

58 *Aetinape*

tiempo de desafíos

Vemos el futuro con muchas dudas. Pero tenemos que convertir la incertidumbre en desafíos: las reformas pendientes en las titulaciones, la integración universitaria, la crisis de la pesca, la seguridad marítima, la voz de los profesionales en los foros de decisión, la humanización del trabajo a bordo..... Ojalá todos estos capítulos pasen del capítulo de convulsiones al de logros. Todos habríamos ganado mucho.

ONDARROAKO V. ITSAS AZOKA



V FERIA DEL MAR DE ONDARROA



LEA - ARTIBAICO
AMANKOMUNAZGOA



ONDARROAKO
UDALA

Bizkaiko Foru
Aldundia
Diputación Foral
de Bizkaia

bbk



DEIA

Egunkaria

gara

2002.eko EKAINA
JUNIO de 2002

Egunak-Días:
20, 21, 22 y 23

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

Y además:

- Conferencias-Coloquio
- Degustación de productos del mar
- Actividades culturales
- Folklore

PARA CONTRATACIÓN DE STANDS
E INFORMACIÓN DIRIGIRSE A:

LEA-ARTIBAICO AMANKOMUNAZGOA

Oletako Eskoletxea z/g • Ugaran Auzoa
48289 AMOROTO (Bizkaia)

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

E-mail: mankomunitatea@lea-artibai.org

www.lea-artibai.org



LEA - ARTIBAICO
AMANKOMUNAZGOA

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



IMPACT 5

Avda. del Pardo, s/n - 33710 NAVIA (Asturias) ESPAÑA
Teléfonos: (98) 563 14 64 - 563 18 69 - 563 18 70
Fax: (98) 563 17 01
Telex: 87393 AANA E

**astilleros
ARMON**
Sociedad Anónima

► «No podemos seguir dando la espalda al mar»

Henrique López Veiga rezuma optimismo y lo contagia: «Los pescadores tienen que sentirse trabajadores del mejor sector del mundo», «Galicia tiene que ser una apisonadora hacia la modernización de la Pesca»... Las frases resumen la sensación que dejó el Conselleiro de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia ante los participantes en la pasada Asamblea General de AETINAPE celebrada en Marín. Era la presentación del reluciente responsable de la pesca gallega, un político heterodoxo recuperado por Fraga años después de haberle cesado tras las presiones de algunos sectores económicos de la pesca.

Se esperaba con expectación la intervención del Conselleiro, un cargo muy recordado gracias a la solemne ineficacia de sus dos sucesores. No defraudó, si bien la gente salió de aquel abarrotado salón de actos diciendo que con discursos no se arregla nada: que el movimiento sólo se demuestra andando.

López Veiga ofreció una primera explicación conceptual sobre el cambio de nombre de la consellería: «Quisimos que fuese de pesca y asuntos marítimos, puesto que el marisqueo y la acuicultura forman parte de la pesca, y sobre todo porque este departamento tiene que ir mucho más allá de la pesca en sí, para promover la coordinación en todo el sector marítimo en su conjunto. Hay que ir más allá; Galicia y España no pueden seguir dando la espalda al mar».

«Queremos hacer una política global, sin compartimentos estancos, con titulaciones permeables, en las que pueda pasarse de unas a otras», dijo López Veiga, quien añadió que si entre todos no logramos aumentar la preeminencia de Galicia en la pesca, estaríamos ciegos: «Tenemos 4 años de financiación favorable, ya que después del 2006 no habrá las mismas posibilidades, pero estos fondos tienen que ser bien utilizados. No hay tiempo para discusiones fútiles. Galicia tiene que ser una apisonadora de cara a la modernización, a la normalidad del sector pesquero».

«Tenemos que ser cuidadosos, porque las ayudas europeas pueden atraer hacia la pesca a malos inversores, y eso no lo necesitamos. El dinero tiene que ir hacia los mejores, porque son fondos públicos», recaló quizá queriendo hacer un guiño crítico a lo que se ha venido haciendo hasta ahora.

No olvidó el conselleiro la que actualmente resulta la mayor preocupación del sector: el ser humano, la atención a las personas en un ámbito de la producción que arroja los mayores índices de siniestralidad laboral. Después de anunciar que el gobierno del que forma parte tiene una conciencia social muy clara, dijo que en la pesca no sólo tendría que vivirse bien, sino

«muy bien».

Buscó explicaciones sobre por qué la pesca no es atractiva a los jóvenes y apostó por un profundo cambio en el sector: tenemos que aumentar el nivel gracias a la formación, a los descansos, a la reorientación de las relaciones para que a todos les vaya bien, ya que nada puede funcionar si las empresas no funcionan, a juicio del Conselleiro.

Sobre la cooperación pesquera con otros países habló de su necesidad, de que si bien a finales de los años 70 se hacían interpretaciones muy apocalípticas que hablaban de la muerte del sector «eso no fue así: se fueron estableciendo acuerdos, con buenos resultados», dijo antes de hacer un llamamiento a la conciencia de los profesionales allí reunidos: «Vosotros sois los protagonistas de una exportación fundamental: la de la formación, los sistemas, los modos de organizar las labores pesqueras en otros países. Tenéis ante vosotros la oportunidad de ir a enseñar a los demás como ejecutivos, en puestos de calidad».

Las banderas de conveniencia y la pesca basada en la piratería internacional mereció su repudio explícito: «Se puede comprender la tentación, pero la recomendación es que nunca os enroléis en esos buques. Galicia tiene que ser abanderada de la pesca responsable en el mundo. Esas prácticas son pan para hoy y hambre para mañana». Otra cosa son los profesionales que están embarcados en empresas lícitas aunque estén ubicadas en otros países. España —según el conselleiro gallego— debe respaldar a esos ciudadanos con seguridad social y asistencia de todo tipo en esos países.

En cuanto a la pesca de bajura —a la que calificó de «escuela»— dijo que Galicia tenía que ser un jardín para ella y había condiciones para que el país se convirtiera en un ejemplo: «Sería posible llevar una vida más tranquila, de mayor relación social y familiar, para lo que hay que invertir en condiciones de trabajo a bordo, en materia de seguridad marítima. Desde la administración no podemos ser cómplices de la inseguridad marítima. Tenemos que ser líderes también en la lucha contra la inseguridad». También recordó que los protagonistas de la pesca «tenemos que ser valientes para recuperar el maltratado caladero litoral».

► «Tenemos

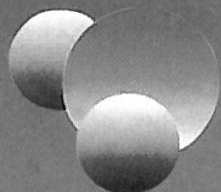
4 años de financiación favorable, pero estos fondos tienen que ser bien utilizados. Galicia tiene que ser una apisonadora hacia la modernización y la normalidad del sector pesquero»

► La recalada del conselleiro

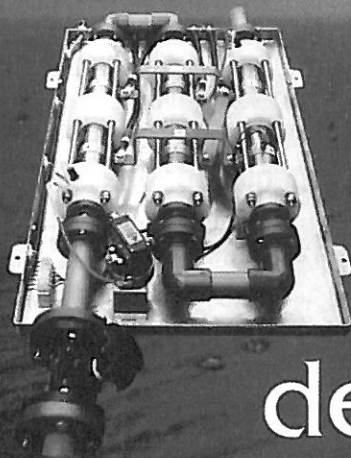
Henrique López Veiga une su capacidad profesional relacionada con la administración europea, a su audacia verbal y su empuje dialéctico. Esa imagen de político muy seguro de lo que dice y de gran empatía con sus interlocutores, además de su arrolladora personalidad, le emparentan con el propio patrón de la Xunta, pero su juventud y discurso actualizado le convierten en un sólido capital de la Galicia contemporánea.

► Los votos del prestigio

Después de su salida de la consellería, la administración pesquera gallega entró en una auténtica siesta, con responsables muy poco audaces y a los que el cargo les venía largo. Por eso, poco antes de las pasadas elecciones autonómicas, López Veiga reingresó con fuerza en la Xunta para arrastrar los votos que su prestigio atesora en numerosos sectores del litoral. El imprevisible Fraga llamaba de nuevo a un político al que había cesado por presiones relacionadas con el descanso semanal. Tal fue la sensación causada en la sociedad, que algún analista político llegó a situar al flamante conselleiro de Pesca en la lucha por la sucesión de Fraga, un asunto que mantiene a la clase pública gallega en un estado de permanente ansiedad.

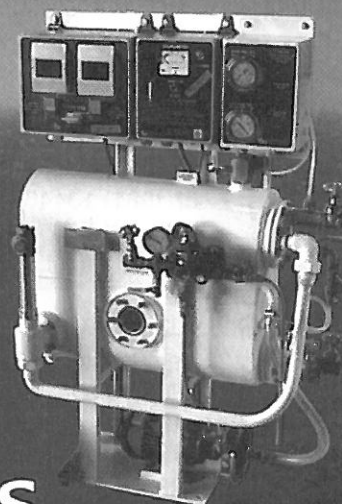


N.TORREIRO



CHLOROMAR®
GENERADOR DE HIPOCLORITO SODICO

**Soluciones
eficaces
a bordo
de sus buques**

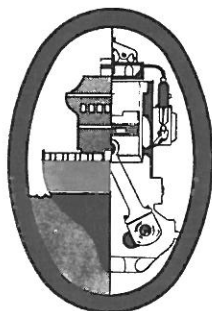


FONTEMAR®
GENERADOR DE AGUA DULCE

“EL CAMINO MAS CORTO” SUMIMAR

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

**conózcanos
a fondo**



SUMIMAR, S. A. .
SUMINISTROS MARINOS

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

Un repaso al mundo marítimo-pesquero

► No nos aferremos al pasado. Abandonemos esos mensajes inútiles del potencial que exhibíamos en los años 70, cuando a muchos se les llenaba la boca hablando de la abundancia sin límites de la pesca española

► El pirateo y la debilidad de los organismos internacionales hacen posible un comportamiento asombroso de muchos países considerados civilizados, que violan con frecuencia el derecho marítimo internacional

Afrontar los nuevos desafíos de la pesca española equivale sobre todo a no aferrarse al pasado. Abandonar esos mensajes inútiles del potencial que exhibíamos en los años 70, cuando a muchos se les llenaba la boca hablando de la abundancia sin límites del sector pesquero español.

De aquellos excesos vinieron estas realidades, y lo que fue un espejismo de abundancia se convirtió en una caricatura de sí mismo, al amparo de las ayudas públicas y con escasa imaginación para la supervivencia económica en este marasmo de competitividad e incesante búsqueda del consumo.

Cuidados paliativos incapaces de transformar la realidad para dotar a las comunidades pesqueras de métodos de supervivencia y desarrollo económico endógeno con la fuerza necesaria para consolidar la carga de trabajo y las posibilidades laborales de las familias que viven en el litoral.

Las estructuras internacionales que atentan la actividad pesquera, especialmente la exclusivización de los caladeros y el traslado de la dura actividad extractiva hacia países que buscan en la pesca mejorar sus niveles de desarrollo, dibujan para nuestro país un panorama desalentador.

A esto hay que sumarle el complicadísimo panorama que presentan las Zonas Económicas Exclusivas y los caladeros internacionales en esa ley de la selva que es el mar, donde el pirateo y la debilidad de los organismos internacionales hacen posible un comportamiento asombroso de muchos países considerados civilizados, que violan con frecuencia el derecho marítimo internacional. Situaciones que en muchas ocasiones padecen nuestros buques y tripulantes.

Las ayudas europeas: hacer balance

Ya hace más de un lustro se prometían fondos estructurales provenientes del presupuesto público comunitario para ayudar al desarrollo del sector pesquero. Estas ayudas para regenerar territorios fuertemente dependientes de la actividad pesquera fueron tomadas por todos como un ejemplo de solidaridad y confianza hacia los ciudadanos menos favorecidos de la Unión.

Pero está llegando la hora de rendir cuentas, de hacer balance de los miles de millones de pesetas que han llegado al sector, y cuyo resultado en términos laborales no está siendo demasiado alagüeño.

El sector pesquero necesita conocer con claridad cuántos puestos de trabajo se han creado gracias a las ayudas estructurales, cuánto beneficio añadido, cuánta riqueza y diversificación industrial inducida de la pesca, cuántas, en definitiva, industrias de transformación han nacido al calor de la solidaridad interterritorial europea.

Si las cifras demuestran con claridad que el sector no repunta, pudieron haber sucedido dos cosas: o que el dinero no se empleó con inteligencia, o que el sector, realmente no tiene nin-

gún futuro, y los habitantes del litoral, los hombres y mujeres que llevamos tantos años dedicados al viejo oficio de pescar, debemos dedicarnos a otra cosa.

Resultaría una paradoja, no obstante, que nuestro saber hacer, nuestra capacidad profesional, nuestra fuerza pesquera, fuera desapareciendo del mapa por no ser lo suficientemente inteligentes como para rentabilizar una actividad a la que llevamos siglos dedicándonos.

Habría que preguntarse dónde han ido esos fondos que debieran haber servido como auténticos estímulos de crecimiento estructural, con visiones a largo plazo y estudiada solidez, para conectar definitivamente a la pesca española con la industria y la política alimentaria del Planeta.

Sigue siendo de especial importancia estratégica desechar esos comportamientos y sustituirlos por un auténtico espíritu empresarial y emprendedor, capaz de situar la economía marítimo-pesquera a la altura que merece.

Los pescadores

Cuando alguien habla de rentabilidad pesquera, normalmente se refiere al lucro, a la plusvalía que las empresas obtienen de los trabajos.

Los pescadores también quieren participar en el Estado del bienestar, pero pocos se acuerdan de los hombres del mar cuando se habla de rentabilizar el trabajo a bordo, como si ellos no fuesen protagonistas con su esfuerzo, riesgo y dedicación.

Un mensaje que está siendo últimamente muy escuchado es que los barcos se quedan sin gente que quiera hacerse a la mar.

Normal. Los hombres del mar sufren importantes déficits en materia socio-laboral. Por eso aprovechan las escasas posibilidades de obtener un puesto de trabajo en tierra. Y nadie puede discutirles, porque no hay argumentos.

Comenzando por los armadores, siguiendo por la administración e acabando en la última entidad social, tenemos que convertir al profesional del mar en auténtico protagonista de la actividad marítimo-pesquera. Los profesionales tienen que ser el orgullo de la pesca.

Hoy la población marítima echa en falta estímulos para aumentar su calidad de vida como trabajadores del mar. Nadie se preocupa de las pésimas condiciones de habitabilidad de muchos buques, si bien algunos hicieron un esfuerzo modernizador.

Otras causas de desdicha son el desarraigo familiar y social, la imposibilidad de acceder a un sistema especial de jubilaciones, las escasas posibilidades de participar en la vida colectiva e incluso en deberes democráticos como el derecho al voto, las durísimas condiciones salariales y laborales, los escasos períodos de descanso, abaratamiento de las tarifas radiomarítimas o la injusta inexistencia de un sistema impositivo especial para la gente del mar. ¿Quién puede

► Si las cifras demuestran con claridad que el sector no repunta, pudieron haber sucedido dos cosas: o que el dinero no se empleó con inteligencia, o que el sector, realmente no tiene ningún futuro

► La población marítima echa en falta estímulos para aumentar su calidad de vida como trabajadores del mar. Nadie se preocupa de las pésimas condiciones de habitabilidad de muchos buques

► Se necesita un auténtico espíritu empresarial y emprendedor, capaz de situar la economía marítimo-pesquera a la altura que se merece

► Es necesario consolidar las reformas educativas para lograr una profesión más diversificada, con mayores posibilidades de empleo a bordo y en tierra

enrolarse satisfecho en un buque en estas condiciones?

Es normal que los tripulantes queden en tierra. Pero eso es lo que quieren muchos, para enrolar en la pesca a otras personas incapaces de reclamar, por ignorancia o necesidad, condiciones de trabajo más dignas.

Estamos asistiendo a una tendencia de sustitución de efectivos que está en plena efervescencia. La pesca no puede ser para personas marginales, para jóvenes que provienen del fracaso escolar o sin otra perspectiva laboral, o para mano de obra foránea tratada de modo muy semejante al esclavista por capataces europeos.

Hacer atractivo el oficio

Para frenar la ola de abandono, hay que hacer atractivo los oficios de la mar. Es necesario mejorar los barcos, intervenir legislativamente en la vigilancia de la contratación, organizar retribuciones dignas de compensar el esfuerzo de las duras jornadas, establecer planes de salud laboral que incrementen la seguridad marítima, organizar el sistema impositivo para ajustarlo a las características vitales de los profesionales.... mejorar en definitiva la calidad de vida y las condiciones de trabajo en el mar.

Es necesario, en resumen, facilitar un relevo generacional en el mundo marítimo, con nuevos atractivos para los jóvenes. Tenemos que lograr que trabajen en el mar no porque no tengan otro sitio donde hacerlo, sino por lo que el mar les pueda llegar a dar.

Pero la crisis no afecta sólo a la pesca. También Marina Mercante presenta síntomas de preocupación. El sector del transporte no acaba recuperarse, pese a las instrucciones europeas para su potenciación como transporte de mercancías entre los países.

Son muy interesantes esas previsiones europeas, a través de circuitos intermodales en los que se complementa el transporte por carretera, por ferrocarril y el marítimo, ahorrando combustible y abaratando el importe de los transportes.

AETINAPE viene reclamando desde hace años la creación de una Bandera Unica para la flota comunitaria pesca-marina mercante. Consideramos que 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 profesionales del mar y las autoridades de los diferentes estados miembros, evitando localismos y ópticas restrictivas, así como un mayor peso de los asuntos marítimo-pesqueros europeos.

Las empresas mixtas o de conveniencia

Otro tema de creciente preocupación es el relativo al nivel de bienestar de los trabajadores españoles enrolados en buques con bandera de

conveniencia o empresas mixtas. De igual forma que la Constitución protege explícitamente a los emigrantes en sus derechos sociales como españoles, estos compañeros que prestan sus servicios en el exterior, sometidos a las leyes que impone el capitalismo más feroz tienen un derecho irrenunciable a que su país los considere ciudadanos normales, y les beneficie con los mecanismos de seguridad social propios del conjunto de los españoles.

Por otra parte, es necesario crear un órgano 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 sus tripulaciones

Además, bajo estas banderas que provocan competencia desleal, no puede controlarse la práctica de la pesca responsable y sus tripulantes normalmente no cuentan con ningún beneficio social.

Otro asunto preocupante es el que afecta a cientos de titulados náutico pesqueros de puente y máquinas enrolados en buques mercantes de otros países, a los cuales afecta la aplicación del Convenio STCW-95 de la OMI. Esperamos que la Dirección General de la Marina Mercante facilite a estos compañeros las certificaciones de capacidad profesional necesarias para que puedan mantener sus puestos de trabajo, ya que de no ser así, serían sustituidos por profesionales de países extraeuropeos con cualificación inferior.

En cuanto a la política de seguridad, hay que recordar que continuamos soportando unos índices terribles de siniestralidad marítima. No nos cansaremos de insistir en la importantísima responsabilidad de los poderes públicos, tanto en las labores pedagógicas y promocionales, como en las relacionadas con las inspecciones, los despachos y las condiciones de seguridad bajo las que se navega.

Medidas que están en la cabeza de todos y que deben plasmarse en unas políticas de seguridad más activas y sobre todo más preventivas, de tal manera que esta previsión siempre sea más fuerte que el riesgo de accidente.

En cuanto al reflejo administrativo de las cuestiones marítimo-pesqueras, tenemos que celebrar que después de varios años se esté abriendo una verdadera luz al entendimiento entre la Dirección General de la Marina Mercante y los profesionales marítimo-pesqueros.

Este espíritu de consenso debe traducirse en breve plazo en las homologaciones pendientes para las atribuciones de puente y máquinas, para continuar el proceso de polivalencia que permita ejercer sin cortapisas en pesca y marina mercante.

Todo eso para normalizar la profesión marítimo-pesquera y hacerla permeable a estudios semejantes y bajo una óptica integral, como

recomiendan los estudios mas razonables y de mayor credibilidad.

Es por ello que tenemos que consolidar las reformas educativas para lograr una profesión más diversificada y con mayores posibilidades de empleo, tanto a bordo como en puestos de tierra relacionados con la actividad marítima. Además, y esto continúa siendo una reivindicación largos años defendida por los más preclaros técnicos y profesionales, es necesario lograr la carrera marítima única, de tal forma que se abandonen definitivamente los dos departamentos estanco de pesca y marina mercante, que hoy malviven como si no fueran de la misma familia. La fluida conexión entre las dos carreras y su inmersión en la enseñanza universitaria son aspiraciones cuya racionalidad es patente en todos los foros, y que no acaban de materializarse.

Entre las reivindicaciones que continúan vivas, lo mismo que viene ocurriendo año tras año, se sitúa la homologación de las titulaciones españolas con las de otros países de la Unión, lo que constituye todo un arcaísmo en el actual grado de desarrollo europeo.

También es necesario transmitir una percepción que tenemos desde el sector: la Administración marítimo-pesquera sigue siendo un galimatías. La descoordinación continua causando perjuicios e incoherencias, tanto en lo referente a la relación entre el Estado y las Comunidades Autónomas, como en lo relativo a la relación de los distintos departamentos gubernamentales entre ellos.

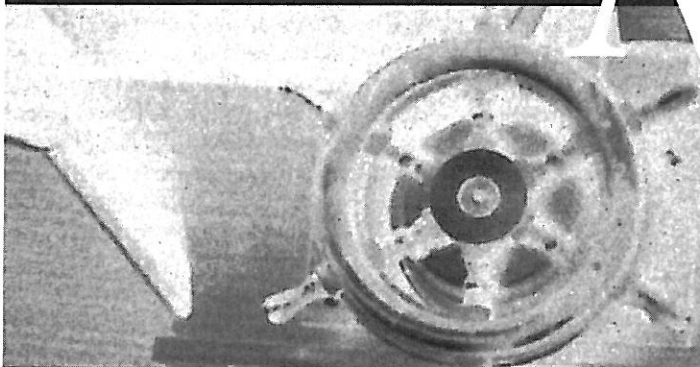
Otra dimensión de la Administración marítima que es necesario mejorar es la falta de rigor con que actúan algunos funcionarios en las Capitanías Marítimas, que debieran recibir ordenes mucho mas precisas de la Dirección General de la Marina Mercante, al objeto de evitar que cada uno pueda interpretar las normas como le apetece, causando de paso graves perjuicios a los profesionales.

Es preciso continuar con la reivindicación de la Ventanilla Única para el sector, a ver así acaban las inconveniencias de una acción ejecutiva tan errática y heterogénea como la que hoy sufren miles de ciudadanos dedicados a una actividad que depende de docenas de organismos que no se hablan entre sí.

Continuamos soportando índices terribles de siniestralidad. La responsabilidad de los poderes públicos reside en las labores pedagógicas y promocionales, en las inspecciones, los despachos y las condiciones de seguridad bajo las que se navega

hai moitas formas de

Navegar



e todas están en
www.aetinape.com

► «El mayor capital de Aetinape es nuestra independencia»

► Es intolerable que todavía existan signos de exclusión de los náutico-pesqueros en diferentes áreas de la dirección general de la marina mercante

Jorge Campos Posada es el nuevo secretario general de AETINAPE. Vive en Vigo, y pese a su juventud, es uno de los históricos de la Asociación, siempre dispuesto a la colaboración y la unión entre profesionales del sector. M. Naval Mayor y Técnico Superior en Supervisión y Control de Máquinas e Instalaciones del Buque estuvo embarcado en diferentes flotas, en pesca y marina mercante, hasta que le surgió la posibilidad de quedarse en tierra, "y me quedé", dice, aunque reconoce que económicamente la decisión destrozó su vida, "pero que al final fue acertada", apostilla. Hoy, al tiempo de dedicarse a la Asociación, cuida de su hijo con orgullo de padrastro.



► España no puede mantener el deshonroso orgullo de estar en los puestos de cabeza en siniestralidad marítima en la UE

► Nadie puede estar esperando a que las soluciones a sus problemas le entren por la puerta

► Hay que compatibilizar la defensa de la flota con la humanización del trabajo en el mar

—Era una de las coordenadas en las que hoy se debate el sector. Hay muchos compañeros que se quedan en tierra...

—Llegas a una edad en la que te planteas estas cosas, pero a veces no puedes cuando estás casado y con hijos, porque es difícil prescindir de los ingresos que te aporta el hecho de estar embarcado. Aunque muchos de nuestros compañeros están en la misma situación, y se encuentran con el problema de que entraron en la dinámica cuando tienen 40 ó 45 años, cuando ya supone un cambio muy fuerte. De hecho lo estamos viendo: compañeros que se han quedado en tierra y se han tenido que volver a navegar, porque no eran capaces de mantener el ritmo de vida que llevaban.

—Pero no siempre se trata de un problema económico...

—Todo depende de las condiciones de vida de cada uno. Lo que no podemos es seguir defendiendo el modelo pesquero de la superexplotación del ser humano. Recientemente emitieron un interesante documental en CANAL + donde se percibía esa situación inhumana. No podemos defender esas cosas en pleno siglo XXI. Algunos parece que al querer defender el sector pesquero están defendiendo ese modelo. Si defendemos esa situación casi de esclavismo es que no tenemos perdón. Tenemos que dignificar el sector y humanizar la flota, eso sí, sin renunciar en la defensa de la flota, compatibilizando ambos y legítimos intereses. Creo que ese es hoy por hoy el principal problema al que nos enfrentamos.

—El papel de AETINAPE puede resumirse en optar por otro modelo...

—Efectivamente, creo que el tema social que hasta ahora se ha estado dejando un poco de lado, porque había otros problemas aparentemente más importantes como la pervivencia de las flotas. Pero la dimensión social, tiene que ser prioritaria. Tenemos que darnos cuenta de que a bordo van personas y que es necesario ir equiparando su nivel de vida, sus comodidades, con las de otros trabajadores de tierra, aunque llegar a una completa equiparación resulta imposible, por las características propias del buque como lugar de trabajo. Creo que hay que retomar las

reivindicaciones sociales y humanas. Y hacerlo con mucha firmeza.

—¿Las armas de la Asociación deben seguir siendo las mismas? ¿Debemos seguir siendo el punto de referencia del sector marítimo-pesquero?

—Tenemos que seguir siendo independientes, porque es nuestro mayor capital. Independientes del poder político, pero también y sobre todo independientes de las empresas. Siempre con actitudes dialogantes y negociadoras, como toda nuestra trayectoria, pero sobre todo con la libertad de poder decir siempre lo que sentimos, lo que dice nuestra gente, sin deber nada a nadie, ni prebendas, ni dinero, ni componendas...por desgracia bastante frecuentes y responsables de muchos silencios interesados, de muchas denuncias que no prosperan y no se filtran hacia la opinión pública. AETINAPE debe seguir siendo una pieza fundamental, como hasta ahora. Nosotros conocemos el sector como nadie; sabemos lo que queremos, somos profesionales, somos los que debemos hacer valer constantemente nuestra opinión, que por cierto es bastante sabia sobre estos temas, porque nadie como nuestros compañeros están acostumbrados a percibir en primera persona los problemas sociales que presentan el conjunto de los trabajadores del mar.

—¿Crees que la profesión está preparada para asumir retos que no se limiten al buque en sí mismo, que desborden hacia un nuevo modelo de empresa pesquera....¿ Está el personal preparado, tanto a nivel psicológico como en su actitud hacia el trabajo?

—Esos son todos los retos a los que nos estamos enfrentando en la actualidad. Uno, otro o el de más allá puede no estar preparado actualmente, pero hay muchas formas de prepararse para asumir nuevos planteamientos, nuevas funciones relacionadas con tu profesión. Hay cientos de mecanismos para que los profesionales puedan adaptarse a nuevos desafíos en un breve espacio de tiempo. Lo que no podemos es estar parados esperando a que llegue la solución por tu puerta. Tenemos que mostrarnos más activos para afrontar nuevos trabajos tanto en tierra como a bordo. Por fortuna, cada vez hay más opciones para quedarse en tierra, y

► La correcta aplicación de las reformas de las enseñanzas marítimo-pesqueras, su integración en la Universidad y la polivalencia de competencias pesca-marina mercante, pondrá a cada uno en su lugar

cada vez es mayor el número de empresas que valoran nuestra capacidad profesional, nuestro proverbial sentido de la responsabilidad como directivos y nuestra entrega laboral.

—¿Cómo ves la receptividad de las autoridades hacia los problemas que se les transmiten desde el sector ?

—Bueno, recientemente le hemos entregado un documento que nos envió la flota para los conocidos problemas humanos, domésticos, fiscales y hasta de pequeños detalles muy importantes para un profesional del mar, como el excesivo coste de las llamadas telefónicas para quien tiene que estar fuera de casa tanto tiempo..., en principio han sido bastante receptivos, por lo menos con los Grupos Parlamentarios que hemos estado y en otras instancias a donde se ha hecho llegar el documento. Incluso ya hay alguna iniciativa para solucionar algunos de los problemas que estaban expuestos. Creo que están siendo receptivos porque entre otras cosas lo que estamos pidiendo son reivindicaciones de justicia muy básica, muy racionales y nada exageradas. Ahora hay que esperar los resultados para ver si esas impresiones eran reales, o simples gestos típicos de algunos políticos, porque el mismo documento se lleva estrellando un montón de veces.

—¿Cómo ves el proceso de incorporación de las enseñanzas náutico-pesqueras a la Universidad, las homologaciones de títulos, la deseada carrera única marina mercante-pesca..?

—Este proceso tenía que haberse realizado ya hace años, porque no podemos seguir con ese clasismo dentro de una misma unidad, porque al final estamos todos dentro del mismo barco, aunque unos se dediquen a la marina mercante y otros a la de pesca, la polivalencia provocará una mayor racionalidad e integración de ambos modelos profesionales y nos irá homologando con los países de nuestro entorno, la persecución de los náutico-pesqueros en marina mercante es intolerable, incluso creo que tendría que existir un solo Ministerio en el que se concentrasen todos los temas marítimos y acabar con el actual reino de Taifas. Quizá integrado en uno de los que ya existen pero sólo uno en el que se concentraran todas las competencias marítimo-pesqueras.

—Hace unos días, 4 chavales murieron en Lorbé, un puerto cerca de A Coruña...vuelve a destaparse el fantasma de la seguridad, que por otra parte nunca nos ha abandonado.

—La base de la Seguridad Marítima es la inspección y la formación, de nada vale que te exijan hacer un curso de una semana en un centro muy bien preparado si fallan los mecanismos preventivos. Creo, no obstante, que deben disponerse más recursos para formación y no bajar la guardia en la inspección y control de nuestra flota, siempre persiguiendo aumentar los índices de seguridad a bordo, pues no podemos seguir teniendo el deshonoroso orgullo de estar en el puesto de cabeza en siniestralidad marítima en el ámbito de la UE.

—¿Qué le dirías a un titulado náutico-pesquero que no es socio de AETINAPE ?

—Que de nada sirve arrimarse aquí sólo cuando tienes un problema, y el resto del tiempo ni preocuparse de que existen muchos otros compañeros que tienen problemas y que es necesario ayudar a resolverlos entre todos. Yo desde que estaba en la escuela ya me asocié y aún no había embarcado en mi vida, e incluso ahora que ya no tengo vinculación laboral con el mar; con más razón debería hacerlo gente que lleva toda su vida en el mar.

Además es que se están viendo logros. Estamos consiguiendo cosas para todos, estamos elevando el nivel de la profesión, dignificándola, haciendo oír nuestra voz allí donde deciden cosas sobre nuestro futuro. No hay más que ver dónde estábamos y donde nos hemos ido situando. Y eso afectó tanto a los miembros de AETINAPE como a los náutico-pesqueros que no lo son. Y todo gracias a nuestra Asociación.

La pesca pierde en 10 años la mitad de sus empleos

Los puestos de trabajo directos perdidos en el sector marítimo-pesquero español entre los años 1990 y 2001 fueron 47.923, según se desprende de la evolución del número de afiliados en el Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social.

Esta cifra es una muestra del actual proceso de reconversión silenciosa que acecha al sector, y que se ha agravado con la falta de Acuerdo Pesquero con Marruecos y con procesos como los que actualmente sufren las diferentes flotas en todos los mares del mundo, empezando por los propios caladeros comunitarios.

Esta situación tan crítica para el empleo marítimo-pesquero se deja sentir también en la actividad del transporte marítimo: la crisis en este sector fue consecuencia de la masiva "huida" de buques mercantes de bandera española a registros menos severos en cuanto a sus sistemas de control social y laboral. En la mercante se perdieron 10.807 empleos.

De los más de 47.923 puestos de trabajo, la mayoría (18.669) han sido perdidos en buques pesqueros mayores de 150 TRB, donde ahora sólo quedan aproximadamente 15.000.

Más de 11.000 puestos desaparecieron en barcos de entre 50 y 150 TRB, (ahora no llega a 8.000) y hay otros 7.000 empleos menos en barcos de entre 10 y 50 TRB, donde quedan unos 10.000 puestos.

Sólo en el sector más artesanal de la pesca, que comprende buques de menos de 10 TRB, se ha ganado un poco de empleo: 719 puestos de trabajo, ya que se pasó de 21.859 empleos en 1990 a 22.578 en la actualidad.

Por otra parte, el número de tripulantes españoles enrolados en barcos extranjeros con Convenio Especial con el Instituto Social de la Marina es de 2.499.

Reuniones en varios frentes

Estas entrevistas se enmarcan en la permanente necesidad de transmitir a los responsables públicos las circunstancias por las que atraviesa el sector marítimo-pesquero. Sensibilizar a la sociedad en torno a los problemas sectoriales ha constituido siempre una prioridad para AETINAPE. Los días 22 y 23 de mayo, la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo celebró una reunión a la que su presidente ha invitado a José Manuel Muñiz, quien aprovechó la ocasión para entregar un informe a los representantes de los ciudadanos sobre la situación del sector.

► Con Carmen Fraga, nueva secretaria general de Pesca

La nueva secretaria general de Pesca Marítima, Carmen Fraga, repasó el estado del sector marítimo-pesquero con una delegación de AETINAPE, en un clima de gran sintonía. Fraga compartió con los representantes de nuestra Organización cuáles deben ser las prioridades de la pesca española en su relación al mundo profesional y a las perspectivas socioeconómicas. En primer lugar, concluir la ya muy avanzada reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras y conseguir una mayor coordinación con la Dirección General de la Marina Mercante, además de lograr la puesta en marcha de la diplomatura en Pesca Marítima, así como el nuevo Decreto de Mecánicos Navales en Pesca. También mostró su deseo de incorporar a los náutico-pesqueros a las administraciones periféricas, a través de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el de Fomento.

En el informe entregado por AETINAPE, se hace referencia, entre otros, a asuntos de actualidad tales como la seguridad marítima, la elaboración de un Plan de Pesca, el problema de las banderas de conveniencia, la urgente necesidad de impulsar la homologación profesional de las titulaciones náutico-pesqueras en el ámbito de la UE, la creación de una bandera única europea, etc.

La humanización de la flota es otra de las prioridades que AETINAPE planteó a la nueva responsable de pesca, para frenar el progresivo abandono de la actividad por parte de la población litoral española, que no encuentra en la pesca atractivos laborales.

También se habló de la necesaria diversificación del sector pesquero y de la urgencia de conectarlo con la industria de transformación y los sistemas de distribución alimentaria, así como de la necesaria búsqueda de nuevas vocaciones empresariales.

Por último, hablaron de la necesidad de crear una inspección pesquera europea única, necesaria para evitar arbitrariedades de algunos Estados Miembros de la Unión contra la flota pesquera española, especialmente en aguas comunitarias y para acabar con las desigualdades que todavía condicionan el desarrollo del sector.

Asimismo, coincidieron en la necesidad de establecer un puente estable de comunicación entre la entidad gubernamental y la profesional, a través de una línea de cooperación institucional normalizada,

► Con el director general de la Marina Mercante, José Luis López-Sors

La gran cantidad de reuniones celebradas entre representantes de AETINAPE y responsables de la Administración está dando como resultado un creciente acercamiento de posturas sobre asuntos relacionados con la promoción profesional y el reconocimiento oficial de las facultades y la preparación de los titulados náutico-pesqueros.

No obstante, en especial con la Dirección General de la Marina Mercante es todavía un frente en el que se lidia con extremada hostilidad. Pese al talante abierto y negociador del director general, José Luis López-Sors, el organismo está plagado de funcionarios titulados en la marina civil que tratan al colectivo náutico-pesquero con modos muy alejados de la exquisita objetividad que tendrían que exhibir los funcionarios públicos.

De las reuniones celebradas en la DGMM, aunque lentamente, van obteniéndose también resultados, pues los puntos de vista de AETINAPE están basados en un profundo y razonado estudio de la realidad jurídica, y en la comparación con la realidad de nuestro entorno.

Sirven además para evidenciar el constante desprestigio de quien considera la profesión marítima como un reino de Taifas dividido en dos compartimentos estancos sin conexión entre sí y víctima de las herencias corporativas del pasado.

Los de siempre continúan amotinados en un departamento clave para el progreso de la profesión marítima, y ante ello poco puede hacer su máximo responsable. La bonomía y espíritu abierto de López-Sors se encuentra constantemente atrapada por algunos funcionarios encargados de mantener el status-quo de una profesión condenada a integrarse y a formar con los náutico-pesqueros el cuerpo de profesionales del mar, integrados, cada uno con sus competencias, con su nivel y con sus posibilidades de promoción internas, como en el resto de las profesiones.

Esto sucede sobre todo en el sector del transporte marítimo, cuyo auge actual impulsado por la Unión Europea está suponiendo,

como es lógico, una serie de cambios que inciden positivamente en la creación de empleo. Pero la gran demanda de profesionales que generan las navieras choca con el lento proceso de adaptación española a la normativa internacional sobre seguridad, formación, titulación y guardia conocida como STCW para los titulados náutico-pesqueros.

A AETINAPE han llegado comentarios de navieras que desean contratar profesionales españoles y no pueden. También se han producido denuncias concretas de compañeros que desean poner sus papeles en regla y todos son impedimentos. Algunas navieras incluso reciben amenazas veladas sobre la legalidad de embarcar titulados españoles sin los papeles debidamente cumplimentados, con lo que la mayoría opta por buscar profesionales de otros países, con un nivel de formación muy por debajo del que disfrutaban los españoles.

Algunos ejemplos en nuestro entorno. Sin salir de Europa, tenemos el ejemplo de Italia, que ha publicado un decreto del Ministerio de Transportes el 31-12-01, en el que protege a sus Patrones, otorgándoles mando hasta 7000 GT. Alemania, que otorga a sus Patrones mando hasta 6000 GT. Los Países Escandinavos con tonelajes parecidos. Sin hablar de los croatas, eslovenos, etc., etc., que tienen el STCW-95 como Jefes de Máquinas, sin limitaciones, los titulados de escuelas técnicas, de inferior nivel que las nuestras náutico-pesqueras.

La bolsa de este peculiar "desempleo burocrático" avanza mientras las oportunidades de embarque van pasando. Y la pregunta que surge es obligada: ¿cuándo se llevarán a cabo las reformas necesarias? ¿cuándo ya haya pasado el tren de la oportunidad? Entonces, sus servicios como funcionarios públicos ya no servirán para nada. Habrán demostrado una vez más su proverbial inutilidad y nosotros, nuestros compañeros en dificultades, habrán fracasado de nuevo en su lucha contra los molinos de viento.

Con los grupos Parlamentarios

AETINAPE entregó a los diferentes representantes de los Grupos de los Parlamentos Español y Gallego y del Senado, un documento elaborado por profesionales embarcados en la flota española en los que se contienen diferentes reivindicaciones relacionadas especialmente con las condiciones humanas en las que se desarrolla su trabajo.

La falta de relevo generacional que se está produciendo en el sector marítimo es consecuencia de las pésimas condiciones sociales que se observan en las empresas. La ausencia de incentivos económicos como un sistema impositivo especial, un mayor control en materia de seguridad en el trabajo o condiciones dignas para la jubilación que tengan en cuenta las características del trabajo en el mar, forman parte de estas reivindicaciones. Otra demanda de la flota consiste en reclamar un sistema de tarifas telefónicas más asequibles.

AETINAPE también transmitió a los representantes parlamentarios los puntos de vista profesionales acerca de otros problemas estructurales del sector, como la operatividad de los fondos económicos especiales que en la actualidad llegan al sector y que le hacen dependiente de los fondos públicos, o la escasez de nuevas vocaciones empresariales relacionadas con la economía marítima.

Estas entrevistas se enmarcaron en la permanente necesidad de transmitir a los responsables públicos las circunstancias por las que atraviesa el sector marítimo-pesquero. Sensibilizar a los miembros de los partidos políticos en torno a los problemas sectoriales ha constituido siempre una prioridad para AETINAPE.

Con el Defensor del Pueblo y responsables de Hacienda

Un documento con varias reivindicaciones relativas a la calidad humana del trabajo a bordo, fue entregado por una delegación de AETINAPE encabezada por su presidente, José Manuel Muñiz, tanto al Defensor del Pueblo, Enrique Múgica, como a altos responsables del Ministerio de Hacienda.

El documento ha sido elaborado por miembros de la flota enrolados en diferentes embarcaciones de altura y gran altura, y en él se recogen reivindicaciones de tipo social y económico. También se han remitido a otros departamentos del Gobierno relacionados con la pesca y el transporte marítimo.

La falta de relevo generacional que se está produciendo en el sector marítimo es consecuencia de las pésimas condiciones sociales que se observan en las empresas. La falta de incentivos económicos como un sistema impositivo especial, un mayor control en materia de seguridad en el trabajo o condiciones dignas para la jubilación.

Visita al presidente de la Xunta

Una reunión con el presidente de la Xunta sirvió para exponer a Manuel Fraga los graves problemas que afectan al sector marítimo-pesquero, en especial los relacionados con los aspectos humanos y sociales del trabajo a bordo.

El presidente se mostró receptivo con las demandas de los profesionales, y recibió de los representantes de AETINAPE un amplio documento sobre los múltiples problemas del sector.



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)

Documento de las tripulaciones de la flota pesquera española

Las tripulaciones enroladas en diversos buques de la flota española han redactado este documento para hacérselo llegar a las autoridades que tienen competencias en las diferentes áreas a las que se refieren sus demandas. AETINAPE se las ha hecho llegar al Defensor del Pueblo y responsables de Hacienda y Grupos Parlamentarios.

► Fiscalidad

Las dotaciones de los buques pesqueros españoles que faenan en los distintos caladeros por toda la geografía mundial nos sentimos agraviados, y por tanto queremos hacer llegar a las AUTORIDADES RESPONSABLES DE POLITICA ECONOMICA de nuestro país, nuestras inquietudes y problemas.

Consideramos abusivo e inaceptable el tipo aplicable en el IRPF a las dotaciones de los buques pesqueros. Nuestras AUTORIDADES saben que tenemos un descanso anual de aproximadamente sesenta días, es decir, que disfrutamos del ESTADO DE BIENESTAR SOCIAL, existente en nuestro país, de ocho semanas al año, pero contribuimos como cualquier trabajador que disfruta del mismo los trescientos sesenta y cinco días.

Como saben ustedes, en los distintos puertos españoles existen proveedores de buques que nos abastecen de productos libres de tasas (ENTREPOT): cigarrillos, licores, bebidas, etc., para nuestro consumo a bordo. Si dichos productos son libres de tasas ¿por qué no se deducen dichos gastos de nuestras nóminas antes de aplicarles el tratamiento FISCAL correspondiente?

Les recordamos a nuestras AUTORIDADES RESPONSABLES DE POLITICA ECONOMICA que el colectivo de trabajadores de los buques pesqueros pasan diez meses al año fuera de sus hogares, sin el calor y el cariño de sus seres queridos, soportando unas condiciones de trabajo duras y extremas, trabajando sábados, domingos y fiestas de guardar, sin ningún horario de trabajo.

Queremos de una vez por todas dejar de ser un colectivo marginado y que se nos contemple como una pieza "importante" de la sociedad española. Decimos "importante" porque según estudios recientes cada puesto directo a bordo crea hasta ocho puestos de trabajo indirecto en tierra en algunas COMUNIDADES DEL ESTADO ESPAÑOL.

Esperamos de nuestras AUTORIDADES RESPONSABLES DE POLITICA ECONOMICA que tengan la suficiente sensibilidad para con el colectivo, así como en su día lo tuvieron con otros colectivos de trabajadores (emigrantes, etc.) y nos equiparen la LEGISLACION FISCAL VIGENTE con la de otros países miembros de la UE (FRANCIA, ALEMANIA, etc.) donde el colectivo de trabajadores del sector marítimo-pesquero tiene un tratamiento FISCAL ESPECIAL.

► Jubilación anticipada

El art.39-1 de la Constitución dice: "Los poderes públicos aseguran la protección social, económica y jurídica de la familia".

Debido al número de horas de trabajo, el metabolismo humano no funciona normalmente, por lo cuál al llegar a una edad de 50 años nuestro rendimiento está mermado y los reflejos se ven disminuidos en el 100%, lo que hace que aumente considerablemente la fatiga y como consecuencia el número de accidentes y enfermedades. No solamente es de considerar la excesiva jornada de trabajo, sino la variación de los horarios, ya que las horas de descanso y de comidas quedan sometidas a las eventualidades que puedan surgir en el propio trabajo. Todo ello da lugar a las graves consecuencias de dependencia del alcohol y del tabaco. Esta situación de desgaste provoca un desajuste psicológico que repercute en el marino a su llegada a casa con una grave inadaptación que produce alteraciones en la vida familiar.

El trabajo de la mar se realiza en continuo riesgo, y debido a la pérdida de reflejos, por los motivos antes señalados, es evidente que a partir de los 50 años es grave la situación de inseguridad a que queda sometido el tripulante.

En algunos países de la UE, la jubilación para determinados segmentos de la flota se realiza a la edad de 50 años voluntaria o bien puede optar a un puesto de trabajo alternativo en tierra relacionado con su profesión.

► Elevadas tarifas radio marítimas

También reclamamos la atención del Gobierno en relación al problema de las abusivas tarifas radio marítimas que soportamos para poder comunicarnos con nuestras familias. Esa vieja reivindicación ya fue planteada reiteradamente por nuestra Organización a diferentes Instituciones Parlamentarias y ante responsables del Ejecutivo Central y Autonómicos.

Aunque nada puede compensar la dureza del aislamiento social y familiar y las dificultades de las relaciones humanas a bordo de un buque, la carestía de las llamadas incide muy negativamente en el comportamiento psicológico de los tripulantes, así como en la convivencia a bordo y la estabilidad familiar.

Las carísimas tarifas radio marítimas constituyen así una penalización más al trabajo en el sector marítimo-pesquero.

► Medidas de apoyo social

La fuga de profesionales del mar españoles, derivado de la destrucción de empleo en nuestras flotas, les hace víctimas del "Dumping Social", así como del aumento de accidentes marítimos y la pérdida de vidas humanas. Por todo ello, los tripulantes españoles enrolados en flotas extracomunitarias reclaman su derecho a participar en los beneficios sociales de nuestro país, como la Seguridad Social o el desempleo. Esta demanda que fue presentada por representantes de AETINAPE, como motivo del accidente del ZAFIR al Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, y que todavía no ha sido tenida en cuenta, a pesar del compromiso adquirido por el Ministro, viene provocada por el creciente número de tripulantes que prestan su servicios en estas flotas, ya que la cobertura en materia social en este tipo de buques es mínima, lo que provoca que muchas de estas familias que han perdido a sus familiares se encuentren en una situación de extrema subsistencia económica.

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 y comunitarios, teniendo que enrolarse en buques denominados "banderas de conveniencia", "empresas mixtas" y "2º Registros", estando la mayoría de estos buques en bajas condiciones de seguridad, con el consiguiente riesgo para sus vidas.

Formación

► Programación de cursos obligatorios 2002

Aetinape tiene previsto celebrar varios cursos durante el presente año 2002, por lo que rogamos a todos los afiliados que tengan interés en realizarlos, se pongan en contacto con la secretaría general de la Asociación, para ir confeccionando las listas de interesados y así poder programar mejor los lugares de realización.

Los cursos se refieren a las siguientes especialidades:

— Operador general del Sistema Mundial de Socorro

— Prevención de riesgos laborales

— II Nivel de lucha contra incendios y supervivencia en la mar

— Quimiqueros, gaseros, petroleros y lavado con crudo

► Derecho al voto

Miles de tripulantes embarcados no pueden ejercer su derecho al voto, por lo que ven cercenada su dignidad como ciudadanos, ya que se les impide participar en la democracia que fija nuestro Estado de Derecho.

Recientemente fue presentada y aprobada por unanimidad en el Congreso de los Diputados una Proposición no de Ley sobre el voto de los tripulantes de la flota Pesquera, Marina mercante y la Armada (PNL nº 162/000327). El objetivo es que dentro de la presente legislatura se posibilite el ejercicio al voto de los tripulantes embarcados.

Consideramos que el Gobierno debe tomar en consideración esta vieja y legítima demanda para que se cumpla esta Proposición no de Ley, estableciendo los requisitos y mecanismos necesarios para que a la mayor brevedad posible los ciudadanos españoles embarcados puedan ejercer el derecho al voto en condiciones de normalidad.

► Marruecos sustituye españoles por oriundos en las empresas mixtas

La evidencia de que Marruecos está suprimiendo unilateralmente los mandos de puente y máquinas enrolados en empresas mixtas hispano-argentinianas está preocupando a cientos de profesionales que prestan sus servicios en esa flota.

Hasta ahora, los buques dependientes de empresas mixtas enrolaban la mitad de sus mandos de nacionalidad española y el otro 50% marroquí, pero la tendencia se orienta a acabar con la presencia de titulados españoles en estos buques, lo que supone una seria amenaza para un sector profesional ya muy afectado por la falta de acuerdo pesquero.

El asunto resulta mucho más grave por cuanto afecta a empresas que están siendo promocionadas económicamente por la UE, lo que obliga a nuestro país a reclamar presencia española —o por lo menos europea— en esos buques.

Además, la mayor parte de la actividad pesquera de la flota marroquí tiene como salida comercial el mercado español y europeo, por lo que la implicación entre las dos economías es de interdependencia, lo cual debería conllevar espacios de colaboración en materias profesional y laboral.

Son muchos los profesionales marítimo-pesqueros sobre todo gallegos, andaluces y canarios que encontraron una alternativa laboral en este ámbito de la pesca, después de la imposibilidad de que buques españoles faenen en aguas marroquíes.

El pasado mes de octubre, AETINAPE se dirigió a la Secretaría General del Pesca Marítima exponiéndole el problema, que la entidad profesional había comenzado a detectar entonces a partir de las llamadas de numerosos afiliados que veían como sus puestos de trabajo eran ocupados por efectivos marroquíes.

► Son muchos los compañeros que encontraron una alternativa laboral en las empresas mixtas hispano-marroquíes

► Incierto futuro para la flota española en Argentina

Unos mil compañeros están enrolados en buques argentinos. La explosiva situación económica del país austral y las escasas perspectivas de futuro determinaron a su cuestionada clase dirigente a tomar decisiones que afectan de manera drástica a los buques de empresas mixtas hispano-argentinas que faenan en sus aguas.

Estos mil tripulantes forman parte de la flota congeladora española, que está básicamente concentrada en aquellas aguas con un centenar de buques. La situación, desde que se agudizaron los problemas bancarios y se decretó el llamado "corralito" no ha hecho más que empeorar, pues a la incertidumbre general se suman los problemas de inseguridad que afectan a empresas y trabajadores. A ello hay que añadirle los graves problemas cambiarios que generaron contratos firmados en dólares y que estos tripulantes cobrarán en pesos.

► Mil tripulantes españoles sufren la incertidumbre argentina a bordo de 100 buques

► Gran Bretaña pretende reexaminar a los profesionales del mar españoles

La vergonzosa decisión británica de reexaminar a los profesionales del mar españoles que prestan sus servicios en empresas mixtas hispano-británicas, requiere una contundente respuesta del gobierno español, dada la gran cantidad de profesionales de nuestro país, fundamentalmente gallegos y vascos, que faenan bajo pabellón inglés. Esta medida afecta aproximadamente a 80 buques.

Los profesionales del mar españoles están formados no sólo a la altura del resto de los europeos y en cumplimiento de todas las normas internacionales de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, sino con programas docentes de mayor nivel en cada una de las especialidades profesionales marítimo-pesqueras.

Resulta paradójico e inexplicable que a estas alturas del proceso de convergencia y construcción europea se produzcan estas muestras de insolidaridad y trasnochado nacionalismo, cuyo fin no es otro que proteger los intereses de algún grupo corporativo, en contra de la filosofía unitaria de libre circulación de trabajadores.

La ciudadanía europea es una reivindicación que se hizo necesaria desde hace unos años en diversos sectores, pero en el marítimo-pesquero cobra una especial importancia debido a la característica dispersa de las flotas y los condicionantes internacionales que inciden en la actividad pesquera y del transporte por mar.

La permanente reivindicación de la homologación de las titulaciones marítimo-pesqueras en el ámbito de la UE, constituye todo un arcaísmo en el actual grado de desarrollo europeo.

► Se requiere una respuesta inmediata de las autoridades españolas por lo que se considera un agravio

Un año crucial para la pesca europea

Franz Fischler

Comisario Europeo de Pesca

► Hay una necesidad urgente de reformar la PPC. La cuestión es: ¿por dónde empezar?

► En nuestras propuestas para la reforma se encuentran muchas de las contribuciones del sector

► La disminución de la sobrecapacidad de la flota conducirá a la reducción del sector y a la pérdida de puestos de trabajo

► Es tarea de todos (pescadores, sector y políticos) asegurar el éxito de la reforma

El año 2002 es crucial para el sector de la pesca europeo. Es esencial que todos aquellos que estamos preocupados por el interés del sector trabajemos juntos para que la futura reforma de la política pesquera común (PPC) sea un éxito. Porque una cosa está clara: el futuro de la pesca europea depende de ello.

Por este motivo, el año pasado la Comisión llevó a cabo una amplia consulta con todas las partes interesadas en la política pesquera. Y escuché con mucha atención todas las propuestas e ideas que en aquella ocasión nos fueron transmitidas. Encontrarán ustedes, por tanto, reflejadas en nuestras propuestas para la reforma, muchas de esas contribuciones.

Hay una necesidad urgente de reformar la PPC. La cuestión es: ¿por dónde empezar? Lo mejor es comenzar por el capital del que depende el destino de toda la industria pesquera: las poblaciones de peces. En la captura de peces somos más eficaces que nunca, pero ello ha conducido a una sobreexplotación de nuestros mares que ha hecho que especies como el bacalao o la merluza hayan quedado tan diezmadas que hoy día se cierne sobre ellas el riesgo del colapso. Esto nos lleva a un círculo vicioso: o bien se aumenta aún más la presión de la pesca sobre los pocos peces que quedan, o bien los pescadores deben dirigir su esfuerzo hacia otras especies que, con frecuencia, ya están siendo pescadas más allá de los límites biológicamente sostenibles. Consecuencia: las empresas pesqueras dejan de ser rentables, se pierden puestos de trabajo y la situación económica de las zonas costeras afectadas empeora.

Las causas de la situación a la que nos enfrentamos hoy día son bien conocidas: decisiones políticas sin visión de futuro, deficientes vigilancia y control de las actividades pesqueras, sanciones dispares, ayudas públicas que, en vez de limitar la sobrecapacidad de la flota, contribuyen aún más a su aumento, y la falta de posibilidades de participación del sector en el sistema de toma de decisiones.

Esto debe cambiar por el propio interés de los pescadores y de todas las partes que tienen alguna responsabilidad en el sector. No se puede seguir echando la culpa a otro. Por eso estoy firmemente decidido a proponer medidas de reforma globales. Tenemos que crear tan pronto como sea posible una mayor sostenibilidad medioambiental, económica y social en el sector de la pesca y la acuicultura. Soy consciente de que ello generará momentos difíciles para todos los interesados, pero es el único camino para conseguir que este sector tenga un futuro.

La reforma deberá permitirnos:

- garantizar controles y sanciones más eficaces y armonizados,
- ayudar al sector a obtener una mayor independencia económica, mediante una disminución progresiva de las ayudas públicas,
- intensificar nuestro esfuerzo a fin de promover una mayor cooperación internacional centrada en la lucha contra la pesca ilegal,
- sentar las bases de un enfoque a largo plazo a la hora de fijar las cuotas, en lugar de tomar decisiones políticas a corto plazo que, con frecuencia, se desvían injustificadamente de las recomendaciones de los científicos,
- reforzar la conservación de los recursos pesqueros del Mediterráneo a través de una colaboración más estrecha con nuestros socios internacionales.

Asimismo, también son necesarios cambios en la concepción y aplicación de la PPC. Necesitamos:

- mejorar los fundamentos y la transparencia de los dictámenes científicos,
- fomentar una mayor participación del sector en el proceso de decisión mediante la creación de consejos regionales consultivos o a través de la descentralización,
- asegurar una mejor coordinación entre la PPC y las políticas de medio ambiente y desarrollo.

No hay duda: la necesaria disminución de la sobrecapacidad de la flota conducirá a la reducción del sector de la pesca y a la pérdida de puestos de trabajo. Es por ello que los Estados miembros pueden hacer uso de los fondos de la UE disponibles en virtud del instrumento financiero de orientación de la pesca (IFOP), para llevar a cabo programas de formación, de reciclaje profesional y de jubilación anticipada en beneficio de los pescadores que aspiren a una reconversión profesional o al cese de sus actividades.

Es tarea de todos, de los pescadores y de sus representantes, del sector pesquero y, cómo no, de los representantes políticos regionales, nacionales y europeos, el asegurar el éxito de esta reforma. Les ofrezco mi compromiso y mi disponibilidad para trabajar con ustedes a tal fin.

La reforma de la política común de pesca: un reto decisivo

Guillermo Vázquez

Diputado del Bloque Nacionalista Galego en el Congreso

A finales de este año deberán estar redefiniendo las líneas maestras de la nueva Política Común de Pesca. A nadie se le escapa la trascendencia de este hecho, de lo que en buena parte van a depender nuestras posibilidades de mantener un sector pesquero importante y co posibilidades de futuro. Un sector que además tiene un peso social y económico tan relevante para el conjunto del Estado, pero de forma singular para Galicia.

Casi nadie niega ya que la actual Política Común de Pesca fue concebida, en sus líneas básicas, como un instrumento para hacer frente a la integración del Estado español y portugués en la Unión Europea, frenar su desarrollo en este campo y disminuir su competitividad.

En consonancia, casi nadie apuesta por mantener los criterios básicos por los que se rige la actual Política Común de Pesca, si no al contrario. Existe una coincidencia muy amplia sobre la necesidad de proceder a una reforma en profundidad para edificar una política europea de Pesca, que elimine las discriminaciones existentes, que sea justa y equilibrada y que tenga en cuenta las necesidades de las regiones euro-

peas altamente dependientes de esta actividad.

El Gobierno español debe ser consciente del importante peso que la pesca tiene. Por ello, debe emprender una batalla política de primer orden en el seno de la UE para que, la reforma en marcha no suponga una nueva frustración. En este sentido, la presidencia semestral es una ocasión inmejorable para orientar el debate en la dirección precisa y hacer ciertas sus afirmaciones respecto a la importancia que le concede a este sector. Hay mucho en juego.

En este contexto, no es una cuestión menor resolver los mecanismos de participación de las Comunidades Autónomas en la toma de decisiones de la UE. De manera específica, en aquellos temas que les afectan directamente. En este caso, la Pesca es uno de ellos.

Seguimos defendiendo la necesidad de que Comunidades Autónomas como Galicia cuenten con un nuevo status institucional a este nivel, y puedan participar en la toma de decisiones. Un hecho que de momento se niega a considerar el Gobierno de Aznar contra toda lógica, pero que sin duda ayudaría a mejorar la acción política del Gobierno central a este nivel. Sería deseable, en

este sentido, aumentar las capacidades de decisión real de las CCAA para gestionar y controlar los planes, programas e instrumentos de financiación comunitarios. Es preciso avanzar en los mecanismos que permitan la presencia de los Gobiernos de las CCAA en los organismos que regulan las pesquerías internacionales, o en Comités de Pesca bilaterales, puesto que supondría asimismo un esfuerzo de la salvaguarda y un impuesto de los intereses del sector.

El principio de estabilidad relativa debe ser modificado. Debe garantizarse el acceso a todas las aguas comunitarias, y las «Box» deben desaparecer.

Las restricciones de acceso de nuestra flota al Mar del Norte y al Báltico deben finalizar. Es preciso solucionar las disfunciones del actual régimen de esfuerzo pesquero mediante la implantación de sistemas de cuotas multiespecíficos y plurianuales. Hay que resolver el problema de los descartes, avanzar en la investigación científica para configurar políticas de conservación de los recursos y la distribución racional, equilibrada y justa de los mismos entre las flo-

► Fischler o no sabe o no quiere. Y uno tiene la duda de qué es lo peor

No hay duda, al menos desde mi humilde apreciación: El comisario de Pesca Franz Fischler y su cohorte británico-danesa no quieren la pervivencia de la pesca. No les interesa.

Esto no quiere decir, evidentemente, que no le interese a la Unión Europea, algunos de cuyos Estados miembros se han agrupado en una teórica asociación de «Amigos de la Pesca» en la que se integra España como impulsora de la idea, con el objetivo de aminorar los efectos de los devastadores ataques que se dirigen al sector desde un Norte nutrido social y económicamente que quieren para sí lo que a los demás impiden. De forma flagrante se demuestra con el acuerdo de Groenlandia que permite seguir siendo rubios y rubicundos a los daneses mientras que otros, morenos y de piel más cetrina, se quedan siempre a las puertas como quien espera la caridad para seguir viviendo de la bandera de quince estrellas.

Franz Fischler o no sabe o no quiere. Y uno tiene la duda de qué es lo peor.

Recientemente ha propuesto la reducción progresiva de las ayudas públicas al sector pesquero en la reforma de la Política Pesquera Comunitaria (PPC). Pero no es su única fijación, porque la UE, obviando que la pesca es un

La pesca en Europa es de ellos: austríacos, daneses y británicos

Antón Luaces

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

tas. Sin olvidar la necesidad de introducir criterios que tengan en cuenta a las «regiones altamente dependientes de la pesca». Éstos son algunos de los objetivos a alcanzar.

También será necesario conseguir el avance entre la vinculación entre la cuantía de los fondos estructurales a recibir por cada Estado miembro, y el cumplimiento de las previsiones de los POP.

En la medida en que el mantenimiento y desarrollo de nuestra flota de altura y largo alcance depende en lo fundamental de la política exterior de Pesca de la Unión, es preciso que se oriente con criterios claros de defensa de nuestros legítimos intereses en el mundo, y que contemple mecanismos de actuación para efectivizarlos en la práctica. Una política dirigida al mantenimiento e impulso de Acuerdos de Pesca con terceros Estados. A defender las sociedades mixtas constituidas. A la búsqueda de garantías jurídicas para su funcionamiento, al impulso de nuevas fórmulas de representación de la UE en las «organizaciones regionales de Pesca», basadas en el voto ponderado. Al incremento de la investigación científica en nuevos

caladeros susceptibles de ser explotados.

La nueva política de pesca debe contemplar también como elementos importantes, una adecuada defensa de los mercados y de la salud de los consumidores. Es preciso plantar cara a la pesca irresponsable e ilegal y preservar el equilibrio medioambiental y de los recursos existentes.

La reforma de la Política Común de Pesca, no debe eludir bajo ningún concepto, la política social, eternamente olvidada o desconsiderada. Los trabajadores del mar, forman parte de uno de los colectivos con peores condiciones laborales, salariales o de protección social en toda la UE. Que además están afectados por las consecuencias de una tasa de siniestralidad inaceptable.

El mantenimiento y mejora del empleo, la homologación de las condiciones laborales o salariales al nivel de lo que es común en otros colectivos de trabajadores, las mejoras sociales, la garantía de remuneración en caso de paradas biológicas o de circunstancias no derivadas de la voluntad de una determinada flota, el refuerzo de las medidas de seguridad en el trabajo y de

salvamento marítimo, son algunos de los aspectos a considerar como cruciales en la nueva Política Común de Pesca.

Las líneas de acción para la reforma de la PCP, contenida en el Libro Verde, no inducen a pensar que la intención europea sea la de caminar en una dirección adecuada para resolver las lagunas insuficiencias y discriminaciones que contiene la actual política pesquera de la UE.

Por eso va a ser necesario un esfuerzo decidido por parte del Gobierno español para reorientar esas previsiones iniciales en un sentido más favorable a los planteamientos del sector pesquero español, el más importante de la UE.

Por consiguiente, el Gobierno debe realizar esfuerzos políticos al máximo nivel, con la implicación directa del propio Presidente. Como importante también, a fin de lograr el impulso político necesario a favor de nuestra pesca, es que los Gobiernos autonómicos con intereses pesqueros no permanezcan mudos o impasibles, sino que adopten una posición activa. Nos estamos jugando el futuro económico de muchas comarcas y de muchas personas.

► ¿Y si lo nacionalizamos español y se dedica al fútbol para recortar presupuestos? ¿Minero, para que perfore y perfore hasta que se pierda en las antípodas? ¿Talabartero, para que se dedique a despellejar renos? ¿Latonero, para que les de la lata a los Danubio azul?

planteamiento social y económico para países altamente dependientes de ella, reduce drásticamente el presupuesto destinado a investigación pesquera: con 50 millones de euros, el VI Programa marco de investigación comunitaria en la pesca debe «apañarse» para sobrevivir desde 2002 a 2006, cuando sin embargo la Comisión no tiene dudas en aplicar recortes y más recortes al sector extractivo español basándose en el resultado de los estudios científicos.

Justo cuando se pone en solfa la verosimilitud de esos informes, cuando se reconsideran los juicios sobre el estado de los stocks (particularmente los de la merluza), es cuando no interesan las investigaciones pesqueras y se produce un recorte que repercutirá negativamente (siempre «negatifo», dijo en Barcelona el que fue entrenador del Barça, Van Gaal) en los proyectos de apoyo a la información básica de la pesca y los programas marcos de investigación en los que también se involucra el Ministerio español de Agricultura y Pesca.

Justo en septiembre, cuando Dinamarca presenta la UE, se adoptará un postura oficial sobre el programa de recortes, asunto que es imprevisible trate también la presidencia española este semestre, pero que no va a decidir, ni mucho menos.

Austria, país de nacimiento del señor Fischler, no tiene intereses pesqueros por cuestiones obvias. Pero Dinamarca, tierra de uno de los directores generales del comisario de Pesca de la UE, y Gran Bretaña, tierra de otro de los directores generales de la DG Pesca, sí tienen intereses pesqueros. No son los mismos que los de los países del Sur (España, Francia, Portugal, Italia y Grecia) ni los de Irlanda, país en zona intermedia pero que también se ve afectado por las decisiones del ciudadano austriaco.

En cualquier caso, serán cinco o seis socios contra una decena o casi, a la hora de votar y tomar decisiones.

El comisario Fischler, al que se convenció de las bondades de la aceituna y el vino (ay!, aquella copa delatora en la mano mientras los ojos se encendían por la proximidad de Baco ante la entonces ministra de Agricultura española, Loyola de Palacio) ha tenido más contacto con la pesca, el pescado y los pescadores en los papeles de su despacho que a pie de obra. Aquí no ha probado la merluza, ni la caballa, ni la anchoa, ni el bonito, ni el rape... Tal vez en alguna ocasión recurrió al vino «Alvaríño» porque alguien le dijo que era mejor que el blanco del Rhin.

La aceituna salió del mal parto europeo; pero la pesca está en pleno aborto forzado por esos tres sumos sacerdotes que los situaron en el ara de los sacrificios para martirio y escarnio de quienes dependen en buena medida de lo que la mar nos da.

Propongo a Santiago para que el Patrón de todas las Españas habidas y por haber le ilumine en su camino, sin tener que recurrir al alcohol para encender la lámpara de las ideas prácticas.

¿Qué le habrán hecho la pesca y los pescadores a este buen señor Fischler, para que quiera acabar de un plumazo con lo que lleva siglos dando pie a que se hable de crisis en el sector pesquero?.

¿Y si lo nacionalizamos español y se dedica al fútbol para recortar presupuestos? ¿Minero, para que perfore y perfore hasta que se pierda en las antípodas? ¿Talabartero, para que se dedique a despellejar renos? ¿Latonero, para que les de la lata a los Danubio azul?.

Ahora que la Unión Europea nos permite elegir trabajo en cualquier país, se le podía hacer una proposición honesta en el sentido de que se retire a pensar viendo cómo pasan cerca de la isla de Mann los tiburones peregrinos.

Juegos irresponsables

Manuel Ceferino Díaz Díaz

Portavoz del PSOE en temas de pesca en el Congreso de los Diputados

El Comisario de Pesca de la Unión Europea, Franz Fischler, advirtió días pasados ante los eurodiputados que el futuro de la pesca y la sostenibilidad de las empresas pesqueras pasa por la reducción de la flota y por la pérdida de empleos. En la misma comparecencia, el Sr. Fischler anunció ayudas socioeconómicas de la Comunidad para compensar a aquellos que decidan abandonar la actividad.

De sus palabras se deduce que la PCP pretende reducir el esfuerzo pesquero —y con él las posibilidades de pesca y el empleo—, eliminar las ayudas públicas a la renovación de la flota y continuar con una política entreguista de renovación de acuerdos en países terceros que, en la práctica, implica la retirada progresiva de la flota europea de otros caladeros.

En el diseño de la nueva política, a los actuales gestores de la PCP no les preocupa, o eso parece, lo que debieran ser prioridades de responsables de la pesca del conjunto de la Unión Europea, como son el futuro de los trabajadores del sector y de las regiones altamente dependientes de la pesca, así como el mantenimiento de la UE como potencia pesquera internacional.

Para estos responsables, la mejora de las condiciones sociolaborales de los trabajado-

► La mejora de las condiciones sociolaborales del mar, hacerlo más atractivo y seguro para que los jóvenes se incorporen no son prioridades

res de la pesca, la dignificación del trabajo en el mar, hacer este más atractivo y seguro para que los jóvenes quieran incorporarse a él no son tampoco prioridades. Quizás los tiempos no sean los mejores para avanzar en la Europa Social.

La política pesquera que se propone, perjudica a la principal potencia pesquera comunitaria pero cuenta con apoyos en el seno de la Unión. La mayoría de los países del norte, que en su día no cumplieron las disposiciones comunitarias de reducción de capacidad, apoyan las medidas restrictivas propuestas ahora por Fischler.

Esta política pretende justificarse con argumentos conservacionistas y de cooperación con los países subdesarrollados, mientras que la realidad demuestra la incoherencia de sus defensores. Por una parte, en aguas de Marruecos y otros mares faenan grandes arrastreros europeos del norte despreocupados del futuro de los recursos. Por otra, la ayuda a los países menos desarrollados no pasa por no firmar acuerdos pesqueros con ellos por parte de la Unión Europea. Lo cierto es que esos acuerdos se firmarán, con o sin nosotros, pues muchas de esas zonas no tienen capacidad de pesca y, menos aún, de comercialización fuera de sus mercados. Muy al contrario, la contribución a su desarrollo obliga a firmar convenios de pesca justos y a

► La actual política comunitaria y la que pretenden imponer es en realidad un juego de intereses entre los estados de la Unión Europea

que, a su vez, la UE suplemente los pagos por acuerdos pesqueros con ayudas incondicionales al desarrollo como se hace en el norte (Groenlandia, por ejemplo).

Es necesario defender la recuperación de los recursos pero ello no exige medidas radicales de reducción de flota. Son los paros temporales —llámense vedas o paros biológicos— con los barcos amarrados con subvención comunitaria la receta adecuada y no traumática para los caladeros comunitarios.

El trasfondo real de la actual política comunitaria y de la que pretenden imponer es en realidad un juego de intereses entre los estados de la Unión Europea. La mayoría de los países del Norte, sin problemas de caladeros comunitarios y menos dependientes de acuerdos con terceros países, aceptan de buen grado una reducción de esfuerzo-ellos sufrieron en menor medida las anteriores-que va a afectar de forma principal a la primera potencia pesquera, esto es, a España. Para estos estados somos un competidor y sobre todo un mercado apetezable.

Mientras, a España le interesa no sólo mantener su capacidad de pesca en aguas de la UE, sino ampliarla a aguas como Mar del Norte y Barents, que tiene vetadas desde la Adhesión, y además conservar los acuerdos pesqueros internacionales con terceros países y en las OREPs, así como el reconocimiento de las empresas mixtas pesqueras como empresas de interés comunitario.

Por otra parte, al sector pesquero español le interesa mantener el control del primer mercado pesquero de la Unión Europea, lo que supone controlar la mayoría de las capturas que entran en el mismo.

En principio, parece legítimo que el sector pesquero español quiera mantener el control del mayor mercado de productos del mar de la UE que, en definitiva, es su mercado, al igual que es legítimo que otros países de la Unión deseen una tajada cada vez mayor. Lo que ya no parece normal es que el Gobierno de España no defienda con fuerza los intereses de su sector pesquero.

Pero la responsabilidad de la actual política pesquera comunitaria —que en el futuro nos puede aún ser más negativa— no hay que buscarla en los países del Norte de la Comunidad que, en defensa de sus intereses, imponen una política que les es favorable. La responsabilidad hay que buscarla en el Gobierno de España que no termina de entender que la pesca es un sector estratégico para España que hay que defender y no utilizarlo como moneda de cambio de otros intereses.

La política pasiva, cuando menos, del Gobierno español en los últimos años nos

lleva a una disminución de la flota y a un progresivo abandono de la actividad de aquellos trabajadores que por ser más jóvenes tienen otras alternativas de empleo.

Que la Unión Europea asuma una política pesquera que atienda los intereses de los países del Norte en detrimento de los de la flota española es algo que se puede cambiar. Pero para ello España, sin prepotencia pero también sin complejos, debe asumir y hacer entender que es la primera potencia pesquera de la Unión, a la vez que primer mercado y que por ello no se puede diseñar la política pesquera contra esta realidad.

Mientras, el Sr. Cañete hace juegos para la galería pero no se toma en serio el problema de la pesca. De seguir su actitud así, el futuro del sector continuará siendo incierto.

Dicebamus estrena die

Como decíamos ayer (Fray Luis de León)

Francisco Fernández Goberna

Abogado

El pasado lunes día 22 de Abril de 2002 la prensa nacional se hizo eco de una noticia que si en vez de tratar sobre la pesca hubiera tratado sobre toros, nos quedaríamos sin la fiesta nacional. Pero el mundo taurino si en vez de refiriéndose a la pesca se refiriese a los toros sin duda hubiera puesto el grito en el cielo.

Sin embargo tanto en la Europa oficial como en la España política, cualquiera que sean sus colores, saben que, el sector de la pesca no hubiera probablemente hecho nada ni antes ni ahora ni después para defender una actividad productiva que tanto en facturación como en tradición de consumo ocupa nada menos que el segundo ó tercer lugar del mundo.

En efecto la noticia no dejaba lugar a dudas, "La Comisión Europea se inclina por dar dinero a cambio de desguace". Como vemos el representante europeo para asuntos de pesca en vez de comisario de pesca debería ser llamado comisario "anti-pesca".

Afirman sin sonrojo alguno, que parte de las subvenciones estarán destinadas a limitar el imparable crecimiento de la capacidad progresiva de los buques, y nada dicen, faltaría más, de los 86 barcos que faenaban en el caladero Saharui, fundamentalmente céfalo poderos que han tenido que ser muchos de ellos recolocados en aguas de la Unión Europea para poder seguir ejerciendo su actividad.

Ese más que probable que un 40% de reducción futura del sector lleva implícito el "desguace humano" de centenares, sino miles, de personas, entre marineros, capitanes y empresas.

Si esta catástrofe finalmente se consuma, las fiestas de carnaval al menos en Galicia y Canarias concluirán a parir de ahora en muchas localidades no solo con el entierro de la sardina como es tradicional, sino también con el del pulpo, el calamar, el salmonete, y...el Estado de Derecho.

Una y otra vez en la universidad, en reuniones con representantes del sector, y en los juzgados y tribunales tanto españoles como internacionales vengo manteniendo una afirmación tan rotunda como cierta relativa al Sahara Occidental, a sus aguas territoriales y a los esperpénticos tratados de pesca que han sido suscritos sobre las mismas: España es la Autoridad Administradora de dichas aguas, así como del resto del territorio del Sahara.

Pues a pesar de haber aportado tres certificados oficiales emitidos por las autoridades españolas, uno por el Boletín Oficial del Estado, Ministerio de la Presidencia y otros dos ídem de los cuales uno contiene inintencionadamente una falsedad de la Dirección General de Tratados dependiente del Ministerio de Asuntos Exteriores, se manifiestan produciéndose reacciones de escepticismo.

Así el BOE certificó que el denominado tratado tripartito suscrito entre España y Marruecos y ratificado el día 14 de Noviembre de 1975 nunca ha sido publicado ni una sola de sus letras en el referido boletín oficial; Es decir que de existir, constituye simplemente papel mojado.

Por su parte la Dirección General de Tratados tras facilitarme la referida "Declaración de Principios" sobre el Sahara Occidental, me certificó oficialmente que dicho texto nunca se publicó en parte alguna. La guinda del pastel la puso en su día el embajador de España ante la ONU, D. Jaime de Pinies quien recomendó, es decir ordenó, que no se registrara tan inhumano "Declaración de Principios" en las dependencias del citado organismo.

Pues bien, sí de lo que se me acusaba es de ser únicamente un abogado español que ha trabajado solo, ante tribunales y jueces españoles que nunca se van a atrever a darme la razón por miedo a Marruecos. Ahora súbitamente si, aunque han sabido siempre que la tuve. Afortunadamente todo ha cambiado porque dos tribunales tanto españoles como internacionales ya que el propio Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, ha emitido un informe jurídico de carácter vinculante para dicho organismo, para sus estados miembros, e incluso para los tribunales de esos estados miembros entre ellos los de España, esos que nunca se iban a atrever a darme según algunos la razón a pesar de que siempre han sabido que la tengo.

Merece la pena reproducir textualmente el punto sexto de tan rotundo dictamen jurídico, lean con atención y luego juren todo lo que les apetezca, están en su pleno derecho.

"El 14 de Noviembre de 1975, España, Marruecos y Mauritania emitieron en Madrid una "Declaración de Principios" sobre el Sahara Occidental, (el "Acuerdo de Madrid"), con arreglo al cual las facultades y responsabilidades de España, como Potencia Administradora del Territorio, se transfirieron a una administración temporal tripartita. El Acuerdo de Madrid no transfirió la soberanía sobre el territorio ni confirió a ninguno de los signatarios la condición de Potencia Administradora, condición que España, por si sola, no podía haber transferido unilateralmente. La transferencia de la Autoridad Administrativa sobre el territorio a Marruecos y Mauritania en 1975 no afectó la condición internacional del Sahara Occidental como territorio no autónomo".

A mayor abundamiento, el párrafo siguiente del documento certifica la afirmación

"Marruecos ha administrado el territorio del Sahara Occidental por sí solo. Marruecos sin embargo, no figura como la Potencia Administradora del Territorio en la lista de Territorios no Autónomos de las Naciones Unidas y, por consiguiente, no ha transmitido la información sobre el territorio prevista en el apartado e) del Artículo 73 de la Carta de las Naciones Unidas."

Tan de moda está el festival de la canción de Eurovisión que podríamos presentar el documento mas o menos así, "País: el de los toros; Autor de la obra: Hans Corell Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos, Asesor jurídico de la ONU; Cantante: El Consejo de Seguridad."

Efectivamente, marineros, capitanes de pesca y armadores, con este texto ya pueden acudir al tribunal económico europeo de Luxemburgo y solicitar que se afronte con carácter urgente una resolución decretando su derecho a faenar el banco Canario Sahariano y a Europa y España, en fin la obligación de protegerles

Lo mismo cabe hacer ante cualquier juzgado contencioso administrativo de Madrid.

Tengo que concluir con un recuerdo y consideración especial hacia personas llamadas Manolo Caamaño, Manolo Freire, y muchos más y... a ti José Manuel Muñiz que siempre has creído en lo que tus ojos han visto.

Buen Capitán, tan importante es saber navegar a sotavento como a barlovento. Vale preguntarse finalmente porque no reducir cuota hasta un 40% los funcionarios dedicados a la "anti-pesca". Yo ya he ganado la guerra, ahora necesito y os pido que me acompañéis. Recordar "Como decíamos ayer..."

Ciento once días

Francisco Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Absurdo título para un artículo (?). No obstante, espero que a medida que vaya desarrollando el mismo se le pueda hallar su porqué.

Múltiples y diferentes son las evocaciones que vienen a mi mente cuando escucho o leo información y/u opinión sobre la vida de la gente de la mar y en especial sobre los pescadores de altura o gran altura (entendiendo por pescadores, a todos los que conforman la dotación de los pesqueros : "de capitán a paje"). Evocaciones que me hacen recordar pretéritos tiempos, cuando el que suscribe formaba parte de dicho colectivo, que tanto suele llamar la atención cuando una desgracia se ha cernido sobre ellos, pero que tan olvidados se hallan en el discurrir ordinario de su habitual ocupación.

Pasados tiempos que, por desgracia, son los presentes para quienes se hallan a bordo de los buques que conforman nuestra flota pesque-

ra de altura y gran altura, ya de forma directa, bajo nuestro pabellón, como de forma indirecta, bajo pabellón foráneo, aunque de capital español o controlado por nuestros compatriotas. Afirmación esta que me corroboran las reivindicaciones de los profesionales del sector pesquero de altura y gran altura que recientemente han sido puestas de manifiesto en diferentes medios de comunicación social de nuestro país, y que viene siendo una constante desde inicios del pasado decenio.

Reivindicaciones que, a título de ejemplo, y sin ánimo de ser exhaustivo, podemos enunciar como las siguientes: reducción sustancial de las tarifas telefónicas en las comunicaciones barco-tierra y viceversa; se les facilite la posibilidad de participar en los diferentes procesos electorales que se desarrollan en nuestro país; se contemple un régimen de discriminación positivo res-

pecto a las rentas que provengan de la prestación de sus servicios a bordo; facilidades para la reubicación profesional; mejora de las condiciones de seguridad e higiene a bordo; ampliación de la aplicación de los coeficientes reductores que se les aplican a sus cotizaciones con la finalidad de rebajar la edad de jubilación más allá del férreo umbral de los cincuenta y cinco años; etcétera.

Para un observador imparcial, tales demandas pudieran parecer exageradas amén de apetitosas para cualquier trabajador. Por lo que, erigiéndome en representante de los reivindicadores, y con la finalidad de aportar datos que apoyen sus demandas; voy a dar unas breves pinceladas sobre cómo discurre en la actualidad la jornada laboral de un tripulante a bordo de un pesquero de tipo medio que se halle faenando en un caladero de altura o gran altura, sirvién-



dome para ello de los apuntes y notas que he tomado a lo largo de una marea en el caladero de "Las Islas Malvinas", en la que desempeñaba el cargo de primer oficial-si bien, y en honor a la verdad he de decir que más que primer oficial se me podía designar como oficial, toda vez que aparte del Capitán, en el puente no había más oficial que el que escribe estas líneas.

Jornada laboral-cuando no surgen incidencias, lo cual suele ser habitual: A las 07:00 horas, de cualquier día, me hace el relevo en el puente el Capitán, después de haber estado de guardia-sólo-desde las 01:00 horas. Desayuno tras mi relevo, y me acuesto a las 07:30 horas, despertándome el marmitón a las 12:15 horas, toda vez que a las 12:30 horas he de almorzar para rematar mi comida antes de las 13:00 horas, momento en el que he de relevar al Capitán, y vuelta a iniciar mi guardia hasta las 19:00 horas, cuando el Capitán retorna al puente para hacer su guardia. Tras mi relevo, ceno, y aproximadamente a las 20:30 horas, después de saborear la cena y disfrutar de la compañía del primer oficial de máquinas, vuelvo a descansar a mi camarote. Avisándome el Capitán a las 00:45 horas al objeto de estar listo para relevarle a las 01:00 horas, momento en que comienza otra vez mi guardia de seis horas. Y así todos los días con esta rutina desde que salimos del puerto base hasta el fin de campaña.

También he de dejar constancia que en dicha marea, que se inició a las 09:30 horas del día 8 del mes de junio de un año, que prefiero

silenciar, en que zarpamos del puerto de Vigo, llegamos al puerto de Las Palmas, el 11 de junio a las 13:50 horas, de donde salimos para los caladeros de las Islas Malvinas, el día siguiente a las 07:00 horas. No volvimos a pisar tierra firme hasta el día 1 de octubre, cuando tuvimos la inmensa fortuna de que se nos facilitase por las autoridades correspondientes de Port-Stanley, en las Islas Malvinas, el poder desembarcar para tomar un descanso y romper con nuestra monótona rutina; eso sí, en dos grupos y solamente por un período de cinco horas por grupo. Transcurriendo pues, ciento once días a bordo sin desembarcar.

Y una vez finalizado nuestro periplo terreno, nos hicimos a la mar a las 19:00 horas de ese mismo día, sin volver a pisar tierra firme hasta las 11:00 horas del día 23 de noviembre, cuando arribamos en el puerto de Las Palmas, de donde salimos a las 20:00 horas de ese mismo día, para llegar al puerto de Marín a las 00:10 horas del día 28 de noviembre. Iniciando a partir de dicho día mis vacaciones reglamentarias, con una duración de treinta y cinco días (a razón de seis días de vacaciones por mes de embarque).

A la vista de lo expuesto se hace evidente que, si ya la jornada laboral a la que se ven sometidos los tripulantes de los pesqueros de nuestra flota de altura y gran altura, resulta desproporcionada y alejada de los estándares legales que rigen en nuestro país, la obligada permanencia de los mismos a bordo durante meses infringe toda la normativa que se haya

dictado, se dicte o se pueda dictar en materia de salud laboral, ya que es patente que dicha estancia ininterrumpida a bordo durante meses, por fuerza ha de perjudicar a la salud física y mental de quienes se ven forzados a padecer tal aislamiento, y más aún cuando la comunicación de los tripulantes con sus familiares más directos y/o amistades, y la participación en la vida social del país, se les hace muy difícil, por no decir imposible: de un lado, por lo onerosas y dificultosas que suelen resultar las comunicaciones telefónicas por mor de las zonas en donde faenan los pesqueros de nuestra flota de larga distancia, y de otro por el escaso e insuficiente período vacacional que se les concede en relación con la dureza de las condiciones en las que desempeñan sus labores.

Por lo que podemos concluir que, a tenor de lo expuesto, y en lo que atañe a las tripulaciones de nuestros pesqueros de altura y gran altura, urge la adopción de medidas urgentes por parte de las autoridades competentes de nuestro país para paliar tan anormal e injusta situación, haciendo recaer el coste de las medidas que se adopten sobre quienes obtienen los beneficios del actual "statu quo" de nuestra flota pesquera, y por ende beneficiar a quienes son considerados únicamente como un simple factor de la producción, un simple coste que hay que intentar amortizar y rentabilizar al máximo: los tripulantes.



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

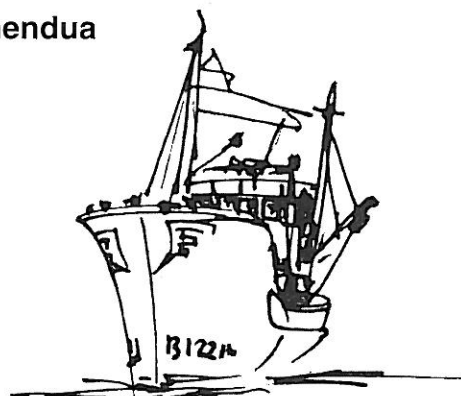
■ Conducciones de gas

■ 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

Gambuza

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

Carta abierta al ministro de Fomento

Antonio Gutiérrez Martínez

Capitán de Pesca y
Patrón Mayor de Cabotaje

¡Hola ministro! Sigo sin saber cómo se tiene que dirigir uno a un ministro, pero como ya hice en la carta de la revista anterior, aprovechándome del paisanaje y de la cancha que da el estilo epistolar intentaré contarte la continuación de una historia de pobre y de pobres.

Supongo que tú no tienes mucho tiempo para leer este tipo de correspondencia y mucho menos dispondrás de tiempo para contestarla, pero de alguna manera tendrás que saber como repercute en la vida de los ciudadanos el que-hacer diario de la gente que tienes bajo tu responsabilidad en ese barco Ministerio del cual eres capitán.

Yo puedo entender que a alguna gente de la función pública que lo mismo pueden estar despachando barcos en una capitanía que poniendo sellos en una oficina de correos, les dé exactamente igual los resultados de su trabajo en la vida de los sufridos «administrados», pero lo que siempre me resulta difícil de creer es la actitud de las personas con responsabilidad política en nuestra Administración Marítima, es decir, de subdirector general para arriba, gente que tiene responsabilidades políticas ante los partidos que los nombran y que con su buena o mala gestión son responsables directos de los buenos o malos resultados electorales de su partido en la próxima votación, personas y personajes que con su buen hacer o su mala leche pueden influir en el desarrollo económico de un país y en que los ciudadanos tengamos el máximo nivel de empleo que nos permitan nuestros conocimientos y nuestras habilidades.

Aunque te cueste creerlo ministro, cuando las capitanías de puerto eran comandancias de marina me jodía el paternalismo de algunos militares y pensaba que algún día dejaría de sufrirlo, pero desde que son capitanías marítimas con marinos civiles, en la mayoría de ellas lo único que constato es una prepotencia y un trato rozando siempre lo despótico, así que cuando tengo que hacer gestiones, desde que entro hasta que salgo de una capitanía me da la sensación de tener que estar demostrando mi inocencia y de que mis razones para molestarles con papeleos son legítimas y ajustadas a derecho. Y la verdad, siempre es más sufrible y más fácil de manejar el paternalismo que la prepotencia.

Puede que en la realidad esto no sea cierto, pero así es como lo siento yo y una parte mayoritaria de mis compañeros. Y si así lo sentimos es que algo falla en el sistema.

Te puedo decir lo que sabes muy bien, una persona, un voto, los nauticopesqueros solo podemos sancionar con nuestro voto y no siempre por motivos de lejanía o de imposibilidad el buen o el mal hacer de los políticos en la Administración Marítima en las elecciones generales, y debemos contar tan poco en las cuentas y encuestas de los partidos que durante los últimos veinte años venimos peleando por cosas tan elementales como el reconocimiento de nuestra dignidad profesional, sin que hasta ahora se reconozca nuestro buen hacer durante los últimos cuarenta años. Nos inventamos la industria pesquera en nuestro país llevando los barcos a caladeros lejanos y cargándolos de pesca.

Hace veinticinco años en la marina mercante hacíamos el tráfico de cabotaje entre el norte de Europa el norte de España, el norte de África y el Mediterráneo, no había las modernas ayudas a la navegación ni los G.P.S. y posicionábamos el barco con el sol y las estrellas, manejábamos las tablas americanas para posicionarnos y sabíamos bastante inglés para el tráfico que hacíamos, y un buen día Ministro, sin casi enterarnos, vinieron malos tiempos, los barcos crecieron y los puestos de trabajo disminuyeron, y en medio de la pelea por las lentejas en tiempo de crisis, un montón de desertores de la flota se refugió en la Administración Marítima y esta se convirtió en el primero y mayor de nuestros detractores, se llenó de funcionarios universitarios y de repente para ocupar una función técnica en cualquier barco había que ser universitario. Aun así Ministro sobrevivimos a una grande y callada reconversión sectorial, los puestos de trabajo en nuestro sector disminuyeron un cuarenta por ciento en los últimos quince años y todavía estamos aquí, correosos y peleones, siempre avante porque no tenemos otro remedio y a las familias hay que mantenerlas.

Los tiempos siguen pasando Ministro y ahora resulta que se dan cuenta de que la carrera de marina civil en la universidad es casi una incongruencia, un licenciado se pasa cinco años estudiando, mas otros cuatro de practicas para acabar ganando mil ochocientos euros al mes en

el tráfico de contenedores con Canarias, cuatro horas en cada puerto, durmiendo en catre, comiendo rancho y sin ver a la familia así que en cuanto tienen ocasión se ponen a estudiar oposiciones, a veces sin siquiera hacer las prácticas, ya que en las oposiciones les piden el título académico no el profesional, motivo y razón de que la carrera universitaria de marina civil sea una fábrica de funcionarios, y no digo tonterías el mayor empleador de licenciados y diplomados en la carrera de marina civil es el estado.

Bueno Ministro, pues ni aun así tenemos cancha para jugar, ahora los puestos de oficiales en los barcos mercantes de nuestra bandera, aunque en segundo registro, se cubren con titulados extranjeros.

También se puede decir para bien que la reforma de las enseñanzas ya les da juego a los nuevos titulados en ese tipo de trabajos, pero a los veteranos nos salen con lo de las sesenta millas de la costa o de que no tenemos formación académica, y me indigna y me cabrea, pues claro que no tenemos formación académica, no tuvimos ni la oportunidad de tenerla. Durante el tiempo que otros ocupan en esa formación nosotros estábamos haciendo el bachillerato Gransolero. Pero reivindicó ante cualquier funcionario de la Administración Marítima que tenemos oficio, habilidad, y práctica, somos supervivientes de unas cuantas crisis, lo bastante viejos para haber vivido la vieja escuela y lo bastante jóvenes para que no nos asuste la tecnología, que esta inventada para facilitarnos las cosas, nos adaptamos a todo lo que nos deje ganarnos la vida y de lo único que sabemos y entendemos es de los jodidos barcos, ellos flotan y nosotros los hacemos navegar.

Creo que deberían unificar las titulaciones de una vez y simplificar el lío de títulos, pasar los patrones mayores de cabotaje, a patrones de altura y asimilar las antiguas titulaciones a las nuevas como en su día se hizo en la carrera de náutica y sin mas gaitas que la vida profesional es mucho más simple que todas las complicaciones donde nos meten los burócratas. Y no solo es de justicia sino que es de sentido común, ningún político puede desestimar y desaprovechar para su país la experiencia profesional de un personal con años de experiencia y conocimientos mas que demostrados.

Una proposición indecente

Enrique Casarejos Fernández
Capitán de Pesca

Nos encontramos con paradojas que aunque indignantes no nos deberían de extrañar, en Gran Bretaña pretenden reexaminarnos de nuestros conocimientos para poder mandar los barcos de su bandera, ponemos el grito en el cielo exigiendo de nuestro gobierno que les diga a los ingleses que estamos formados por encima de los criterios standard de formación internacional, y no nos damos cuenta que es nuestro propio gobierno y nuestros propios administradores marítimos los que no reconocen ni refrendan internacionalmente como válida nuestra formación, impartida en nuestros centros, pagada con nuestros impuestos y con un laberinto de legislación que le pondría los pelos de punta a cualquier catedrático de derecho constitucional, así que no tendríamos que extrañarnos de estas actitudes de las Administraciones de los países de nuestro entorno económico.

Recuerdo Ministro un comentario que me hizo hace años un cónsul británico, que define muy bien lo que piensan por ahí de nuestra Administración Marítima «El gran problema que tiene vuestra Dirección General de Marina Mercante es que se cree que publica en el boletín oficial del estado para el mundo, y no se da cuenta que el mundo es demasiado grande y que el negocio marítimo se rige por convenios internacionales donde están normalizados los documentos, así que no hace falta que se los inventen y mucho menos que pretendan que los demás países sigamos sus circulares internas».

Es que lo de ser pobre Ministro tiene tela marinera, te dan por remar y también te dan por no remar, tener como única opción estudiar con becas y de adulto mayorcito, entenderlo como una posibilidad de igualdad de oportunidades y acabar peleando durante media vida por una cosa tan elemental como la dignidad profesional, reivindicando que se nos reconozcan a mí y a mis compañeros las capacidades de nuestro oficio, que encima de ser difícil y duro tenemos que pelearlo en un medio marítimo totalmente globalizado e internacionalizado, donde los papeles que tu país te expide son lo único que demuestra tu capacidad profesional, ante las autoridades del país de bandera, aunque este país sea Chipre o Liberia y el armador de Coruña o de Líbano.

Te voy a dar un ejemplo Ministro: si yo Patrón Mayor de Cabotaje por la formación

especial de adultos hago el curso de acceso a la universidad para mayores de veinticinco años, puedo pedir la convalidación académica por técnico superior y automáticamente tengo la convalidación profesional. Ahora que alguien me cuente en que contenidos voy a incrementar mis conocimientos profesionales con el curso de acceso a la universidad, sin embargo el resultado final es que mis atribuciones profesionales se verán aumentadas.

La verdad ministro es que me gustaría contarte otro tipo de cosas, pero estoy cansado, tengo que robar tiempo a mi trabajo para hacer esta carta, llevo media vida reivindicando cosas elementales, cosas que por suerte ya están casi solucionadas en las nuevas titulaciones, pero todavía no está listo el relevo generacional y creo que durante los años que nos quedan de actividad profesional, los que nacimos pobres y estudiamos como pudimos nos merecemos como mínimo las mismas atribuciones profesionales que tienen los que con las nuevas titulaciones acceden ahora a la profesión.

Ojalá en la próxima carta te pueda contar la sensación y la adrenalina de trabajar un atún de ciento treinta kilos con una línea de sesenta libras, o de pasar cuatro horas brumando alacha a la mar, papando moscas y el susto que te llevas cuando de repente suena la carraca del carrete con la línea saliendo a toda leche y te pones alerta como un gato a calcular cuanta línea dejas salir antes de meter el freno para «pegar» el pez.

Bueno ministro, lo dicho, a ver si tu gente se da un poco de prisa aunque sólo sea por quitarse trabajo de encima, que cuando vuelva a tener las lentejas claras, con lo que yo sé que a ti te gusta la pesca, te prometo que te paso todas las notas de la libreta, aunque me acusen de soborno. Te pasaré la vuelta de la migración de bonito del norte en el Mediterráneo, los mejores sitios de brumeo para atún rojo en el derecho de primavera y el revés de final de verano, la vuelta del marlin en La Gomera y algo más sobre entrampas para pez espada que son alto secreto.

Así podríamos titular el Documento elaborado, aparentemente, por el anterior Conselleiro de Pesca, Amancio Landín, de triste memoria para nosotros. Hablo de una Proposición alternativa al Libro Verde de la Pesca que presenta la Xunta de Galicia para la revisión de la PCP en el 2002.

En síntesis propone: Acorde con las corrientes hegemónicas en política económica en el mundo, imponer un sistema de gestión regida únicamente por las leyes del MERCADO; aplicando lo que llaman SISTEMA COMUNITARIO DE DERECHOS INDIVIDUALES DE PESCA.

Que considera finiquitado el carácter de titularidad que actualmente tienen los caladeros de pesca (rex comunae) a través de la expropiación forzosa (para eso les sirve el Estado).

Atropellando cualquier consideración de utilidad pública o de derecho consuetudinario; todo lo que no sea «rentabilidad» financiera.

Toda la argumentación se basa en la falacia de que el actual sistema incita a la carrera por pescar más. Como si cuando este hombre era un chaval, anduviésemos durmiendo por la mar adelante.

Transcribiré algunos párrafos para ilustrarnos:

Un Sistema Comunitario de Derechos Individuales, como el que proponemos en Galicia, constituye una evolución necesaria para la solución de los problemas que la actual PCP no es capaz de resolver; por sus propias contradicciones y por su carencia de instrumentos e incentivos económicos y de participación.

No hay otra dada la vulnerabilidad de los métodos democráticos de la Comisión. Es imposible materializar políticas bajo el peso del chantaje y el sabotaje de cualquier iniciativa que no guste a las patronales del sector.

En cambio muerto el perro se acabó la rabia. Liberalización absoluta de mercado y la pesca para quien la rentabiliza.

El Estado interviene solamente a instancia de parte (la misma) para allanar terreno y eliminar posibles obstáculos así como para financiar aquello que no sea rentable.

Es lo que parece que significa el término cogestión, en este caso. Una Comisión Consultiva sería toda la intervención institucional y eso a nivel Comunitario, los Estados Miembros ni se consideran en este proceso. Quedan sustituidos por las empresas.

Una política de conservación que pretenda ser eficaz debe integrar motivaciones económicas e institucionales a nivel de los agentes económicos individuales.

- Implicación de los pescadores (armadores) en el proceso de decisión de la PCP.

• Definición de derechos individuales de los armadores sobre el recurso que permita reducir externalidades responsables de los problemas existentes (léase administración de los E.M.).

Se reclama también, no sin cierta lógica, el libre acceso a todas las aguas comunitarias y; por supuesto, aplicando el mismo Sistema. Incluso en las aguas costeras (6 y 12 millas).

La distribución de cuotas a partir de una clave estática de reparto entre Estados Miembros, en vez de entre pescadores ha introducido graves ineficiencias tanto a nivel de mercado como de las empresas.

La actual clave estática provoca además una rigidez global (santa palabra) del sistema de gestión que limita la actividad económica de las empresas pesqueras.

Principalmente del sector extractivo, a un cupo establecido hace 20 años y a las fronteras del E.M. al que pertenece.

Y suma y sigue. A los paños ni se les nombra, imagináros que si son pescadores los arma-

dores: de ahí para abajo la nada... O acaso sea una referencia lo que sigue:

En cualquier caso, una vez regulados los derechos individuales de pesca, de existir alguna razón para oponerse a la realización de las economías de escala (ojo) y la sustitución capital/trabajo en el sector de la pesca extractiva, como en cualquier otro, habrá que fundamentarlas convenientemente en términos de maximización del beneficio social ¿?. Salvo que se consideren los empleos en el sector pesquero más importantes que los agrarios o los industriales, y se considere prioritario socialmente mantener su nivel cuantitativo a cualquier coste. En todo caso, la inevitable mutación tecnológica que sufre el sector ha de complementarse con medidas de formación profesional y promoción de empleo de calidad.

Al paro y cursillos (subsidios para todos). Lo del empleo de calidad me suena...

Otra. Respecto a los efectos sobre las pesquerías artesanales, un sistema de derechos

transferibles, en contraposición a los tradicionales, ofrece en ciertas circunstancias de competencia exacerbada la posibilidad de una salida remunerada en caso de abandono... Esto último se lo recomiendo a los pequeños armadores del litoral, si va adelante el sistema. Y así será de todos modos, en favor de las grandes corporaciones que se van a formar, acaparando todas las licencias que puedan.

Este documento está disponible íntegro en la página web de la Xunta, Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos.

Encontré interesante referirme a él, no porque me haya sorprendido, que no; sino porque redundo en otro comentario-artículo que envié a la revista sobre el tema de las cuotas individuales transferibles en Nueva Zelanda, Islandia etc... como algo lejano y no homologable en la Comunidad, pues confío que sea un sistema mixto, pero que van, van.

Compañeros y amigos, un abrazo y que nos sea leve si van a ser éstos nuestros valedores.

Al papi más bueno

Mar L. Lafuente

Sr. Jefe de *itinape*:

Te pido por favor que publiquen esta carta, tengo 10 años y mi nombre es Mar y mi mamá me dijo que tu le mandas la revista al barco para que la lean todos los pescadores, así también la leerá mi papá ya que tengo que decirle que comencé el colegio aunque ya es un poco tarde y deseo que me llame pronto pues es muy bueno y lo quiero y me acuerdo mucho de él, sobretodo cuando veo a mi amiga Isabel que va con su papá a las fiestas del cristo y al McDonalds porque él trabaja en Vigo en una fabrica.

También me pongo triste porque cuando veo en la tele una película de miedo, él venia a mi cama y me hablaba hasta quedarme dormida, y mi mamá no puede porque madruga mucho para ir a coger almejas... es un gran papá.

El está en un barco un poco viejo y siempre dice que huele muy mal, además en mi casita él tiene una televisión en su dormitorio y en el barco no puede porque como duerme en la misma *habitación* con otros marineros los puede despertar, y siempre tienen la luz apagada y tampoco pueden leer.

Sus amigos son de países muy raros, hablan poco porque no entienden sus idiomas y uno de ellos es el mejor amigo de papi, le llama el moreno porque es negro y es muy bueno y le da pena porque tiene 6 hijos y gana muy poco dinero por eso la última vez que mi papá fue al barco le llevo una maleta con unos vestidos míos que me quedan pequeños para sus hijitos que no tienen ni ropa. Papi me dijo que los amigos son de distintos países porque el barco tiene bandera de *convivencia* o algo así.

Mi papi hace tres meses que no me llama porque me dijo que lo hace por un *planeta* o algo así y que es muy caro y hace mucho tiempo me dijo mi mamá que llamaba por unas estaciones de costa pero que se le oía muy mal y le cobraban como si hablara bien... me dan mucha rabia los que abusan de la gente buena.

El me llamará desde tierra, porque van a un muelle de las islas *Malditas* o algo así. Yo tengo una amiga y cuando la llamo hablo mucho tiempo y la oigo bien y es barato pero claro, ella vive en Bueu y yo en Cangas, también es una niña triste porque su papi hace 8 meses que no va a su casa, ella me dice que él esta donde la guerra del fletan. Tampoco la llama muchas veces

porque gana poco dinero, aunque él le dijo un día a su mujer que el amo del barco cuando vende el pescado que pescaron los marineros gana más dinero que todos los que están en el barco.

Mi papá me dijo que cuando vuelva del barco quiere trabajar en Cangas o Vigo o donde sea porque así trabajará 8 horas y libraré los domingos y festivos, y duerme en casita y dice que incluso viven mejor que ellos los que están en la cárcel porque por lo menos no trabajan tanto.

Cuando viene a casa nos cuenta historias, como mi abuelo que también fue marinero. Nos dice que muchos amigos suyos tienen accidentes y que se mueren porque la mayoría no tienen *camisas* salvavidas para el frío y yo vi en la tele que todos van a tener esas camisas y además hay un helicóptero y unos barcos rojos que cuando hay accidentes unos señores que tienen uniformes de marinos y están en unos *faros* los mandan a buscar los barcos que se hunden para salvarlos aunque a veces no les da tiempo a llegar o por otras cosas que yo no las entiendo.

también oí que los barcos viejos los van a amarrar en un embarcadero o los van a vender a otros países más pobres en los que apenas les dan comida a los marineros y que aún están peor que los marineros de Cangas.

Mis amigas del cole me dicen que a los barcos ahora les hacen como a los aviones, que cuando entran en puerto van unos señores que saben mucho y los revisan de arriba a bajo; sus máquinas, sus *habitaciones*, sus cocinas, etc... pero yo entonces les digo que no comprendo porque se hunden. Además a mi abuelo le gusta mucho Ana Kiro y Gayoso porque tienen un programa en la tele que se llama «os nosos mariñeiros» y son de periodistas que quieren mucho a los marineros y siempre les cantan con gaitas y panderetas.

Bueno papi, perdona que me enrrolle tanto pero no sé si *itinape* me escribirá la carta en su revista aunque creo que sí porque mami me dijo que publican muchas cartas.

Papi en navidades creo que vas a tener suerte porque ya vas a venir a casita y como rezo mucho, esta vez ya veras como te dejaran más de veinte días conmigo.

Te quiero mucho, mucho y mira cuantos besitos de mando xxxxxx y también la foto que más te gustaba.

El trabajo, la salud y el riesgo

Manuel García Carballo

Capitán de Pesca y Técnico en
Prevención de Riesgos Laborales

El trabajo, la salud y el riesgo, están fuertemente relacionados, y van a estar siempre presentes en todas las actividades de las personas.

El trabajo, es el esfuerzo humano aplicado a la producción de riqueza, una actividad que el individuo desarrolla para satisfacer las necesidades de una vida digna, así como sus capacidades físicas e intelectuales.

A través de la Historia de la Humanidad, las formas de trabajar varían según las épocas y los pueblos, pero en esa evolución, el trabajo ha tenido siempre dos características fundamentales: la tecnificación y la organización.

La tecnificación, es el hecho de que el individuo inventa herramientas y máquinas que le permiten llevar a cabo esa actividad de forma cada vez más cómoda, eliminando a su vez unos riesgos o enfermedades y creando otros nuevos. En estos procesos de cambios, los trabajadores tienen ante sí la necesidad de una nueva formación (que en la mayoría de los casos no existe), unos nuevos riesgos para los que no se está preparado

y tal vez enfermedades que se van a delatar con el paso del tiempo.

La organización, se puede decir que el ser humano vive en sociedad, vive con otras personas, y la experiencia cotidiana le ha enseñado a planificar el trabajo. Por lo tanto, a los trabajadores se les designarán trabajos cuya finalidad vaya con ellos, para conseguir no sólo el mismo resultado con menos esfuerzo, sino que también mayor seguridad.

Ahora bien, cuando se habla de la salud, no existe un único concepto, y su tratamiento como problema está influenciado por otros factores sociales como: la economía, la cultura y la política.

Las concepciones médicas de la salud desde el punto de vista de la medicina como actividad profesional, se divide en: somático-fisiológica, psíquica y sanitaria.

La concepción somático-fisiológica, define la salud como la ausencia de enfermedad, bienestar del cuerpo y del organismo físico. Sin embargo, hoy no se puede aceptar esta concepción, porque

cualquier sociedad admite la existencia de enfermedades no somáticas.

La concepción psíquica, ínter relaciona en el organismo humano, el cuerpo y el espíritu. Hasta hace poco, lo psíquico era lo que no se podía explicar orgánicamente, y por ello, la salud psíquica aparecía como una categoría residual o de menor importancia.

La concepción sanitaria de la salud, trata de preservar, mantener o recuperar la salud, pero no la individual, sino la colectiva, la de una población o comunidad. Este enfoque se caracteriza principalmente por la medicina «Preventiva» y no sólo de «Curación», concepción que no aparece hasta el siglo pasado como consecuencia de la industrialización.

Las concepciones sociales de la salud son colectivas: político-sociales, económica y sociológica.

La concepción político-social, parte del principio de que la salud es un derecho de toda la población, cuyas obligaciones están reconocidas por todos los códigos penales, que identifican los actos que atentan contra ella como delitos.

Históricamente la intervención estatal no se produce hasta que los ciudadanos no han tenido una conciencia social de que la salud es un bien colectivo.

La concepción económica de la salud, empieza evolucionando en la medida en que el factor humano se va constituyendo en un elemento más o menos importante de los procesos productivos.

Rendimientos sostenidos

Pescador

A principios del segundo año de este nuevo siglo, hemos visto en la TVG imágenes el pesquero gallego "RAMONA PAN ALVAREZ", arrastrero histórico, perteneciente a la flota del litoral, encallado sobre unas rocas de la costa sur de la Ría de Pontevedra. El accidente se produjo cuando navegaba hacia el puerto de Marín para descargar la pesca. Su dotación la componían cinco tripulantes, que aparte del susto no sufrieron otros daños.

Traemos por segunda vez como protagonista de nuestros comentarios a este pesquero, que formaba parte del Censo de buques autorizados a pescar al arrastre en los caladeros del litoral Cantábrico y Noroeste, al que considerábamos con su actividad, un testimonio real, que en la pesca del Litoral fue un símbolo del "Rendimiento sostenido" económicamente positivo durante casi 63 años.

Destacamos este aspecto del "Rendimiento sostenido" en la pesca extractiva de nuestros caladeros que, según los expertos en biología, economía y sociología de la pesca, debe hacerse mediante la regulación (reducción) del esfuerzo pesquero, para adaptar la mortalidad por pesca a la capacidad de regeneración de los caladeros. Lo que sería hacer realidad el tan abstracto Código de Conducta para una Pesca Responsable, que todos los políticos dicen

defender, pero que los intereses que mueven las pesquerías industriales (pesca olímpica, dirían los suramericanos) se lo vienen pasando por debajo de la quilla, expresándonos en términos marineros. Estos expertos deberían analizar detenidamente cuando hablan de "Rendimientos sostenidos", con que tipo de "unidades de esfuerzo" deberían ser explotados los recursos de nuestro litoral, situados a cortas distancias de los puertos base de las flotas.

El "Ramona Pan Álvarez" fue construido en el año 1939 cuando terminaba la Guerra Civil. Desplazaba 38,62 trb. Y tenía una potencia propulsora registrada de 200 cv. Antes de la Orden del 7/7/62, pescaba al palangre, bonito con curricán, al cerco y al arrastre, según las campañas (temporadas apropiadas para cada tipo de pesca). Después, siguió haciéndolo, hasta que los buques fueron encuadrados en una sola modalidad, y pasó a formar parte del Censo de la flota de arrastre del litoral. Con estas nuevas disposiciones se le recortaron al "Ramona" las posibilidades de pesca que existían en los caladeros del litoral, tales como la pesca de la palometa y ollomol (especie casi agotada en estos mares) con palangres, o la pesca al cerco, o al bonito.

También las disposiciones que se fueron dictando sobre el ejercicio de la pesca de arras-

Los gobiernos se ven en la necesidad de proteger la salud de los trabajadores, para asegurar así la productividad del sistema económico.

En cuanto a la concepción sociológica, parte de la valoración de cada sociedad, de lo que es estar sano o enfermo, de que la salud y la enfermedad no son acontecimientos individuales, sino que son sociales. La salud queda condicionada por una situación global de desarrollo económico, educativo y político.

Y para finalizar el ciclo, «los riesgos», que no son más que esas probabilidades de las que un determinado suceso se produzca en un determinado período de tiempo. Cuando un trabajador sufra un determinado daño derivado del trabajo.

El trabajo siempre produce modificaciones en el medio ambiente, y estas modificaciones pueden ser: mecánicas, físicas, químicas, biológicas, psicológicas, sociales y morales.

Estos cambios van afectar a la salud de la persona que trabaja y van a modificar su equilibrio físico, mental y social.

La Organización Mundial de la Salud, en el año 1946, define la salud como «el estado de bienestar físico, mental y social completo», y no meramente la ausencia de daño o enfermedad.

La «prevención de los riesgos» debe tener en cuenta todas aquellas «condiciones de trabajo» que puedan afectar a la salud del trabajador, lo que hace que sea necesario conocer todos los factores posibles de riesgo presentes en el trabajo.

tre, que debía ejercerse por fuera de la línea de las 6 millas de la costa, le restaron posibilidades en sus rendimientos económicos a estos pequeños arrastreros. En el Censo de 1995, BOE. Nº 136, la flota autorizada a pescar al arrastre en el litoral estaba formada por 192 buques que registraban 28.493 trb. Y tenían una potencia de 88.588 cv. La unidad de mayor porte era de 254 trb y de 1.200 cv., y el menor era de 19,40 trb. y de 230 cv. Construida en el año 1.935. Recordamos este pequeño arrastrero en los muelles de Santa Uxía de Riveira, y creemos que su nombre era el de «Jesús del Gran Poder II». Este buque estaba incluido en los Censos de la flota en la Resolución del 8/5/1.989.

No sabemos cuantos buques menores de 100 trb. quedan en la actualidad en activo en la pesca de arrastre del Litoral después del accidente del «Ramona», y de haber sido retirado otro buque testimonio del «Rendimiento sostenido», como era «J. Vidal», que tenía su base en Portonovo (Pontevedra). Alguna Organización

Cultural de aquella zona pidió que este histórico buque se conservara en aquel puerto, para que las generaciones de hoy, y del mañana, puedan conocer como eran la mayoría de los pesqueros dedicados al arrastre en nuestro litoral desde el segundo cuarto del siglo pasado, cuando los «rendimientos sostenidos» eran solo preocupa-

ción de unos cuantos investigadores, a los que casi nunca se tuvo en cuenta cuando se programó el desarrollo de la flota pesquera española.

Ahora, la flota pesquera ya no está desarrollándose, pero todavía no terminó de modernizarse, entendiéndose por modernización un aumento constante de las inversiones de pesca de cada «unidad de esfuerzo». Estos buques se construyeron con nuevos diseños, e incorporan las nuevas tecnologías que se aplican a la navegación, detección de cardúmenes, visión y control de los artes de arrastre en trabajo, y manejo mecánico de los mismos mediante la incorporación máquinas haladoras-estibadoras. Por el poder de pesca de estos buques, observamos que ya no son suficientes las Normas que se dictan sobre regulación, de los artes, aparejos, trampas (nasas), y otros utensilios que se usan en el litoral, tiempos de calado de los mismos, implantación de períodos de veda, descansos semanales y limitaciones del tiempo de pesca por jornada, para mantener un «rendimiento sostenido» de los recursos que permitan un «rendimiento económico positivo sostenido» de las nuevas flotas.

A pesar de todas las restricciones que le impusieron las Normas de Renovación y Protección de la Flota Pesquera, y de todos los decretos y ordenanzas que recortaban las posi-

bilidades de trabajo de los buques menores de 100 trb., y también a los de mayor tonelaje, el «Ramona», igual que otros arrastreros de portes menores de 100 trb. fueron económicamente operativos, manteniendo rendimientos positivos en relación a las inversiones requeridas para su mantenimiento en activo a lo largo de mas de medio siglo.

Desconocemos si el «Ramona» pudo ser reflotado, puesto que había sufrido serios daños en lo que era ya su segundo casco, construido también en madera. Observamos que su dotación se había reducido a cinco hombres en su último viaje de pesca. Posiblemente este número de tripulantes fuese suficiente para realizar las faenas de pesca. Posiblemente este número de tripulantes fuese suficiente para realizar las faenas de pesca, y la vigilancia de las máquinas se hiciese desde el puente, pero nos parece reducida para mantener una vigilancia activa en las rutas, aún que se navegue con timonel automático y con radares provistos de alarmas anti-colisión en las salidas o entradas de noche a los puertos, en navegaciones de viajes de pesca de mas de 24 horas.

Mientras el «Ramona Pan Álvarez» desaparece de los caladeros del Litoral Noroeste, como «unidad de esfuerzo» que actuó en un dilatado período de tiempo con «rendimiento sostenido», leemos en una Revista especializada en construcción naval, que una nueva «unidad de esfuerzo», el «BRISA BLANCA», construido al amparo de las normas en vigor, para la reconversión y renovación de la flota pesquera, ha sido entregado a sus armadores para la pesca de arrastre en los caladeros del litoral Cantábrico y Noroeste con base en el puerto gallego de Riveira (Coruña).

El «Brisa Blanca» es un moderno pesquero de dos cubiertas de 24 mts. De eslora entre perpendiculares, diseñado para la pesca de arrastre con rampa a popa, propulsado por un motor de 1.200 cv. No sabemos si esta nueva «unidad de esfuerzo» estará autorizada para usar protecciones en los artes (tren de bolos), o a usar artes gemelos sin protecciones, por fuera y por dentro de las 12 millas. Lo que si sabemos es que en estos caladeros del NW., los Administradores de los bienes públicos que en nombre del Estado tienen la potestad de controlar es «Esfuerzo pesquero», siguen pasándose por debajo de la quilla las recomendaciones del nuevo LIBRO VERDE que entre otra muchas cosas dice que:

El exceso de capacidad de la flota comunitaria llevó a la sobre-explotación de las especies de mas valor comercial. Que la flota actual es todavía demasiado grande; que la tecnología aumenta su eficacia; que las subvenciones agravan los problemas; que no hay muchos científicos y economistas en temas pesqueros en los EM, y que es necesario reducir el capital empleado en las unidades pesqueras. (Para los científicos «unidad de esfuerzo»).

Que la pesca a gran escala necesita una gran inversión, y los beneficios son cada vez a más corto plazo, debido al agotamiento de los recursos en las zonas que explotan. Que los datos registrados de la pesca a pequeña escala (pesca de bajura y litoral) son escasos, por

[PASA A LA PÁGINA SIGUIENTE]

[VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR]

eso los lobbies que actúan en la pesca industrial anulan la importancia social y económica de las pescas a pequeña escala o costera. También aboga por una explotación responsable de la pesca en alta mar, y en cooperación con terceros países; aboga por crear un sector de la pesca y la acuicultura económicamente viable, autosuficiente y competitivo, y hacer frente a los ajustes necesarios para garantizar una pesca responsable, mejorando los datos de las investigaciones disponibles, y que para alcanzar estos objetivos es necesario un amplio debate sobre el mismo.

En nuestro País, después de tener como Ministra de la pesca una abogada de la meseta, que hasta sabía contar las olas, ahora tenemos al frente de la SGPM. Otra abogada geógrafa y política, hija de un gallego intelectual, catedrático, diplomático, político, y también pescador (de los deportivos), con sus permisos oficiales en regla, tanto para la pesca de agua dulce como para la pesca en el agua salada. Sería un escándalo que a D. Manuel Fraga Presidente de la Xunta de Galicia, alguien tratase de acusarle de pescador furtivo, y ganas no le faltarían a muchos de sus adversarios.

Doña Carmen Fraga, no es ajena a la política pesquera comunitaria, puesto que desempeñó cargos importantes en la Comisión de Pesca del PE, por eso sabe muy bien de que hablamos cuando extractamos algunos contenidos del Libro Verde, como base para una pesca responsable en aguas del Atlántico. También sabe que la Política Común para el Mediterráneo, no ha sido eficaz, y que las medidas técnicas no han sido satisfactorias para los interesados para poder obtener "rendimientos sostenidos".

A Dña. Carmen le reconocemos el haber contribuido a que en aguas del Atlántico Norte se limitase la longitud de las volantas a la deriva para la pesca del bonito, hasta llegar a su prohibición para las flotas comunitarias. La pesca de los salmonidos en el Mar del Norte es punto y aparte.

La Secretaría de Pesca conoce muy bien, lo mismo que el actual Conselleiro de Pesca y Asuntos Marítimos del Gobierno Autónomo de Galicia, que en los puertos del Cantábrico y del Noroeste, no existen buques de hasta 12 metros de eslora que puedan dedicarse a la pesca de arrastre, en los caladeros cercanos a la costa dentro de las 12 millas, como en los demás países de la UE. Y no pueden dedicarse al arrastre,

porque nadie a querido reformar la Orden de 30/7/1.983 que en su Artículo 3º dice: Los buques que se dediquen a la pesca de fondo en el caladero nacional del Cantábrico y Noroeste tendrán un tonelaje mínimo de 100 trb. Y esto viene sucediendo en estos caladeros desde el 7/7/1.962.

Los datos que manejamos nos dicen que actualmente la flota de arrastre del norte y noroeste peninsular está formada por 163 buques que desplazan 23.495 trb. Con estos datos las "unidad de esfuerzo" de tipo medio sigue siendo de 144.14 Trb. Con estos mimbres (muy retorcidos, por los intereses en juego) doña Carmen, ayudada por don. Enrique, y por los demás Consejeros de la pesca afectados, tendrán que tejer el cesto (mejor la patela) en la que quepan las Normas que de verdad permitan un rendimiento sostenido de los recursos de estos caladeros, para que las flotas en constante renovación y modernización puedan tener rentabilidades positivas sin ayudas estatales, en un período de una cuarta parte del tiempo en que lo fue el "Ramona Pan Álvarez".

Desde la orilla del mar, y sin otros intereses que los de mejorar las condiciones de vida de los pescadores en activo, compartimos las líneas básicas del LIBRO VERDE, para implantar una política pesquera con la que se pueda conseguir un mayor rendimiento sostenido de los recursos en las aguas internacionales y en las comunitarias. Y para poder conseguirlo en nuestras aguas del litoral del norte y noroeste, propondríamos una nueva Reglamentación más acorde con las existentes en los países comunitarios, sobre todo para las flotas costeras que pesquen hasta la 12 millas.

En nuestras proposiciones pediríamos la anulación del tonelaje mínimo de 100 trb. para la flota de arrastre. Fijaríamos un tonelaje máximo de 75 trb. y una potencia efectiva de 300 cv para los buques autorizados para la flota de arrastre en el litoral, y una flota de 250 buques, autorizados a pescar a partir de la línea de 5/6 millas medidas desde las Líneas Rectas Base. Si todos los buques se construyesen al máximo del tonelaje autorizado supondrían 18.750 trb y una potencia total de 75.000 cv. Suponiendo una dotación máxima de 10 tripulantes, (dos de puente, dos de máquinas, uno de cocina y cinco de cubierta) generaríamos un empleo total a bordo de 2500 personas.

Los buques existentes, mayores del tonelaje establecido, deberían de disponer de una zona

de pesca a partir de la línea de 9/10 millas de las líneas base. Estas zonas podrían regularse también en función de la profundidad en las zonas en que las isobáticas se aproximen a la costa.

En cuanto a las dimensiones mínimas de las mallas de todo tipo de artes que se usen el caladero, propondríamos las siguientes medidas: Desde las líneas de base hasta la costa 56 mm. Malla luz; desde las líneas de base hasta las 5/6 millas, mallas de 60 mm; desde la línea de 5/6 millas a la de 9/10, mallas de 76 mm., y por fuera de esta línea mallas 90 mm..

Creemos que si tomasen medidas de este tipo podrían ayudar a mejorar a medio plazo el «rendimiento sostenido» de los caladeros, y también rendimientos económicos positivos sostenidos, al disminuir las inversiones en el coste de los buques.

El desgaste de los recursos costeros que producen las 7905 embarcaciones dedicadas a la pesca de bajura, que según los datos que manejamos desplazan 23.639 trb, de los cuáles obtenemos unas «unidades de esfuerzo» de tipo medio de 2,99 trb, está regulado por la limitación del número de artes que pueden usar en función de sus tonelajes, cuyos máximos autorizados también deberían limitarse. Esta flota tiene la ventaja de explotar en exclusiva los recursos del fondo de la zona, desde la línea de las 5/6 mallas hasta la costa.

En cuanto a los 455 buques que se dedican a la captura de especies pelágicas en estas zonas con artes de cerco, como todos los años se establecen unos cupos de captura por buque y día estimamos que también debería regularse el tonelaje máximo de los mismos, a menos que estos buques estén también autorizados a cambiar de oficio en la temporada del bonito, como viene sucediendo con las flotas del Cantábrico. En Galicia debería permitirse también en cambio de oficio a los cerqueros, para que pudiesen pescar palometas con palangres pelágicos durante los periodos de veda de las sardinas.

Si las unidades de esfuerzo de la flota arrastrera del litoral tuviesen el mismo poder de pesca que el «Ramona Pan Álvarez», el «J. Vidal», el «Lizarza», el «Luna de Plata», el «Monte Inda» y otros buques menores de 100 trb., todos ellos testimonio de explotación pesquera a largo plazo, es muy posible que el rendimiento sostenido de nuestros caladeros, nos permitiesen hablar hoy de Pesca Responsable.

Marín: «In mare fortuna nostra»

José Pierres Martínez

Concejal del Ayuntamiento de Marín

Marín, que es mi pueblo de adopción, tiene un lema que es el de "in mare fortuna nostra"

Y es un hecho real que hace sólo unos pocos años la población de Marín vivía directa ó indirectamente de los productos del mar, alcanzando esta dependencia el 85% de sus habitantes. La evolución de la economía, y en especial del sector pesquero, en franca decadencia, y por las causas que ya todos conocemos, cada día va disminuyendo esta dependencia, por lo que se hace necesario buscar otros horizontes para los hombres dedicados a las actividades que genera el mar.

Concretando, en la Aduana de Marín en 1999, el transporte de pescado fresco, principalmente el de la pesca de altura, sólo suponía 1/3 del tráfico total de mercancías del Puerto.

El transporte de pescado mantiene una tendencia a disminuir aunque el volumen total del puerto está compensado por el transporte de contenedores y otras mercancías en las que si se dejan sentir los efectos de la recuperación industrial.

El equipo de gobierno del Concello de Marín está muy sensibilizado no sólo con la disminución de los puestos de trabajo de la industria pesquera, sino también con la disminución salarial que sufren de acuerdo a la ley de oferta y demanda de la mano de obra.

Es una realidad que en el Puerto de Marín y en las factorías navales trabajan marinenses que en otras épocas trabajaron como técnicos en la actividad pesquera. Actualmente nuevas industrias pretenden instalarse, algunas de ellas incluso con capital extranjero, y dedicadas a la manipulación de productos del mar lo que genera nuevos puestos de trabajo. Pero el suelo industrial del Puerto se ve cada día más limitado por la demanda de estas industrias.

Ante esta limitación, la Autoridad Portuaria de Marín y el Ayuntamiento conjuntamente llevaron a cabo un proyecto de zona industrial con la finalidad de incorporarlo al PXOU que está todavía en trámite de aprobación definitiva, y que se ubicaría en el área de San Xulián y estaría conectada a la circunvalación a Marín proyectada por la Xunta de Galicia, con la finalidad de resolver en parte la limitación de espacio en el Puerto.

Otro tema a tratar sería el control de la contaminación en nuestras rías gallegas. Cada vez que preguntamos a nuestros viejos hombres de la mar, nos recuerdan que cuando la contaminación aún no estaba presente en nuestras aguas, la calidad y cantidad de peces era extraordinaria.

Cierto es que está en el ánimo de la Xunta el sanearlas, pero el proceso es por el momento muy lento y para ello se precisan inversiones

de millones de euros. Pero es indudable que los beneficios que se derivarían serían realmente extraordinarios. De hecho, cuanto mayor es la contaminación menor es la rentabilidad de nuestros cultivos marinos. Todo ello, debería ir unido a la investigación marina, pero no en el modo en que se está desarrollando actualmente, con muy pocos recursos, cuando nuestros investigadores solicitan una mayor actividad porque los beneficios de su trabajo se obtendrán siempre a un largo plazo. Los políticos en demasiadas ocasiones desean inversiones que obtengan los resultados más inmediatos posibles. PERO INVERTIR es descubrir leyes, principios, normas, que el Creador dejó en la naturaleza de las cosas y si tenemos en cuenta que la capacidad del hombre es limitada para suplirla se necesita voluntad, estímulo y un deseo de superarse constante, por eso el tiempo es imprescindible en este tema. El mar es por ello un gran desconocido pero soñamos que será una fuente inagotable de riqueza.



Planitec, S. L.
PAPELERIA TECNICA

TIENDA:

Velázquez Moreno, 49

Telfs. (986) 222919 - 222918

Fax: 431707 - 36202 V I G O

PLANITEC MANTIENE EL RUMBO

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

Infórmate en AETINAPE o acude directamente a:

VELAZQUEZ MORENO, 49 - V I G O

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**

Cuento del marinero que se quedó sin mar

Eva Suárez Nogueira
Poeta

Érase una vez un marinero que vivía en una península llamada I. que se quedó sin mar donde ir a pescar como lo hacían sus antepasados, pero un mal día por políticas y empresas de repente cambió todo. Los que tenían plataformas se acogieron a las 200 millas y los otros que se ahoguen en el fondo. El marinero iba a una costa que tenía esta península cerca del desierto, allí dicen los entendidos que hay plataformas donde viven los pescaditos pero unos hombres no sé sabe el porqué dieron ese territorio bien por intereses ocultos o por cobardía a otro país llamado M. que con el tiempo sus hombres se volvieron orgullosos y consentidos. Les dieron la espalda y decían en sus puertas presumiendo, ya sabemos pescar, tu nos enseñaste y nos diste barcos y mar donde pescar, ahora si quieres pescado nosotros te lo vendemos. Y el marinero se quedó triste y sin mar donde ir a pescar. El pobre, en su candidez, no se había dado cuenta que a sus primos hermanos de esta península, llamados portugueses, les había pasado lo mismo con otros hombres de otro país llamado C. Estos hombres portugueses, con sus vecinos gallegos, eran valientes y en barcos de madera iban a pescar bacalao y descubrían nuevas especies: Fletán y demás. Y los hombres del país C. los traicionaron lo mismo, se volvieron orgullosos, consentidos, violentos y mimados por otros países.

!Veis cómo a los niños pequeños no se les puede dar todo lo que piden!. Si se les da un chupete azul ellos lo quieren rosa y más tarde el biberón. Conviene un poquito de mano dura para que no se vuelvan tan vanidosos.

Mi pobre marinero, tú no tenías malicia y ahora te dicen que te dediques a plantar patatas. Ahora, a estas alturas, cuando todos tus genes son de mar y agua salada. Pena siento por ti, pena y rabia.

¿Humanizamos el mar o estamos de coña?

Una mujer a son de mar

De un tiempo a esta parte vemos que increíblemente nuestros políticos (tanto los de acá como los de allá) están preocupados por la gente de la mar. En el siglo pasado ya estaban preocupados por nosotros y vemos que en este continúan preocupados igual. Esta preocupación dio en una humanización paulatina de todos los sectores vinculados al "charco".

Primero se preocuparon de regalar a los moros el Sahara humanizando a los cristianos de la flota cefalopodera que para "deshumanizarse" tuvieron que pagar "diezmo" al rey de la chilaba y así continuar embruteciéndose un poco tiempo más.

Se preocuparon por nuestra flota bacaladera cuando nos empezaron a cerrar los caladeros, humanizaron la flota y a los aguerridos pescadores de bacalao les dieron por culo y los mandaron a la recogida de la piña silvestre o a la ruta del bacalao.

Después les tocó turno de humanización a los colegas de Capetón y Valvisbei donde nuestros representantes pasaron olímpicamente de los embrutecidos marineros confiando la "operación hermanita de la caridad" a la vigilancia pesquera Namibia que pretendió humanizarlos a tiros y tuvieron que volver para casa, eso si, humanizados.

Lo del Gran Sol fue todavía mejor, primero nos humanizó nuestro gobierno amarrando los barcos al muelle, los armadores se negaron a "pasar por la piedra" y cambiaron la "rojaygualda" por la "yunionllak", pero más tarde los británicos (colegas de la Unión Europea) consiguieron darles con la humanización en la chepa mediante la "Xipinat" que era algo así como una aspirina O.N.G., pero con efectos secundarios, todos a la puta calle y los barcos a derretir en los desguaces para fabricar pines de "pezqueñines, no gracias" y a los marineritos gransoleros les mandaron a rascarse la barriga a la puerta del INEM, eso si, humanamente.

Más tarde vino lo del ESTAI, donde se le dejó la labor humanizadora a la marina de guerra canadiense, que nos dio candela todo lo que quiso y más y nuestro gobierno, considerando

que los "americans" se estaban pasando un pelo envió a la zona un barco de pesca "disfrazado" bajo una capa de color gris guerrero y lleno de militares armados hasta los dientes con cámaras de vídeo en labor pacifista para no perder detalle y joder la humanización canadiense. El barquito surtió efecto, pues dicen que cuando lo vio por la tele el ministro canadiense tuvieron que ingresarlo de urgencia con dislocamiento de mandíbula por carcajada salvaje. Y al final ganamos, éticamente, pero ganamos, el ESTAI pudo volver convenientemente humanizado para casa. La marea de pesca fue una mierda, pero eso si, fueron recibidos como ¿héroes?

Ahora estamos en plena humanización de la flota de Marruecos, parece que estos de la península del Morrazo en Pontevedra se resisten a la solución final, pero tranquilos, terminarán cayendo, o que se creen, ¿ qué en el siglo XXI el Gobierno del Imperio va a permitir que estos inadaptados continúen meses dando la vara con que quieren volver a trabajar aislados por meses en el mar, en jornadas de 20 horas currelando sin descansar, comiendo tarde y mal y en condiciones que ni los palestinos ?. De eso nada, todos para tierra a rascarse la barriga que es mucho más sano.

Los pescadores de bajura están ansiosos por que comience su humanización, se les promete jubilaciones cojonudas, segundas actividades de miedo, pagas extras, viajes del "Insero" a Torrevieja-Alicante, meriendas con derecho a baile el día de la patrona, vales descuento para cines y teatros, ¡ y muchas cosas más!. ¿Qué cómo se hace esto? Muy fácil: el sistema funciona igual que con los bacaladosos, o los namibieros, o los sajareros, o los malvinos, o los gransoleros y marruecosos, administrándoles la pastilla rara esa que emplearon los ingleses, la XIPINACT vía rectal en versión espanis y adiós al problema. Chachi, ¿eh?.

No se porqué, esto de la humanización de la pesca me suena a coña marinera, nunca mejor dicho.

«La Invencible»

Ramón Martínez Caamaño

Patrón de Pesca de Altura y Sacerdote

Hace unos días cayó en mis manos un interesante libro que me habían regalado en Salamanca unos amigos, conocedores de mi condición de marino. Se trata de una recopilación de cartas y documentos procedentes de la nunciatura (embajada) del Vaticano en Madrid sobre la «Armada Invencible» y las relaciones anglo-españolas a lo largo del siglo XVI, especialmente en el reinado de Felipe II. Su autor es Ignacio Tallechea, insigne historiador y profesor de Historia de la Universidad Pontificia de Salamanca, posiblemente ya hoy jubilado. Por tratarse de unas fuentes inéditas o poco estudiadas, me pareció que, a pesar de la enorme información y escritos que existen sobre el tema, podría resultar interesante el verlo desde una nueva perspectiva.

Como es sabido la Armada Invencible pretendía invadir Inglaterra y poner fin a una larga serie de agresiones contra las colonias y posesiones de la Corona española: castigar los repetidos ataques piratas de Drake; sin embargo fue destruida luego de un semana de combates y una travesía desastrosa. Improvisación, impericia, inoportunidad, la terquedad y prepotencia del Rey Felipe II, además de la superioridad naval de los ingleses, trajeron como consecuencia, el desastre y la decadencia del poder marítimo de España.

Los españoles de esos días eran temidos por los mejores soldados del mundo, pero en cuanto a las maniobras y estrategia naval y el uso de la artillería pesada estaban muy atrás de sus rivales los ingleses. Por otra parte, como es sabido, la peor de las torpezas fue cometida después de la muerte del Marqués de Santa Cruz, D Alvaro de Bazán, el mayor y más veterano marino y el único comandante con méritos acreditados para dirigir la expedición. El rey nombró al Duque de Medina Sidonia para sucederle. Fue vano el intento del Duque al expresar su falta de habilidad e inexperiencia en temas navales. Se mareaba ante el más leve movimiento del mar. No se sabe a ciencia cierta el por qué, pero el rey insistió y el gran noble fielmente se salió de su espléndido castillo para intentar lo imposible, y cometer de buena fe los más desastrosos errores de estrategia naval.

Comenzando por la ineficacia de los enormes preparativos que llevaron años, la inoportunidad del uso de galeones enormes y poco maniobrables, los fallos de logística y el mal tiempo fueron los factores determinantes del desastre. A alguien le oí decir que la Armada Invencible no fue derrotada por los ingleses en sí, sino por el estómago descompuesto de los marineros españoles que habían consumido agua en mal estado cargada en toneles de madera verde y sin curar. La madera verde estropea las provisiones produciendo problemas intestinales a sus tripulantes que pasan más

tiempo vomitando que disparando.

La flota, compuesta por 130 buques, con 8.253 marinos y 2.088 remeros, más 19.300 hombres de guerra, zarpó de Lisboa el 20 de Mayo de 1588. La mar no fue favorable a la Invencible; ya una tormenta cerca de Finisterre perjudicó a sus buques que tuvieron que entrar en la Coruña para reagruparse y avituallarse.

La flota inglesa era más ligera y mejor artillada que la española y no hubo realmente un combate decisivo entre ingleses y españoles en el estrecho sino un desgaste continuo de la Invencible, batida por la superior eficacia de los ingleses y dispersada por la furia del mar, que aquellas pesadas fortalezas flotantes era inhábiles para eludir. La tormenta empujó a estos barcos hacia el norte por el canal sembrando el mar y sus costas de los restos de sus navíos. Muchos de los navíos naufragaron en los arrecifes de las costas de Irlanda, de Escocia o de Inglaterra. Millares de hombres se ahogaron y no hubo piedad para los que consiguieron llegar a nado a las playas.

Las pérdidas para España: 20.000 hombres, 40 millones de ducados y 100 navíos. Y las consecuencias de la derrota no se hicieron esperar: contrariedades en Flandes; el asedio de La Coruña por la escuadra de Drake; revueltas en Portugal auspiciadas por los ingleses, etc. En los años siguientes la piratería inglesa conoció uno de sus mejores momentos, con centenares de actos de pillaje que obligaron a la mejora de las defensas, y a realizar una cadena de fortificaciones en las colonias españolas.

Grandes como fueron los efectos del fracaso de la Armada, son sin embargo, frecuentemente sobredimensionados. La derrota sin duda puso límites a la expansión española y aseguró el poder de sus rivales. Pero a pesar de ello es un error suponer que este cambio fue inmediato, obvio o uniforme. En realidad Inglaterra siempre había sido superior en el mar, como lo muestra claramente la historia de Drake y sus compañeros, el saqueo de Cádiz, etc. su debilidad estaba en la pequeñez de su armada permanente. Pero España se demoró tanto en rehabilitar su escuadra que Inglaterra tubo tiempo para organizar y armar una flota superior. Pero aunque España hubiese fallado en el mar, seguía siendo el principal poder en tierra, y, habiendo reconocido su inferioridad naval, fortaleció sus defensas terrestres con tal éxito que la depredación inglesa en sus colonias fue mucho menor que antes de la derrota de la Invencible. La decadencia del Imperio, en realidad, sobrevino porque las causas de la derrota no se remediaron: el esclavismo, la corrupción, la ineficacia, la improvisación, la indolencia, etc. etc... estas y no otras fueron la causa de la decadencia del gran poder mundial del siglo XVI.

Muy despacio

Manuel Quirós Santos

Capitán de Pesca

La historia de cualquiera de nosotros es la historia del saber esperar, el reto que esto nos supone lo afrontamos convencidos que en cualquier momento el resultado de esta espera, como si de una inversión se tratara, empezará a darnos sus resultados, con los que, a poco que se ahorre, se recogen las ganancias y se vuelve a invertir el resto en más jornadas de espera. Pero para que esto, que a simple vista nos puede parecer un buen negocio, no resulte tan sacrificado, se deben buscar alicientes que compensen el desprenderse de algo tan preciado y con frecuencia comparado con el oro, como es el tiempo. Entonces buscamos en la paciencia una gran aliada, en la resignación un eficaz método y en la esperanza una máxima donde hacer descansar tanto tiempo de espera. Y así, satisfechos de haber invertido lo más preciado que tenemos y confiados en que alguien sabrá manejar con soltura nuestros ahorrillos, dejamos que los días se conviertan en años y quedamos esperando impacientes un resultado aceptable que tarda en venir. Mientras tanto, vemos impotentes cómo el tiempo, ese tortuoso vecino que siempre nos acompaña, empieza a llevarse las ganancias sin dejarnos a nosotros nada y además pasa con tal descaro que a la paciencia la reduce a simple desespero, a la resignación en rebeldía y a la esperanza en desánimo.

Las cosas van muy despacio, demasiado despacio para los que vemos que todo cambia y evoluciona a mejor y lo nuestro, como si de un gran peso se tratara, se arrastra día tras día buscando algo que no termina de encontrar y todo porque a la gente, a alguna gente, le da miedo tanta carga y se pasan el peso de unos a otros para intentar quitárselo de encima y procurar no ser ellos los que tengan que soportar asuntos tan espinosos como esta brega que se eterniza y aumenta de peso con el tiempo. En fin, para ellos lo más cómodo es dejar las cosas como están, abandonarlas a los envites de algún caprichoso más o menos llevadero y ver cómo poco a poco se van pudriendo hasta que a la larga desaparezcan sin que nadie se haya preocupado en darles una despedida honrosa.

Está claro, para los que esperamos ganancias desde hace tiempo seguir invirtiendo no resulta rentable. A veces, después de haberlo

[PASA A LA PÁGINA SIGUIENTE]

[VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR]

intentado todo para ganar honradamente y vistos los resultados tan escasos que se tienen, le entran a uno ganas de empezar también a hacer trampas para ver si con estas se escapa de la precariedad de aceptar lo que otros nos da a modo de limosna y dejar así de ser el Sancho Panza de la novela, que acepta cualquier calamidad para tener lo que Don Quijote le prometió y nunca tuvo.

Mi inversión, o sea, mi espera, es la espera de cualquiera de vosotros. Sin extenderse demasiado en el tiempo pongamos que la espera comienza en el año 1986, o sea, cuando España ingresa en la CEE y tuvo que asumir lo que se denominó el acervo comunitario. Desde entonces y hasta nuestros días han sido muchas las promesas, mucha la voluntad, mucho lo que soportar, para tratar de adecuar un panorama que era una realidad indiscutible en España, pero que al mismo tiempo se veía como un anacronismo, propio de países atrasados, en el resto de Europa.

Ya por aquel entonces teníamos una Marina Mercante que pedía a voces una profunda reforma normativa que hiciera viable la continuidad del sector. ¡Qué de avatares!, ¿os acordáis?. La liberación del cabotaje, la creación del Registro Canario, la fuga en masa de barcos pertenecientes a empresas españolas a banderas de conveniencia, la pérdida de puestos de trabajo, la aplicación a trancas y barrancas del Memorandum de París, las exigencias normativas para incrementar la seguridad en los buques, la aplicación, también a trancas y

barrancas, del STCW, la creación de las Capitanías Marítimas y de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, la reforma de las enseñanzas náuticas y su inclusión en la universidad para los títulos superiores de la Marina Mercante y un largo etc. que omito para no ser más largo que los años que han pasado. No quiero entrar en la polémica de si lo que se ha hecho se ha hecho bien o se podría haber hecho de otra forma; si ha resultado suficiente o si por el contrario estamos peor que al principio; si el marino, que en definitiva es el que debe soportar todos estos cambios, está mejor o pero que antes; con esto tan solo quiero reclamar lo que vengo reclamando desde que me empezaste a leer, o sea, los intereses de mi inversión y dar por zanjada una cuenta que me está viendo crecer canas.

Pero vamos ahora con el grueso de la tropa que es la pesca. Aquí sí que se han dado cambios desde el año 86. Enumerarlos sería pedir todas las hojas de la revista para mi solo; desde la regulación del acceso a aguas de terceros países o a aguas internacionales, pasando por la implantación de los TAC, siguiendo por los fondos estructurales, continuando por la gestión de cuotas y estadísticas, siguiendo todavía más por los registros de captura en los Diarios de Pesca y de Declaración de Desembarque, siguiendo aún más, si es que me lo permitís, por los Planes de Orientación Plurianual, la política de control, las normas sobre inspección de buques, la Política Pesquera Común, los reglamentos sobre esfuerzo pesquero, las cajas azules y terminado, definitivamente, en nuestra fla-

mante Ley de Pesca, quedamos todos sorprendidos, después de tanto papel que se ha gastado en todo esto, al ver que en la pesca, están mejor regulados, mejor atendidos, mucho más controlados, mucho más protegidos y por supuesto, mejor mirados incluso, los peces que los pescadores. Y aquí es precisamente donde yo quise invertir. No en el pescado, que para eso hace falta dinero, sino en los pescadores, o sea, invertir en mi mismo y en mis compañeros de profesión. Para ello qué mejor Banco donde ingresar mis esperanzas que AETINAPE. Pero creedme cuando os digo que estoy desanimado y no precisamente por la gestión que se hace desde AETINAPE; sé que todos nosotros tenemos voluntad de ver las cosas arregladas, pero es que va todo tan despacio, hay tantas dificultades, son tantos los que se oponen, hay tantos intereses inexplicables, que la desazón se comprende para los que, como yo, llevan tiempo esperando a que la lógica se imponga y que la justicia haga callar a los que nunca tendrían que haber hablado.

El tiempo juega en contra de todos; de nosotros porque no tenemos lo que llevamos tiempo esperando, en la Administración, porque haga lo que haga, ha esperado tanto para hacerlo, le ha dado tantas vueltas a la cosa, que al final la demora convierte, lo que debería ser un rotundo logro, en un fracaso propio de ineptos. También juega en contra de los que nos representan ante la Administración, porque su tarea es la más dura en esta pugna. Se enfrentan a Organismos que no tienen nada que ofrecer o que no quieren ofrecer nada o que tardan mucho en ofrecer



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

poco o que ofrecen tan solo mentiras, no teniendo por lo tanto ellos tampoco nada que ofrecer a los que representan.

Es el cuento de nunca acabar. Esto mismo, que hubiera provocado en otros colectivos de trabajadores un revuelo impresionante, se soporta en la pesca como si fuera algo normal. Claro, nos conformamos diciendo que en la pesca no hay unión, que la propia actividad extractiva está muy diversificada y los intereses se enfrentan en una pesca imposible de agrupar en un mismo conjunto. Es cierto, la pesca es un conglomerado de actividades que abarca desde la más elemental pesca artesanal efectuada desde un bote, a la industrial y tecnificada pesca que se realiza a bordo de un congelador de gran altura, pero existen intereses comunes para todos los trabajadores del mar, sea cual sea su actividad a bordo, que no distingue entre buques grandes o pequeños, que no reparara en que si el barco se dedica al transporte, a realizar cruceros, a la investigación, a la pesca, al salvamento marítimo o a lo que sea. Estos intereses comunes para todos los marinos son los que deberían unirnos como una piña haciendo que su defensa sea más fácil.

¿Veremos algún día la reforma del IRPF?

¿Podremos disfrutar algún día de unas enseñanzas náuticas plenamente integradas y no chapuceras, excluyentes, fraudulentas, incompletas, confusas, anacrónicas, vergonzosas... como las que existen todavía y se resisten a dejarnos de una puñetera vez?. (Estoy en posesión de discutir con el que sea cada uno de estos adjetivos).

¿Qué final le daremos a la pesca en aguas de terceros países o en aguas internacionales?

¿Cómo nos vamos a arreglar en el Caladero Nacional?

¿Seguiremos soportando los administrados, las peleas entre administraciones, bien sean centrales o autonómicas?

¿Se acabarán algún día las banderas de conveniencia?

¿Qué ocurrirá con los despachos de buques? ¿Se permitirá la defensa de un funcionario negligente diciendo que el despacho es tan solo un acto administrativo?

¿Cuándo empezarán a rodar las cabezas de empresarios si escrúpulos, que saltándose todas las normativas sobre reglamentación laboral, seguridad, alojamiento e interiores, contaminación del medio marino etc, aúnan esfuerzos para mandar barcos a la mar por muchos meses, con el único propósito de pescar más y más aún, importándoles muy poco todo lo que no sea ganar más y más dinero?.

¿Cuándo nos daremos cuenta todos los marinos, sobre todo los dedicados a la pesca, de la necesidad de un cambio profundo que vaya desde la quilla hasta el palo de la proa a la popa, para salvar lo poquito que nos queda y mantenerlo para siempre?. Porque somos nosotros los que tenemos que hacer algo para que las cosas cambien, o es que hay alguien que espere algo de la bondad y la dignidad y los escrúpulos y la preocupación y del deber de la mayoría de empresarios, funcionarios, políticos y demás chusma que tan solo se preocupan de los suyos y nunca de lo más importante que somos todos los demás.

En fin, el tiempo dará respuesta a todas estas preguntas, mientras tanto, los alumnos de las Escuelas Náutico-Pesqueras salen a la calle, engañados vergonzosamente por los profesores, para pedir que el sistema antiguo, el de adultos, o sea, el que nació como algo provisional para atender un mercado de trabajo en claro alza allá por los años setenta, siga existiendo. Los pescadores de Barbate, que después de tantos meses de espera y de cobrar ayudas, ya no quieren o no pueden esperar más, se conforman con lo que les dan y, algunos, salen a pescar, otros desgazan, otros se recolocan en cualquier sitio, otros protestan, pero son tan pocos que nadie les hace caso, otros se prejubilán y así, a la chita callando, casi sin darnos cuenta, en Barbate la pesca se va a hacer puñetas como también ocurre en otros sitios de España. En los demás países de la Unión Europea, por estas cosas o por otras parecidas, nos siguen viendo como a monstruitos, y cada cual se protege barriendo para casa cuando piden certificados raros, títulos imposibles de conseguir, exigencias administrativas que vulneran el principio de estabilidad relativa, y demás trabas legales para que los pescadores españoles estén lo más alejado posible.

¿Solo nos queda el camino de la espera?. Larga espera vaticino. Si es así que esta colaboración mía os ayude a hacerla más llevadera.

En busca del coeficiente reductor

Francisco Ruiz Formoso
Mecánico Naval Mayor

La presente trata de informar de una manera exhaustiva sobre las barreras que ciertos individuos adscritos a la administración marítima española -funcionarios que pagamos todos- ponen a los administrados marinos. Barreras con excesivas dificultades que en muchos casos nos impiden remitir al Instituto Social de la Marina -ISM- nuestros verdaderos Coeficientes Reductores -CR- para acceder a nuestra pensión de jubilación.

Mi calvario comienza en Noviembre del 00, es cuando me dirijo al ISM en demanda de mi vida laboral, la atención de esos funcionarios es exquisita en la medida de orientarnos en los pasos a dar para el reconocimiento de dichos CR de la ley 116/69 de 30 de diciembre.

Normalmente dicho Instituto asigna esas cantidades a la baja, lógico por otra parte ya que para demostrar las zonas y tipos de buques están otras instancias -Capitanías Marítimas-. Antes correspondía este privilegio a las Comandancias Militares de Marina -muy echadas de menos, por cierto por los marinos civiles-. Por tanto, el ISM donde debe de aplicar por ejemplo un CR del 0.35 lo hace del 0.25 lo que nos ocasionaría un perjuicio si no lo demostrásemos a través de las Capitanías. La diferencia del porcentaje se traduciría en tener que permanecer más tiempo enrolados para poder jubilarnos con el cien por cien.

Pertenezco a ese gran número de marinos que nos vimos beneficiados por la disposición transitoria 3.2 del decreto 1867/70 de 9 de Julio por el que se aprobó el reglamento general desarrollado por la orden del 3 de Enero del 77 que establece que la afiliación en alta del Montepío Marítimo Nacional en la fecha de entrada en vigor del régimen general de la Seguridad Social de los trabajadores del mar -1 Agosto 70- y por lo tanto podemos jubilarnos a partir de los 55 años.

Dicho esto y una vez que hago las pertinentes gestiones en el ISM y al no coincidir los CR dicho Instituto me remite a la Capitanía para que ésta haga la correspondiente investigación en cuanto a tipo de buque, navegación efectuada etc., etc., en tanto que las Comandancias ya transfirieron documentación y funciones a estos nuevos «gestores».

Aquí damos comienzo a ODISEA II REAL que relataré en sus verdaderos acaecimientos y que son de «coña», aunque antes alertar al Ministerio de Transportes para que el Sr. Ministro movilice a un inspector y que este abra una investigación para dictaminar si realmente es necesario tanto funcionario marítimo -que pagamos todos- administrativo-uniformado para atender a los «cuarenta y pico» de marinos que quedamos y si no sería mejor invertir esa partida económica sobrante en verdaderos cursos de

[PASA A LA PÁGINA SIGUIENTE]

formación e inspección para que este país deje de ocupar las primeras plazas en el ranking mundial de muertes y accidentes en la mar. -Sr Ministro tendrá Ud. detallada información de esta situación para que tome cartas en el asunto.

¡OJO MARINEROS, ATENTOS A LO QUE SIGUE!! No fiaros de los Coeficientes que os asignan algunos «funcionarios de tierra» de las Capitanías puesto que cuando requiráis información sobre los mismos no se esmeran a verificar las razones de actividad desarrollada, nacionalidad, tipo de buque, navegación etc. Etc.

Lo que sigue es la relación de buques en los que he trabajado y los Coeficientes que el ISM me aplica y los que realmente me debieran de aplicar a instancias de las Capitanías.

1.- Pesquero de arrastre inferior a 250 trb trabajando en zona 2, aplican 0.30, datos del ISM y correctos.

2.- Buque mixto, zona 3, aplican 0.25 y corresponde 0.35. La Capitanía Marítima -CM- de Valencia dice que es de cabotaje.

3.- Buque mixto, zona 1, aplican 0.20, corresponde 0.25. La CM de Valencia dice cabotaje -0.20-.

4.- Buque carga, zona 3, aplican 0.25 y corresponde 0.35. En este buque navegué desde Septiembre 74 a Junio 76 entre puertos de Norte, centro y Sur de América excepto un viaje a Santander. Envié documentación a esa CM, esta como el buque es de matrícula de Cádiz, la remite a ese puerto, los funcionarios de esta CM me envían documento diciendo lo que se le pone en los....., es decir, qu ese buque hacia cabotaje. De nuevo me comunico con la CM de Santander, les digo que dicho buque se hundió en el año 77 en el Golfo de México, entonces alegan que nada se puede hacer puesto que el rol estaría a bordo -están desconcertados-. Les hago saber que estuvimos en Santander en Marzo del 75 -fijaros como tengo que afinar y facilitar datos, encima no saben hacerlo-. Como no me contestan desde el 30 de Mayo, me veo obligado a llamarles otra vez y a su requerimiento les envío un nuevo fax a través de la CM de Coruña. Voy por esta CM hace unos días y siguen sin contestar -es una vergüenza-.

A la vista de los hechos telefono a CM de Santander solicitando hablar con el «DIOS» capitán-almirante marítimo, después de varios intentos lo consigo y sin dejarme explicar un problema -que han originado ellos- me dice que el no esta para atender estas cosas, le recuerdo las obligaciones y deberes de un funcionario público y sin más me cuelga el teléfono. ¡De qué cojones va este tipo!, ¡pertenece a ese grupo de estómagos agradecidos que LOBETO colocó!, ¿Entenderá el problema de los CR? Ó a él no le afectará dependiendo de lo que navegó y por tanto no le preocupa al ser un cotizante terrestre. Ó no estarán dentro de sus emolumentos mensuales las funciones que se le demandan.

Te garantizo Ilustrísimo que tu obligación -entre otras, alguien me lo ha dicho- es hacer frente y dar soluciones a este tipo de problemas que como no podrá ser de otra manera, «mi» dossier con el de otros compañeros será remitido a la

DGMM para que evalúen y te pongan nota.

Y profundizando en lo de la CM de Santander, ¿atentos marinos y no reíros! He vuelto a telefonar -que pesado soy- y pensé que todo esto era producto de algunos capitanes de tierra, ¿qué va!. También el Sr. Inspector marítimo que pasa ahora a ser el nuevo interlocutor, ¡vaya bronca que me eché!, empieza insultándome, me llama «Quijote» -hombre, no me lo llame desde 400 Km de distancia-. Se me presenta con un apellido muy largo -ilustre-, me facilita su DNI -que miedo- y sin dejarme intervenir me suelta el monólogo con menos desperdicio de ODISEA II, es decir, me dice que cuando la Comandancia de Marina les paso toda la documentación anterior al año 92 -a partir de aquí esta todo en soporte informático-, como quiera que iba embalado en cajas de cartón, en dicha capitanía hubo un revontón de tuberías de aguas fecales -mierda- y no tienen esa documentación y por lo tanto nunca sabremos si ese barco estuvo en Santander.

Fijaros que fácil hubiera sido que algo tan importante com esa documentación se hubiera protegido por ejemplo en cajas de plástico, sobre palets, etc.

No puedo dejar de pensar en las multimillonarias inversiones que hizo Lobeto -ese gran director general de MM- en materia de salvamento, creación de puestos de trabajo en tierra -en la mar se los cargó-, remolcadores, helicópteros, escuelas de formación, etc... y se olvidara de las CAJAS DE PLASTICO. Como no avisaría a esos directores de capitanías del riesgo que suponen las aguas fecales en esos centros.

6.- Buque carguero, zona 3, navegación transoceánica, aplican 0.25 y corresponde 0.35.

7.- Buque carguero, zona 3, navegación Norte de Europa, Mediterráneo y África Occidental, aplican 0.25 y corresponde 0.35.

8... al 14.- Buque de carga seca, zona 3 aplicando 0.25 y corresponde 0.35 y en comunicación con la CM de Gijón todo es coincidente, aclaramos datos, bien y esto denota el buen hacer de unos funcionarios que están al servicio y otros que quieren que estemos al suyo.

15 y 16.- Dos petroleros que coinciden con el CR asignado por el ISM.

17.- Tanque de cargas especiales que aplican el 0.25 y corresponde al 0.40.

18 y 19.- Aplican el 0.25 y corresponde el 0.35.

20.- Containero, navegaciones península islas Malvinas, aplican el 0.25 y corresponde el 0.35, remito documento a la CM de Vigo y contestan lo que le sale de la manga, -cuando alguien no sabe algo, dice ó contesta diciendo que no lo sabe- en este caso no, simplemente dicen que es de cabotaje aún habiéndoles pasado un informe detallado sobre viajes y fechas y además el Capitán marítimo firma bajo el documento certificando para que así conste y surta efecto, -y se queda así de satisfecho-. Pero oiga, -Sr. Mío, moléstese un poquito y sepa que los buques para sus armadores se mueven por la cuota de negocio y que por lo tanto hay ocasiones que a los buques se les asignan otros viajes por mucho tiempo que lleven en una línea regular. ¡Leches!.

Y 21.- Aquí ya ni entro, habiendo estado en buques extranjeros y con contrato hecho en Bilbao -como cantidad de compañeros- y con-

tactando con la CM de Bilbao, me contestan que eso es mejor dirigirse al consulado del país de la bandera. Esto estamos pendientes de saberlo con exactitud pero creo que las autoridades españolas posiblemente puedan hacer algo más que remitirte al cónsul -Quedamos a la espera-.

Terminado esto, somos conocedores de que en muchos puertos de nuestro país crecieron los gabinetes de abogados expertos en esta materia y que por x-mil de pesetas -ahora euros- te regularizan la situación, y aquí viene la pregunta: ¿Por qué al gabinete sí, y a nosotros no? ¿Qué hay detrás de esto?. Por ello Homero II se niega en tanto que haya empleados públicos que tengan esas funciones, y rechazo estas prácticas para poder conseguir los objetivos que en derecho me corresponden.

Los compañeros que os encontréis en esta situación no doblegaros ante actitudes como la descrita y exigir vuestro derecho, así, de alguna manera comenzaremos a obligar a esta parte de la administración a que cumplan sus cometidos y a quitar disfraces si fuera necesario, bastante «puteados» y explotados están los marinos de mar como para que algunos marinos de tierra nos vengan a increpar.

En estos momentos estamos elaborando un informe otros cuantos compañeros para denunciar estas prácticas y además informar a los muchos compañeros que ya se jubilaron que soliciten de nuevo sus vidas laborales y que acudan a las Capitanías Marítimas en la medida de poder comparar los CR aplicados y los que realmente debieran de aplicarles, ya que a saber cuantos fueron perjudicados por esta actuación deplorable y rechazable de algunos Capitanes marítimos.

PD. Hoy día 1 de Marzo 02 -parece que la presión moviliza a algunos funcionarios- recibo correspondencia de alguno de los implicados.

A) La de Santander me certifica el documento -el de las aguas fecales- que no tenían en su poder, lo firma D. FRANCISCO LOPEZ-DÓRIGA SAINZ-TRAPAGA- -jelines- y certifica que a ese buque corresponde la tercera zona. ¿Secarían los documentos que fueron mojados con aguas fecales?.

B) Los de Las Palmas también encuentran el documento que acredita que ese buque cruzando el Atlántico no es de cabotaje, hace unos días me decían que sí. Además certifican algo como esto «ya que en el rol de despacho según consta -antes no- iba a Argentina y Malvinas, esto lo firma D. Manuel Salcedo Jiménez jefe de sección de coordinación y gestión -el que ha gestionado aquí he sido yo- y queda reconocido el coeficiente correcto y... nada más compañeros, me ha costado tiempo ejercer mis derechos y espero que a los que estéis ahora en esta vía tengáis una actuación de control para evitar sorpresa. Ahora solo queda llevar toda esta documentación al ISM y dejar todo preparado para cuando llegue el momento de pasar a la situación de jubilados.

In memoriam

Os recordaremos siempre

Oliveira y Capont nos han dejado

Eran dos personas muy diferentes, pero ambas muy vinculadas a nuestra Asociación. Sus muertes han causado un profundo dolor

Pepe Oliveira fue uno de los fundadores de AETINAPE. Su paso por esta vida estuvo marcado por su condición de marino republicano, cuya gesta durante y después de la guerra civil contaba cuando tenía ocasión. Su afabilidad, su cultura, su saber estar, su porte de caballero íntegro le duraron hasta el último día. Era una figura habitual en nuestros plenos, a los que siempre aportaba seriedad, medida y racionalidad. También fué uno de los que más luchó, hace casi 25 años, por la consolidación de una única organización náutico-pesquera, que siempre defendió con firmeza, por lo que muchos consideramos a Oliveira como la auténtica esencia de nuestra organización. Todo lo que hagamos por nuestro colectivo, al que amabas, te lo dedicaremos, Pepe. A ti y a tu orgullo humilde pero recio como las peñas de las Cies, que siempre te acompañaron.

Otra pérdida muy sentida y trascendente para la pesca fue la del profesor López Capont. Fue dueño de una personalidad arrolladora, heterodoxa y hasta un poco violenta en el verbo. Su irascibilidad nunca era gratuita, porque siempre estaba acompañada de la razón y los datos que le convertían en un sólido articulista y en un brillante polemista público. Normalmente, las autoridades no se sentían muy a gusto en su presencia, pues López Capont era de los que llamaban al pan, pan; y al vino, vino. Por eso simpatizaba mucho con AETINAPE. Y su aprecio era mutuo. Sus eruditos estudios socioeconómicos sobre la pesca siempre se tenían en cuenta. Muchos le miraron de reojo. Y esa es hoy su mayor honra. Un recuerdo sincero. Un homenaje entregado a este látigo del poder y la mediocridad, siempre identificado con la parte menos afortunada del mundo.

Gracias a ambos por haber sido tan grandes para todos nosotros.



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.

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:

La cuota de inscripción es de 30,05€ y la cuota mensual de 8€

La legislación

Boletín Oficial del Estado

JEFATURA DEL ESTADO

B.O.E. nº 174, de 21-07-01

■ CORRECCION de erratas de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

B.O.E. nº15, de 17-01-02

■ INSTRUMENTO de Adhesión de España al Acuerdo Sobre Privilegios e Inmunidades del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, hecho en Nueva York el 23-05-97.

B.O.E. nº35, de 09-02-02

■ INSTRUMENTO de aceptación de España de las enmiendas al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (BOE 59, de 10-03-89), aprobadas por Resolución A.735 (18) el 04-11-93.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

B.O.E. nº171, de 18-07-01

■ REAL DECRETO 784/2001, de 6 de julio, por el que se modifican los anexos del RD 1396/95, de 4 de agosto, modificado por RD 1754/98, de 31 de julio, para incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2000/5/CE de la Comisión, de 25-02-00, relativa a un segundo sistema general de reconocimiento de formaciones profesionales.

B.O.E. nº188, de 07-08-01

■ REAL DECRETO 942/2001, de 3 de agosto, por el que se establece el programa de seguimiento y verificación del atún capturado en el Área del Acuerdo relativo al Programa Internacional para la Conservación de los Delfines (APICD).
(Correcciones en B.O.E. nº243, 10-10-01)

B.O.E. nº103, de 30-04-02

■ Trabajadores del mar-Orden PRE/930/2002, de 23 de abril, por la que se modifica el contenido de los botiquines que deben llevar a bordo los buques según lo establecido por el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.

MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES

PUBLICAS

B.O.E. nº41, de 16-02-02

■ REAL DECRETO 198/02, de 15 de febrero por el que se aprueba la oferta de empleo público para el año 2002.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

B.O.E. nº282, de 24-11-01

■ PROTOCOLO Adicional al Convenio entre el Reino de España y el Reino de Marruecos modificando el Convenio General de Seguridad Social entre el Reino de España y el Reino de Marruecos de 8 de noviembre de 1979, hecho en Rabat el 27 de enero de 1998.

B.O.E. nº86, de 10-04-02

■ ENMIENDAS al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. Enmendado (BOE 16/18-06-80), aprobadas el 26 de mayo de 2000 mediante Resolución MSC 91(72).

MINISTERIO DE AGRICULTURA,

PESCA Y ALIMENTACION

B.O.E. nº166, de 12-07-01

■ RESOLUCION de 22-06-01, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se publica el censo de la flota de palangreros menores de 100 toneladas de registro bruto (TRB) que pueden pescar, durante 2001, en el Área VIII, a,b y d del Consejo Internacional de Exploración del Mar (CIEM).

B.O.E. nº183, de 01-08-01

■ ORDEN de 25-07-01 por la que se establecen determinadas vedas de arrastre de fondo en el caladero nacional del Cantábrico y noroeste.
(Corrección de errores B.O.E. nº240, 06-10-01)

B.O.E. nº185, de 03-08-01

■ ORDEN de 18-07-01 por la que se establece una

reserva marina en la isla de La Palma.

B.O.E. nº188, de 07-08-01

■ ORDEN de 26-07-01 por la que se establece un plan de pesca, con arte de "betillas", en determinada zona del litoral Cantábrico.

■ ORDEN de 26-07-01, por la que se establece un plan de pesca, con "redes costa", en determinada zona del litoral Cantábrico.

■ ORDEN de 24-07-01 por la que se establecen los puertos donde pueden realizarse los desembarques superiores a 500 kilogramos de merluza procedentes de las zonas CIEM (Consejo Internacional para la Exploración del Mar) V,VI, VII, VIII y IX.

B.O.E. nº233, de 28-09-01

■ RESOLUCION de 3 de Septiembre de 2001, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se actualiza el censo de embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca marítima profesional en la reserva marina del entorno de Cabo de Palos-Islas Hormigas.

B.O.E. nº250, de 18-10-01

■ ORDEN de 03-10-01 que modifica la Orden de 19-05-95 por la que se establece una reserva marina en el entorno de la isla Graciosa y de los islotes de norte de Lanzarote.

B.O.E. nº262, de 01-11-01

■ ORDEN de 24-10-01 por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en parte del litoral de Cataluña.

B.O.E. nº265, de 05-11-01

■ ORDEN de 18-10-01 por la que se modifica la Orden de 12-04-2000 por la que se establece una veda temporal para la pesca del "Raor" y del "Verderol" en las aguas exteriores próximas a las Illes Balears.

B.O.E. nº 274, de 15-11-01

■ RESOLUCION de 22-10-01, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se publica el censo de embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca marítima profesional de artes menores en la reserva marina de la isla de La Palma.

B.O.E. nº292, de 06-12-01

■ ORDEN de 03-12-01, por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en parte del litoral de la Comunidad Valenciana.

B.O.E. nº313, de 31-12-01

■ ORDEN de 20-12-01 por la que se establece una veda temporal para la pesca con artes de trampa en las ayudas exteriores de la isla de Fuerteventura.

B.O.E. nº4, de 04-01-02

■ ORDEN APA/16/2002, de 2 de enero, por la que se establece un plan de pesca para la pesquería de arrastre de fondo en el Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste.

B.O.E. nº13, de 15-01-02

■ ORDEN APA/52/2002, de 2 de enero, por la que se regula la pesca de la lampuga, con el arte de lampaguera, en las aguas exteriores del archipiélago balear.

B.O.E. nº26, de 30-01-02

■ ORDEN APA/142/2002, de 25 de enero, por la que se regulan las capturas de especies pelágicas en el Cantábrico y Noroeste, durante la campaña de 2002.

B.O.E. nº27, de 31-01-02

■ ORDEN APA/162/2002, de 17 de enero, por la que se regulan el acceso y el ejercicio en la reserva marina de las islas Columbretes de las actividades de pesca marítima de recreo y subacuáticas de recreo.

B.O.E. nº 29, de 02-02-02

■ REAL DECRETO 137/2002, de 1 de febrero, por el que se establecen medidas de apoyo a armadores y tripulantes de la flota pesquera afectada por la finalización del Acuerdo de Pesca entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos.

B.O.E. nº50, de 27-02-02

■ ORDEN APA/398/2002, de 21 de febrero, por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en el litoral de la provincia de Alicante.

B.O.E. nº58, de 08-03-02

■ ORDEN APA/510/2002, de 5 de marzo, por la que se establece el régimen de aplicación del Real Decreto 137/2002, de 1 de febrero, por el que se establecen medidas de apoyo a armadores y tripulantes de la flota pesquera afectada por la finalización del Acuerdo entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos, en el ámbito territorial de Ceuta y Melilla y para la participación en sociedades mixtas.

B.O.E. nº74, de 27-03-02

■ ORDEN APA/664/2002, de 20 de marzo, por la que se establece una veda temporal para la pesca de arrastre de fondo en el litoral mediterráneo de Andalucía y se fijan fondos mínimos para esta misma modalidad en el de las provincias de Almería y Granada.

B.O.E. nº80, de 03-04-02

■ RESOLUCION de 07-03-02, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se dispone la publicación de la actualización del Censo de la Flota Arrastrera Congeladora NAFO, conforme a lo dispuesto en la Orden ministerial de 21-12-99, 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 07-03-02, de la SGPM, por la que se dispone la publicación de la actualización del Censo de la Flota Bacaladera, conforme a la Orden de 08-06-81 por la que se ordena la actividad pesquera de la flota bacaladera.

B.O.E. nº88, de 12-04-02

■ RESOLUCION de 20-03-02, de la SGPM, por la que se actualiza el censo de embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca marítima profesional en la reserva marina del entorno de la isla de La Graciosa e islotes del norte de Lanzarote.

MINISTERIO DE EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE

B.O.E. nº8, de 09-01-02

■ ORDEN de 20-12-01 por la que se determinan convalidaciones de estudios de formación profesional específica derivada de la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo.

MINISTERIO DE FOMENTO

B.O.E. nº165, de 11-07-01

■ RESOLUCION de 30-05-01, de la DGMM, por la que se prorroga la homologación de cursos de especialidad marítima al IES Marítimo Pesquero de Las Palmas.

■ RESOLUCION de 08-06-01, de la DGMM, por la que se prorroga la homologación al centro "Enseño Profesional Galego, S.L." (EMPROGA, S.L.) para impartir cursos de especialidad marítima en sus unidades móviles.

■ RESOLUCION de 08-06-01 de la DGMM, por la que se prorroga la homologación a la empresa "Lainsa, Servicios Contra Incendios, Sociedad Anónima" para impartir cursos de especialidad marítima en su centro de formación de Telde (Las Palmas).

■ RESOLUCION de 08-06-01 de la DGMM, por la que se prorroga la homologación al "Centro de Formación Salvamento e Contraincendios, Sociedad Limitada" (SALVACON) para impartir cursos de especialidad marítima en su unidad móvil.

■ RESOLUCION de 08-06-01, de la DGMM, por la que se homologa al "Centro de Formación Salvamento e Contraincendios, Sociedad Limitada" (SALVACON) para impartir cursos de especialidad marítima en su unidad móvil.

■ RESOLUCION de 08-06-01, de la DGMM, por la que se homologa al Centro de Formación Marítima de Bamio para impartir cursos de especialidad marítima.

B.O.E. nº192, de 11-08-01

■ RESOLUCION de 31-07-01, de la Subsecretaría,

sobre delegación de competencias del Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles en el Subdirector general de Inspección Marítima y en los Capitanes marítimos de primera de la Dirección General de la Marina Mercante.

B.O.E. nº218, de 11-09-01.

■ RESOLUCION de 26-07-01, de la DGMM, por la que se prorroga la homologación a la Escuela Andaluza de Técnicos en Emergencias (EATE) para impartir cursos de Especialidad Marítima en su Unidad Móvil.

B.O.E. nº273, de 14-11-01.

■ RESOLUCION de 05-10-01, de la DGMM, por la que se prorroga la homologación a la Escuela Oficial Náutico-Pesquera de Ferrol, para impartir los cursos de especialidad marítima de Observador de Radar de Punteo Automático (ARPA).

■ RESOLUCION de 05-10-01, de la DGMM, por la que se prorroga la homologación al Centro de Formación Marítima de BAMIO para impartir cursos de especialidad marítima.

B.O.E. nº278, de 20-11-01.

■ RESOLUCION de 18-10-01, de la DGMM, por la que se prorroga la homologación al Centro "Enseño Profesional Galego, S.L." (EMPROGA, S.L.) para impartir cursos de especialidad marítima en sus unidades móviles.

■ RESOLUCION de 19-10-01, de la DGMM, por la que se prorroga la homologación para impartir cursos de especialidad marítima a la empresa "Integral Galega de Formación, Sociedad Limitada".

B.O.E. nº301, de 17-12-01.

■ RESOLUCION de 06-11-01, de la DGMM, por la que se prorroga la homologación a la Escuela de Capacitación Náutico-Pesquera de Cataluña, para impartir los cursos de especialidad marítima de Operador General y Operador restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

■ RESOLUCION de 12-11-01, de la DGMM, por la que se homologa a la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Portugalete, para impartir cursos de especialidad marítima.

B.O.E. nº302, de 18-12-01.

■ RESOLUCION de 14-11-01, de la DGMM, por la que se prorroga la homologación a la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Ondárroa, para impartir los cursos de especialidad marítima de Operador General y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

B.O.E. nº305, de 21-12-01.

■ ORDEN de 12-12-01 por la que se actualizan las condiciones técnicas del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados en los buques.

B.O.E. nº2, de 02-01-02.

■ RESOLUCION de 27-11-01, de la DGMM, por la que se prorroga la homologación al Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes, para impartir los cursos de especialidad marítima de Operador General y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, Observador de Radar y Observador de Radar de Punteo Automático.

B.O.E. nº4, de 04-01-02.

■ RESOLUCION de 29 de noviembre de 2001, del Ente Público Puertos del Estado, por la que se aprueba la Carta de Servicios de Ayudas a la Navegación.

■ ORDEN de 21-12-01 por la que se determina el coste de la hora de inspección a los buques mercantes.

MINISTERIO DE HACIENDA

B.O.E. nº4, de 04-01-02.

■ ORDEN de 18-12-01 por la que se establecen las instrucciones para la presentación del manifiesto de carga para el tráfico marítimo.

■ ORDEN de 18-12-01 por la que se modifica la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 27-07-95 por la que se establece el modelo de declaración sumaria para el tráfico marítimo.

B.O.E. nº52, de 01-03-02.

■ RESOLUCION de 18-02-02, de la DG de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se hace pública la relación definitiva de aspirantes que han superado el proceso de integración en el Cuerpo Ejecutivo del Servicio de Vigilancia Aduanera, especialidades de Investigación, Navegación y Propulsión.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

B.O.E. nº172, de 19-07-01.

■ RESOLUCION de 28-06-01, de la DG de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo entre "Buquebus España, S.A." y su personal de flota.

B.O.E. nº188, de 07-08-01.

■ RESOLUCION de 19-06-01, del Instituto Social de la Marina, por la que se actualizan los precios públicos de determinados servicios prestados por el Instituto.

B.O.E. nº242, de 09-10-01.

■ ORDEN de 08-10-01, por la que se prorroga la de 01-12-99, 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 01-12-99.

B.O.E. nº261, de 31-10-01.

■ RESOLUCION de 10-10-01, de la DG de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del Acta de fecha de 23-07-01 en la que se recogen acuerdos complementarios del Convenio Colectivo de la empresa "Remolcanosa y E.D.S.A., Agrupación de Interés Económico".

B.O.E. nº52, de 01-03-02.

■ ORDEN TAS/415/2002, de 21 de febrero, por la que se establecen para el año 2002 las bases de cotización a la Seguridad Social de los Trabajadores del Régimen Especial del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero.

B.O.E. nº82, de 05-04-02.

■ REAL DECRETO 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar

Tribunal Supremo

B.O.E. nº87, de 11-04-02.

■ SENTENCIA de 05-03-02, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, por la que se fija doctrina legal en relación con la pertenencia a un mismo Cuerpo, Escala, clase o categoría de funcionarios clasificados en diferentes grupos cuando la titulación exigida para su ingreso en aquéllos ha sido modificada en virtud de un cambio normativo producido con posterioridad a dicho ingreso.

Diario Oficial de Galicia

PRESIDENCIA

DOG nº238, de 11-12-01.

■ ORDEN de 29-11-01 por la que se convoca proceso selectivo para el ingreso en el cuerpo facultativo de grado medio de la Xunta de Galicia (Grupo B), escala de agentes de extensión pesquera.

■ ORDEN de 29-11-01 por la que se convoca proceso selectivo para el ingreso en el cuerpo facultativo de grado medio de la Xunta de Galicia (grupo B), escala técnica de vigilancia pesquera.

DOG nº239, de 12-12-01.

■ ORDEN de 29-11-01, por la que convoca proceso selectivo para el ingreso en el cuerpo de ayudantes facultativos de la Xunta de Galicia (grupo C), escala de titulados náutico-pesqueros de vigilancia pesquera.

■ ORDEN de 29-11-01, por la que se convoca proceso selectivo para el ingreso en el cuerpo de auxiliares técnicos de la Xunta de Galicia (grupo D), escala básica de vigilancia pesquera.

■ ORDEN de 29-11-01 por la que se convoca proceso selectivo para el ingreso en el cuerpo de ayudantes facultativos de la Xunta de Galicia (grupo C), escala de subinspección pesquera.

DOG nº242, de 17-12-01.

■ DECRETO 306/2001, de 15 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica de la Xunta de Galicia.

DOG nº243, de 18-12-01.

■ DECRETO 310/2001, de 17 de diciembre, por el que se fija la estructura orgánica de los departamentos de la Xunta de Galicia.

DOG nº12, de 17-01-02.

■ ORDEN de 15-01-02 por la que se regula la extracción y comercialización de la vieira (*Pecten maximus*).

DOG nº38, de 21-02-02.

■ ORDEN de 08-02-02 por la que se suspende la eficacia de las ordenes de 29 de noviembre de 2001 por las que se convocan diversos procesos selectivos.

CONSELLERIA DE PESCA E

ASUNTOS MARITIMOS

DOG nº126, de 29-06-01.

■ ORDEN de 18-06-01 por la que se regula la concesión de ayudas para pequeñas empresas de servicios y artesanales de actividades productivas vinculadas con el mar.

■ ORDEN de 18-06-01 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 placer vinculadas con el mar.

DOG nº152, de 07-08-01.

■ ORDEN de 20-06-01 sobre ayudas a estudios náuticos y marítimo pesqueros en los centros docentes dependientes de la Consellería de Pesca, para el curso académico 2001-02.

DOG nº6, de 09-01-02.

■ ORDEN de 28-12-01 por la que se aprueba el plan general de explotación marisquera para el año 2002.

DOG nº19, de 25-01-02.

■ ORDEN de 22-01-02 por la que se fijan los horarios del periodo de paro diario de la pesca de arrastre previsto en el plan de pesca del Estado.

DOG nº33, de 14-02-02.

■ ORDEN de 01-02-02 por la que se establece un plan de recuperación de la sardina ibérico-atlántica en el año 2002 y se regula la concesión de indemnizaciones a los pescadores y propietarios de buques afectados.

DOG nº38, de 21-02-02.

■ ORDEN de 04-02-02 por la que se establecen las bases y condiciones y se regula el procedimiento de concesión de ayudas de carácter socioeconómico a los pescadores dependientes hasta 1999 del acuerdo de pesca con Marruecos.

■ ORDEN de 06-02-02 por la que se establecen las bases y condiciones y se regula el procedimiento de concesión de ayudas para la paralización definitiva de los buques pesqueros dependientes hasta 1999 del acuerdo de pesca con Marruecos.

DOG nº39, de 22-02-02.

■ ORDEN de 05-02-02 por la que se establece un plan de recuperación de la merluza durante los años 2002-2003 y 2004, y se regula la concesión de indemnizaciones a los pescadores y propietarios de buques afectados.

DOG nº73, de 16-04-02.

■ DECRETO 125/2002, de 4 de abril, por el que se establece la estructura orgánica de la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos.

CONSELLERIA DE XUSTICIA, INTERIOY RELACIONES LABORALES

DOG nº221, de 15-11-01.

■ RESOLUCION de 17-09-01, de la D.Prov. de A Coruña, por la que se dispone el depósito y la publicación en el DOG, del convenio colectivo entre el personal de flota y Remolcadores Ferrolanos, S.A.

DOG nº27, de 06-02-02.

■ RESOLUCION de 04-12-01, de la D.Prov. de A Coruña por la que se dispone el depósito y la publicación en el DOG, del convenio colectivo de la empresa Sertosa Norte, S.L.



TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

Avenida Eduardo Castro, s/n. • El Musel - 33290 GIJON
Teléfonos (98) 532 18 91 - 532 18 08 • Fax (98) 532 27 16

REPARACIONES MECANICAS EN GENERAL
CALDERERIA, AJUSTE, ELECTRICIDAD
REPARACIONES FRIGORIFICAS
REPARACION Y MANTENIMIENTO A BORDO DE BUQUES
CON SERVICIO TECNICO PERMANENTE



Distribuidor:

- LUBES
- BUNKER
- DISPERSANTES



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»
GENERADOR DE HIPOCLORITO SODICO
DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

EFFECTOS
NAVALES
EN
GENERAL



COMPRESORES Y REPUESTOS



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
PARA LAS ISLAS CANARIAS



DISTRIBUIDOR
OFICIAL
D. NAVAL

FILTRO SEPARADOR
RACOR®

Juan Rejón, 127
Teléfonos 46 23 45 - 46 37 27
Fax 46 26 85

Télex 95701 STSL - E
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Con una tarjeta Caixa Activa



y un teléfono



se olvidará

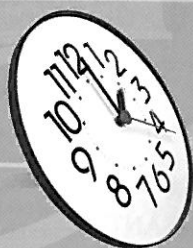


de desplazarse hasta su oficina,

de hacer colas innecesarias

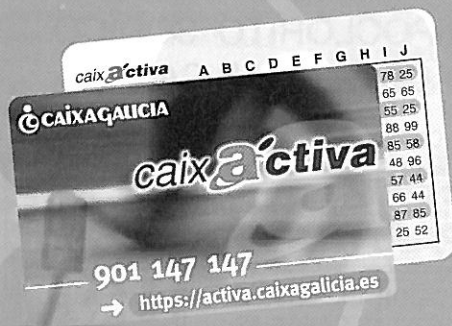


y de ajustarse



a horarios.

Una llamada al 901 147 147 y Caixa Galicia responde



Responde las 24 horas, los 365 días del año
para realizar sus operaciones:

- Consultar saldos y movimientos
- Realizar traspasos y transferencias
- Comprar y vender acciones
- Operar con fondos y Planes de Pensiones
- Amortizar préstamos y tarjetas
- Y mucho más...

 **CAIXAGALICIA**
www.caixagalicia.es

solicítela gratuitamente
en el
o en

caixa activa
902 12 13 14
www.caixagalicia.es

SERVICIO GRATUITO 24 HORAS 365 DÍAS AL AÑO



Sanas por naturaleza.



Sardinas Rovico

Ingredientes:

2 latas grandes de sardinas en aceite, 4 patatas medianas cocidas, salsa de tomate, 1 huevo duro y pimientos verdes asados. Se cortan las patatas en rodajas y se ponen en una fuente.

Poner las sardinas sobre ellas.

Cubrir con la salsa de tomate, salpicar con el huevo duro picado y el pimiento asado cortado en tiras.



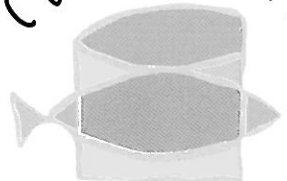
UNIÓN EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



**ANFACO
CECOPESCA**

www.conservasdepescados.com

CONSERVAS



DE PESCADO



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN

SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA

FROM

<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.

En 2002 se pone en marcha el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2002/2006, destinado a ampliar y mejorar una estructura operativa, que sólo en 2001 coordinó el rescate de 8.690 personas.

Salvamento Marítimo también es prevención y formación. El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovenillos dispone de los equipos y simuladores más modernos, utilizados por miles de alumnos cada año.

*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



Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima