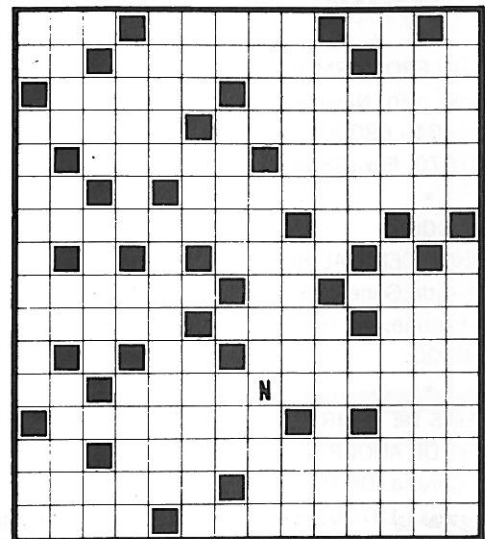
AUTODEFINIDO



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

Cotoneastro
Denominador
Laboratorio

Oráculo
Ovulado
Tenaces

Media
Oídos
Onice
Panal

2 letras

Ag
Ai
Co
Da
Dn
Gl
Mo
NR
NS
OI
OR
Rb
Sc
Tr
Vo

9 letras

Calabacín
Calamares
Celadoras
Libanesas
Ostrogoda
Silogismo

6 letras

Asoles
Estopa
Gotera
Neruda
Osadía
Otitis
Tocino
Torero
Trinar

4 letras

Arán
Aval
Ceto
Olmo
Osar
Sean

8 letras

Amanecer
Ilícitos
Risotada

5 letras

Aptos
Arosa
Atoar
Greca
Ideal
Itala
Itene

7 letras

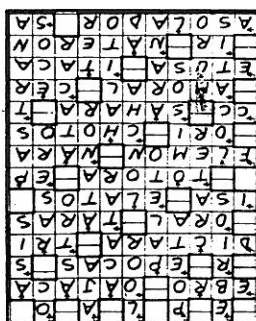
Baremos
Clórico
Emirato
Ocelote

3 letras

Ana
Aro
Ata
Era
Isa
Lar
Ova
Por

Soluciones

Autodefinido



Cruzada



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) 174320 - 174387.

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



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

FILTRO SEPARADOR
RACOR®



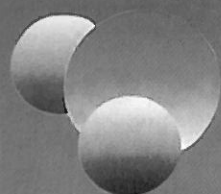
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
PARA LAS ISLAS CANARIAS



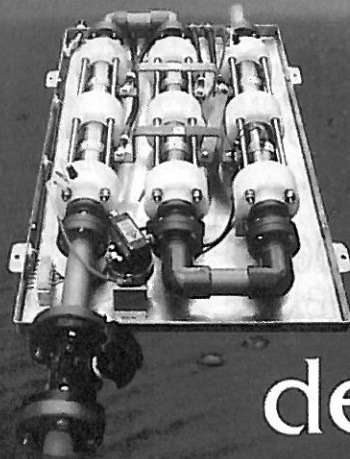
DISTRIBUIDOR
OFICIAL
D. NAVAL

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

Télex 95701 STSL - E
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



N.TORREIRO



CHLOROMAR®
GENERADOR DE HIPOCLORITO SODICO

POLIGONO POCOMACO, SECTOR E, Nº 31 - 15190 MESOIRO (LA CORUÑA) ESPAÑA
TELEFONOS: +34 81 981 174 320 - 981 174 387 • FAX: +34 81 981 284 246
e-mail: torreiro@teleline.es • web: www.ntorreiro.com

**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



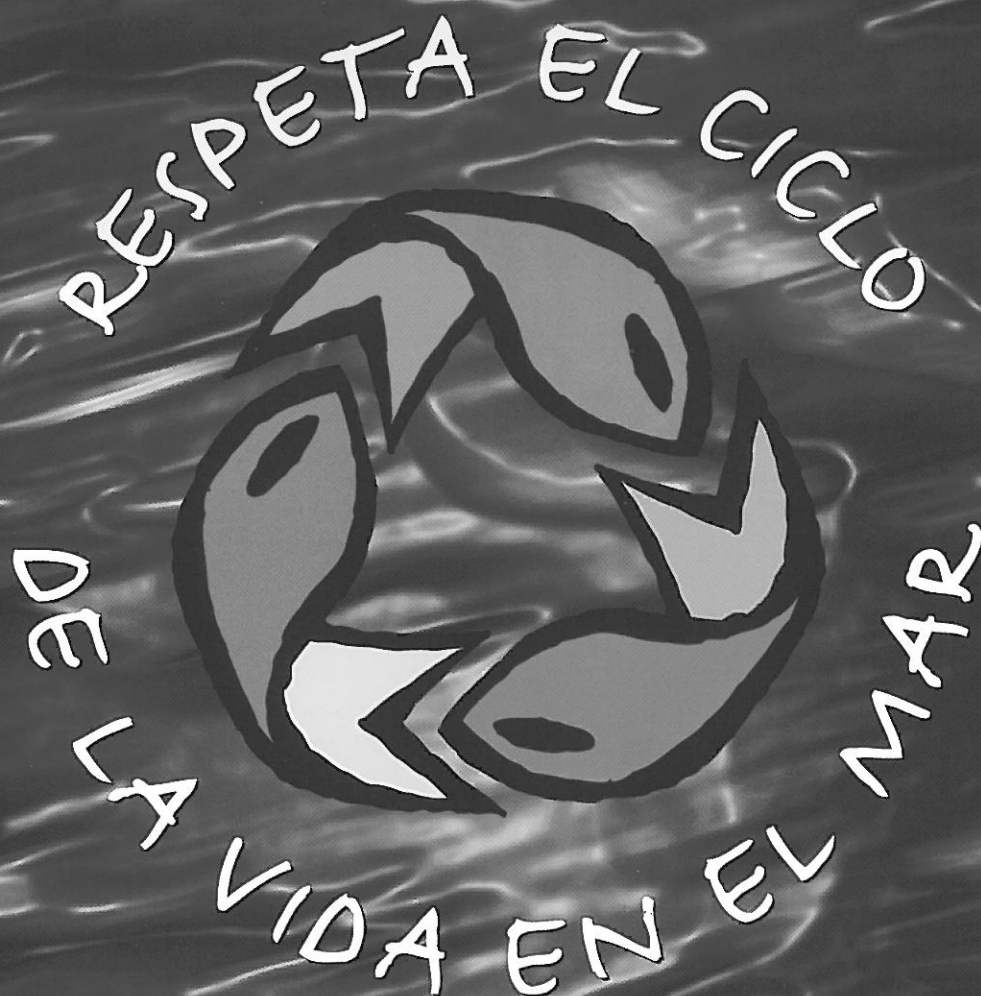
MOTOROLA

SIRIO



TOR DAIWA

GRELCO



**La pesca desaparece.
Hay que dejar crecer
a los peces.
Si no tienen el tamaño
mínimo, no los compres,
no los pesques.**

**CON EL MAR TODOS TENEMOS QUE DAR
LA TALLA. LOS PECES Y TÚ.**



UNIÓN EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN

SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA

FR-M

<http://www.from.mapya.es>

IMPULSAMOS LA SEGURIDAD MARÍTIMA

CUANDO
LA MAR
PIDE AYUDA



España cuenta con 8.000 kilómetros de costas y 1.500.000 kilómetros cuadrados de zona de Búsqueda y Rescate en la mar, asignada internacionalmente a nuestro país.

La **Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima** responde a las emergencias en la mar y vela permanentemente por el tráfico marítimo y por la protección del medio ambiente marino.

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo 1998/2001 cuenta con un presupuesto de 30.000 millones de pesetas, destinado a ampliar y mejorar una estructura operativa, que sólo en 1999 coordinó el rescate de 5.562 personas.

Salvamento Marítimo también es prevención y formación. El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos dispone de los equipos y simuladores más modernos, utilizados en 1999 por más de 7.740 alumnos.

*Formación, prevención, control, seguridad, respuesta;
un servicio público en beneficio de la comunidad marítimo-portuaria.*

RESPONDEMOS A LA LLAMADA DEL MAR

Emergencias marítimas: Canal 16 de VHF banda marina y 2.182 Khz en onda media. Teléfono 24 horas: 900 202 202



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA
MERCANTE

EL IMPULSO DE TODOS



Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima