

AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

ENERO 88 - N.º 20



CASON



SERVICIO

A la hora de adquirir un equipo electrónico para su buque, además de cumplir las condiciones técnicas precisas, Vd. quiere y necesita contar con el respaldo de un buen servicio post-venta.

Alcanzar un alto nivel de efectividad en el campo del servicio es realmente difícil. HISPANO RADIO MARITIMA aceptó este reto y hoy está en condiciones de garantizarle el mejor y más personalizado SERVICIO, para sus equipos electrónicos.

29 delegaciones propias y 35 agentes homologados, además de la red mundial RAMAC y de nuestras compañías asociadas, no sólo constituyen la más extensa red de servicio, sino la más profesionalizada del sector.

*ALGO MUY
IMPORTANTE
ENTRE NOSOTROS...
y Vd.*



**HISPANO RADIO
MARITIMA S.A.**



SEDE CENTRAL: c/. Julián Camarillo, 6 - Tel. 754 37 00* - Telex 42727 HRMJE E - 28.037 MADRID

FINIS - MADIEDI

Fisterra, que fue durante un tiempo el «Finis Terrae» del mundo conocido, pasará a ser, si las cosas funcionan con normalidad, también el fin de nuestro hombre al frente de la administración de los asuntos del mar.

Galicia vivió en sus carnes la consecuencia del mal hacer de las autoridades marítimas y civiles. Si estos últimos orquestaron con su descoordinación una opereta costumbrista donde los desatinos eran la única reiteración, los primeros, capitaneados por Madiedo, ofrecieron un desastroso canto de ineficacia que más parecía, en vez de un correcto plan de salvamento, un estúpido concierto de gallinas a punto de ser degolladas.

Así lo demostró la desesperación del Director General. La mirada tristona y apagada de José Antonio Madiedo se iba tornando trágica a medida que las horas iban pasando. Mientras, comprobaba que el accidente del «Cason» le iba separando más y más de su cómodo despacho de Director General. Cada día, la prensa diaria, los partidos políticos, las más variopintas asociaciones de ciudadanos, iban pidiendo a gritos el cese de un hombre que llegó para coordinar el salvamento de un buque embarrancado y acabó embarrancándose él. Lo único que honrará a nuestro supercapitán será el no haber estado solo en el ranking de los improprios. Las autoridades de Galicia —periféricas y autonómicas—, le ha hecho un gran favor a nuestro Director General, aunque la honra sea esa del «Mal de muchos...».

Cada vez que releemos la prensa de esos días y observamos como José Antonio Madiedo continúa en su puesto, vemos que algo no funciona en España. Antes solíamos decir que los momentos difíciles servían, por lo menos, para depurar a los elementos rematadamente ineficaces. Ahora ni ese consuelo nos cabe. Madiedo debe ser depuesto de la DGMM, sopena de continuar ofreciendo al mundo espectáculos tan delezna- bles como el del «Cason». Confiemos en el lenguaje de los antiguos y modernicémoslo. Confiemos en Finis Madiedi.

Al tiempo de cerrar esta edición, salta a los medios de comunicación otro ejemplo de esto que venimos diciendo: el buque chipriota «Mitera Sotiria» encalló en la playa de Bens, muy cerca de la ciudad de La Coruña. En el intento de rescate, realizado con una evidente penuria de medios, perdió la vida un voluntario de la Cruz Roja del Mar. Y, como siempre, las gentes que participaron en el rescate tuvieron duras palabras para la Administración por la falta de un Plan de Prevención de los accidentes en el mar realmente eficaz y a la altura de un país europeo. Desgraciadamente el tiempo nos da la razón a quienes pedimos la dimisión de Madiedo. Y desgraciadamente, porque el precio es demasiado caro.

EL DECRETO DE MECANICOS, UN EXITO DE NUESTRA LUCHA

La publicación en el Boletín Oficial del Estado del pasado día 30 de diciembre del texto que contiene las nuevas atribuciones de los Mecánicos Navales es la culminación de un largo proceso burocrático iniciado gracias a la perseverancia de los titulados Náutico-Pesqueros. La consecución de mejoras para el sector y la adecuación de las Leyes que rigen nuestro trabajo a las circunstancias de estos tiempos fueron siempre un objetivo básico para AETINAPE.

En este sentido, la ampliación —en ocasiones hasta el doble— de las atribuciones a los titulados Náutico-Pesquero se enmarca, tal y como recoge el Decreto del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en «El incremento de las potencias y la evolución tecnológica de los equipos propulsores de los buques de pesca, a la par que el ingresos de España en la CEE».

Pero, como también recoge el Decreto, no se trata de despachar con él todos los asuntos pendientes en materia de adaptación de nuestra legislación a la del resto de Europa. Esto no es más que el primer paso de «un proceso de acomodación paulatina a la normativa de los diferentes estados miembros de la CEE». En otro lugar de este número de la revista encontrarán el texto íntegro del Real Decreto.

Un Real Decreto que culmina una de nuestras reivindicaciones más primarias: la de adaptar a la legalidad lo que era una realidad. Un sentimiento que compartimos toda la comunidad marítimo-pesquera, desde los Institutos Politécnicos y Escuelas Náutico-Pesqueras hasta las administraciones de varios Gobiernos Autónomos, pasando por la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras y por la propia figura del Secretario General de Pesca.

AETINAPE

ORGANO INFORMATIVO
DE LA ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS DE NAUTICO-PESQUERA

N.º 20 - ENERO 1988

Edita:

AETINAPE

Redacción y Administración:

AETINAPE

Avda. General Sanjurjo, 8-1.º izqda.

Teléfonos 29 96 14 - 29 95 77

Fax 981 - 29 43 07

15006 - A CORUÑA.

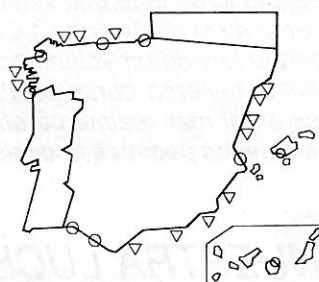
Imprime:

VENUS artes gráficas, s. a.

Polígono POCOMACO - A CORUÑA

Dep. Legal C-1.760 - 1982

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



○ DELEGADOS

▽ COLABORADORES

DELEGACIONES:

GIJON:

Eduardo Castro, s/n. - Telf. (985) 32 58 08

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

PALMA DE MALLORCA:

Villalonga, 70 - Telf. (971) 23 29 50

DENIA (Alicante):

Isaac Peral, 3 - Puerta 4

PAIS VASCO (Pasajes de San Pedro):

Lonja de Pescadería, 1.º Piso

Teléfono (943) 39 09 27

HUELVA:

Cabeza Rubia, 36 - Telf. (955) 22 45 81

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Avda. del Puerto Naos, 1 - Telf. (928) 81 06 00

VIGO:

García Olloqui, 4 - Oficina 4 - Telf. (986) 22 77 42

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Espigón del Castillo, Local 5

Entrada al Muelle Pesquero (Edificio Báscula)

Telf. (928) 22 21 14

SUMARIO

NORTE - Finis Madiedi. El Decreto de Mecánicos, un éxito de nuestra lucha.	1
INFORME - «CASON»	3
COLABORACIONES - Análisis retrospectivo de las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo—Pesqueras	11
» El titulado Náutico-Pesquero, un producto para un mercado.	21
» Hélices para la propulsión de buques	23
» La fecundidad de los mares y su repercusión económico-social	24
INFORME - Asamblea General Ordinaria de AETINAPE	26
ENTREVISTA - Francisco Ramírez, nuevo Secretario General de AETINAPE.	28
COLABORACIONES - La RNLI: un servicio voluntario	31
» Algunas reflexiones de las Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras	35
» ¡Felicidades!... AETINAPE	39
» Prácticas realizadas en la embarcación «Obelix» del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes	40
» Escuelas Elementales Profesionales de Pesca	43
» Pescar bajo cero	44
INFORME - Organización Marítima Internacional (O.M.I.)	45
OPINIONES - Reflexiones de la mujer de un marino	49
NOTICIAS	50
PASATIEMPOS	54
SERVICIOS	56

DELEGADOS:

VIGO:

Manuel A. Ameijeiras Pedrido
Manuel Prendes González

ASTURIAS:

Isidro Mon Martínez

LA CORUÑA:

Emilio Suárez Tembra

CADIZ:

Celso Cordeiro Portela
Jesús Santomé Martínez

BALEARES (P. de Mallorca):

Miguel Frau Pujol

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio
Pedro Medero Rodríguez

PAIS VASCO (Pasajes):

Javier Anatol Lopetegui
Juan Aizpurua Cincunegui
Juan Manuel Sanles Fontán
Fernando Ríos Pardavila

DENIA (Alicante):

Lorenzo Ribes Serra
Lorenz Simó Barrachina

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Francisco Curbelo Villalba
Francisco J. Toledo Hernández
Juan Domínguez Meliá

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Manuel Puch González

COLABORADORES:

ALICANTE:

Julio Mon Martínez
PUEBLA DEL CARAMIÑAL:
Andrés Fernández García

NOYA:

Ramón Vidal Hermo

SAN CIPRIAN:

Dionisio Rey Pernas

BARCELONA:

José Vidal Figueroa

PALMA DE MALLORCA:

Luis Ponte Paleo

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Eugenio Arufe Vidal
José M. Hermo Barreiro
Celso Cabaleiro Prado
Ramón Dacosta Alonso

TARRAGONA:

Carlos Fernández Peinado

ALGECIRAS:

José García Pazos

ALMERIA:

Juan López Soto

PUERTO DE SANTA MARIA:

José A. Maseda González

MUROS:

Ramón Martínez Caamaño

AVILES:

Antonio Asteiza Fernández

CASTELLON:

Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:

Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez

Blas Issac Pérez

José Issac Pérez

SANTANDER:

Ramón Carlos Higuera Gómez

COLABORACIONES EN ESTE NÚMERO DE:

Rolando Cabana, Santos Fuertes Fernández, Miguel S. Peña, José Baliño García, José Oubiña Santos, Mr. Brian Milles, José Oliveira Avendaño, Eloy F. Montero Rodríguez, Pedro Arrillaga Anabitarte, Pastor Sánchez Vázquez, Jaime Aguilar.

El gran fracaso del salvamento marítimo español



Durante la madrugada del pasado 5 de diciembre un viejo mercante panameño surcaba el océano muy cerca de la costa gallega. Vientos del sur-oeste. El buque se mueve casa vez con más furor, a la par del mar. Como consecuencia de un golpe de las olas contra la quilla del buque, se produce un corrimiento de la carga en proa, seguido de una explosión de materias químicas que contenía uno de los contenedores. Tiene lugar entonces el primer SOS recogido por las radiocosteras, que transmiten la petición de auxilio a las autoridades.

Según parece, por negligencia de los mandos del buque siniestrado, se produce un abandono generalizado de la tripulación, que se tira por la borda. Los equipos de salvamento son dirigidos desde Madrid por el responsable de la seguridad marítima, que con el tiempo será sustituido por su inmediato superior, el Director General de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo.

A pocas horas de producida la primera señal de alarma, sobre las cinco de la madrugada del sábado día 5, llegan al lugar del siniestro el «Remolcanosa 5» y una embarcación del servicio de inspección pesquera de la Xunta de Galicia, a los que posteriormente se unirá otro remolcador proveniente de La Coruña. En un primer momento, se dedican a rescatar a los tripulantes que todavía quedaban, vivos, a bordo. Más tarde intentarán el reflotamiento del «Cason» cuanto todavía se encontraba a más de 10 millas de la costa, y la calma en el mar era absoluta.

Otra de las labores que hubieron de acometer de inmediato los barcos auxiliares trasladados allí, fue la de recoger los cuerpos de los marineros que se habían tirado por la borda. El saldo

no pudo ser más negativo, 23 marineros asiáticos muertos. Más tarde, las autopsias realizadas en tierra revelarían que la muerte se produjo, en la mayoría de los casos, por desnucamiento a consecuencia de los chalecos salvavidas que portaba el buque, no homologados internacionalmente. Estos chalecos, según parece, son muy eficientes para la permanencia de la cabeza en el agua, pero de nada sirve ese extremo cuando tienen consecuencias trágicas al ser utilizado para tirarse al mar. Otros tripulantes murieron por asfixia y por inhalación de humos tóxicos.

TODAVIA NO SE ACLARARON LAS CIRCUNSTANCIAS PREVIAS AL ENCALLAMIENTO.

¿Quién no quiso salvar al «Cason»?

La tripulación especializada del «Remolcanosa 5» planificó el enganche del buque siniestrado una vez que éste todavía se encontraba a una distancia prudencial de la costa. La estrategia consistía en remolcar el buque hacia alta mar y, en función de las posibilidades, arribar ordenadamente a un puerto para trasladar la carga a otro buque y ponerla a disposición de las autoridades holandesas.

Para realizar todo este trabajo era necesario el auxilio de un helicóptero —el más próximo era el del SAR de La Coruña— y por ello solicitaron su presencia por medio de los mecanismos oportunos. Pero las autoridades —se supone que ya la Dirección General— decidieron no enviar el helicóptero, que tendría como único objetivo el trasladar un cable y un par de hombres del «Remolcanosa 5» a la cubierta del «Cason» para, así, hacer posible el remolque. Todavía había pocas noticias sobre la carga del buque, pero comenzaba a sa-

berse que era muy peligrosa. Las autoridades no hicieron público el contenido completo de los bidones y contenedores del buque, que hubo de conocerse gracias a una filtración periodística días después. Últimamente comienza a hablarse de que existe carga no declarada bajo la denominación de «maquinaria de precisión», lo que habitualmente encubre el tráfico de armas. Según el semanario «A Nosa Terra», la cuarta bodega del «Cason» contiene este tipo de cargamento, lo que desconcertó a las autoridades marítimas españolas por sí la carga «de precisión» pudiera contener municiones. En principio se cree que únicamente se trata de armas convencionales, pero lo cierto es que todavía no se hizo pública la lista de embarque completa de las mercancías del «Cason». Ni la Dirección General de la Marina Mercante ni ningún otro organismo ha inspeccionado la totalidad de la carga del buque, un derecho que le reconoce todas las leyes internacionales.

SI EN UN PRIMER MOMENTO SE HUBIESE ACTUADO CON TODO RIGOR, EL ACCIDENTE NO TRAERIA LAS CONSECUENCIAS QUE PRODUJO

El «Cason» a la deriva.

Como consecuencia de la actitud de las autoridades, los remolcadores abandonaron el buque ante la imposibilidad de contar con los medios necesarios para controlarlo. Según apreciaciones de los especialistas que participaron en este intento primero de rescate, éste no hubiera sido demasiado difícil si la operación se hubiera realizado con un mínimo de agilidad.

Hay quien dice que la orden de

UN HELIPCOTERO DEL SAR SE NEGÓ A PARTICIPAR EN EL SALVAMENTO



Momento de las primeras explosiones del buque «Cason» a la deriva horas antes de embarrancar.

abandonar el «Cason» partió de la Comandancia de Marina de La Coruña, lo cual no es muy descabellado habida cuenta de los contactos de funcionarios de esa institución con unos conocidos chatarreros de la zona, a quien siempre se concede el privilegio de rescate de los oxidantes metales que forman las embarcaciones encalladas en la costa norte de Galicia, muy afortunada en este tipo de «regalos del mar».

Pocas horas después, el buque, arrastrado por el mar, embarranca dos millas al norte del Cabo Fisterra. Las operaciones de salvamento —y con ellas sus responsables— habían fracasado estrepitosamente. Es más, se puede decir que ellas mismas provocaron la tragedia de que el buque enca-

llara en la costa.

Conocida la posición del buque, José Antonio Madiedo se dispone a viajar a Galicia ordenado por el propio Ministro Abel Caballero. Pero el Director General solo llega al lugar de la catástrofe 60 horas después, a tiempo de sumarse al rosario de autoridades gallegas que no se destacaron, tampoco, por su buen hacer en la defensa civil de la zona afectada por la catástrofe. Delegado General del Gobierno, Gobernador Civil, Presidente de la Xunta, Conselleiro de Pesca y Director General de la Marina Mercante, cooperaron afanosamente en la orquestación confusa del conflicto desatado por la presencia del «Cason».

MADIEDO TARDO 60 HORAS EN TRASLADARSE AL LUGAR DEL ACCIDENTE

La falta de información, las órdenes y contraórdenes que partieron de todas las autoridades de Galicia convirtieron la noche del miércoles en un verdadero desconcierto en el que ni José Antonio Madiedo, cabeza visible de toda la labor de rescate, ni ninguna otra autoridad, fueron capaces de contentar a la opinión pública que exigía explicaciones convincentes de lo que ocurría. Tan solo la actitud de los alcaldes de la zona y la capacidad de los pueblos para poner en práctica la palabra solidaridad hizo posible tomar las precauciones necesarias para evitar una posible catástrofe.

La Televisión de Galicia y la radio institucional gallega dieron buena cuenta, aquella noche aciaga, de la falta de profesionalidad del Director General de la Marina Mercante, en situaciones como ésta, cuando es necesario mayor lucidez y mejores dotes de mando.

Contrato millonario de especialistas.

Ante la situación creada por la ineficacia de los servicios de rescate, y la agitación social que vivió no sólo la zona de Fisterra, sino también las comarcas de Guitiriz y a Mariña, en Lugo, José Antonio Madiedo hubo de contratar los servicios de una compañía holandesa para realizar las labores de extracción de los bidones tóxicos. Un contrato que incluye el pago de ocho millones de pesetas diarios y la disposición, en un lugar muy próximo al barco, de una UCI volante por si fuera necesaria una evacuación de los trabajadores que realizan esas labores de extracción. Un contrato que quizá no hubiera sido necesario si los mecanismos de seguridad marítima hubieran funcionado con precisión.

INFORME «CASON»

• FALTA INFORMACION ECONOMICA

La tremenda desorganización de los equipos españoles de salvamento ha traído como consecuencia, además de los desastres de orden público, varias consecuencias de tipo económico.

Se habla de millones de pesetas que están cobrando diariamente los equipos de rescate apostados alrededor del buque para intentar descargar su peligrosa mercancía. Dejando a un lado los éxitos o fracasos de estas operaciones, debemos, como ciudadanos que somos, de recibir una información directa y pormenorizada de cuáles son los gastos que originó la falta de profesionalidad de los responsables españoles de la seguridad marítima, que dejaron encallar al «Cason» cerca de Fisterra cuanto todavía era posible evitarlo.

Pero no se reducen a eso todos los males económicos del desastre. Si bien tampoco vamos a fijarnos en las consecuencias ecológicas del accidente, si nos haremos eco de la penuria económica de la comarca de Fisterra, que no pueden faenar sus barcos de pesca por prohibición de las Autoridades Pesqueras Autonómicas. Para «compensar» esta prohibición, la Xunta de Galicia ha dispuesto una ridícula cantidad económica. Quizá si hacen una nueva ronda con dos durillos más, los marineros de Fisterra puedan llenar sus maltrechos pucheros. José Antonio Madiedo, a buen seguro, tiene los suyos bien colmados.

El COMME se prestó a rescatar a Madiedo de su desesperación

El chulo y sus señoras

Los gestos del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante rozan ya el nauseabundo tono de un prostíbulo barato, dicho todo ello con el mayor respeto a la profesión más antigua de cuantas se conocen. En este asunto del «Cason» nadie, con sentido común, puede disculpar la actuación de los directores marítimos de este país. Las cámaras de la Televisión de Galicia mostraron en varias ocasiones la triste retórica inútil de José Antonio Madiedo diciendo que no pasaba nada, mientras se escuchaban de fondo las explosiones de materiales químicos a bordo del buque panameño.

Pues como siempre hay alguien que no está contento con la evidencia y ha de gastar energías explicando que la nieve nunca fue blanca ni fría, ahí tenemos al COMME contando las glorias administrativas de los equipos de rescate de Madiedo que en todo momento han actuado, según ellos, «correcta y responsablemente». Además, «la Dirección General de la Marina Mercante ha mantenido unos criterios y una información seria y responsable cuya veracidad y realidad se están demostrando».

CONTRADICCION EN DOS NOTAS DIFERENTES DEL COLEGIO DE OFICIALES

Pero lo más gracioso del asunto es un detalle que da muestra de las contradicciones del Colegio de Oficiales de los marinos mercantes. Según la revista británica «Lloyd's», el COMME acusa a la Administración española de «negligencia y de incapacidad para resolver este tipo de catástrofes». En el asunto del «Cason». Esto quiere decir que los Oficiales españoles de la Mari-

na Mercante tienen dos caras. Si dentro del territorio español intentan apoyar con los más peregrinos argumentos al Director General, José Antonio Madiedo, fuera de nuestro país hablan de que los servicios de rescate están formados por «gentes de escasa cualificación».

Según las informaciones de los dirigentes del Colegio publicadas en nuestro país —y lo decimos para que los propios marinos mercantes sepan por quién están gobernados— los culpables de todo el conflicto suscitado por la presencia del «Cason» en Fisterra fueron «elementos perturbadores y desestabilizadores» —nótese el tono fascista y militar del Colegio, concretamente los periodistas del programa de la SER «Onda Pesquera» y «sobre todo la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, carente del mínimo nivel profesional».

PARA EL COMME LA CULPA DE TODO LA TUVIERON AETINAPE Y «ONDA PESQUERA»

En el fondo no vemos mal que la desesperación haya inducido a José Antonio Madiedo a disponer de los servicios de quien quiera vender su dignidad al precio que sea. Pero como marinos que somos, nuestro desprecio es muy grande para aquellos que se dicen gentes del mar y justifican, en nombre de la profesión, tal muestra de ineffectividad como la que toda la opinión pública calificó de desastrosa. El «Cason», queridos compañeros, no fue precisamente la mejor prueba de que el Director General que os mima, merezca la confianza de las gentes del mar. Y menos cuando la defensa la haceis tan coherente dentro y fuera del país.

¿Conocía Madiedo los planes de reconversión del sector del aluminio?

La Alúmina de Xove, una víctima más

La catástrofe ocasionada por el mal funcionamiento de los servicios españoles de rescate en el caso del buque panameño «Cason» tuvieron como consecuencia no sólo el sabernos víctimas de una administración marítima que no funciona, sino también el trágico semblante de una comarca gallega al verse privada de su única industria de importancia.

El desastroso peregrinaje de los bidones extraídos en primer lugar del «Cason» dio como resultado su traslado al puerto comercial privado de la factoría de producción de aluminio y alúmina situada en Xove, en la Mariña luguesa. Poco antes, los vecinos de Guitiriz se habían opuesto con toda contundencia a que los bidones fueran almacenados en el viejo campamento militar de Parga, en el interior de Lugo. Pese a que el conflicto era previsible, las autoridades decidieron «pasar» los bidones por todo el norte de Galicia, un país enormemente sensibilizado por los problemas de la contaminación marítima.

Los representantes de los trabajadores del complejo industrial de Xove se opusieron desde el primer momento a trabajar mientras no se les garantizase la inocuidad de las mercancías, al amparo de sus derechos legales. Un tira y afloja entre la dirección de la empresa, que pertenece al INI, y los miembros del comité de los trabajadores, sobre cuestiones laborables derivadas de

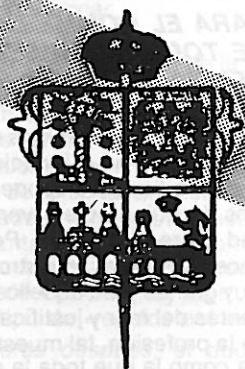
CADA VEZ PARECE MAS SEGURO QUE EL PROBLEMA DEL «CASON» SIRVIO PARA REALIZAR UNA RECONVERSION EN LA FABRICA

la falta de asistencia al trabajo mientras permanecían en la fábrica las mercancías del «Cason» dio como resultado la paralización del proceso de producción y la presentación de recursos de regulación de empleo.

Quizá sea muy arriesgado decir que

la Administración marítima era consciente de todo este proceso a tenor de las cada vez más fundadas sospechas de que detrás del traslado de los bidones a Xove se encontraba una buena disculpa para acometer la rescisión de contratos a buen número de trabajadores. Si bien no queremos ni insinuar que el equipo de Madiedo haya tenido participación en tan monstruoso asunto, sí nos toca culpar en buena medida de este conflicto de la Alúmina, al que fue Director de todo el proceso de rescate de los bidones, José Antonio Madiedo, y, sobre todo, recordar que todo ello es consecuencia directa de la mala acción de los servicios de seguridad marítima que él dirige.

Es este lugar muy apropiado para manifestar la solidaridad de todos los hombres del mar con los trabajadores de la Alúmina, víctimas también de la ineficacia de la Administración marítima de este país.



Pescados Varela, S.A.

Especialista en derivados de la Merluza
Kokotxas, Huevas, etc.

y
Bacalao seco

Euskadi Etor Bidea, 55-1º dcha.
Teléfonos 399602 y 399946

PASAJES SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)

El accidente que demostró la ineficacia de Madiedo.

La receta: Burócratas a la marinera

Por D. ROLANDO CABANA
Experto en Asuntos Marítimos

guirá aumentando a medida que las necesidades de autonomía y nuevos caladeros lo hagan necesario.

A la vista de lo anteriormente citado podríamos preguntarnos: ¿quieren ser los Marinos Mercantes quienes los tripulen, dado que «los otros» no tendrían competencias para esas potencias? ¿Quiénes serían en este caso los «intrusos»? A pesar de todo admitamos que tratan de defender «sus intereses». No creemos sin embargo que sea necesario desprestigiar, con gran falta de tacto y sentido político a unas personas que quieren hacer lo posible para que los titulados del sector pesquero mejoren sus objetivos profesionales y que para cortar estas aspiraciones (Club de Roma) propaguen manifestaciones tales como:

Falta de formación.

Si para decidirlo se apoyan en órdenes emanadas de la Dirección General de Marina Mercante y manifestaciones del COMME, sí. Si nos remitimos a lo que manifiestan diversos armadores y a la historia, no. Pero además podríamos respondernos de otro modo. A estos profesionales les forman Marinos Mercantes, con niveles de estudios y preparación iguales a los que lo ponen en duda, además de una formación pedagógica, que estos últimos no poseen. Junto a este grupo, otro, de Licenciados y Doctores Universitarios... «reconocidos». Entonces... ¡callen, por favor!

Riesgos de accidentes.

No son, ni esa Dirección General ni el COMME los más indicados para hablar de este tema ¿por qué?... contesten si pueden a esta serie de preguntas. ¿Cuántos accidentes van en buques no tripulados por Náutico-Pesqueros? ¿Cuál es el valor de los buques? ¿Cuál es la carga? ¿Cuáles los

Madiedo durante una de las ruedas de prensa cantando: ¡Bingo, el «Cason» es mío!

Júntense en un mismo recipiente, Dirección General de Marina Mercante, Subdirección General de Seguridad Marítima, Subdirección General de Planificación y COMME. Añádase una pizca de cargos varios y obtendremos una explicación del caos existente en nuestra Organización Marítima Española.

Intrusismo.

A lo largo de estos últimos meses, se ha tratado de reformar la gama de titulaciones y atribuciones correspondientes a los estudios Náutico-Pesqueros, actualizándolas y adaptándolas a las nuevas tecnologías e incremento de potencia en los buques pes-

queros. Para ello se reúnen técnicos y políticos de las Comunidades Autónomas y del sector pesquero con la Administración Central y deciden:

a) Llegar a acuerdos con la Dirección General de la Marina Mercante y el COMME, ni siquiera quieren oír hablar del tema, enfrentándose incluso a las Administraciones antes citadas; (cuando no es este siquiera un problema de su departamento) al pretender que ahora tampoco en los buques de pesca puedan desarrollar su profesión los técnicos del sector, que actualmente tienen sus atribuciones limitadas a una potencia, que en gran cantidad de buques ha sido superada hoy, y que se-

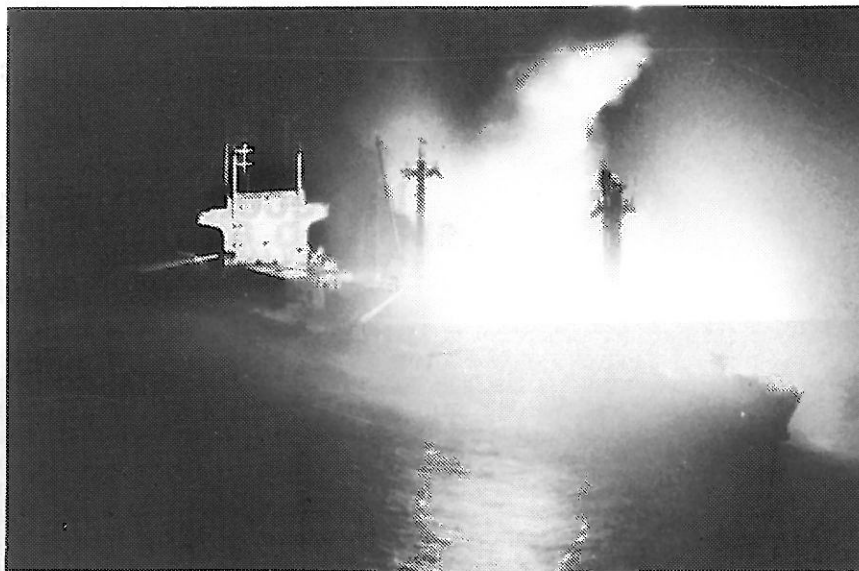
daños al ecosistema marino? Cuenten, sumen y quizás se lleven sorpresas si hacen comparaciones de los resultados de esas cuentas y de esas sumas. Más adelante tocaremos este tema, como un caso de rabiosa actualidad.

Niveles de competencia.

Nuestra Marina Mercante ha reducido su actividad en un aproximadamente 10% a lo largo de 1987. Pasó de 556 buques al 1.º de enero a 503 al 15 de diciembre, descendiendo entre iguales fechas un 13% y 12,8% en T.R.B. y P.M. respectivamente, ¿será debido a la «competencia» de sus regidores? Si así fuere... ¡eso se paga!

Hablando de competencias podemos ver el grado de la misma alcanzado por la Dirección General de Marina Mercante y el Colegio que la defiende en el siniestro de Finisterre. Veámoslo.

Ha llegado el Director General de Marina Mercante al lugar del siniestro: a través de la radio se les oye a él y a uno de sus segundos, comentarios al respecto de lo que sucede en el buque accidentado. Le rogamos (si las han grabado) que las escuchen nuevamente y... ¡se reirán! Aparece más tarde el mismo personaje en T.V. y dice: «los bichos se van a embarcar en el puerto



La noche en la que en el «Cason» embarrancado se producen fuertes explosiones.

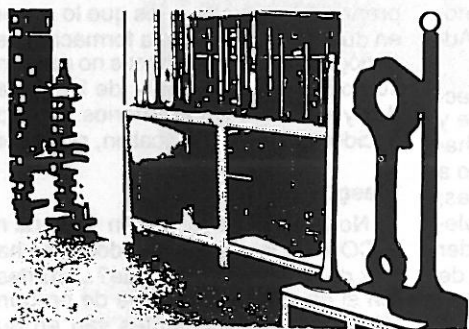
de... un puerto de la costa de Lugo», ¿no sabía cuál era el puerto? Estaba en el mismo; pero a 300 kilómetros del lugar del accidente. Pide «calma», ante todo mucha calma». Más tarde comienza el éxodo poblacional y nos dice que «no hay motivos para alarmarse que todo está controlado, que no habrá con-

taminación»; informaciones totalmente contrapuestas a las que dan diferentes técnicos y catedráticos de diversas universidades. Más tarde vendrían las grandes explosiones y el incendio generalizado, con la carga todavía a bordo. Hay una serie de preguntas que nos gustaría se contestasen: ¿Cómo el



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

TECOMAR, S.L.



VALVULAS DE ADMISION Y ESCAPE - GUIAS DE VALVULA - ASIENTOS DE VALVULA - COJINETES - CAMISAS Y PISTONES - RECTIFICADOS - RECUPERACION DE MATERIALES USADOS - APARAMENTOS Y EQUIPOS - ANTIEXPLOSIVOS ELECTRICOS STAHL - PRODUCTOS DE LA INDUSTRIA - AUXILIAR DE CONSTRUCCION NAVAL - JUNTAS - PIEZAS FORJADAS PARA LA INDUSTRIA NAVAL.

C. SAN PEDRO 12

Telefono 39 19 44 (4 lineas) Telex 38039 TCMR E

PASAJES SAN PEDRO (Guipúzcoa)

«Remolcanosa» no pudo llevar el buque mar adentro cuando sí lo podría haber hecho?, ¿cómo es posible que hasta pasadas 60 horas desde el comienzo del accidente, no se personase en el lugar del mismo el Director General de la Marina Mercante?, ¿en qué lugar del litoral estaban situados el «Punta Salinas» y el «Alonso de Chaves»? ¿dónde está el Diario de Navegación del «Cason»? ¿quiénes organizan y forman la Comisión Investigadora del accidente?, ¿cómo se puede afirmar que no habrá contaminación?, ¿no hubiera sido posible trasladar la carga de otro modo?, ¿no hay en este país, en esa Dirección General o en el COMME técnicos formados para estos casos sin tener que contrarlos fuera?, ¿habría huelga en Alúmina y por tanto trabajo para 536 personas, compañías auxiliares y pérdidas de 16 mil millones de pesetas si el transporte se efectuase de otro modo?, ¿se secuestró o no el barco que hizo el transporte final? Si la carga era tan peligrosa, ¿no habría otro puerto más cercano a Finisterre?, si así es, ¿por qué se envió desde un puerto abandonado? El Director General... ¡No sabe, no contesta!

Pasado el tiempo con las preguntas sin responder y ante las críticas generalizadas; el COMME sale en defensa de su ex-secretario general (que resulta ser el actual Director General de la Marina Mercante). O sea... ¡nene, tú vales mucho! ¿Qué relaciones habrá entre ambos?

Razones.

Quizá, como dice uno de nuestros padres constituyentes, necesiten estos colectivos, que se le haga reflexionar sobre las razones de su conducta, educación y moralidad. Veámoslas.

Hacen juicio de valor catastrofistas y generales cuando creen sufrir un perjuicio concreto. Otras veces, se permiten juzgar a los demás traspasando los márgenes de la crítica y atacando al honor de las personas; con un cainismo extremo que lleva a su gremio a defender sus intereses caiga quien caiga, sin visión alguna del interés general. Hay, en fin, intransigencia.

Consejos.

Hagan ustedes una autocritica de educación y libertad y verán que las co-

CASON

sas les comenzarán a ir mejor. No sometan a su propio tribunal a las personas que discrepan con sus teorías. No traten de desvirtuar los objetivos o profesiones, que si hasta ahora han funcionado, es porque son válidos, con la arrogancia y dogmatismo que les impulsa. No se erijan en jueces de conductas ajenas o aplíquense el sistema, cuando en otros casos brillan tanto, su ambigüedad o, lo que es peor su silencio. Su severidad en los juicios esconden mala conciencia, egoísmo desmesurado y en fin, una gran ignorancia.

Solución.

Sr. Director General: Usted es la máxima autoridad administrativa de nuestra Marina, y si en temas que debería conocer y explicar, no sabe, no contesta, tiene una solución: hable (si le de-

NI EL COMME NI LA DGMM SON LOS MAS INDICADOS PARA HABLAR DE INTRUSISMO, FORMACION, ACCIDENTES E INCOMPETENCIA

jan) y si no dimita; que siempre será mejor que le traten a uno de honrado que de inepto.

Como se habrá deducido no son el COMME ni la Dirección General de Marina Mercante los más indicados para hablar de intrusismo, formación, accidentes y competencia, sin embargo lo hacen y además gobiernan nuestra Marina Mercante. Podemos entender ahora que los problemas que a la misma afectan no le son achacables, «per se», sino por las personas que la dirigen; a la cabeza de las cuales está el Director General.



El mar barriendo la carga del «Cason» embarrancado con una importante ruptura en el costado de estribor.



TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L.

**REPARACIONES DE BUQUES
Y MECANICA EN GENERAL**

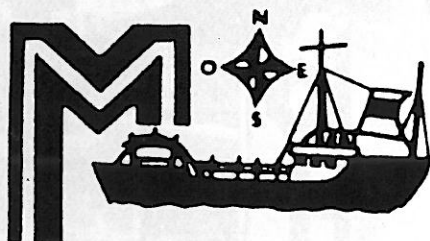
Juan Rejón, 94 - Teléfono (928) 26 40 30
PUERTO DE LA LUZ

(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)

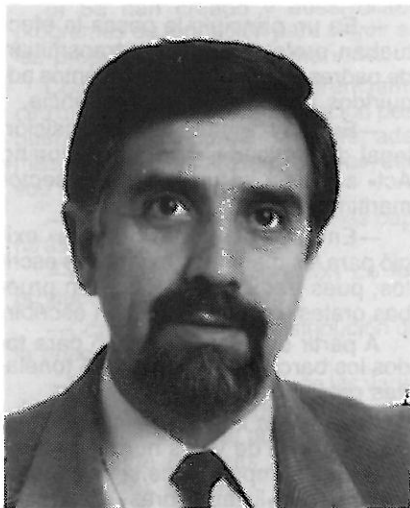
CASA JOSE MANUEL

PROVEEDOR DE BUQUES

**SHIP CHANDLER'S
ENTREPOT - BONDED STORES**



Pastor Díaz, 22
Telfs. 29 07 34 - 29 32 85
Particular: 22 35 56
Telex 86209 Cajo-E
LA CORUÑA (SPAIN)



Análisis retrospectivo de las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras

Por D. SANTOS FUERTES FERNANDEZ
Profesor Numerario del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero de Alicante

El viaje de Alicante a Vigo se me pasó muy aprisa, pues aún faltaba plasmar sobre el papel muchas ideas suficientemente maduras que conformarían el proyecto de reforma de las Enseñanzas, objeto de la ponencia que, junto con mi compañero y amigo Justo Pérez, quería exponer en Vigo. Todo el viaje nos los pasamos trabajando en el tema.

Ya en el bar de la estación de la vieja Redondela, ciudad de entrañables recuerdos para mí por aquellos pagos, y cuando apenas faltaban treinta minutos para llegar a la ciudad del olivo, encontré en el periódico (alimento para el espíritu) la noticia de las Primeras Jornadas Nacionales sobre las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras que devoré junto con un succulento bocadillo y café caliente (alimento para el cuerpo) lo cual no dejó de producirme un escalofrío por la ya inminente comparecencia ante una «asamblea» que sin duda esperaba a los participantes. Mi mayor problema, aún en aquel momento era cómo compaginarlas con las de Justo y cómo terminar la ponencia que tenía que exponer en menos de una hora de tiempo, y que fuera comprensible para todos los asistentes a las Jornadas.

El periódico daba la noticia de las Jornadas destacando su importancia por la participación en el acto de apertura del Conselleiro de Pesca e Cultivos Marinos, y del propio alcalde de la ciudad; por el contrario, no decía nada del programa concreto a desarrollar durante los días de las mismas, ni de las

conferencias y conferenciantes, ni de las ponencias, ni mucho menos de los ponentes.

La llegada a Vigo fue con el tiempo justo para asearse y rápidamente trasladarse al Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero, donde la alegría del encuentro con los compañeros de Vigo y los asistentes del resto de los centros, ya fue más que suficiente compensación al siempre incómodo viaje en tren.

El acto de apertura se retrasó, y hubo de efectuarse sin la presencia de las dos «altas personalidades que la prensa matutina citaba como figuras centrales en la inauguración». Los nombres no los recuerdo, pero pienso que es un detalle que no tiene importancia, pues si hubiera un poco de coherencia deberían estar cesados a estas horas, o al menos suspendidos de empleo y sueldo en castigo a su falta de sensibilidad dando plantón no sólo a todos los asistentes al acto, sino también a la propia cultura, si bien ésta, no creo que los echara mucho en falta, pues se nutre de todo aquel que voluntariamente desea aportar algo para su desarrollo, ignorando totalmente a los que no aportan nada e incluso a los que, como en el caso que nos ocupa, no le tienen la más mínima consideración.

El Presidente de AETINAPE, don José Manuel Muñiz, eludiendo elegantemente cualquier tipo de comentario que hiciera referencia a la ausencia de los que suponiéndose notables no se habían comportado como tales, inició el acto de apertura con un discurso doblemente brillante por lo breve, y además lleno de profundas reflexiones, que más adelante comentaré, y sin muestra alguna del protagonismo que sin duda tenía, pues la Asociación Pro-

fesional AETINAPE, y él como cabeza visible, hicieron posible las Jornadas. Cedió rápidamente la tribuna, no sin antes exhortarnos al trabajo del que ni él se excluía, no sólo de palabra, (término diciendo: «...y a trabajar, que para eso estamos»), ni de obra, porque ningún día abandonó el recinto del Instituto, multiplicándose para que todo discurriera como yo creo discurrió: perfectamente.

Las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras reúnen en sí mismas muchos méritos, citando a continuación algunos de ellos, sin que el orden de su exposición suponga una mayor importancia de unos sobre otros, sino que todos, en su conjunto, han hecho de estas Jornadas un acontecimiento transcendental para los estudios Marítimo-Pesqueros. Así cito a continuación, entre otros los siguientes:

La oportunidad. La reforma que de todas las Enseñanzas se está efectuando a nivel nacional, hacían de este momento el más oportuno para un profundo análisis de las muestras.

La integración de España en la CEE con lo que ello comporta en el mundo del trabajo, y el papel que debería jugar España en el sector pesquero, también conforman la oportunidad de las Jornadas.

El avance en las tecnologías y el planteamiento que la CEE tiene en materia de pesca, de cuyo proyecto HALLIOS ya he hablado en esta misma revista del pasado mes de octubre, igualmente hace que estas Jornadas fueran verdaderamente oportunas.

Finalmente, y quizá la razón más importante, está en la necesidad de un replanteamiento de todos los cometidos,

COLABORACIONES

atribuciones e integración de los titulados Náutico-Pesqueros en el resto de la sociedad que les rodea, con especial atención al sector que pertenecen, pero no de forma exclusiva sino que puedan, al igual que los titulados de otras carreras participar en otras múltiples actividades próximas, y menos próximas, a las meramente marítimas; para que ello no le sea más difícil que a cualquier otro profesional, urge una reforma de las Enseñanzas, tema tratado en las Jornadas.

La originalidad. La denominación de Primeras Jornadas Nacionales, puede ampliarse a cualquier ámbito, pues con la participación de miembros de los principales interesados como son: las

Armadores, si participaron éstos también en los coloquios y mesas redondas, lo cual completó el círculo de Administraciones, Titulados, Alumnos, Armadores y Docentes.

Sin duda alguna, las Jornadas han tenido otros muchos méritos a los que no hago referencia, pero el tiempo y el espacio me son limitados, y esta visión retrospectiva debe contener aunque sean breves, comentarios relativos a las conferencias y ponencias, instrumentos trascendentes de las Jornadas.

A continuación hago un análisis de cada una de las intervenciones, resaltando algunas de las ideas, comentarios o datos vertidos por los conferen-

—En un principio la pesca la efectuaban profesionales que transmitían de padres a hijos los conocimientos adquiridos a través de la experiencia.

—En 1854, mediante la disposición legal denominada «Merchant Shipping Act» se inicia la formación del sector marítimo y pesca.

—En 1883 el «Board of trade» exigió para los marineros exámenes escritos, pues tradicionalmente eran pruebas orales, porque no sabían escribir.

A partir de 1945, se exigió para todos los barcos superiores a 25 toneladas patrones con títulos.

—Debido a la gran siniestrabilidad con pérdidas de vidas humanas y buques, las compañías de seguros confeccionaron «listas negras» que contenían los nombres de los acusados de «descuido».

—Las compañías de seguros ejercieron una influencia importante en la formación profesional de los patrones, incluso con importantes aportaciones económicas para ello.

—Los Armadores igualmente crearon funcionarios para el reclutamiento y formación de marinos.

—En la conferencia de Mr. Kream, las materias que más se repiten en todos los cursos como asignaturas objeto de estudio son: La estabilidad, la navegación, todo lo relativo a seguridad, la meteorología, etc.

—En 1970 se crea en Inglaterra el licenciado en pesca. Estudios a lo que tenían acceso los mayores de 18 años y que hubieran sobrepasado los estudios secundarios. Por ello, lo que en la traducción se ha llamado Escuela de Alta Educación Pesquera de Hull, realmente es la Escuela Superior de Pesca.

—Puesto que los marinos si no navegan no ganan, el Gobierno, para incentivar a los que siguen los cursos, ha dispuesto, entre otras, las siguientes medidas:

- a) Formación pesquera gratuita.
- b) El Gobierno paga a los pescadores durante el tiempo que están en los cursos.
- c) Según los niveles se han desplazado medios y profesores a pequeños puertos, incluso con unidades móviles.



Administraciones, los Titulados, los Alumnos, los Armadores y los Docentes, se han efectuado de forma abierta y públicamente en los más de cien años de existencia de estas Enseñanzas, ningunas otras Jornadas, por lo cual se convierten en originales por su propia naturaleza.

La organización. Se cumplió perfectamente el programa preestablecido, lo cual reviste un gran mérito para los organizadores.

La participación. Fue bastante representativa, pues si bien a nivel de ponencia, creo se pudo echar en falta la presentación de un trabajo de al menos una de las múltiples organizaciones de

cientos o ponentes, y que a mi juicio, han tenido una mayor trascendencia dentro del contexto de las Jornadas.

Conferencia: «Los Estudios Náutico-Pesqueros en la Comunidad Económica Europea y en Gran Bretaña».

Conferenciante: Mr. Kream. Profesor y miembro del equipo rector de la Escuela de Alta Educación Pesquera de Hull. Asesor de la FAO y coordinador de programas de Formación Marítimo-Pesquera de la CEE.

Los apuntes que de esta conferencia tomé como de mayor interés fueron los siguientes:

d) Se han creado y desarrollado programas de formación para seguir en las propias casas de los marinos.

Como dato final, el conferenciante citó que en el campo de formación pesquera han incluido últimamente, además de la propia para las capturas, cursos concretos sobre:

- Descarga y recepción de las capturas.

- Desarrollo y elaboración de los productos pesqueros.

- Comercialización y distribución de la pesca.

- Consumo (ampliación de las variedades de consumo mediante campañas de divulgación de nuevas especies así como de diversas formas de su preparación).

Finalizó su disertación diciendo:

«Nuestro Jefe de Gobierno, Margaret Thatcher, dice que la formación es demasiado cara, y nosotros, (de la industria pesquera), decimos que la ignorancia es más cara todavía.

Primera ponencia: «Una vía para las Enseñanzas Náutico-Pesqueras».

Ponente: Ilmo. Sr. don Fernando Pastor Alfaro. Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras.

Me han parecido especialmente importantes las siguientes puntualizaciones:

- La entrada en la CEE, sin duda trae como consecuencia la transformación del sector pesquero en España.

- La CEE con España y Portugal en su organización, constituye la flota segunda en importancia del mundo, y se convierte en el principal consumidor de pescado.

- El sector pesquero (extractivo) tiene las características típicas en economía de un «sector cautivo», estrangulado entre sus proveedores y los que le compran el pescado, ambos grupos se llevan la mayor parte de las ganancias.

- Hay que comenzar a considerar globalmente a toda la industria pesquera con sus distintas fases:

- Extractiva.
- Conservera.
- Transformadora.
- Comercializadora.

Y contemplar su formación para todo su conjunto.

—Un dictamen de la CEE contempla un cambio en las flotas de los países miembros, por lo que hay que considerar un plan de formación y reciclaje de los profesionales de la pesca, para sus dos modalidades: costera y altura, y que se revisen las Enseñanzas teniendo en cuenta también las tecnologías y procedimientos actuales, tanto para las capturas como para la conservación y comercialización.

—Hay que adelantarse a los acontecimientos mediante el desarrollo de la investigación. El reciclaje de formadores contemplando de forma dinámi-

tro de ella nos corresponde por nuestra capacidad de extracción y consumo, debemos prepararnos y que precisamente a nuestros Centros de Enseñanza les corresponde asumir las mayores responsabilidades.

—Finalmente hizo un resumen plasmado en ocho puntos, todos ellos de gran interés, máxime teniendo en cuenta que pueden ser realizables, pues en sus manos están todos los mecanismos necesarios para llevarlos a la práctica.

Entre otras cosas, aboga por el Diplomado en Ciencias Náutico-Pesqueras con un nivel suficiente para que pueda abordar el proceso de la industria de la pesca en su totalidad.



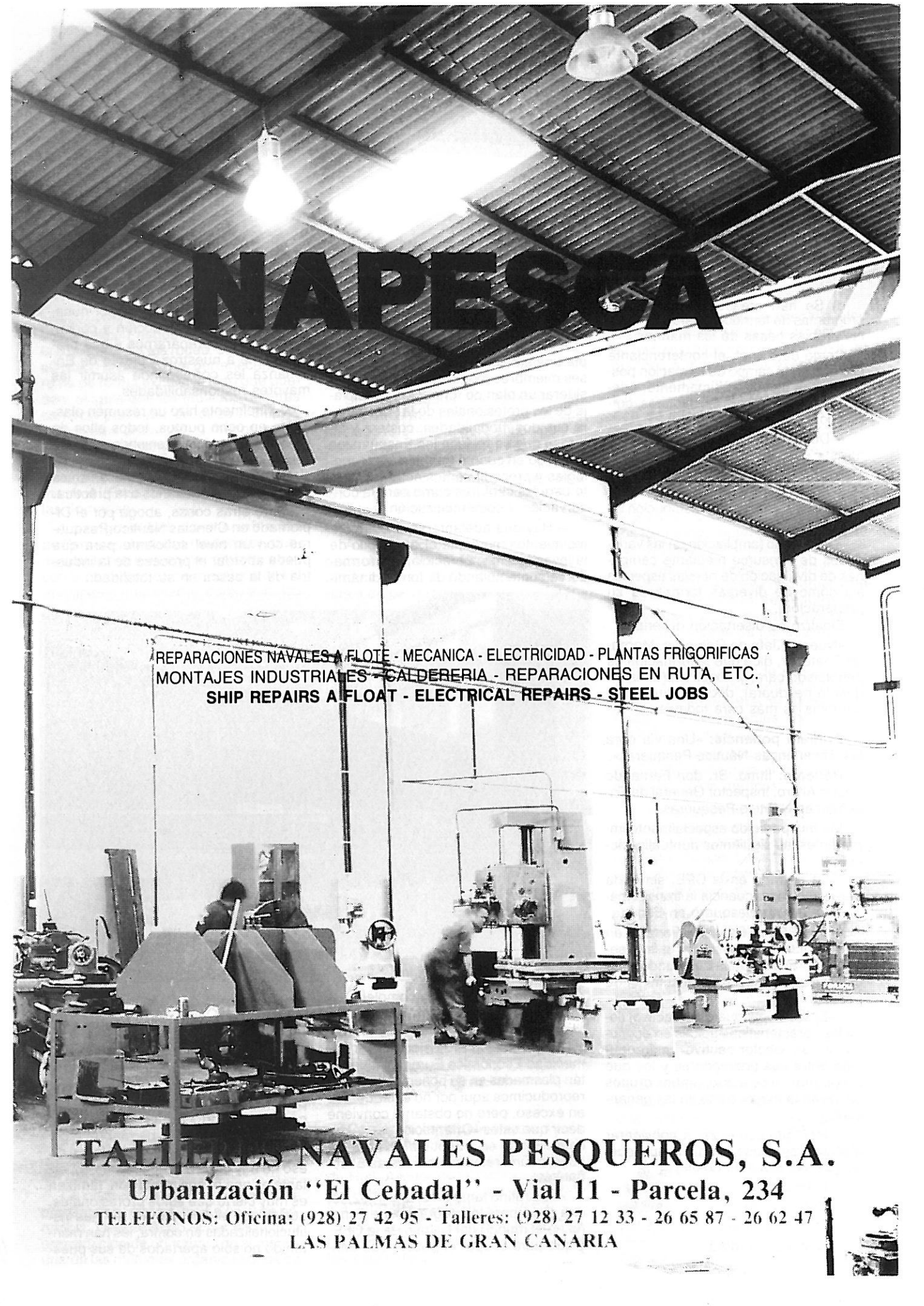
Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico (Vigo).

ca el sistema educativo completo.

—El señor Pastor citó literalmente las «Orientaciones Comunes en materia de Formación Profesional de la Comunidad Económica Europea» que están plasmadas en su ponencia y que no reproducimos aquí por no extendernos en exceso, pero no obstante conviene decir que estas «Orientaciones» se deberán tener en cuenta a la hora de abordar una reforma de nuestras Enseñanzas.

—Se refirió también al año 1992, fecha clave para la integración de España en el mundo del trabajo de la CEE, y que para ocupar el puesto que den-

Sobre el papel, esta ponencia es ampliamente constructiva, aunque se echan en falta referencias al control de la enseñanza y al compromiso expreso de la defensa de los intereses de los profesionales, más bien de sus últimas palabras puede surgir la duda de su poca fe en el control institucional a través de las Comandancias de Marina o del Organismo que sea, pues si bien, y de eso no hay duda alguna, lo más importante es una buena formación, también es muy cierto que estos profesionales, aun siendo excelentes, las normas institucionales en contra, les han mantenido no sólo apartados de sus pue-



NAPESCA

REPARACIONES NAVALES A FLOTE - MECANICA - ELECTRICIDAD - PLANTAS FRIGORIFICAS
MONTAJES INDUSTRIALES - CALDERERIA - REPARACIONES EN RUTA, ETC.
SHIP REPAIRS A FLOAT - ELECTRICAL REPAIRS - STEEL JOBS

TALLERES NAVALES PESQUEROS, S.A.

Urbanización "El Cebadal" - Vial 11 - Parcela, 234

TELEFONOS: Oficina: (928) 27 42 95 - Talleres: (928) 27 12 33 - 26 65 87 - 26 62 47

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

tos de trabajo, sino que, en algunos casos, atemorizados en los mismos.

Segunda ponencia: «Plan piloto de Formación Ocupacional Marítima del Instituto Social de la Marina».

Ponente: D. Francisco Corral Combarro. Jefe del Servicio de Empleo del I.S.M.

El ponente enmarca dentro del texto de una disposición dictada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, concretamente la Orden del 9 de febrero de 1987, cuyo texto no conozco, por cuyo motivo no me paro a enjuiciarla. No obstante yo soy partidario de que toda aquella actividad encaminada a la formación es en sí digna de la mayor consideración y apoyo, pero los alumnos y profesionales que asistieron a la presentación de la ponencia y fundamentalmente en las «mesas redondas», se lamentaban de la falta de ayudas económicas para la época de sus estudios profesionales, mientras que existen ingentes cantidades de dinero para los cursos de formación que imparten en el INEM y por extensión en otros centros, como pueden ser los del I.S.M. A esos alumnos y profesionales les diría, como dije en las mesas redondas, que habrá que tratar de conseguir ayudas para nuestra parcela, pero que no es necesario que se eliminen ayudas arbitradas para otras.

Esta ponencia la seguí en su exposición, la he leído dos veces, y aún no la tengo claramente «disecionada»; pienso que la dificultad está en el desconocimiento del texto de la citada Orden del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, aunque me da la impresión de que se trata de un documento que establece una serie de mecanismos, medios y recursos encaminados a la generación de empleo en el mundo laboral, pero con carácter general, y el ponente, y con él el I.S.M., la adaptan a lo que puede ser de aplicación dentro del mundo laboral marítimo, y será por ello por lo que yo encuentro una serie de contradicciones. En cualquier caso, me reitero en lo dicho: que todo lo que sea formación sea bienvenido, pero eso sí, dentro de un orden, y ese orden está establecido, y por ello pienso que se analizarán todos los planes de estudio en la Inspección Gene-

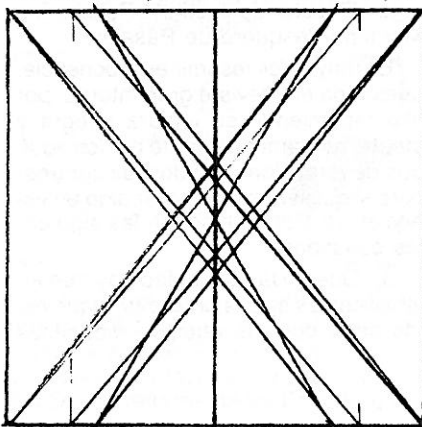
ral de Enseñanzas, que es quien tiene atribuida la alta inspección en materia de Enseñanzas Marítimo-Pesqueras.

Tercera ponencia: «Breves consideraciones acerca de la reforma de las enseñanzas Náutico-Pesqueras».

Ponente: D. Eloy Montero Rodríguez. Profesor del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Canarias.

Como él mismo dice en la introducción de su ponencia, en la misma se hace una autocrítica al documento y se ruega su estudio y discusión con total rigor, al tiempo que se recaba toda posible ayuda a los diferentes organismos y a todo el colectivo que tiene cabida en el sector pesquero.

Se efectúa una cronología de estas enseñanzas, junto con los avatares por



ellas sufridos de 1925 hasta nuestros días.

Se analizan los factores que, desde nuestro punto de vista, han hecho necesaria la reforma de la Formación Profesional.

Se relacionan las dificultades que desde siempre hemos tenido para llegar a un entendimiento con el M.E.C.

Se comentan seguidamente otros factores no determinados pero sí determinantes, y se hace una exposición y valoración con apoyo estadístico de lo que pudieran ser las futuras enseñanzas en sus cuatro apartados:

- Formación ocupación.
- Formación profesional.
- Formación técnica.
- Formación permanente.

Este planteamiento de abordar la reforma de las enseñanzas y que las futuras se basen en los cuatro apartados que el ponente expone, no deja de ser un camino, pero si bien no es el único, no cabe duda de que las futuras enseñanzas se hacen por la vía que tracen, deberán dar respuesta, entre otras, a esas cuatro cuestiones.

Cuarta ponencia: «Aspectos sociológicos de las titulaciones menores en la Comunidad Autónoma andaluza».

Ponente: D. Juan Amador Vela. Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho-Cádiz.

Esta ponencia se ha centrado en el análisis, dentro de la Comunidad de Andalucía, de solamente un sector de la pesca, y de los problemas relacionados con el personal que la realiza, es decir: la pesca de bajura y los titulados Marítimo-Pesqueros denominados «menores».

No ha sido una ponencia exclusivamente teórica, ni mucho menos un análisis global de las Enseñanzas, sino que ha sido la exposición de unos problemas concretos y las soluciones adoptadas en Andalucía.

No es cuestión ahora de hacer una crítica de este problema concreto, pues pienso que cuando se aborde la reforma global y a medida que la formación obligatoria se implante en España y se fije, como en el resto de los países, hasta los 16 años, este problema resuelto ahora en Andalucía, desaparecerá por sí solo en todo el territorio nacional y en el futuro no será necesario acudir a soluciones parciales que no gozan, por supuesto, con la aprobación de todo el mundo.

Por otro lado, los ponentes llegan a una conclusión final que transcribo íntegramente, porque ella puede insertarse perfectamente dentro de todo el contexto de las Jornadas. Dice:

«Estimamos que las Enseñanzas Náutico-Pesqueras no son sólo aquellas conocidas como **Titulaciones Mayores** de Formación de Adultos o de Formación Profesional Reglada, sino que existen otras que también necesitan renovarse, «ponerse al día», y que no ha de dárseles el carácter de enseñanza **ocupacional**, sino **profesional**,

como las otras, y la profesionalidad del pescador ha de ser complementada con la profesionalidad docente de los centros instituidos para tal fin, esto es, los Institutos Politécnicos y Escuelas Náutico-Pesqueras.

Quinta ponencia: «Organización de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras: Propuesta de reforma estructural».

Ponente: D. Juan Manuel López García. Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico. Vigo.

Esta ponencia está estructurada con los siguientes epígrafes:

I. Necesidad de una nueva ordenación.

II. Objetivos específicos de la reestructuración.

III. Estructura del plan propuesto.

De la simple lectura de ellos deducimos el epicentro de toda la ponencia, y si a la vez analizamos las ideas básicas que el ponente señor López expuso, vemos una vez más cuales son los objetivos que él propone en el campo de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras.

Estas ideas básicas fueron las siguientes:

a) Existe una gran necesidad de re-

forma de todas las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras.

b) Que esta reforma se realice (según sus propias palabras) «...adecuando estas Enseñanzas al futuro estado de la técnica en el campo Marítimo-Pesquero, buscando la adaptación del modelo propuesto al previsto proyecto regulador de la estructura general de las Enseñanzas del país».

c) Cito también a continuación textualmente el objetivo que él propone: «...integrando los niveles superiores en el espacio académico correspondiente al primer ciclo universitario».

Sexta ponencia: «Los simuladores y las clases prácticas en las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras».

Ponente: D. Jaime Legarra Belastegui. Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes.

Es muy difícil resumir esta ponencia, pues toda ella reviste gran interés, por ello recomiendo su lectura íntegra y atenta, fundamentalmente por los equipos de dirección de todos los centros; pero si quisiéramos resaltar algo en especial, yo creo que serían las siguientes cuestiones:

a) Que en la actualidad hay que intensificar las clases prácticas, y que éstas sean con los equipos didácticos

apropiados que respondan a los que se utilizan en la realidad.

b) La alternativa buscada y prácticamente alcanzada por la Viceconsejería del Gobierno Vasco para que los alumnos puedan efectuar las prácticas a bordo de los pesqueros de su Comunidad.

Ponencia de gran interés práctico que demuestra claramente que cuando el poder de decisión político lo obstenta quien conoce los problemas, éstos tienen solución. Confiamos que cunda el ejemplo y que el resto de las comunidades con litoral pongan en funcionamiento planes similares que permitan solucionar el problema de las prácticas de mar de nuestros alumnos.

Séptima ponencia: «Pasado, presente, y fundamentalmente futuro de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras».

Ponentes: D. Santos Fuertes Fernández; don Justo Pérez Macías. Profesores del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Mediterráneo. Alicante.

El contenido global de esta ponencia puede deducirse de su título, pero si reparamos los epígrafes en los que está estructurada, podemos rápidamente buscar lo que queremos y por ello los pongo a continuación.

ARDUMA CREACIONES

*rotulación de interiores
trabajos en metacrilato
grabados en madera, metal y plástico*

Villa de Negreira, 20.
Teléfono (981) 27 44 39

15011 - LA CORUÑA

0. Introducción.
1. Evolución de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras en el pasado.
 - 1.1. De los Centros.
 - 1.2. De los Titulados.
 - 1.2.1. Patrones de Cabotaje.
 - 1.2.2. Patrones de Pesca.
 - 1.2.3. Titulados de Máquinas.
2. Ordenación de las Enseñanzas Náuticas en el presente.
 - 2.1. De los Centros.
 - 2.2. De los Titulados.
3. Enseñanzas Marítimo-Pesqueras del futuro.
 - 3.1. Análisis breve del proyecto de la futura ordenación del sistema educativo propuesto por el M.E.C.
 - 3.2. Presentación del Cuadro Propuesta de reforma.
 - 3.3. Explicación de nuestra Propuesta de reforma.
 - 3.3.1. Marinero.
 - 3.3.1. Patrón Menor.
 - 3.3.3. Educación Técnico Profesional (1.º Nivel).

Este epígrafe trata de los títulos que proponemos para este nivel y que son los siguientes:

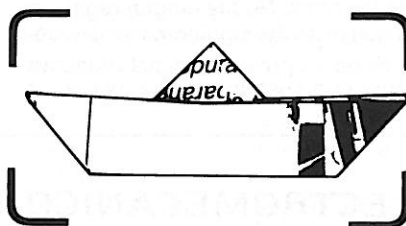
- Patrón de Pesca Costera.
- Patrón de Costa.
- Motorista Naval.
- Buceador Restringido.
- Acuicultor.
- 3.3.4. Curso de Formación Complementaria.
- 3.3.5. Educación Técnico Profesional (2.º Nivel).

En este epígrafe se explican los títulos que proponemos para este nivel y que son los siguientes:

- Patrón de Pesca de Altura.
- Patrón de Cabotaje.
- Mecánico Naval.
- Buceador.
- Capataz Acuicultor.
- 3.3.6. Primer Ciclo Universitario.

En este epígrafe explicamos el mecanismo para acceder a los siguientes títulos:

- Capitán de Pesca.
- Capitán de Cabotaje.
- Mecánico Naval Jefe.
- Buceador Técnico.
- Marcultor.
- 4. De los futuros Centros.
 - 4.1. Centros para el segundo ciclo de Educación Secundaria Obligatoria.
 - 4.2. Centros para la Educación Técnico Profesional de 1.º Nivel.
 - 4.3. Segundo Nivel Técnico Profesional (Centros para).
 - 4.4. Enseñanzas Universitarias Marítimo-Pesqueras (Centros para).
- 5. Comentarios relativos a los nuevos títulos.



Esta ponencia, compartida por el que suscribe con su compañero don Justo Pérez Macías, contiene no sólo la justificación razonada de la necesidad de una reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, sino que aporta una propuesta concreta y completa, que abarca los planes de estudio correspondientes a **cinco especialidades marítimas**.

Tiene además como gran ventaja la de exponer la fórmula a seguir para que ninguna expectativa se quede truncada, pues se plantean los estudios de forma escalonada para que cualquiera desde que termina la enseñanza obligatoria, que en un futuro próximo será como en la mayor parte de los países de Europa, hasta los 16 años, donde ha podido alcanzar el grado mariner y poder continuar cuando quiera hasta el nivel máximo de Diplomado Universitario, pero en algunas de las especialidades incluso podrá seguir el 2.º y 3.º grado universitario en las Facultades o Escuelas Técnicas Superiores correspondientes.

Sin duda las consideraciones que se incluyen en esta ponencia, han sido el motivo que ha movido a los asistentes a elegirla en las conclusiones de las Jornadas como «la más adecuada a la promoción universitaria del alumnado».

Sobre esta ponencia tengo proyectado escribir sucesivos artículos para explicar ampliamente algunas particularidades de la misma.

Conferencia: «Las Enseñanzas Marítimas Integradas».

Conferenciante: Ilmo. Sr. don José Ignacio Espel Fernández. Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco. Ex-director y Profesor del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes.

A cualquier observador asistente a las Jornadas no les escaparía a su atención el hecho de que a los dos prestigiosos conferenciantes, el señor Kream y el señor Espel, se les ocurriera incluir en sus disertaciones un tema central importante, es decir, el de que la formación marítima debe contemplar todo el amplio espectro de la misma, no sólo el de la extracción sino de las distintas etapas por las que pasa el pescado hasta llegar al consumidor, es más, los dos también hablan de la formación marítima en materia de consumo. Ello es natural; a ambos les llega la información extraordinaria que les permite tener una visión mucho más amplia de las necesidades del sector; pero el señor Espel en su conferencia transmite además una esperanza para nuestros titulados, pues explica la fórmula que él ha utilizado para que los alumnos puedan hacer las prácticas a bordo de los pesqueros.

El señor Espel igualmente reconoce el carácter universitario como objetivo de los estudiantes marítimo-pesqueros.

De su conferencia pueden extraerse ideas extraordinarias para tener en cuenta en la pretendida reforma de nuestras Enseñanzas.

Tras el «recorrido» realizado por las distintas conferencias y ponencias, queda, entre otras cosas, el analizar los puntos de coincidencia entre ellas, y con la excepción de la del señor Corral del I.S.M., que nos presenta su «Plan Piloto de Formación Profesional», el

COLABORACIONES

resto encuentra su confluencia fundamentalmente en los tres puntos siguientes:

a) Es necesaria una reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras.

b) Se deben reestructurar de tal forma que su integración en el final del primer ciclo universitario sea totalmente correcto y de acuerdo con el resto de las carreras.

c) La estructura de estas Enseñanzas debe ser tal, que los alumnos en sus distintas etapas alcancen la formación adecuada para dar respuesta al sector en todos sus campos: extracción, transformación, conservación, comercialización y consumo.

Con respecto al punto b) pienso que puede ser de gran interés para todos los que propugnamos la reforma, aclarar una serie de cuestiones que los docentes de los Institutos Politécnicos ya conocemos, pero no así el resto de los colectivos que integran el gran sector marítimo-pesquero, esto es, el artículo

segundo, uno, de la Ley 43/1981 de 9 de noviembre, y lo que no es menos importante, el cómo se gestó.

Con respecto al artículo citado, textualmente dice: «Corresponde al Cuerpo de Profesores Numerarios de Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo-Pesqueros impartir las enseñanzas conducentes a la obtención del título de Capitán de Pesca, equivalente al de Técnico Superior Diplomado y de las ramas de Cabotaje, Máquinas y Electricidad, así como aquellos otros de igual nivel que se determinen por el Gobierno a propuesta del Ministerio de Agricultura y Pesca, previo informe del de Educación y Ciencia.

El cómo se gestó la Ley tiene también una gran importancia, pues ello dará una idea de la fuerza que tiene para que no la olviden unos y la conozcan los otros. No fue ningún regalo, sino que pasó las siguientes vicisitudes:

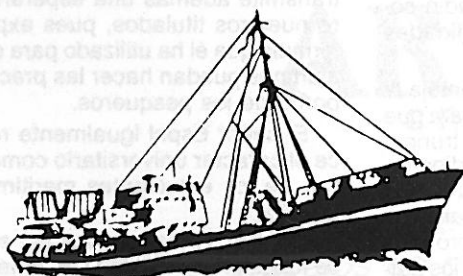
Hubo un proyecto inicial redactado por el que suscribe con la ayuda fun-

damentalmente de don Justo Pérez Macías. Proyecto que hizo suyo el entonces Inspector de Enseñanzas, don Emilio Arrojo, quien lo elevó al señor Ministro de turno, y tras negociaciones con este último, con su Subsecretario, y el Abogado del Estado encargado de los servicios jurídicos del Ministerio correspondiente entonces, es decir, el de Transportes, el señor Ministro lo circuló por el resto de los Ministerios, que a su vez, lo circularon por los departamentos correspondientes y lo devolvieron informado; la mayor parte lo hicieron favorablemente, incluso el entonces Ministerio de Educación y Ciencia dio su informe favorable. Para conseguir los informes favorables hubo que visitar varios Ministerios que lo tenían «apartado». Cuando al fin se consiguió, pasó a la Junta Superior de Personal, donde también hubo que explicar a su Presidente y Secretario General de turno, el alcance del proyecto de Ley.

En esta Junta Superior de Personal,

TALLER ELECTROMECHANICO NAVAL

HNOS. SANTANA



DEVANADOS DE MOTORES - DINAMOS - ALTERNADORES
Y TRANSFORMADORES - REPARACION DE TODA LA
MAQUINARIA ELECTRICA E INSTALACIONES DE BUQUES

SE GARANTIZA EL TRABAJO

Blas de Lezo, 10 (Edif. Cine Litoral)
Teléfono (928) 270655

Parti. Rosiana, 36
PUERTO DE LA LUZ (Las Palmas)

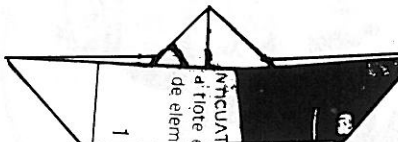
se tuvo en su primera fase sobre el «tapete» en varias sesiones por problemas del texto de proyecto y lo que ello suponía, pero limándolo pudo continuar su trayectoria, y ya con todos los informes favorables pasó a la Comisión de Subsecretarios que se reunían previamente al Consejo de Ministros. Varias veces se devolvió sin ser incluido en Consejo de Ministros por problemas y cuando al fin pasó al Consejo, coincidió con el desdoblamiento del Ministerio de Educación y Ciencia en dos Ministerios, el de Educación y el de Universidades e Investigación. Esto fue fatal, porque el Ministerio de Universidades no había informado y salió del Consejo de Ministros sin ser aprobado.

Surgió un problema que fundamentalmente fue a causa del reconocimiento del título de Capitán de Pesca como universitario, pues el Ministerio de Universidades lo admitía pero de forma que pudiesen utilizarlo para que F.P.-3 que aún no se había puesto en marcha, se pusiera, a causa del título de Capitán de Pesca pero para todas las especialidades de la Formación Profesional, lo cual sería crear cuerpos de profesores y centros de F.P.-3 en toda España y costaría miles de millones.

Siete veces entró en Consejo de Ministros, y hasta la octava no pasó a las Cortes, en cuyo Congreso de los Diputados también lo miraron con lupa, lo informaron, lo vetaron y lo votaron según los grupos parlamentarios que lo miraron. A todos los grupos hubo que explicarles el proyecto, su alcance y su misión.

Cuando ya pasó el Congreso de los Diputados y entró en el Senado, ya habían comenzado en esta Cámara el debate de la Ley General de Presupuestos, uno de cuyos artículos prohibía taxativamente la creación de más cuerpos en la Administración (ver Ley del año 1981) por lo cual quería devolverlo al Gobierno.

El que narra esto en «cuatro líneas» lo vivió durante cuatro años con 88 viajes Madrid especialmente realizados para ello, de cuyas gestiones dio oportuna cuenta a sus compañeros, estando seguro que aún hoy, altos cargos de la Administración le recuerdan, sino que se lo pregunten, entre otros, a su amigo y compañero don Fernando



González Vila, diputado entonces, actual Director General de Pesca de la Junta de Andalucía.

Por tanto, el reconocimiento del nivel universitario de Capitán de Pesca y de los otros que pueden crearse en las otras especialidades, ha sido admitido e informado favorablemente por infinidad de cargos públicos y funcionarios de los distintos Ministerios, y desde que la Ley se publicó (1981) vengo defendiendo y propugnando desde varias instancias, como los artículos de esta revista, que se adecúen todas las enseñanzas a esta realidad, que ni más ni menos establece una ley democrática.

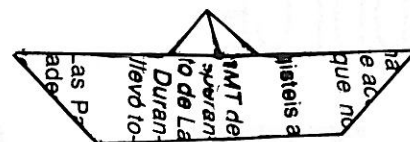
Tal y como anuncié al comienzo de esta «narración» la finalizo con los comentarios del discurso de apertura pronunciado por don José Manuel Muñiz, pues no hay duda de que las palabras del Presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros reflejan el sentir de sus miembros, por lo que sus voces no sólo hay que escucharlas, sino que es necesario tenerlas en cuenta en todo a lo que sea de aplicación para que estos titulados, dentro del sector, cumplan sus fines con los mejores resultados para todos, y lo que sería de desear, en primer lugar para ellos mismos, lo cual siempre ha estado muy lejos de la realidad.

El discurso del señor Muñiz merece ser leído íntegramente, y a ello invito, pues todo él reviste aspectos de interés, a la par que es bello en sí. No obstante mi atención se centra en los siguientes párrafos:

—...«Pero para no perder el tren del futuro, es necesario comenzar por saber dónde se encuentra la estación».

—«Miren a su alrededor. Se encuentran en una Escuela Náutico-Pesquera. Esta es la estación de la que parte nuestro tren».

No hay duda alguna que los titulados ponen toda su confianza en los Institutos y no podemos defraudarles.



—«Se hace necesaria también una modificación estructural...». Se refiere a las Enseñanzas, sobre las cuales los titulados, no hay duda, tienen que ser escuchados y atendidos.

—«Todavía hoy el tan alardeado cambio que vieron necesario muchos ciudadanos, no ha llegado a la Administración Marítima».

—«Pero veamos consecuencias más concretas. La proliferación de cursillos de pseudo-formación técnica y el nacimiento de escuelas al margen de las planificaciones oficiales no ha sido atajada con decisión por esta Administración tan descuidada».

Estos dos últimos párrafos ponen el dedo en la llaga en algo que hiere la esencia misma de estos profesionales y de su nacimiento: Las Enseñanzas.

Sigue con peticiones tan normales y justas que da dolor en los tiempos que corren que tengan que plantearse, tales como:

—...«La flexibilidad necesaria para hacer posible el reciclaje y la actualización permanente de profesores y trabajadores».

—...«Una delimitación de competencias que evite conflictos entre los diferentes niveles de la gran familia de los trabajadores del mar».

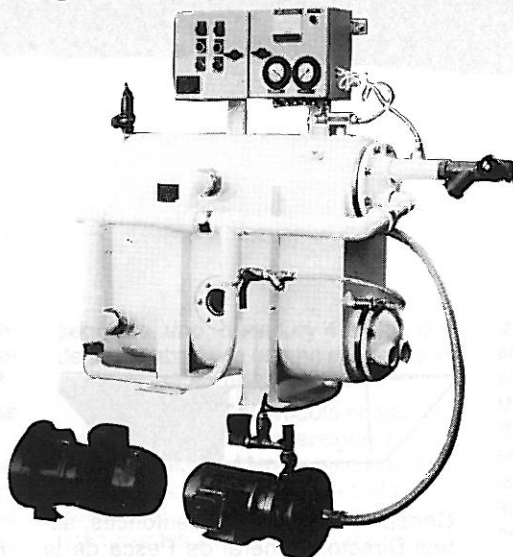
—...«Un reconocimiento, en fin, de la dignidad académica que merecemos».

Todas estas expectativas y muchas más, son las que albergan los profesionales Marítimo-Pesqueros y al frente de los cuales está este hombre que lucha, clama, exige y como él mismo dice refiriéndose a los múltiples problemas que les aquejan: «Todavía nadie en la Administración se ha encargado de demostrarnos que no tenemos razón».

Procuremos entre todos aliviarle, aunque nada más sea un poco, de esa triste carga de la razón que ostenta.

MEJORE EL RENDIMIENTO DE SU BARCO REDUZCA GASTOS DE MANTENIMIENTO

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»



Materiales empleados en su fabricación:

- Cupro níquel, bronce, monel, acero inoxidable y refuerzos en acero ril-sanizado.
- Accesorios en materiales resistentes a la corrosión.
- Bomba de agua salada y agua dulce en bronce.
- Todos los elementos empleados en este aparato son de fabricación nacional.

Fabricación standar:
1, 2, 4, 6 y 8 toneladas/día

GENERADOR ELECTROLITICO DE HIPOCLORITO SODICO



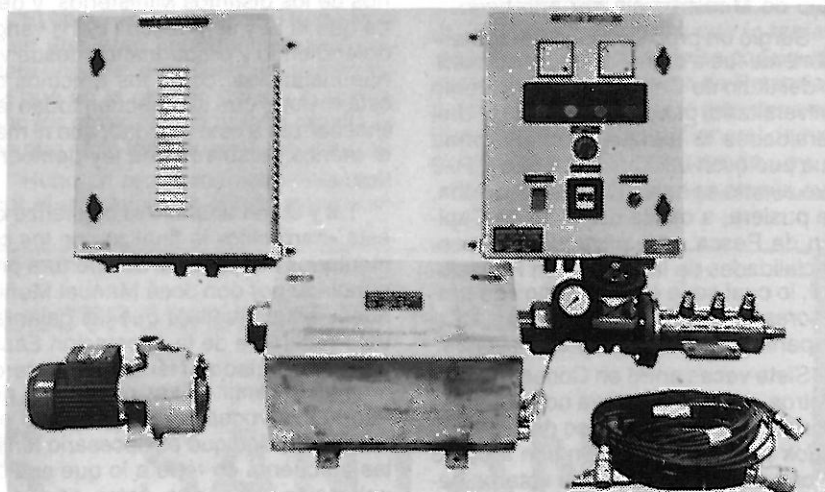
TAB-TOR®

EVITA LAS INCRUSTACIONES
POR ALGAS, MOLUSCOS Y
CRUSTACEOS EN CIRCUITOS
DE AGUA SALADA

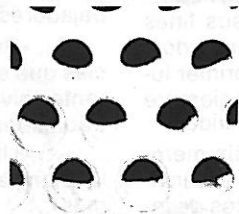
- DEPURADORAS DE MARISCO
- BUQUES
- PLATAFORMAS PETROLIFERAS
- CENTRALES TERMICAS
- CLORACION DE PISCINAS
DE AGUA SALADA

MODELOS STANDAR PARA TRATAR
DE 125 A 350 m³ HORA

CONSUMO ENTRE 6 Y 12 AMP.
SEGUN MODELO



CONDENSADOR SIN CLORACION



CONDENSADOR CON CLORACION

INYECTA A LAS TOMAS DE FONDOS HIPOCLORITO
SODICO, PRODUCIDO SIN NINGUNA APORTACION
DE MATERIAL DEL EXTERIOR.

Dada la calidad de los materiales empleados: acero inoxidable, titanio, platino y el sistema eléctrico en circuitos impresos, es muy raro que se produzcan averías, por lo que la garantía aplicada al aparato es de tres años.



N. TORREIRO, S. L.

Polígono Pocomaco, sector E, n.º 31 - Teléfonos (981) 29 77 55 - 29 76 63
Télex 86288 POCM-E - Fax 981 - 291321 - 15190 - MESOIRO - LA CORUÑA

DELEGACION EN VIGO: Cánovas del Castillo, 10 - Telf. 43 51 55

DISTRIBUIDOR EN ANDALUCIA:

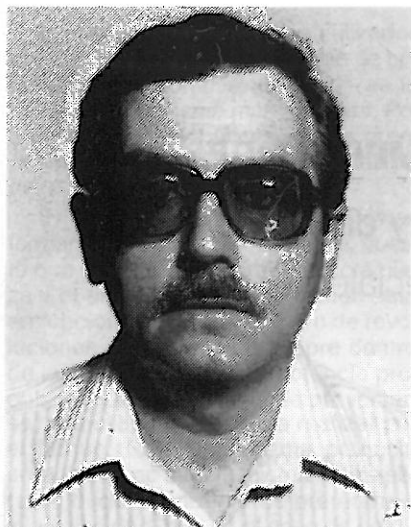
IDAMAR, S. A.

Avda. Enlace, s/n. - Telfs. 25 09 09 - 25 09 00
Fax 25 09 09 - Télex 75704 IDAH-E - HUELVA

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA:

COMERCIAL NAVAL CANARIA

Juan Rejón, 127 - Telfs. 27 27 27 - 27 43 45
Télex 95701 STSL-E - 35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



El Titulado Náutico-Pesquero, un producto para un mercado

Por D. MIGUEL S. PEÑA

Consultor Pesquero
Experto de la F.A.O.

En uno de los escasos sábados en que a mediodía podemos disfrutar de la energía eléctrica (normalmente en mi paraíso de Mossaka tenemos luz solamente de 18 a 24 horas, ¡salvo averías!), al conectar Radio Exterior de España pude escuchar a José Manuel Muñiz hablando de las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Náutico-Pesqueras que vienen de celebrarse. Creo recordar que ya conocía la existencia de este evento por un anuncio previo en una de las últimas revistas, e incluso me había ofrecido a José Manuel para echaros una mano, pues cuando recibí la publicación pensaba estar por esas fechas en España. Luego no hubiera sido posible mi asistencia, pues he llegado raspando ya la Navidad, ...y porque era Navidad, pues de lo contrario hubiera tenido que continuar disfrutando del calor tropical y de mis queridos morenos.

Una vez aquí, en casa, me encuentro con que AETINAPE me ha enviado un sobre con los sueltos de prensa, discurso de apertura, conclusiones, etc., y es en base a esta escasa información (he dicho muchas veces que desde que ando por el Congo mi información sobre la actualidad pesquera española, me llega tarde y mal, cuando llega) que quiero escribir unas apresuradas líneas sobre mis impresiones.

Espero que nadie se sienta ofendido por el título de mi colaboración, ya que no hay ánimo en ese sentido, en pura terminología de marketing el Titulado Náutico-Pesquero no es sino un producto que va dirigido a un mercado, la flota pesquera, donde existe una cierta demanda de sus servicios.

Para vender con éxito el producto, para producir la mercancía idónea, hay que conocer el mercado, no tan solo el actual, sino prever, establecer una serie de hipótesis de cómo va a evolucionar, y preparar con tiempo el producto que ese mercado cambiante va a demandar en el próximo futuro.

Y digo esto porque no quisiera que ocurriera algo parecido a lo que estoy viviendo en la actualidad, en que tengo que trabajar con «Ingenieros Pesqueros Principales de 1.ª Clase (ese es el título que les otorgan en la URSS a mis colaboradores congoleños) con toda una serie de estudios inútiles para la realidad pesquera de su país, pero que además esa titulación tan grandilocuente se les ha metido en los huesos, y luego todo se traduce en reivindicaciones salariales, de alojamiento, de trato, etc., pero de arrimar el hombro, nada de nada.

A mi juicio, hay que estudiar el mercado, que hace unos años se circunscribía al ámbito nacional, pero que en el caso de los nuevos titulados será toda la Europa Comunitaria, y de ese mercado tenemos que ver cuál es su estructura y sus necesidades en equipo humano, ya que no es lo mismo preparar a alguien para manejar (valga el símil) maquinaria pesada que otro apto para equipo ligero. En estos momentos en que se procede a una reestructuración de la universidad, veo lógico que se quieran equiparar los títulos superiores pesqueros a un título universitario de primer ciclo, que si no me equivoco corresponderían a 2 ó 3 años de universidad, o sea, lo que en mi época —no sé si aún— en EE.UU. se llamaba Bachelor Degree. Eso, repito, me parece bien, pero pensar en Universidades del Mar y cosas por el estilo, me parece salirnos de madre e ir detrás de la titulitis; lo que la pesca necesita —a mi juicio—, son hombres prácticos, dispuestos a trabajar duro y a no dejarse

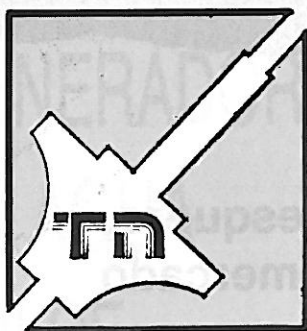
pisar el terreno o a que abusen de ellos, pero si lo que queremos es llegar al Ingeniero Pesquero Principal de 1.ª Clase, yo puedo ya decir lo que va a obtenerse: señores incapaces de dar un palo al agua, a quienes hay que pinchar para que hagan algo, y que cuando te descuidas un poco, todo lo que hacen es llevarse novelas policíacas para leer en las horas de «trabajo».

Si yo tuviera que hacer un bosquejo de cuál sería el camino a seguir, a vuela pluma, como se están escribiendo estas líneas, mis impresiones quedarían plasmadas así:

1. Análisis de la realidad pesquera española y comunitaria.
2. Análisis de la política pesquera española y comunitaria.
3. Evolución previsible de esta realidad y política pesquera en los próximos 10 años.
4. Necesidades de equipo humano para hacer frente a esta evolución.
5. Medios mínimos necesarios para alcanzar estas metas (equilibrio entre oferta y demanda).

No vale la pena hablar del escaso —por no decir nulo— apoyo de la Administración española para solucionar los problemas que afectan al colectivo, pero yo también —como José Manuel Muñiz— estoy ya comenzando a estar cansado de indicar el camino a seguir, pues creo que moviendo bien los hilos adecuados podrían conseguirse fondos para llevar a cabo estudios como los que arriba indico como necesarios.

Si el presente de los Titulados Náutico-Pesqueros es sombrío, el porvenir, tanto para los actuales como para los futuros «Técnicos Pesqueros» puede resultar de desastre, a menos que se tomen, desde ya, las medidas adecuadas para paliar en lo posible esa situación tan negativa que se vislumbra en el horizonte.

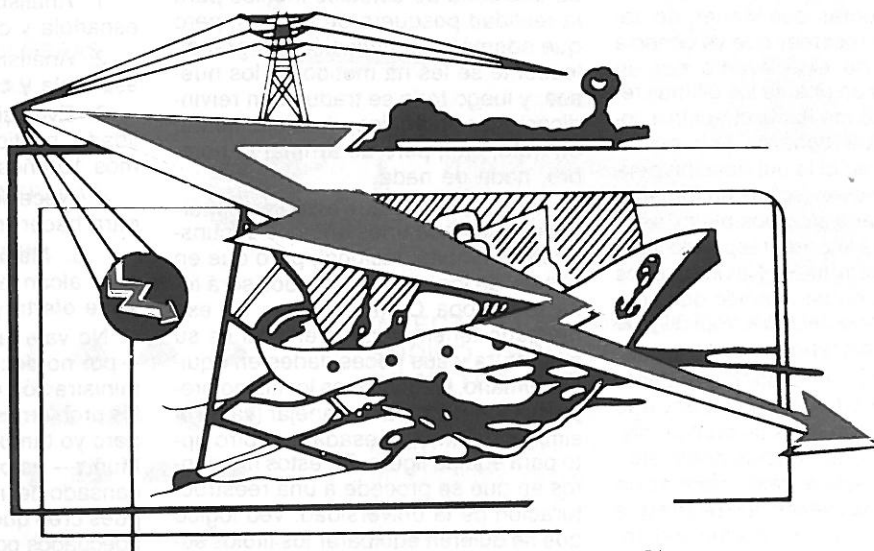


TURBOCOMPRESORES NAVALES, S. A.

SERVICIO TURBOCOMPRESORES

Equilibrados estáticos y dinámicos
Soldaduras especiales.

Cayetana Manrique, 14. Teléfonos 27 46 74 - 27 49 28
35010 LAS PALMAS DE G. CANARIA



ELECTRICIDAD J. MAILLO C. S.L.

Reparaciones Electro-Navales, Devanados, instalaciones y Automatismos

Urbanización El Cebadal, Vial 1, Parcela 195 - Telfs.(928) 267004-08, Part. (928) 231027
Puerto de la Luz. 35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Entre todos los sistemas utilizados hasta la fecha para la propulsión de buques convencionales, sin duda es la hélice el mecanismo más eficiente. Podemos dividir las hélices en dos grandes grupos: las de palas fijas y las de palas móviles giratorias.

En las hélices de palas fijas éstas forman una unidad con el núcleo, puesto que están fundidas en una sola pieza y el empuje que proporcionan está en función directa del número de revoluciones de la misma, siempre dentro de las limitaciones de la potencia propulsora. La hélice fija ha de proyectarse para el tipo de trabajo a realizar por el buque. Para una misma potencia propulsora, no será la misma hélice para un buque donde se dé preferencia a la velocidad, que en el caso de un remolcador o de un pesquero dedicado a la pesca de arrastre. Con hélice de este tipo siempre que gire el eje de cola se desplazará el buque.

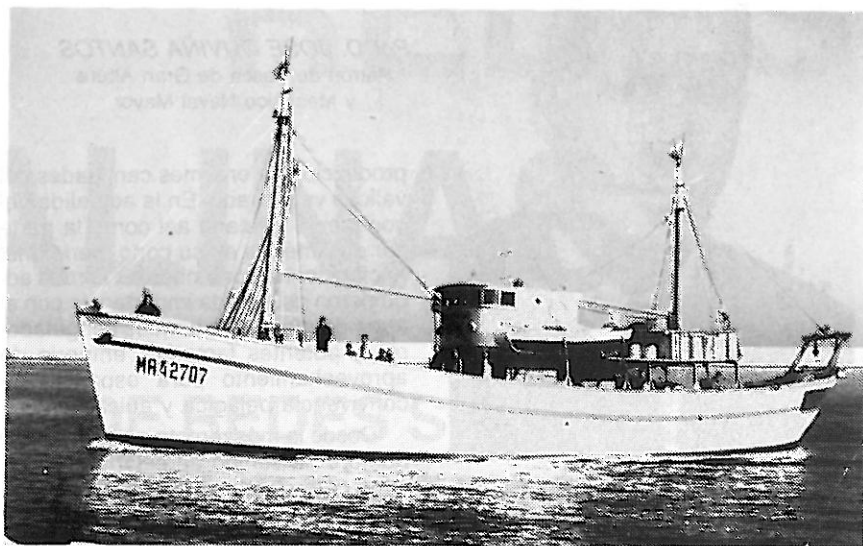
En las hélices de paso variable y reversible, las palas son independientes del núcleo y son giratorias sobre su eje perpendicular al eje de cola. Con esta disposición, con independencia del movimiento giratorio continuo del eje de cola, pueden situarse las palas en posición de «paso cero», con lo cual el buque permanece inmóvil o hacerle avanzar en sentido de «avante» o «atrás» a voluntad, según se dispongan las palas en una u otra posición.

En contra de lo que puede suponerse, el empleo de las hélices de paso variable y reversible data de comienzos de siglo y en principio fue concebido como elemento sustitutivo del inversor del sentido de giro del eje de cola, en las pequeñas potencias propulsoras. Ante el éxito obtenido, su empleo se extendió rápidamente en la industria naval de países como Suecia, Noruega, Dinamarca y Alemania, instalándose en todo tipo de buques, preferentemente en remolcadores y pesqueros, donde se viene utilizando ininterrumpidamente. Por el contrario, en nuestro país ha sido poco utilizado sin que existan razones convincentes que justifiquen dicho rechazo, hasta hace pocos años empujados por las razones que apuntamos a continuación.

Uno de los motivos por los cuales el empleo de este tipo de hélices se va imponiendo, es el económico. Sabido es que uno de los factores dominantes en los gastos de explotación de un buque y por tanto en la rentabilidad del mis-

Hélices para la propulsión de buques

Por D. JOSE BALIÑO GARCIA



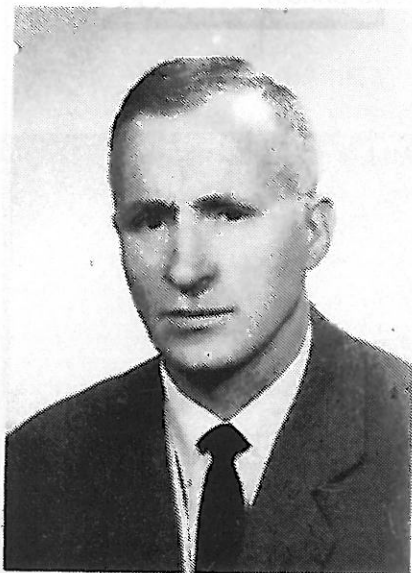
mo, es el costo del combustible. Pues bien, en este aspecto las ventajas que presentan las hélices reversibles sobre las fijas son incuestionables y esto lo saben perfectamente aquellos armadores que poseen buques con hélices de los dos tipos.

Donde la hélice de palas reversibles tiene todas las ventajas es en la maniobrabilidad del buque. En los barcos equipados con hélice fija las maniobras de «avante» y «atrás» se realizan invirtiendo el sentido de giro del eje propulsor, mediante un mecanismo inversor, en las pequeñas potencias o bien invirtiendo el sentido de giro del motor, para lo cual como es lógico se precisa parar la máquina y arrancar en sentido contrario. Esta maniobra, además de no ser conveniente para el buen funcionamiento del motor, por razones que no es el caso analizar aquí, en ocasiones ha provocado accidentes por fallos en la arrancada del motor, sobre todo si han de efectuarse muchas maniobras seguidas. Por el contrario, si se dispone de una hélice de palas reversibles, desde el puente de mando se realizan cuantas maniobras fuesen precisas, sin limitación, sin parar el motor, desplazando el buque a la velocidad deseada en el sentido que sea preciso

o dejándolo inmovilizado en la posición deseada.

Otra de las grandes ventajas es la posibilidad de adaptar y limitar el esfuerzo de carga del motor, manteniéndolo constante de acuerdo con las condiciones de navegación de una manera automática y manteniendo fija la velocidad de giro del eje propulsor. De este modo, además de mantener la «marcha económica» del buque automáticamente, el hecho de que el eje propulsor gire a una velocidad constante, permite instalar un generador de energía auxiliar utilizando el motor propulsor, con lo cual se puede prescindir de uno de los grupos auxiliares, con el consiguiente ahorro económico y de espacio en la sala de máquinas.

En los buques propulsados por dos motores gemelos acoplados a un solo eje propulsor, si fuera conveniente o necesario parar alguno de los motores, no existe el menor inconveniente en desacoplar dicho motor y el buque continuaría navegando con un solo motor, simplemente actuando sobre el paso de la hélice para adaptarla a las revoluciones y plena potencia del motor en servicio. Esto no es posible realizarlo con una hélice fija.



La fecundidad de los mares y su repercusión económico social

Por D. JOSE OUVIÑA SANTOS

Patrón de Pesca de Gran Altura
y Mecánico Naval Mayor

Las aguas del mar proporcionan valiosa e inmensa riqueza como alimentación humana. El Japón, sobrepasando con su pesca los 10 millones de Tm. desembarcadas por año, suple con mucho en su consumo a la carne en su dieta cotidiana. El hecho de estar afectado por escasez de tierras para el cultivo de sustento vegetal, añadido a la condición insular del territorio, forzadamente hicieron de esa nación la primera en aprovechar los grandes recursos que la vastedad de los mares promete.

De las principales pesquerías de nuestro mundo, cuatro de las más importantes se hallan situadas en el hemisferio septentrional. Dos en el Océano Pacífico por los mares nordeste de Asia y noroeste de América, las otras dos hacia el NE. del continente americano y el NO. de Europa en el Océano Atlántico. Sobre latitudes superiores a los 40 grados, en gran parte por aguas relativamente próximas a las costas son peculiarmente aptas para la pesca de arrastre.

Esos espacios mayormente ocupando la llamada «plataforma continental» con alturas en suave incremento, son zonas ricas en especies de valor en el mercado. Con ciertas partes emergentes del fondo oceánico nominadas como «bancos», donde la existencia del placton, abundante en substancia primaria, favorece a la cría y posterior re-

producción de enormes cantidades del valioso vertebrado. En la actualidad el continente africano así como la parte sur de América en su cono meridional hacia oriente, por ambos contornos adquirieron destacada importancia con el auge de modernos buques congeladores y potentes factorías, emporio de aprovechamiento para especies de convivencia pelágica y abisal.

Desde la más remota antigüedad, el hombre ha venido apreciando el pescado como alimento de cierta preponderancia. En los pueblos primitivos se ejerció la pesca como recurso valiosísimo, a veces prioritario, de necesidad alimentaria. Aún hoy, en países del SE. asiático como en Oceanía, este sustento no obstante pobre en materias nitrogenadas fundamentales como elemento básico de las proteínas, sirve de valioso sostén para la nutrición de millones de seres humanos.

La pesca intensiva y la comercialización del pescado seco y salado, fue una actividad preferente de los chinos. Desde su litoral lo exportaban al interior y hacia el sur en fructífero mercado. Los japoneses más tarde, desarrollando los métodos de captura empleados por los chinos, sustituyeron gradualmente ese comercio hacia las gentes del Mar de la China meridional.

De los rudimentarios utensilios empleados por nuestros remotos antepasados como el arpón, se llegó al anzuelo del que al parecer, se valieron en principio egipcios y fenicios. Estos desarrollaron la industria del salazón, difundida posteriormente más acá del oriente cercano. Los hebreos después de su asiento en Canaán, maestros en el uso de la red perfeccionando esta arte, por superior rendimiento se extendió por la riberas del pueblo mediterráneo.

Existen fundados motivos para afir-

mar que gentes del País Vasco, grandes navegantes, ya en el siglo XIV llegaron a Groenlandia y Terranova con sus expediciones pesqueras en busca de bacalao, declinando en esta ocupación con la decadencia general de España.

Trascurriendo la Alta Edad Media, la pesca en el Atlántico Norte dio lugar a serios percances entre suecos, daneses y alemanes, disputando unos supuestos derechos sobre la pesca del arenque y merluza, hasta el punto de que en 1410 una ley escandinava impuso unos preceptos sobre la actividad regulando su ejercicio.

Las capturas globales en la actualidad sobrepasan los 80 millones de Tm., superando el Japón, como queda dicho, los 10 millones. Luego viene la URSS, a muy corta distancia, les siguen China, Estados Unidos, Noruega, Corea del Sur, India y entre otros España, acercándonos a los 2 millones. Nuestro país, en comparación relativa, ocupa un destacado lugar aun dentro de la crisis que nos afecta.

La importancia de nuestra flota pesquera desde el punto de vista económico, por la transformación experimentada en su desarrollo técnico es de apreciar. Y dicho sea de paso, la formación y competencia de nuestros compañeros en puente, máquinas y frío coadyuvó en gran medida a esa productiva evolución.

La pesca en España, con base en gran parte por el N. y NW, da ocupación a unos 140.000 puestos de trabajo, siendo el personal embarcado con su dura labor, abnegación e incluso abundante ofrenda de sus vidas, quienes dan testimonio del esfuerzo desarrollado. Quisiera terminar este modesto trabajo ofreciéndoles desde aquí mi más rendido homenaje.

RS
CUANDO REDES SALINAS VA EN CABEZA LA CONFIANZA LE SIGUE

REDES SALINAS, S. L.

**FABRICACION DE REDES SINTETICAS
PARA LA PESCA DE ARRASTRE**

DELEGACIONES:

PASAJES DE SAN PEDRO

Parque de Avidieta, s/n
Teléfono 39 49 85

LA CORUÑA

Muelle de Linarez Rivas, 65
Teléfono 24 01 00

V I G O

Avda. Orillamar, 175 Interior
Teléfono 29 94 50
Télex 83668 RSSL

HUELVA

Avenida Enlace, s/n
Teléfono 25 58 60

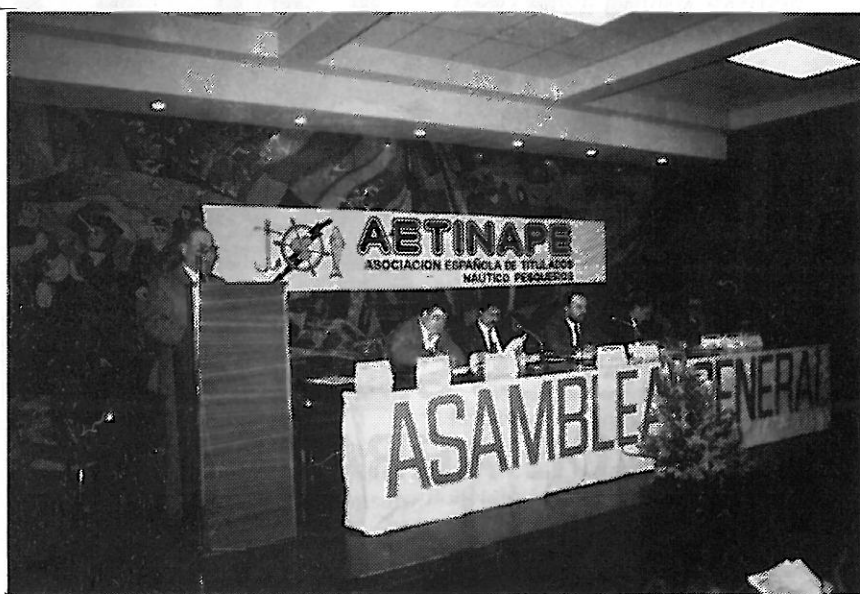
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Muelle de Rivera, 19
Teléfonos 27 24 74 - 27 22 16
Télex 95622 RSSL

C E N T R A L :

La Cerca (Carretera Ctral.-Alicante) - Teléfonos (965) 31 04 08 - 31 03 54
P.O. BOX 45 - Télex 95622 RSSL-E
CALLOSA DE SEGURA (Alicante - España)

Asamblea General Ordinaria de AETINAPE de 1987 Un repaso anual con resultado positivo



Momento en el que el Capitán de Pesca, don José Oliveira Avendaño, procede al acto de apertura de la Asamblea General de AETINAPE.

El cambio de Secretario General de nuestra Organización y la valoración positiva de la actividad de AETINAPE fueron las dos características más destacadas de la Asamblea General Ordinaria celebrada el pasado día 19 de diciembre, en el Salón de Actos de la Casa del Mar de La Coruña.

En las páginas de esta misma revista les ofrecemos una entrevista con el nuevo Secretario General, Francisco Ramírez Faustero, que sustituye en el cargo a Roberto Díaz Arias, cesante por voluntad propia y a quien se le agradecieron los servicios prestados al colectivo Náutico-Pesquero; para ocupar el cargo de vocal que desempeñaba el nuevo Secretario General ha sido elegido el Capitán de Pesca, Pedro Riveiro Domínguez.

La valoración de las movilizaciones llevadas a cabo ante la Dirección General de la Marina Mercante para impedir la desaparición de los titulados Náutico-Pesqueros de los buques de cabotaje ha sido muy positiva, ya que hemos logrado el máximo objetivo propuesto de momento: que la presión de

los marinos mercantes sobre los titulados Náutico-Pesqueros no obtuviera los beneficios por ellos deseados. Así, repentinamente dejaron de llegar comunicaciones de desembarco a nuestros compañeros enrolados en barcos de cabotaje.

También se dio un repaso a las cuestiones profesionales que tradicionalmente afectan a nuestro sector, como son la seguridad marítima y las fórmulas de salvamento en caso de accidente, muy de actualidad por los recientes hechos acaecidos en Fisterra con ocasión del siniestro del «Cason», y que además no dejan de sentirse en el conjunto de nuestra flota.

La sanidad marítima fue otro de los importantes asuntos tratados en esta Asamblea denunciándose graves deficiencias en esta materia; por otra parte, se volvió a recalcar la necesidad de crear una comisión de seguimiento y que investigue el comportamiento de patrulleras de países terceros contra nuestros pesqueros, ya que en muchas ocasiones sufren en sus carnes actitudes arbitrarias por un clima de xenofobia

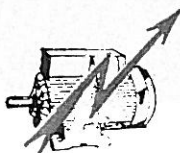
que se respira en muchos de los países en cuyos caladeros faenan nuestros barcos, es necesario que no sólo se firmen acuerdos, sino que además pueda seguirse el cumplimiento del mismo por las partes afectadas.

El trato con la Administración pesquera se valoró de forma muy positiva, pues hay buenas perspectivas con la llegada al frente de la Secretaría General de Pesca Marítima, de José Loira, quien parece que dio un impulso definitivo al Real Decreto que aumenta las competencias profesionales de los Mecánicos Navales.

Se acuerda dar el apoyo e impulso necesario por parte de AETINAPE a las conclusiones de las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras y plantear una vez más a la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras el cambio de normativa de acceso al curso de Capitán de Pesca por parte de Capitanes y Pilotos de Marina Mercante, en tanto en cuanto no se cumpla por parte de Marina Mercante el denominado «Principio de reciprocidad».

La aprobación del Informe Económico presentado y la celebración del próximo Pleno de AETINAPE en Pasajes, fueron los últimos asuntos tratados por las más de cien personas asistentes a esta Asamblea. La fijación de la fecha para el próximo Pleno, así como el programa de actividades, quedó encomendada al Comité Ejecutivo y a la Delegación de AETINAPE en Euzkadi.

AETINAPE



I.R.C.E., S. A.

INSTALACIONES - REPARACIONES - CONSTRUCCIONES - ELECTRICAS, S. A.

- Reparación de motores, alternadores y dinamos
- Reparación de instalaciones industriales y navales
- Instalaciones eléctricas en general, alta y baja tensión
- Especialidad en sistemas electrónicos
- Proyectos
- Estudios de mantenimiento

Vial V - Parcela 72 (El Cebadal)
Teléfonos 27 83 13 - 27 84 07

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»



TAB-TOR

EVITA LAS INCRUSTACIONES
POR ALGAS, MOLUSCOS Y
CRUSTACEOS EN CIRCUITOS
DE AGUA SALADA EN:

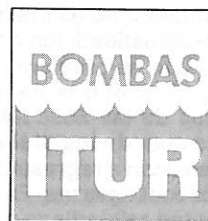
- DEPURADORAS DE MARISCO
- BUQUES
- PLATAFORMAS PETROLIF.
- CENTRALES TERMICAS
- CLORACION DE PISCINAS
DE AGUA SALADA

MODELOS PARA TRATAR DE
125 a 350 m³ HORA

CONSUMO ENTRE 6 y 12 Amp.
SEGUN MODELO

GENERADOR ELECTROLITICO
DE HIPOCLORITO SODICO

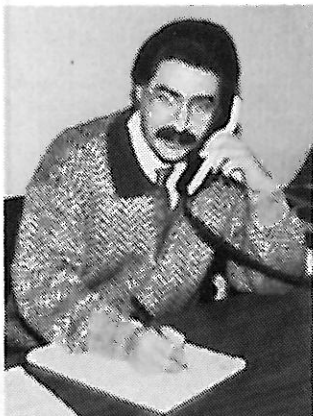
EFECTOS NAVALES



Distribuidor
Oficial
D. NAVAL

Juan Rejón, 127
Teléfonos 27 27 27 - 27 23 45

Télex: 95701 - STSL - E
35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Es el nuevo Secretario General de AETINAPE FRANCISCO RAMIREZ:

En la Asamblea General Ordinaria, celebrada el pasado mes de diciembre, fue elegido Secretario General de AETINAPE, Francisco Ramirez Faustero, Mecánico Naval Mayor, nacido hace 31 años en Morón de la Frontera (Sevilla), casado y con un hijo, está vinculado a La Coruña, donde trabaja, y en sus ratos de ocio estudia Ciencias Físicas por la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Navegó en Pesca, Mercante y en barcos de salvamento, y es miembro de AETINAPE desde su fundación.

—¿Que es para ti AETINAPE?

—«AETINAPE nace y se desarrolla con el deber de defender a los Náutico-Pesqueros de los atropellos que por parte de la D.G. de M. Mercante estábamos y estamos sufriendo, ese es nuestro principal objetivo, consolidar nuestros puestos de trabajo en todos los sectores marítimos y cuando digo todos me refiero no sólo al hecho de navegar en Pesca o Marina Mercante, que si bien son los más importantes no nos deben hacer olvidar que son muchos los compañeros que actualmente desempeñan la profesión en otros sectores, sirvan como ejemplo: Inspecciones Pesqueras de las diversas comunidades autónomas, Vigilancia Aduanera, etc., y que también sufren el acoso por parte de muchos titulados de Náutica. Otro importante campo de nuestra actividad profesional debe ser la Administración Marítimo-Pesquera, que sigue vetada a nuestro colectivo. Y en este sentido AETINAPE, es y debe seguir siendo la Organización que nos defienda de tanto desatino y, por otra parte, sea el vínculo de unión entre los titulados Náutico-Pesqueros y la Administración para dar soluciones a las demandas de los mismos, y defendiendo sobre todo nuestra dignidad profesional».

Tenemos que reivindicar cuestiones que nos están arrebatando.

—¿Cuál es el origen del conflicto entre los Náutico-Pesqueros y Marina Mercante?

—«Cuando no existía el problema del paro que existe en la actualidad, los Náutico-Pesqueros no teníamos ningún tipo de problema de competencias, incluso podemos decir que le hacíamos un poco el juego a los titulados de las Escuelas de Náutica. El problema se plantea cuando los titulados de las Escuelas de Náutica comienzan a regresar de otros países y sobran titulados por todas partes. Es entonces cuando los marinos mercantes reivindican unos puestos que hasta el momento estaban cubiertos por los Náutico-Pesqueros. Así, a partir de 1981, los Náutico-Pesqueros quedan desplazados de la Marina Mercante.

Nosotros, más que vocación reivindicativa, lo que tenemos es el convencimiento de que tenemos pleno derecho a trabajar como profesionales del mar, tanto en cabotaje como en pesca, en cualquier caso nadie debe olvidarse de los cientos de marinos mercantes que desempeñan funciones en el sector pesquero español».

—La enseñanza Marítimo-Pesquera es uno de los pilares de la profesión. AETINAPE acaba de celebrar unas Jornadas sobre esto, donde se consiguieron unos resultados muy positivos. ¿Cómo valoras tú estas Jornadas?

—«Todos teníamos mucha ilusión en la celebración de estas Jornadas. De hecho, en la Asociación se ha tenido y se tiene un interés especial por la reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras. Teniendo en cuenta que las Jornadas era tan solo un punto de partida para que todos los colectivos implicados en estas Enseñanzas, esto es, profesores, titulados, Escuelas, Administración, se identificaran y eligieran el camino que deben seguir estas Enseñanzas, en este sentido me pareció tremendamente positiva la celebración de las Primeras Jornadas sobre la reforma de las mismas, si bien lo importante es que este proyecto salga adelante y lo que hoy es una gran idea, pronto pueda ser una realidad.

AETINAPE tiene un interés especial en la reforma de las Enseñanzas Marítimas.

El hecho de que la mayoría coincidiéramos en los puntos más importantes y hoy exista un proyecto común, así como la idea de que las conclusiones obtenidas se lleven adelante, sobre todo por los Institutos Politécnicos y Escuelas Náutico-Pesqueras, me parece, repito, tremendamente positivo. Luego como valoración de las Jornadas en sí, hay que decir que hubo una gran lucidez, por parte de los ponentes, quienes han demostrado saber lo que quieren y a donde llegar.

A pesar de que haya quien critique la capacidad y la formación del profesorado o la estructuración de las Escuelas, cuestiones en las que en parte estamos de acuerdo, no hay que perder de vista que existen personas que tienen una capacidad para reaccionar y para salir adelante y dar soluciones a estos problemas.

En las pasadas Jornadas sobre Enseñanzas todos los implicados convergen en los puntos básicos, y eso es lo positivo.

Estoy esperanzado en el futuro y preveo las Enseñanzas Marítimas incorporadas a los planes de reforma educativa del Ministerio de Educación y Ciencia, para lo que confío en que las personas, tanto de la Administración Académica como de la Marítima, de quienes depende la reforma, se vuelquen para conseguirla».

QUEREMOS QUE SE NOS RESPETE COMO PROFESIONALES QUE SOMOS

—La entrada en el Mercado Común incide directamente en muchas cuestiones relacionadas con los trabajos en el mar. ¿Cómo ves el futuro desde esta perspectiva, llámémosle, europea?

—«Cabe ser optimista. A pesar de que hasta ahora la Administración no ha reconocido académicamente los estudios, y profesionalmente han estado siempre pendientes de lo que dijeran personas no cualificadas y ajenas al sector, está claro que los titulados Náutico-Pesqueros españoles tienen formación más que suficiente para poder competir con otros colegas del Mercado Común, desenvolviéndose tan bien o mejor que los propios compañeros del resto de Europa. Si bien nuestra lucha se debe centrar en ocupar los puestos que nos pertenecen en el sector pesquero, mercante, etc., de nuestro país».

—¿Estás satisfecho de como se desarrolla la vida de la Asociación?

—«Bueno, AETINAPE, desde que nació, ha pasado por diversas vicisitudes, y ha tenido problemas, pero después de que AETINAPE se ha consolidado y que ha alcanzado una representatividad más que suficiente en el sector, y después de que AETINAPE, gracias a mucho esfuerzo, es oída desde las instituciones y por la opinión pública, creo que a nuestra Asociación le espera un buen futuro. De hecho, la última batalla mantenida con la Dirección General de Marina Mercante este último año, y el hecho de hacerla retroceder en maniobras como las que intentaba llevar a cabo, significa que AETINAPE tiene fuerza para que se le tenga en cuenta a la hora de dar cualquier paso en el sector».

El reconocimiento a la profesionalidad de los titulados Náutico-Pesqueros se vio reflejado en el reciente Decreto de ampliación de competencias para los Mecánicos Navales.

—¿Qué es lo que más te preocupa como Secretario General de AETINAPE?

—«Hay un tema principal en estos momentos, y es el de la reforma de la Enseñanzas. Las Jornadas de Vigo sirvieron de mucho, para adecuar nuestras aspiraciones a un marco concreto, en esa futura reestructuración de las enseñanzas medias y superiores. Luego, lo más normal... seguir recogiendo las aspiraciones de los compañeros, seguir reivindicando una mejora en el campo de la seguridad marítima, y en definitiva, in-

tentar que, por lo menos se cumplan las leyes que existen, que muchas veces ni eso sucede, ese es el gran problema. Por otra parte, debemos hacer un recordatorio especial a ese reconocimiento a la labor de los titulados en Cabotaje tienen su profesión en Cabotaje, y los titulados de Máquinas tienen exactamente la misma este Decreto de ampliación de competencias, elevando y en algunos casos duplicando la potencia de las máquinas sobre las que tienen mando. Aunque es cierto que no nos vamos a contentar con mantenernos en pesca, pues hay titulaciones que se imparten en las escuelas Náutico-Pesqueras que son polivalentes y otras que son específicamente de Marina Mercante. Los titulados en Cabotaje tiene su profesión en Cabotaje, y los titulados de Máquinas tiene exactamente la misma capacidad para mandar un buque de pesca que de Marina Mercante. En este sentido buscaremos entrelazar una y otra actividad, pero en ningún caso abandonar nuestras competencias en Marina Mercante».



—¿Cómo valoras la última Asamblea General Ordinaria, donde te eligieron Secretario General?

—«Siempre que un numeroso grupo de compañeros se reúnen, bien en asamblea, bien en pleno, surgen y se plantean los problemas que cada uno desde su ámbito de trabajo observa, y en este sentido los compañeros han aportado una visión directa de la problemática de cada sector, enriqueciendo con ello la vida de la Asociación».

Por otra parte, considero que si bien aún existen compañeros que no valoran suficientemente la labor de los demás, la mayoría si está teniendo cada día mayor conciencia de la necesidad de estar unidos para así reivindicar y exigir con mayor fuerza si cabe que nuestros derechos sean consolidados».

SHIP CHANDLER FOR NATIONAL AND FOREIGN BOATS •

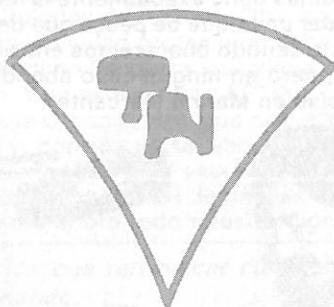
**SUMPESCA
S. Ltda.**

PROVISIONISTA DE BUQUES

MUELLE DE RIBERA, 9

TELF.: 27 84 36

LAS PALMAS

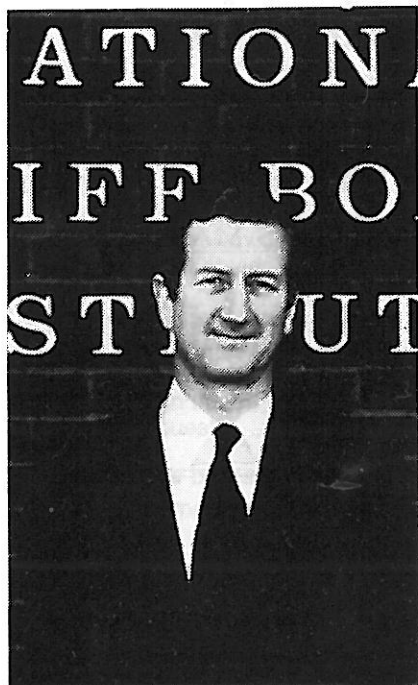


TECNASA

Técnicas Navales, S.A.

-
- HIDRAULICA - NEUMATICA - INYECCION
 - REPUESTOS PARA MOTORES MARINOS
 - SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

Explanada Muelle Rivera, Edif. SHOVISPAN. Telfs. (928) 268146-264969
Télex 96421 TNLP-E - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



La R.N.L.I.: un servicio voluntario

Por Mr. BRIAN MILES

Deputy Director

Royal National Lifeboat Institution
Servicio Británico de Salvamento
de Náuticos

tigar los asuntos y la administración de la RNLI, el resultado satisfizo las esperanzas de los más entusiastas.

En el siglo XX, a pesar de períodos de escasez económica, la Institución se ha sobrepuesto siempre a estos problemas, y nunca ha recurrido al Gobierno pidiendo ayuda económica. En los círculos internacionales de Salvamentos se tiene a la RNLI en la más alta consideración. Se han creado muchos servicios de socorrismo extranjeros siguiendo el modelo de la RNLI, sus embarcaciones, equipos y experiencias. Casi todos estos servicios de salvamento tienen en alguna proporción tripulaciones voluntarias o aportaciones voluntarias de fondos a la organización.

Aunque la RNLI ha sido y es sufragada enteramente por contribuciones voluntarias, esto nunca ha significado que no se hayan mantenido los más altos grados en cada faceta de las actividades de la Organización. Los botes de salvamento se construyen según las normas más estrictas, y son equipados con los servicios más modernos. El ánimo de la Institución es aportar cuantos más fondos sean posibles para las necesidades operacionales y el mínimo para la administración. De cada libra se emplean siete peniques en adquisiciones de equipos y de botes salvavidas.

Debido a que gran parte de la tripulación son voluntarios se puede gastar una cantidad tan elevada en equipos, botes y aparejos, y no en salarios. En lo Equipos de Socorrismo del Gobierno no hay voluntarios y esto incrementa notablemente los gastos para pagar los salarios de las tripulaciones, mantenimiento y horas extras. Nuestras tripulaciones de voluntarios se transmiten entre sí el espíritu de la Institución y resistirían cualquier cambio.

La RNLI aporta grandes cosas a la nación.

El Comité de Dirección de la RNLI bajo su director, tiene toda la responsabilidad de la Institución. Es un cuerpo voluntario, pero también emplean a profesionales para llevar la administración y para el mantenimiento de la flota de botes salvavidas. El Comité está formado por un amplio equipo de señoras y caballeros que trabajan voluntariamente y aportan a la dirección su experiencia. La dirección de la Institución tiene continuidad y estabilidad, pero podría perderlas si se ve involucrada o afectada por asuntos del Gobierno.

Si se tiene la más mínima sospecha de que la RNLI se está llevando deficientemente, si se viera que los botes salvavidas estuvieran equipados deficientemente, o descuidados, o que fallaran en su trabajo, entonces sería oportuna la intervención del Gobierno.

Sin embargo, tal y como están las cosas, el servicio de botes salvavidas se está llevando bien, y está bien equipado. No parece que sea el momento adecuado para que el Gobierno intervenga. Ni se necesita ni se quiere.

¿Qué es la RNLI?

La Real Institución Nacional de Salvamento, es una organización de caridad, fundada para salvar vidas en el mar. Un servicio de botes salvavidas las veinticuatro horas que cubre la búsqueda y rescate en treinta millas fuera de las costas del Reino Unido y de la República de Irlanda. Existen 200 estaciones de la RNLI.

La RNLI depende de contribuciones voluntarias para sus ingresos.

Hace 160 años se fundó la Institución Nacional de Socorrismo, con el fin de salvar vidas y barcos naufragados. La Organización es sufragada por aportaciones voluntarias. Se fundó porque se reconocía que era necesaria, pero no hubo ninguna iniciativa por parte del gobierno central.

En 1854, la Institución de Salvamento, como fue generalmente conocida cambia su nombre por el de Real Institución Nacional de Salvamento. Al mismo tiempo empezaron a recibir un subsidio de la Cámara de Comercio, porque los fondos aportados por los voluntarios no eran suficientes, el subsidio condujo a que el Gobierno se involucra en la dirección de la Institución. Esto duró hasta el 69, cuando los fondos aportados por los voluntarios se habían incrementado considerablemente, y de mutuo acuerdo el Gobierno retiró el subsidio y también sus representantes en el Comité de Dirección. Desde entonces, la RNLI ha sido sufragada enteramente por contribuciones voluntarias y ha sido completamente independiente del gobierno central.

A finales del siglo XIX, se ordenó una encuesta parlamentaria para inves-

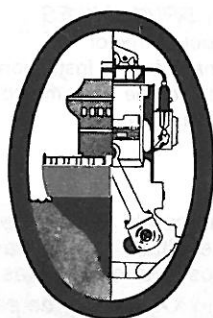
“EL CAMINO MAS CORTO”

SUMIMAR

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



**conózcanos
a fondo**



SUMIMAR, S. A. .

SUMINISTROS MARINOS

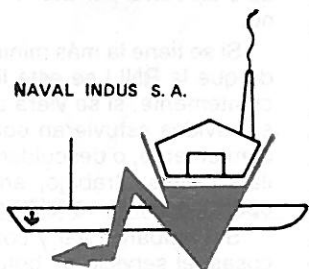
Pescadería, 15

Telfs.: (943) 396501 - 397040 - 399045 - 392347

Télex: 38221 SMMR - Fax: 943 - 39 93 66

PASAJES DE SAN PEDRO - (GUIPUZCOA)

NAVAL INDUS S. A.



NAVAL-INDUS, S. A.

Instalaciones y Reparaciones Navales e Industriales

- ◆ Reparaciones de Motores, Alternadores y Dinamos.
- ◆ Reparaciones de Instalaciones Navales e Industriales.
- ◆ Instalaciones Eléctricas de Baja-Alta tensión y Comunicaciones.
- ◆ Especialidad en Electrónica Naval e Industrial.
- ◆ Estudio de Proyectos en General así como mantenimiento.

Vial XIII - Parcela, 3 (El Cebadal)

☎ 27 42 04 - 27 42 08

35008 - Las Palmas de G. Canaria

Embarcaciones y vidas salvadas en 1986:

Embarcaciones: 3.641. Un promedio de casi diez diarios.

Vidas: 1.398. Un promedio de casi cuatro al día.

Desde que se fundó la RNLI en 1824, sus botes salvavidas han salvado más de 115.000 vidas.

La flota de salvamento.

La RNLI tiene una flota activa de 260 botes salvavidas, con un tamaño de 16 a 70 ft. También tienen 111 botes salvavidas de repuesto.

El coste de los botes salvavidas.

Botes de menos de diez metros:

16 ft, D clase, inflable, 9.000 libras.

18 ft, 6 in, C clase, inflable 11.250 libras.

21 ft, Atlantic, inflable rígido, 35.000 libras.

Botes sobre 10 metros:

Medina, 290.000 libras.

47 ft. revestido acero, 537.000 libras.

52 ft, Arun, G.R.P. 490.000 libras.

Bote rápido, 337.000 libras.

Los socorristas.

Los socorristas son voluntarios. Hay un mecánico que trabaja a jornada completa en cada tripulación. Los hombres reciben una pequeña paga para compensar el dinero que pierden cuando están de servicio, cinco libras por la primera hora y una setenta por cada hora más.

Dinero empleado.

En 1987 la RNLI empleó 29 millones de libras.

De cada libra donada, 77,6 peniques se gasta en mantener la flota existente, en construir nuevos botes, y en comprar nuevos equipos; 13,2 peniques se utilizan para incrementar los fondos y en publicidad; 4,6 peniques para la administración; y los restantes 4,6 peniques van a la reserva general.

Si está usted interesado en conocer la manera de cómo podría ayudar al servicio de botes salvavidas, por favor escriba al Director del RNLI, a la direc-

ción mencionada al principio de este artículo.

Ingresos totales para 1986: 306 millones de libras.

Debidos a Compañías y corporaciones. Para propósitos generales, 5,75 millones de libras (19%); procedentes de regalos y legaciones, 6,01 millones (20%); legaciones para propósitos generales, 13,83 millones (45%); ingresos procedentes de inversiones, 1,74 millones (6%); donaciones de los miembros, 1,74 millones (4%); comercio, 0,45 mi-

queña proporción. La RNLI necesita cientos de almacenes para almacenar desde tuercas y clavijas a máquinas completas. Los precios se han redondeado y están basados en precios de enero de 1987.

Equipos de los hombres: botas, 6 libras; pantalones, 42 libras; cascos y capuchones, 9 libras; chaquetas, 49 libras; chalecos salvavidas y cuerdas, 130 libras.

Equipos de los botes: cuerdas para salvamento (Atlantic 21) 4 libras; luces de vapor, 8 libras; linternas, 4 libras; lu-



«Mitera Sotiria», buque chipriota embarrancado en Bens (La Coruña).

lones (5%); otros ingresos, 1,50 millones (5%).

Como se utilizaron los ingresos.

Operaciones periódicas, 12,91 millones de libras (42%); capital futuro, 2,64 millones (9%); presente, 7,66 millones (25%); incrementar los fondos y publicidad, 3,36 millones (11%); gastos de dirección, 1,24 millones (4%); reservas, 2,76 millones (9%).

Lista de precios de los equipos.

Esta lista da el precio de algunos de los equipos utilizados en los botes salvavidas. Solamente representa una pe-

ces para inundaciones, 16 libras; chalecos salvavidas, 18 libras; luces azules centelleantes, 20 libras; barómetro, 43 libras; equipo de primeros auxilios, 55 libras; batería, 107 libras; compás, 180 libras; propulsor, 768 libras; radar, 5.250 libras; equipo de los asientos, 19 libras; bote remolcador, 21 libras; baterías, 45 libras; alargador, 81 libras; ancla de bote, 151 libras; alargador tipo Basket, 262 libras; montacargas 1.998 libras; maquinarias motor, 26.552 libras.

Junio 1987.

1985: embarcaciones, 3.864; vidas

salvadas, 1.742.

1986: embarcaciones, 3.641; vidas salvadas, 1.398.

Otro año épico.

El número de botes empleados en salvamentos fue el tercero más alto de toda la historia. El número de vidas salvadas fue también el número más alto alcanzado desde la guerra.

Más botes nuevos que nunca.

En su discurso el Duque de Atholl, en la reunión general anual, dijo: «El año pasado se terminaron 252 ft, clase Arun y tres 47 ft, y se empezaron a construir 17 futuros Aruns y Tynes. Nosotros también construimos no menos de 5 Atlantic 2 ls., 3 clase C y 18 botes inflables clase D, y se ordenó que empezaran los trabajos para construir 30 botes más sobre 10 metros». Hay ahora más botes en construcción que nunca en la historia de la Institución. Los botes de la clase Tyne han sido designados a:

Wick, Bembridge, Salcombe, Whitby, Lowestoft, Longhope, St. Davis, Appledore y Moelfre. Los botes de la clase Arun han sido designados a: Troon, Kirkwall, Plymouth, Barra Island, Lochinver y Thurso.

Recompensas al valor.

Se dieron siete medallas como recompensa al valor. En la presentación anual de medallas, HRH la Duquesa de Kent entregó una medalla de plata a Mrs. Anne Hogg, viuda del capitán John Hogg de Tynemouth; y medallas de bronce al patrón Robert Maiden de Hartlepool, y al patrón Stephen Shaw de Alderney, quien también recibe una barra para su medalla de bronce; también fueron galardonados con una medalla de bronce John de Appledore, y el timonel Helmsman Ian Stringer de Eastbourne, el segundo patrón Martin Harwood de Alderney. Esta fue la primera vez desde que el superintendente Brian Bevan de Humber recibió medallas de oro, plata y bronce en 1979, que un socorrista ha recibido más de una medalla en el mismo encuentro.

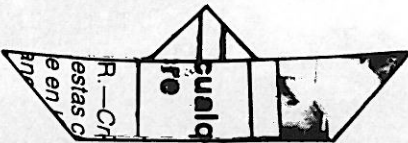
Coste del servicio de salvamento.

Los gastos generales de la RNLI en

1986, fueron de 25,5 millones de libras. Por otro lado, los gastos de administración han sido menores y esto ha revertido en los servicios de salvamento. Se estima que el coste para el año 1987 será aproximadamente de 30 millones de libras esterlinas.

Aporte en relación con lo que se gane.

Una fórmula llamada de acuerdo con lo que se gane, empezó el 6 de abril de 1987. La fórmula permite a los empleados deducir mensualmente o semanalmente una cantidad de su sueldo para obras de caridad, antes que les deduzcan los impuestos. Las fundaciones de caridad, que son las únicas que en el presente se dedican a recoger y distribuir ayudas de donaciones, consideran que con esta fórmula se puede generar un extra de 100 millones de libras. Para conseguirlo se debe poner en conocimiento de tantos empleados como sea posible, y por supuesto la RNLI debe promocionarlo como una causa digna de apoyo.



Con esta fórmula se permite que cualquier empleado o retirado que esté pagando impuestos, ayude a alguna obra de caridad. Pagando un promedio de una libra para obras de caridad, solamente pagaría 73 peniques. Los otros 27 que se habrían empleado en los impuestos, irían ahora a obras de caridad. Hay todavía más grandes ahorros para promedios más altos de impuestos.

Coste de los barcos salvavidas.

El coste de los botes salvavidas ha ido aumentando durante los últimos años, y en algunos casos el aumento ha sido más alto que el promedio de inflación. ¿Por qué?

Los precios de la mano de obra, el mayor componente en los precios de construcción de botes salvavidas, han crecido desproporcionadamente en relación con el coste general de la vida, y lo mismo ha ocurrido con el precio de

ciertos materiales utilizados en la construcción de botes salvavidas. Los avances habidos en las tecnologías de navegación y comunicación, permiten obtener mejores equipos, pero la subida de los precios es inevitable. Que algunos materiales tengan que ser importados y el cambio de moneda desfavorable es otra de las razones del aumento de los precios.

Afirmamos que la RNLI hace todo lo posible para mantener los costos lo más bajo posible, y con la excepción de la construcción del Arun y del Atlantic 21 GRP, y de sus cascos, y la puesta a punto de la clase D y del Atlantic 21 (que se lleva a cabo por los trabajadores de la RNLI en Cowes) todo el trabajo de construcción de botes salvavidas se intenta que sea lo más barato posible. De esta manera la RNLI se asegura de que recibe precios competitivos de los astilleros del país.

Conferencia Internacional de Salvamento.

La XV Conferencia Internacional de Salvamento (ILC) tuvo lugar del 1 al 6 de junio de 1987, en La Coruña, en el norte de España. Alrededor de treinta sociedades de salvamento de todo el mundo asistieron a las conferencias que tienen lugar cada cuatro años. La primera ILC tuvo lugar en 1924, para celebrar el centenario de la RNLI, que es en la actualidad organismo secretario de la ILC, estuvo representada y mandó el 52 ft, bote clase Arun, «Roy y Barbara Harding», que luego fue a Galway.

Botes rápidos.

El prototipo rápido, construido enteramente de aluminio, realizó pruebas, en espera de los resultados y si éstas son satisfactorias se procederá a su producción. A lo largo de 1986, la versión original de FCB se ha estado probando. La forma de la cubierta, la distribución del peso han sido variados. El diseño óptimo no ha sido incorporado al prototipo.

Dado que se ha prestado toda la atención al diseño y desarrollo del FCB, esto significa que el trabajo sobre el Medina está estancado. Una vez que el FCB esté construido se continuará con el proyecto Medina.



Algunas reflexiones de las Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras

Por D. JOSE OLIVEIRA AVENDAÑO
Capitán de Pesca

que dependerá en los próximos años el mantenimiento de tripulaciones de calidad, de nuevos métodos de enseñantes. El reciclaje de formadores y la continua puesta al día de los enseñantes, se van a manifestar como fundamentales.

¿Será verdad que se va a hacer todo lo que antecede?, pues hasta el presente desde que ocupa el puesto de Inspector General, no hizo nada de nada en ese sentido. Dice en su ponencia, que la Escuela Europea así lo está haciendo y obteniendo excelentes resultados, ¿por qué entonces no lo aplicó en las escuelas que dependen de su Inspección General?

Sigue hablando en su conferencia de temas muy interesantes y que resume en lo que se ha venido a denominar «Orientaciones comunes en la formación profesional de la Comunidad Europea» que pasa a transcribir literalmente: cita apartados desde (a) hasta (f), pero el que llama poderosamente mi atención es el (d), que cito literalmente... (d) para conseguir estos cambios, debemos actualizar los conocimientos de los formadores y de la enseñanza profesional. Los profesores necesitan una formación permanente y tener acceso a cursillos, a cierta documentación, a ser informados de los últimos progresos tecnológicos. Si conocía todo lo que antecede, ¿cuál fue la causa para no aplicarse, o todo lo que dijo en Vigo, lo aprendió el día antes de dar la conferencia?

También dijo que debe estudiarse la creación de una nueva figura que podría denominarse «Diplomado en Ciencias Náutico-Pesqueras». ¿Serían iguales a los Inspectores de Pesca de la Xunta de Galicia?

Los días 26, 27 y 28 del pasado mes de noviembre, se celebraron en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, en Vigo, las Primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, organizadas por la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, con la colaboración de diferentes organismos nacionales y de varias autonomías.

El discurso de apertura lo hizo el presidente de AETINAPE, José M. Muñiz Ríos, destacando en primer lugar las palabras claves: construir, edificar, con espíritu de trabajo abierto y eficaz.

La primera conferencia la pronunció Mr. Kream, profesor de la Escuela de Alta Educación Pesquera de Humber-side, en Hull, Inglaterra, versando sobre los estudios náutico-pesqueros en la Comunidad Económica Europea y en Gran Bretaña, haciendo hincapié en la evolución efectuada desde 1850-1980 y muy particularmente desde 1951 a 1987, tan diferentes de las nuestras.

La primera ponencia versó sobre «Una vía de futuro para las enseñanzas Náutico-Pesqueras en España». **Habló de formación, reciclaje y el reemplazo de los marineros-pescadores en la pesca marítima futura; del reciclaje tecnológico; de la formación permanente; cursos sobre electrónica, frío, transformación y acondicionamiento**

Para hacer algo de lo que dijo en Vigo el día 26, hace falta conocer el tema, hay como bien dice, que adelantarse al curso de los acontecimientos y creo honradamente que debe ser la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras la que inicie la marcha.

Al final de la conferencia del Sr. Pastor, hubo un coloquio y el señor moderador, cuando se le hizo una pregunta sobre un decreto derogado, dijo que el tema no era relacionado con el conferenciante.

La segunda ponencia se basó en lugar preferente en acrecentar la seguridad de las tripulaciones en los buques, elevando el nivel de seguridad de la vida humana en el mar.

La tercera ponencia se tituló «Breves consideraciones acerca de la reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras», lo que propone esta ponencia, muy interesante todo cuanto cita, pero hoy por hoy, podemos considerar una utopía, el que en las escuelas haya barcos de pesca, si en alguna hay embarcaciones puede que sea un balandro de regatas o un bote. Para que se lleve a cabo lo que propone el señor Montero, es necesario en primer lugar, que el Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras sea un verdadero profesional capacitado y no un señor que bien puede ser un arquitecto, un veterinario, un abogado y quién sabe si algún día ocupe ese puesto un ingeniero textil, un técnico de minas o un industrial panadero, lo que se necesita es el carnet del partido.

El señor Montero, le da mucha importancia a las prácticas (que las tienen) pero hay algo que me sorprende cuando dice que puede darse el caso de que un Capitán de Pesca no haya

COLABORACIONES

pisado un barco arrastrero, o peor aún, no ha pescado en su vida sino sardina; puede darse el caso de mandar un pesquero sin haber pisado antes la cubierta ni de arrastrero, sardinero o palangrero, siempre y cuando tuviese el título de Piloto o Capitán de la Marina Mercante antes del 26 de abril de 1963, y los que lo hubiesen obtenido con posterioridad con 150 días les son suficientes, pero si es un pescador necesita por lo menos 1.300 días de mar en pesqueros y sería un caso insólito que no anduviesen en ningún barco de pesca.

Un servidor, cuando se examinó de Capitán de Pesca, tenía en su haber más de 34 años de embarco, 14 en la Marina de Guerra, 2 en la Mercante y 18 en la de Pesca, baka, pareja, bou, congeladores y en toda clase de pesca artesanal. Estuve de profesor en la Escuela de Vigo 11 años, como Instructor de Pesca; Profesor Adjunto de Pes-

ca Marítima; Profesor Titular de la misma asignatura, y hoy un Capitán de Pesca con un historial parecido al mío no podría ser profesor de un Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero, excepto —al parecer— en las autonomías Canaria y Andalucía.

Su ponencia muy parecida a la de Vigo y Alicante, en sus conclusiones dice: a) Parece evidente que tendremos que conformar un sistema que no difiera notablemente del general del país, asimilándose al máximo pero con garantías de que a nuestros titulados se le van a reconocer unos niveles sociales y académicos equivalentes a los de los profesionales en tierra. Y en especial que van a poder promocionarse hasta los niveles más altos educativos. ¿Será cierto?

La cuarta ponencia estuvo a cargo de don Juan José Amador, Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho, que versó sobre «Aspec-

tos sociológicos de las titulaciones menores en la comunidad autónoma andaluza», basándose en la estructura social de la pesca artesanal en Andalucía, especialmente en la pesca de bajura, y en el nivel cultural que es bajo: un 59% sabe leer y escribir, pero sin poder acreditar documentalmente que tiene algún tipo de estudios. Del conjunto de personas presentadas, sólo un 3% ha realizado estudios de Bachiller Elemental o Superior, sin embargo en las edades jóvenes va creciendo el nivel de Formación Profesional y sugiere que en base al presente estudio de su ponencia que las titulaciones menores de Patrón de pesca local y de Motorista Naval, eleven su nivel de facultades y competencias hasta 50 T.R.B. y KW hasta 150, y límites hasta 12 millas de la costa, y pasarían a denominarse Patrón de Pesca Costera. Esta titulación trataría de unificar e integrar las que actualmente existen de Patrón

ASTILLEROS LUZURIAGA/S.A.



**CONSTRUCCION Y REPARACION DE
BUQUES DE PESCA Y MERCANTES**

**2 DIQUES FLOTANTES DE 2.000
y 4.000 TONELADAS DE FUERZA
ASCENSIONAL**

Teléfono 35 46 40 (4 líneas)
Télex 36326 ASTI-E - Fax 35 44 46
Telegramas: ASTILUZU-PASAJES

Apartado 21 - San Sebastián
PASAJES DE SAN JUAN

de pesca local y Motorista Naval en una sola. Entre los requisitos para la obtención de este título estarían: tener 18 años, aprobar el examen correspondiente y tener 400 días de mar. Con este título, además de elevar el nivel técnico profesional de la flota artesanal, el estar de forma ilegal en una embarcación de tipo artesanal.

Termina su ponencia estimando que las Enseñanzas Náutico-Pesqueras, no son sólo aquellas conocidas como titulaciones mayores de Formación de Adultos o Formación Profesional Reglada, sino que existen otras que también necesitan renovarse «ponerse al día» y que han de completarse con la profesionalidad docente de los centros instituidos para tal fin.

La quinta ponencia, la leyó el Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, don Juan Manuel López, sobre el tema siguiente: «Ordenación de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras: propuesta de su reforma estructural». Su magnífica disertación la desarrolló en varios apartados: I) Necesidad de una nueva ordenación. II) Objetivos específicos de la reestructuración. III) Estructura del plan propuesto.

Para llevar a cabo estos apartados habría que luchar mucho, pues no debemos olvidar las innumerables zancadillas que a través de organismos oficiales se han encontrado. ¿Cree que el MEC permitiría considerar estos centros como escuelas universitarias de pesca? Y la mal llamada Marina Civil (los Náutico-Pesqueros deben pertenecer a alguna orden religiosa), dejaría que así se denominasen, cuando ya empiezan a soplar vientos para que la pesca sea una especialidad de sus escuelas; claro que entonces los marinos de secano del COMME harían las prácticas en el estanque del Retiro madrileño. Si nunca se consiguió que la reciprocidad tantas veces mencionada en leyes y decretos se aplicase más que unilateralmente y se violasen principios de normativa jurídica, ¿van a permitir que los Náutico-Pesqueros les quiten puestos en tierra?, no querido amigo. Si algunos derechos que los Náutico-Pesqueros tenían fueron desapareciendo, como era que los Patrones de Pesca de Gran Altura y los Mecánicos Na-

vales Mayores pudiesen ser profesores de estos centros, más tarde fuesen los Capitanes de Pesca los que los sustituyesen y al dictarse la ley 43/81, redactada por los «Espinosa Boys», los tache como también eliminaron los Intendentes, Actuarios, Profesores Mercantiles y Maestros de Primera Enseñanza y en cambio quedan los Peritos, ¿cuál fue la causa de este olvido?, tendremos que decir aquello: «Ay de los míos con razón o sin ella».

Ya estoy en el ocaso de mi vida y me

tulos superiores, además de venir a resolver problemas de profesionalidad, también se solucionaría el eterno contencioso con Marina Mercante o mal llamada Civil con la que, bajo la supervisión de universidades se establecería un mecanismo de justas y recíprocas convalidaciones, cerrando de este modo el capítulo de hostilidades entre ambas marinas hermanas. ¿Por qué no se hizo, pues hay razones jurídicas para hacerlo, y como Director de un Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de-



gustaría que algo se hiciese en ese sentido para elevar el nivel cultural de estos centros. Quizá algo se consiga porque en el fondo de todo esto hay intereses económicos, pues si se consideran escuelas universitarias, los sueldos se elevarán ¿o no? Ahora ya no hay los sueldos de **mil pesetas mensuales**, ¿te acuerdas amigo Copena cuánto ganabas cuando ingresaste en la Escuela de Formación Profesional «Nieto Antúñez»?

En su ponencia cita también que el enmarcamiento universitario de los tí-

biera hacerlo? «Nunca es tarde cuando la dicha es buena».

La sexta ponencia la dio don Jaime Legarra, Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes, sobre «Los simuladores y las clases prácticas de la Enseñanza Marítimo-Pesquera». Resultó muy interesante la explicación de los diferentes aparatos que hoy día se utilizan en los buques.

La séptima ponencia estuvo a cargo de los profesores del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Medite-

rráneo en Alicante, señores don Santos Fuertes y don Justo Pérez Macía, sobre «Pasado, presente y fundamentalmente futuro de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras». Demasiado complicada para ser llevada a la práctica, toda vez que a pesar de ser publicada la Ley 43/1981, que dice que: «Corresponde al Cuerpo de Profesores Numerarios de Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, impartir las enseñanzas conducentes a la obtención del título de Capitán de Pesca equivalente a la de Técnico Superior Diplomado, título que nunca reconoció el M.E.C. y que los mismos autores del anteproyecto de la Ley excluyeron deliberadamente, quizás algún día pueda llevarse a cabo por haber muchos intereses entre el profesorado actual.

Hay un párrafo que me llamó mucho la atención y es el que copio literalmente: «La enseñanza de este primer ciclo universitario tendría los tres cursos como todas las enseñanzas de este nivel y de todas sus posibilidades de **convalidación de asignaturas de unas a otras especialidades, incluso para algunas técnicas no necesariamente marítimo-pesqueras**».

Habría que preguntarle al señor Fuentes cuáles serán esas especialidades. Qué frágil de memoria es, cuando siendo Subsecretario de la Marina Mercante el señor Barreda, se celebró una reunión en Ruiz de Alarcón, en la cual asistían todos los Directores de Institutos Marítimo-Pesqueros y también el señor Fuertes, el autor de estas líneas propuso la convalidación de ciertas asignaturas de la Marina Mercante, nadie dijo nada, excepto el señor Espinosa, que dijo que no entendía a los gallegos. Creo que se debe luchar para que su ponencia pueda llevarse a cabo, pero con sentido de justicia, no con política de avestruz, ni aplicando la ley del embudo.

Cerró estas Primeras Jornadas la magnífica conferencia dada por el Ilmo. señor don José Ignacio Espel, Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, que debiera publicarse íntegra en la revista AETINAPE, por la calidad de sus afirmaciones y un conocimiento del tema de la pesca en general, pero quiero citar un párrafo de su conferencia y es el siguiente: «Ciñéndonos

a la enseñanza estrictamente náutica y pesquera enfocada como actividad extractiva diríamos que nuestros institutos politécnicos compiten con sus homólogos europeos, adoleciendo quizás de una excesiva tendencia a la transmisión de conocimientos teóricos restando importancia a los prácticos considerando que se adquirirán en la mar. Este enfoque sería correcto si las **prácticas de mar** fuesen lo que su nombre indica: prácticas, pero la realidad nos lleva a que en la mayoría de los casos se efectúan por parte de los alumnos sin adquirir las técnicas cuyas teorías han aprendido en las escuelas, y en puestos que no dan acceso al puente de mando o a la máquina. El Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco está elaborando un ambicioso plan para resolver este grave problema que afecta a nuestros profe-



sionales y espera iniciarlo el año próximo. Desde aquí invito a las autoridades de la Secretaría General de Pesca Marítima y comunidades autónomas para afrontar en un plan coordinado la solución de este problema que impide el acceso de las nuevas generaciones al mundo de la pesca y degrada la cualificación de los hombres de la mar».

Después de conocer las conclusiones de estas Jornadas, vienen a mi memoria otras conclusiones que en su día se firmaron entre los Náutico-Pesqueros y la Subsecretaría de Pesca. Hay un sello que dice: Ministerio de Agricultura-Subsecretaría de Pesca.

A pesar del tiempo transcurrido, más de cinco años, la Inspección General debió perder o tirar al cesto de los papeles lo que aquel día se acordó. ¿Pasará lo mismo con las conclusiones

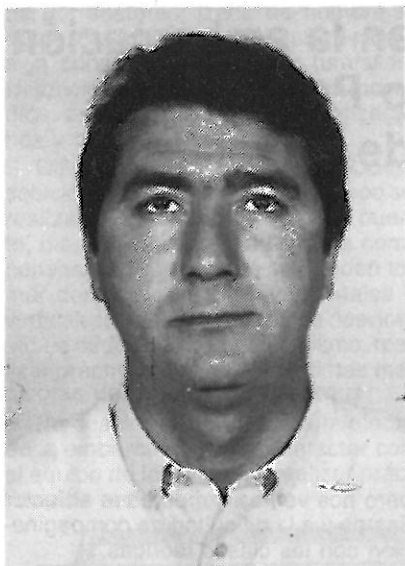
acordadas en Vigo?

Hoy, afortunadamente, hay un Secretario General de Pesca Marítima que conoce bien la problemática de los Marítimo-Pesqueros, por haber vivido en un ambiente relacionado con pescadores, pues su padre fue primero Patrón de Pesca de Gran Altura, más tarde, Piloto y Capitán. En la Xunta de Galicia está Pilar Aguirre, que también conoce bien a los Titulados Náutico-Pesqueros, esperamos que empujen a este colectivo y a los señores Pastor Alfaro y Fuertes Fernández, les diremos «res non verba» (hechos no palabras).

El colectivo de los Náutico-Pesqueros o Marítimo-Pesqueros; pues **tanto monta, monta tanto**, tiene en su haber unos 20.000 titulados, y entre este número, no hay, (según nuestras autoridades nacionales o autonómicas), uno solo que sirva para ocupar un puesto

entre los «mandamás», y ni siquiera entre el profesorado de los Institutos Marítimo-Pesqueros; voy a copiar un párrafo de la ponencia del señor Montero Rodríguez: «Esto lo consideramos tan absurdo como si en la Facultad de Medicina, le dijeran a sus alumnos al finalizar el curso: **ahora búsquese usted el cadáver y lléveselo a casa para hacer las prácticas**». Yo pregunto a quien pueda responderme: ¿Quién le diría eso al alumno si entre los profesores no hubiese un médico? Pues eso es lo que pasa hoy, después de la Ley 43/81 en los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros.

«De minimis non curat preator». El jefe no se ocupa de pequeñeces, y esto es lo que han hecho hasta el presente los jefes de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras.



¡Felicidades!... AETINAPE

Por D. ELOY F. MONTERO RODRIGUEZ

Profesor del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero de Canarias
Presidente de la Federación Nacional
de A.P.D. de Institutos Politécnicos M.-P.

Quiero desde estas páginas, felicitar al Comité Organizador, en general y a AETINAPE en particular, por el éxito alcanzado con la celebración en el Instituto Politécnico de F.P. Marítimo-Pesquero del Atlántico (Vigo), de las Primeras Jornadas Nacionales sobre la reforma de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras, así como por el trabajo que ambas organizaciones han tenido que llevar a efecto para que ese éxito se consiguiera; que créanme... no ha sido poco.

Amigo Muñiz: ¡No te enfades por algunas ausencias, aun cuando hubieran

estado confirmadas! Piensa que cuando para esas personas, los temas tratados no tuvieran la importancia necesaria como para asistir, al menos, a su presentación y dado que pudieran ser partes responsables en la futura aplicación de las conclusiones obtenidas (porque reforma va a haber), no es necesario que nadie les califique ¡lo hacen ellos, con su comportamiento!

Pero vayamos a lo «nuestro de verdad». Tras las conclusiones sacadas en Vigo, queda un largo camino que recorrer. Hay que comenzar a trabajar sin prisas pero sin pausa; con las personas y organismos implicados en que las Enseñanzas cambien, y que esta reforma sea la conveniente para todo el colectivo que trabaja o tiene relación con el gran mundo marítimo-pesquero, sin

dejar al margen a ninguno de ellos.

Como verán en las ponencias presentadas, las preocupaciones en ellas expuestas, los caminos a seguir y las soluciones finales son en gran medida coincidentes. A todas las personas que en ellas han trabajado, quiero también hacerles extensiva la felicitación anterior.

¡Bueno, amigos! El primer grano de arena está puesto. Los principios y soluciones también. Ahora sólo nos queda que esa tan ansiada REFORMA, llegue al final que todos queremos y que con ello va a ser responsabilidad de todos; pero sólo lo conseguiremos a base de trabajo, negociaciones (que serán difíciles) y concienciación de que ESO es lo que queremos y... ¡lo queremos ya!



Electromecánicas

PASAIA, S.A.

**ELECTRICIDAD Y ELECTRONICA NAVAL E INDUSTRIAL
ESPECIALIDAD EN CUADROS Y MONTAJES ELECTRICOS
PROYECTOS COMPLETOS Y REPARACIONES GENERALES C.C. y C.A.**

Euskadi, Etorbidea, 53 - Gudarien Plaza
Apartado de Correos 166
Teléfono 39 84 46

20110 - PASAJES DE SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)



Prácticas realizadas en la embarcación «Obelix» del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes

Por D. PEDRO ARRILLAGA ANABITARTE
Profesor del Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero de Pasajes

Prácticas de navegación, seguridad y maniobra realizadas por los alumnos del Instituto a bordo de la embarcación.

El fundamento de las mismas es la iniciación y en algunos casos la suplencia, por la carencia de prácticas a que se ven forzados los alumnos, que rara vez tienen acceso al puente y menos al manejo de los distintos elementos de navegación y maniobra del buque.

No menos importante es el manejo práctico de los medios de seguridad a bordo, para conseguir la preparación necesaria que les haga reaccionar correctamente ante las situaciones de emergencia.

Así como los alumnos de electricidad y máquinas disponen en el centro de los suficientes elementos de prácticas (cuadros eléctricos, talleres, motores, etc.), el complemento de los simuladores utilizados por los de puente, es la embarcación. Son éstos, por lo tanto, los que realizan las prácticas a bordo de la misma.

Características de la embarcación: El «Obelix» con sus 16 metros de eslora, 4,80 metros de manga, y 3,40 metros de puntal, equipado con dos motores de 198 C.V. cada uno, está acondicionado para poder alojar a 8 alumnos, 4 profesores y 2 marineros. Dispone de un salón con dos mesas a escriptorio y babor en las que se pueden acomodar 10 personas. La cocina y los dos servicios completan las acomodaciones del mismo.

La capacidad operativa en base a las dimensiones y mejor atención del alumno para el aprovechamiento ópti-

mo de las prácticas, reduce la cifra a un número máximo de 8 alumnos por salida. Para Capitanes de Pesca, Patrones de Altura y Patrón Mayor de Cabotaje, el número varía entre 4 y 6 según los cursos.

Las prácticas se imparten a los cursos de: Capitán de Pesca, Patrón de Pesca de Altura, Patrón Mayor de Cabotaje, Patrón de 1.ª clase de Pesca de Litoral y Patrón de Cabotaje.

El número de salidas oscila entre 4 y 6 por cada grupo, con una duración no menor de 12 horas anuales.

En el primer grado de la Formación Profesional, los alumnos de F.P. 1-2.ª rama puente, realizan una salida semanal de dos horas, dedicadas a prácticas maríneas, de seguridad y rudimentos de navegación costera.

No cabe duda de que aunque el aprovechamiento es óptimo, serían de desear un mayor número de salidas,

pero nos vemos enfrentados al factor tiempo y a la dificultad de compaginación con las clases teóricas.

A título orientativo, vamos a enumerar las prácticas realizadas, por ejemplo, por los Capitanes de Pesca:

1.ª salida: Maniobra de atraque y desatraque. Examen y rectificación del sextante y cálculo de error de índice. Angulos verticales; cálculo de la distancia a la costa dentro y fuera del horizonte visible.

2.ª salida: Cálculo de tablilla de desvíos. Recta de altura «MarQ». Corrección total por azimut del sol. El radar en la navegación costera, utilización práctica.

3.ª salida: Meridiana completa. Gonio-Decca-Satélite.

4.ª salida: Radar, navegación en canal con visibilidad reducida. Cinemática anticollisión abreviada, prácticas sobre rosa y pantalla.



5.ª salida: Hombre al agua: búsqueda por sectores; izado de hombre al agua. Colocación de: pallete de colisión, cuñas, tapón obturador, turafallas. Utilización de: mangueras contra incendios, extintores, balsas, fusil lanzacabos y bengalas.

Dificultades por mal tiempo: Como solución alternativa, con mal tiempo se realizan las prácticas dentro del puerto, bien amarrados a la boya de compensación desde la que se pueden tomar demoras, ángulos horizontales y verticales, obtener la tablilla de desvíos, etc., o dada la amplitud del mismo, realizar prácticas de timón y distintas maniobras de atraque y desatraque.

En ocasiones se utiliza la telefonía de la embarcación para contactar con el equipo de la escuela y realizar prácticas de radiotelefonía.

Se ha ido completando el equipo de la embarcación día a día y en la actualidad dispone de: 2 sondas, sistema «Decca» Ship Mate 4.000, navegación por satélite «Magnarox» con seguidor de flujo magnético y corredera incorporada, radar de movimientos relativos con rosas de maniobra especialmente confeccionadas para el punteo con lápices de cera, radiotelefonía, V.H.F., receptor de alarmas, gonio, agujas magnéticas para toma de demoras, taxímetro, mesa y juego de cartas, copias reducidas de cartas para trabajo de alumnos, cuatro sextantes, juegos de compases transportadores y demás elementos de trabajo, derroteros, tablas, libros de faros, etc.

El equipo de prácticas de seguridad consta de: fusil lanzacabos, 3 balsas, Andarivel con 200 metros de cabo y sis-

tema de montaje «barco-tierra», «barco-barco». Pallete de colisión, turafallas, cuñas y tapones obturadores, zunchos para grietas en tuberías, cohetes, chalecos, aros luces, extintores y manguera contra incendios con boquillas chorro-agua pulverizada y espuma mecánica, ancla flotante, etc.

Dispone también de una pizarra en el extremo del salón para complementar el equipo didáctico.

En la actualidad se está rodando el documental «Hombre al agua» con la participación de los alumnos, que servirá como complemento a las clases teóricas impartidas en el Centro.

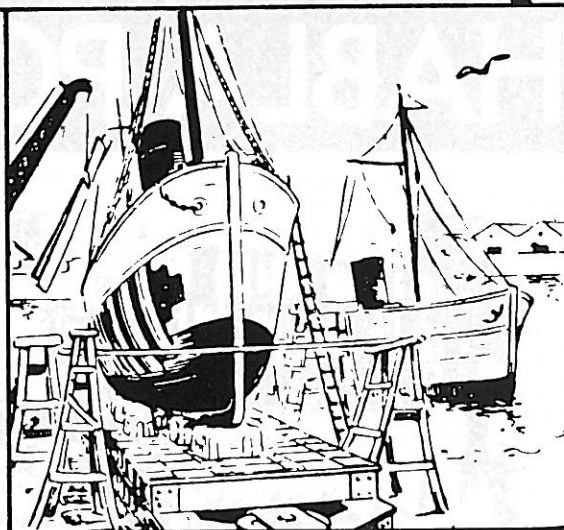
Asimismo, las prácticas de pesca ocupan un lugar importante dentro de las realizadas a bordo de la embarcación.

Nuevos Servicios

- CHORREADOS Y FREGADOS CON AGUA
- PINTADOS EN VARADERO Y A FLOTE

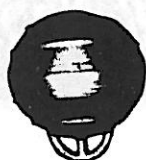
DE CONSTRUCCION
NAVAL Y
REPARACION DE
TODA CLASE
DE
EMBARCACIONES DE
MADERA

T
A
L
L
E
R



Calleres Medin

Talleres: Varadero de la Dársena
Teléfs. 20 70 68 - 20 72 53
LA CORUÑA



EFECTOS NAVALES



PAZBEN

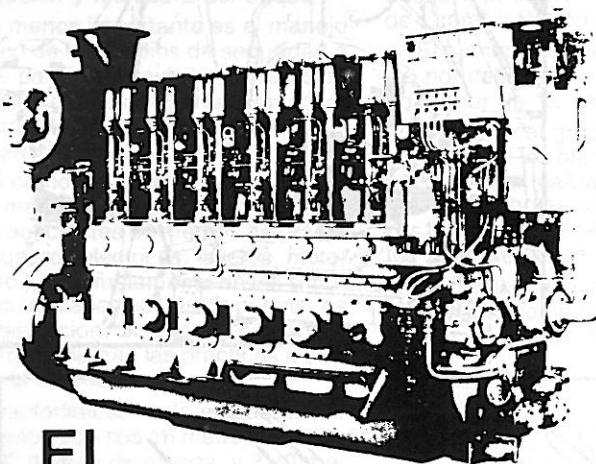
ESPECIALIDAD EN:

- GRILLETES
- PINZAS DE CHOCO
- FLOTADORES
- BOLSAS DE PLASTICO

C/ Tauro, n.º 80 - 2.º
Teléfono (928) 26 76 52 -

35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

HABLA POR SI SOLO



MOTORES DIESEL

**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



Anglo Belgian Corporation

GERARDO GAMECHO HERRERO

OFICINA:
Ingeniero Marquina, 9 - bajo
Teléfono 943 - 39 87 57
PASAJES SAN PEDRO



Enseñanza Primaria Escuelas Elementales Profesionales de Pesca

Por D. PASTOR SANCHEZ VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor

Se aprecia en el ambiente y corroboran plumas en la revista AETINAPE el sentir profesional conducente a la formación del alumno que allane el camino a la obtención del título Náutico-Pesquero.

En términos generales todas las ocupaciones siguen como norma un período opcional de aprendizaje antes de cualificarse. Pinches, peones, botones, mancebos, amanuenses, etc., imponen de rigor practicar y conocer las materias que les capaciten en el oficio preferido.

El hombre de mar no va a la zaga del conjunto laboral en su pretensión de adquirir solvencia en el mando que requiere experiencia y técnica a nivel de diplomado, manejando mecanismos sofisticados introducidos a bordo por la tecnología.

En los puertos, la inclinación marinera comienza de niño en sus juegos veraniegos remando y patroneando botes de escota, en ilusión de sentirse dueño del mar al mando de un bajel. Parece lógico aceptar la incidencia como estudios primarios de incalculable valor. Todo lo que se aprende en la niñez se arraiga y no se olvida fácilmente.

En retrospectiva esta inquietud alcanzó pleno en el año 1943 creando el Instituto Social de la Marina «Escuelas Elementales Profesionales de Pesca». Regidas por un Patronato presidido por el Ayudante Militar de Marina, secretario, el Maestro de Orientación Marítima y vocales el Patrón Mayor de la Cofradía y el alcalde. Confeccionaban el Estatuto Disciplinario interno, fechas del curso, horas lectivas, distribución del tiempo en cada materia que de origen se aconsejaba limitar a las peculiaridades de la zona, sin olvidar el concepto general.

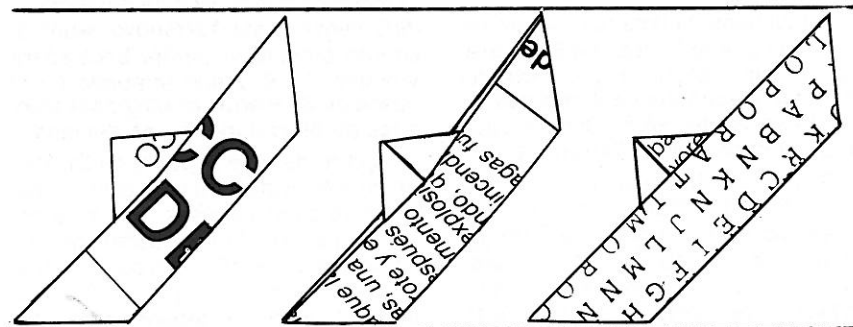
Como norma, las clases para mayores de 14 años se departían de octubre a mayo, inclusivos, todas las semanas de 7 a 9 de la noche, alternándose los profesores. Comprendían Náutica y Navegación explicada por la autoridad de Marina. Pesca, por titulado del ramo. Motores, Mecánico Naval de primera o superior. Fisiología e Higiene, el médico de la Cofradía. Religión, el párroco. Enseñanzas generales, el secretario del Patronato. A la vez, la escuela pública enseñaba a futuros marinos rudimentos de orientación marítima, especialidad que un maestro ad-

quiría en curso a cargo del I.S.M. y retribuido igual que el cuadro de la escuela elemental con una gratificación mensual.

El Sindicato provincial mantenía en aquel entonces adscrito al proceder de Educación y Descanso —me remito a la Mariña lucense— bateles a remo en las Cofradías, que competían entre sí. Era todo un ejercicio práctico-teórico al marino cuyas dotes reconocía la Armada al incorporarse a filas.

Tanto la Escuela E.P. de Pesca, como la asignatura de O. Marítima quedaron sin efecto en 1961 y 1978 respectivamente, por reorganización superior, integrándose en centros creados al efecto.

Aun lamentando el cierre de los colegios afines —últimamente se abrieron similares en puertos importantes— no por ello los actuales aspirantes perdieron el rumbo aprobando por libre el certificado de competencia marinera, pescamar y mecamar, motorista naval, patrón del trozo marítimo y radiotelefonista naval restringido; apoyados en un nivel cultural mejorado, auspiciado en los nuevos programas pedagógicos que superan con creces a los tradicionales.





Detalle de la proa del «Bahía de Guipúzcoa».



A pesar del frío hay tiempo para una sonrisa.

La pesca del bacalao y especies afines por la flota española, se realiza durante el verano en aguas de Noruega y durante todo el resto del año en el gran banco de Terranova.

A lo largo de estos últimos años se fue produciendo una reducción del número de barcos dedicados a la pesca del bacalao quedando en la actualidad compuesta por 27 parejas bacaladeras, dedicadas exclusivamente a la salazón del bacalao y unos 10 a 15 barcos congeladores que capturan especies como la platija, fletán, etc. Si tenemos en cuenta que el número de tripulantes en cada barco es del orden de 25, el número total de ellos dedicados a esta pesca se cifra en unos 1.700.

Actualmente la flota bacaladera recalca en el puerto francés de St. Pierre, debido a la prohibición por parte del Gobierno canadiense a la entrada de barcos españoles en St. John's, capital de la provincia de Terranova.

St. Pierre et Miquelon es un pequeño territorio de ultramar francés situado a unas 20 millas al sur de Terranova, formado por dos islas principales. La más pequeña, St. Pierre, tiene unos 16 kilómetros cuadrados, y es donde se

Pescar bajo cero

*Por el Dr. JAIME AGUILAR
Médico del Dispensario Español
en Saint-Pierre et Miquelon*

sitúa la capital con una población estimada en unos 5.500 habitantes. La mayor de todas está formada a su vez por dos islas unidas por un istmo de arena, por una lado Miquelon (o gran Miquelon) y Langlade (pequeño Miquelon). La población de Miquelon es en la actualidad de unas 600 personas.

St. Pierre como Terranova se encuentra bañada por la fría corriente de Labrador, lo cual condiciona un clima muy duro al archipiélago, con un larguísimo invierno que abarca de noviembre a abril, bajo intensas tempestades de viento y nieve. Una primavera con continuos y pesados días de niebla, y un cortísimo verano reducido en general a julio y agosto. Este año 87 ha sido meteorológicamente hablando, un año un tanto especial. Durante los meses de invierno hemos vivido sepultados por gran cantidad de nieve. Se calcula que por aquí no había caído tanta nieve desde hacía 25 años, prácticamente hasta los tejados.

Otro hecho singular fue la llegada de algunos grandes icebergs frente a St. Pierre, uno de ellos llegó a tener una altura de 60 metros. Posteriormente a esto, en el mes de abril, el puerto de St. Pierre se llenó de bloques de hielo, así como todo el mar, de manera que caminando sobre ellos se hubiera podido llegar hasta Terranova. Aún recuerdo cuando la pareja bacaladera Vieirasa 5 y 6 quedó atrapada en el puerto de St. Pierre por los grandes bloques de hielo durante una semana.

Aparte de este aspecto de St. Pierre, lo más destacado es el calor humano de los saint pierreses. St. Pierre viene acogiendo a la flota española desde hace muchos años con auténtico cariño. Se puede decir que los marinos encuentran aquí su segunda casa y les

suplen en parte esa tremenda sensación de aislamiento que supone estar en la mar hasta siete meses sin tocar puerto, y en unas condiciones de vida y trabajo tan duras. El hecho de venir a puerto uno o dos días para hacer consumo y víveres, supone un descanso para estas largas y duras campañas alejados de sus familias.

Existe en St. Pierre desde hace ya muchos años, un Dispensario para la atención de la flota española, situado en la parte inferior del Hospital de la localidad. Este es uno de los seis centros para asistencia sanitaria que en el extranjero tiene el Instituto Social de la Marina, junto a los de Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Luanda (Angola), Walvis Bay (Namibia), el recientemente cubierto este año en Seychelles y el próximo a dotar también de médico en Beira (Mozambique).

En este Dispensario se realizan las consultas tanto por enfermedad como por accidente, así como se mantiene estrecho contacto con el Centro Radio Médico y el centro de repatriaciones para seguimiento en todo momento de los diferentes procesos patológicos. Asimismo se llevan a cabo en el Hospital los ingresos hospitalarios cuando la gravedad del caso lo requiere.

Hay ocasiones que debido a la gravedad de algunos procesos patológicos fueron evacuados a St. John's en avioneta, tripulantes de algunos barcos, debido a la falta de medios necesarios en el Hospital, colaborando estrechamente con el personal del ISM en St. John's. Durante el año 87, por desgracia, hubo gran cantidad de accidentes, sin duda alguna por haber sido un año especialmente duro.

Espero que el año que comienza sea en este sentido mejor.

OMI Organización Marítima Internacional (O.M.I.) ¿Cómo se adopta un convenio?

Esta es la etapa de elaboración en la que la OMI participa más estrechamente como organización. La OMI tiene seis órganos que participan en la adopción o implantación de los convenios. Por una parte, la Asamblea y el Consejo, que son los órganos principales, y por otra, los comités, a saber: el Comité de Seguridad Marítima, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité Jurídico y el Comité de Facilitación. En esos órganos los estados miembros examinan las novedades del transporte marítimo y de otros sectores conexos y en cualquiera de ellos se puede plantear la necesidad de elaborar un nuevo convenio o de introducir enmiendas en los convenios existentes.

Por lo general, la sugerencia se formula en primer lugar en uno de los comités, ya que éstos se reúnen con mayor frecuencia que los órganos principales. Si se llega a un acuerdo en el comité, la propuesta se eleva al Consejo y, según sea necesario, a la Asamblea.

Si la Asamblea o el Consejo, según pueda ser el caso, conceden autorización para llevar adelante la labor, el comité de que se trate examina la cuestión en mayor detalle y por último elabora un proyecto de instrumento. En algunos casos la cuestión puede remitirse a un subcomité especializado para su examen pormenorizado.

La labor dentro de los comités y subcomités corre a cargo de los representantes de los estados miembros de la Organización. En esos órganos también se acogen con satisfacción las opiniones y consejos de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales internacionales que tienen una relación de trabajo con la OMI. Muchas de estas organizaciones tienen experiencia directa en las diversas cuestiones que se examinan y, por consiguiente, están en situación de ayudar a la OMI en aspectos prácticos.

El proyecto de convenio acordado se remite al Consejo y a la Asamblea con la recomendación de que se convoque una conferencia para examinar el proyecto a fin de adoptarlo oficialmente.

A ese tipo de conferencias se invita a todos los estados miembros de la OMI, así como a todos los estados que son miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de sus organismos.

Se trata, pues, de conferencias verdaderamente mundiales abiertas a todos los Gobiernos que normalmente participarían en una conferencia de las Naciones Unidas. Todos los Gobiernos participan en pie de igualdad. Además, se invita asimismo a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y a organizaciones que tengan relación oficial con la OMI a que envíen observadores a la conferencia con objeto de que aporten su asesoramiento especializado a los representantes de los Gobiernos.

Antes de que se reúna la conferencia, se distribuye el proyecto de convenio a los Gobiernos y organizaciones invitadas para que formulen observaciones al respecto. Seguidamente, la conferencia examina detenidamente el proyecto de convenio y las observaciones al mismo que hayan enviado los Gobiernos y organizaciones interesados, y se introducen los cambios necesarios a fin de formular un proyecto aceptable para todos o para la mayoría de los Gobiernos presentes. Seguidamente, el instrumento convenido es aprobado por la conferencia y depositado ante el Secretario General, el cual envía copias del mismo a los Gobiernos. El convenio queda abierto a la firma de los Estados, generalmente durante un período de 12 meses. Los signatarios pueden ratificar o aceptar el convenio, en tanto que los no signatarios pueden adherirse al mismo.

Los trámites de elaboración y adopción de un convenio en la OMI pueden ocupar varios años, aunque en algunos casos, cuando se necesita una respuesta rápida para hacer frente a una situación de emergencia, los Gobiernos han accedido a acelerar considerablemente ese proceso.

Entrada en vigor.
La adopción de un convenio no es sino la conclusión de la primera etapa de un largo proceso. Antes de que el convenio entre en vigor —es decir, antes de que sea obligatorio para los Go-

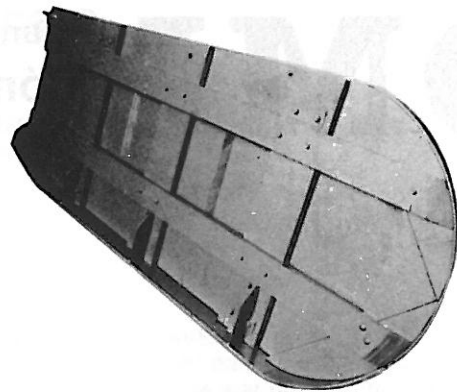
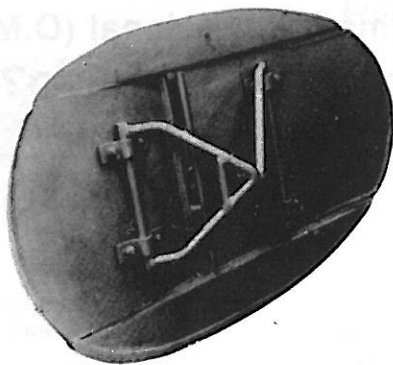
OMI

OMI

TALLERES EL RINCON

CONSTRUCCION Y REPARACION DE PUERTAS DE ARRASTRE

Manuel Rubianes Martínez



Carretera del Rincón. 16
Teléfono: 27 60-63

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



TRICASA



- Reparaciones navales y venta de maquinaria marina e industrial
- Distribuidores exclusivos para Canarias de motores Baudouin

Urbanización El Cebadal. Vial 1. Parcela 30 G.
Télex: 95091 ATRI - E. Apartado 2325

Teléfonos: 22 28 52 - 53
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

biernos que lo han ratificado— ha de ser aceptado oficialmente por un determinado número de Gobiernos.

Cada convenio incluye una cláusula apropiada en la que se estipulan las condiciones que han de cumplirse para entrar en vigor. Esas condiciones varían de unos convenios a otros, pero por lo general cuanto más importante y complejo sea el documento, más rigurosas serán las condiciones para su entrada en vigor. Por ejemplo, el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, disponía que para entrar en vigor era necesario que lo aceptasen 25 estados cuyas flotas mercantes combinadas representasen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial; en el caso del convenio internacional sobre arqueos de buques, 1969, el requisito consistía en que lo aceptasen 25 estados cuyas flotas mercantes combinadas representasen como mínimo el 65% del tonelaje bruto mundial.

Una vez cumplidos los requisitos preceptivos, el convenio entra en vigor para los estados que lo hayan aceptado, generalmente después de un período de gracia cuyo objeto es que todos los estados puedan adoptar las medidas necesarias para su implantación.

En el caso de algunos convenios que afectan a pocos estados o que se refieren a materias menos complejas, cabe que los requisitos para su entrada en vigor no sean tan estrictos. Por ejemplo, el convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971, entró en vigor seis meses después de que lo hubiesen aceptado tres estados (incluidos dos que tuviesen buques que prestan servicios especiales, 1971, entró en vigor seis meses después de que lo hubiesen aceptado tres estados (incluidos dos que tuviesen buques dedicados a servicios especiales o cuyos nacionales fuesen transportados a bordo de dichos buques).

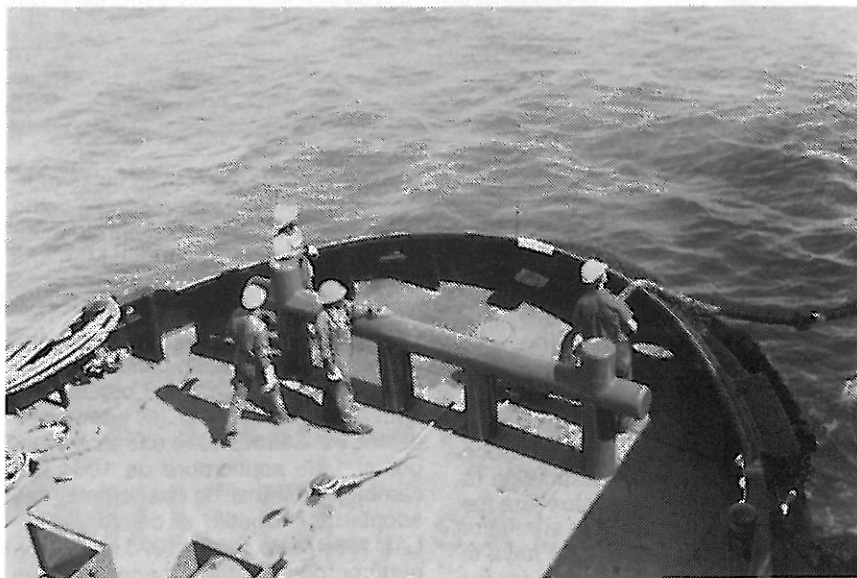
Por lo que se refiere a convenios técnicos importantes, es necesario que sean aceptados e implantados por un gran sector de la comunidad naviera. En consecuencia, es fundamental que, una vez en vigor, sean aplicables al mayor número de estados marítimos posibles. En caso contrario, más que acla-

rar, crearían confusión en la práctica del transporte marítimo, ya que sus disposiciones no se aplicarían a una proporción importante del buque objeto del instrumento.

La aceptación de un convenio no entraña simplemente el depósito de un instrumento formal. La aceptación de un convenio por un Gobierno exige a éste forzosamente la adopción de las medidas que prescribe el convenio. Con frecuencia, es necesario promulgar o modificar legislación nacional para aplicar las disposiciones del convenio; en algunos casos, puede ser necesario proporcionar instalaciones especiales; cabe la necesidad de desig-

Enmiendas.

En estos tiempos, la tecnología y las técnicas de la industria naviera evolucionan muy rápidamente. En consecuencia, no sólo se necesitan nuevos convenios sino que es preciso mantener al día los existentes. Por ejemplo, el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, fue objeto de enmiendas seis veces después de que entró en vigor en 1965, a saber, en 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 y 1973. En 1974 se adoptó un convenio totalmente nuevo que incorporaba aquellas enmiendas (y otros cambios de menos importancia) y que a su vez ha sido modificado en tres oca-



nar a un cuerpo de inspectores, o de proporcionarles información adecuada, para cumplir funciones previstas en el convenio, y en todo caso debe darse aviso adecuado a los propietarios de buques, constructores y otras partes interesadas a fin de que puedan tener en cuenta las disposiciones del convenio en sus actividades y planes futuros.

Actualmente, los convenios de la OMI adquieren vigencia, por término medio, a los cinco años de su aprobación. La mayoría de esos instrumentos ya están en vigor o a punto de cumplir los requisitos para ello.

siones (1978, 1981 y 1983).

En convenios anteriores, las enmiendas entraban en vigor tan solo después de haber sido aceptadas por una determinada proporción de los estados contratantes, por lo general dos tercios. De ordinario, esto significa que se necesitaban más aceptaciones para enmendar un convenio que las que habían sido necesarias en un principio para que entrase en vigor, especialmente cuando es muy grande el número de estados partes en un convenio.

En la práctica, ese requisito de la proporción daba lugar a grandes demoras en la entrada en vigor de las en-



miendas. Para remediar la situación se arbitró en la OMI un nuevo procedimiento de enmienda. Este procedimiento se ha utilizado en el caso de instrumentos tales como el convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, el convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, todos los cuales incorporan un procedimiento que prevé la «aceptación tácita» de las enmiendas por los estados. En lugar de disponer que la enmienda entrará en vigor una vez que haya sido aceptada, por ejemplo, por dos tercios de las partes, el nuevo procedimiento dispone que una enmienda entrará en vigor en un momento determinado a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de partes hayan formulado objeciones a la enmienda.

En el caso del convenio SOLAS 1974, toda enmienda a la mayor parte de los anexos (que constituyen partes técnicas del convenio) «se considerará aceptada al término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a los Gobiernos contratantes...», a menos que la enmienda sea recusada por más de un tercio de los Gobiernos contratantes, o de un número de Go-

biernos contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto mundial. El Comité de Seguridad Marítima puede modificar este período con un límite mínimo de un año.

Tal como se esperaba, el procedimiento de «aceptación tácita» ha acelerado en gran medida el proceso de enmienda. Por ejemplo, las enmiendas de 1981 al SOLAS 1974 entraron en vigor el 1 de septiembre de 1984. En cambio, ninguna de las enmiendas adoptadas respecto al convenio SOLAS 1960 entre 1966 y 1973 recibieron el número suficiente de aceptaciones para cumplir los requisitos de entrada en vigor.

Implantación.

La implantación de los convenios de la OMI corre a cargo de los Gobiernos de las partes, ya que la Organización no tiene facultades a ese respecto.

Los Gobiernos contratantes aplican las disposiciones de los convenios de la OMI en la medida en que se refieren a sus propios buques y también establecen las sanciones por infracción de las mismas, cuando sea el caso. Pueden tener también ciertas facultades limitadas respecto de los buques de otros Gobiernos.

En algunos convenios, se exige llevar a bordo de los buques determinados certificados que demuestren que esos buques han sido objeto de inspección y que cumplen las normas exigidas. Normalmente, esos certificados son aceptados por las autoridades de otros estados como prueba de que el buque de que se trate cumple la norma exigida, pero en algunos casos pueden adoptarse otras medidas.

Por ejemplo, el convenio SOLAS 1974 dispone que «el funcionario que realice la visita tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no salga de puerto hasta que pueda hacerse a la mar sin peligro para el pasaje ni la tripulación».

Esto puede ocurrir cuando «haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado».

Naturalmente, una inspección de esta naturaleza tendría lugar dentro de la jurisdicción del estado rector del puerto. Pero cuando ocurre una infracción en aguas internacionales la responsabilidad de imponer una sanción corresponde al estado de abanderamiento.

Ahora bien, en el caso de que ocurra una infracción dentro de la jurisdicción de otro estado, ese estado podrá, o bien incoar procedimientos de conformidad con su propia legislación o bien proporcionar detalles de la infracción al estado de abanderamiento con el fin de que este último pueda adoptar las medidas apropiadas.

En virtud de lo dispuesto en el convenio internacional relativo a la intervención en alta mar, 1969, los estados contratantes están facultados para tomar medidas contra buques de otros países que hayan participado en un suceso o hayan sido dañados en alta mar si existe grave riesgo de contaminación por hidrocarburos a consecuencia de ello.

La forma en que pueden utilizarse esas facultades está muy claramente definida y en la mayoría de los convenios el estado de abanderamiento es el que tiene la responsabilidad primordial de aplicar los convenios en lo que se refiere a sus propios buques y su personal.

REFLEXIONES DE LA MUJER DE UN MARINO

No es fácil para mí empezar a escribir este artículo, sobre todo porque mi profesión no es la de marino, sino la de mujer de un marino, y creo que en cierto modo, ello me da derecho a ser escuchada por los auténticos profesionales de la mar.

Creo que la labor de la mujer de un marino es difícil e incluso penosa, ya que tenemos que desempeñar el doble papel de padre y madre de nuestros hijos, y además, estar preparadas para que cuando nuestros maridos lleguen a casa, sientan que llegan a su hogar, al sitio que les corresponde y que no se sientan desarraigados de ese ambiente, esto no es tan fácil hacerlo como decirlo y creo que es por ello por lo que nuestra personalidad es ligeramente diferente a la del resto de las mujeres casadas.

Es harto conocido por todas nosotras, que nuestros maridos, cuando llegan a casa después de cuatro o seis meses de campaña, sean reacios a comentar sus experiencias profesionales y humanas dentro del barco, y ello hace que haya una importante laguna dentro del matrimonio. Sencillamente, no sabemos cómo viven y ellos apenas saben nada de nuestras costumbres, problemas y miedos, y eso, por desgracia, puede traer consecuencias graves.

En mi caso particular, trato de estar informada lo máximo posible, para ello, cuento con su revista, y eso, puede ayudarles tanto a ellos como a nosotras, simplemente le paso información, que de otra manera él no tendría hasta

meses más tarde, y a veces llamo personalmente a la Asociación para enterarme de asuntos que puedan afectarle profesionalmente.

De la vida a bordo, también quiero estar informada, de su calidad de vida en definitiva y para ello, robo días de aquí y de allá para embarcarme y aliviarle así un poco las duras y largas campañas.

Es una vida rutinaria, sin alicientes, poco cómoda y además, a pesar de las deferencias y amabilidad por parte de la gente de a bordo, ocurre que me siento fuera de ambiente, aun estando en el barco para acompañar a mi marido y no haciendo un crucero de placer, como mucha gente poco informada pueda creer, imaginense ellos que tienen que estar allí por obligación y mucho más tiempo del que podamos estar nosotras. Me considero privilegiada de poder embarcar de vez en cuando, porque soy consciente de que hay otras muchas mujeres que no pueden hacerlo por muy diversos motivos. Pero lo que está muy claro, es que ello me ayuda a comunicarme con él, por estar cerca de sus problemas y sus inquietudes, y paliar con ello ese ¿qué haré cuando llegue a casa?, ¿cómo me recibirá mi familia?, que le hace sentirse como un extraño, cuando en realidad, es el centro de la vida familiar, porque todos lo añoramos y recordamos cada minuto del día.

CONCHITA M. I.

TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S.A.L.

REPARACIONES Y MONTAJES ELECTRICOS, NAVALES E INDUSTRIALES
CONSTRUCCION DE CUADROS, APERELLAJES ELECTRICOS
Y BOBINADO DE MOTORES

Oficinas: C/. del Aire, 22
Talleres: C/. Toledo, 23

Teléfono (985) 32 43 18
La Calzada - 33212 - G I J O N

• NOTA DEL COLEGIO OFICIAL DE QUÍMICOS DE GALICIA

El Colegio Oficial de Químicos de Galicia ante la situación creada por los recientes hechos surgidos por el desafortunado accidente del buque «Cason», expone los siguiente:

Primero. Enterado con retraso y a través de los medios de comunicación, de la lista de productos químicos del cargamento del buque, resalta que son productos de uso normal en países técnicamente desarrollados y cuyo previo conocimiento hubiese desdramatizado algunas de las situaciones creadas, ya que existe una normativa de transporte perfectamente definida.

Segundo. Que ante posibles riesgos que pudieran correr la población así como el medio marítimo o terrestre, lo normal hubiera sido comunicar lo antes posible la composición química de los productos, características de los recipientes, cantidad y condiciones de almacenamiento y estiba del buque, etc.

Toda esta información considera que hubiese sido factible hacerla pública con la prontitud necesaria. Lamenta que frente a este planteamiento técnico hayan existido desviaciones ajenas a la realidad del problema.

Tercero. Que ante la opinión pública llama la atención sobre el hecho de

que la Administración haya recurrido a asesores técnicos comunitarios, cuando lo normal hubiera sido una consulta previa a instituciones, organismos y profesionales gallegos con conocimientos sobre estas situaciones como es el caso de este Colegio Oficial que posee suficientes técnicos cualificados y que en el caso de haberle sido solicitado su colaboración y asesoramiento hubiese puesto todos sus recursos a disposición de los organismos competentes.

Cuarto. Ante un hecho de estas características deben aunarse todos los esfuerzos y conocimientos técnico-científicos para la discusión y tratamiento de los datos y resultados, tomando decisiones conjuntamente, haciendo especial énfasis en que los responsables de la información que llega al público deben ser especialistas en el tema o estar debidamente asesorados.

Quinto. Considera que ha habido falta de colaboración y entendimiento y ante situaciones que desgraciadamente se pueden repetir, con graves secuelas económicas y sociales, este Colegio Oficial estima que se deben buscar las medidas necesarias que eviten la repetición de hechos semejantes.

• LIBRO DE CONSTRUCCION NAVAL Y TEORIA DEL BUQUE

El profesor de la asignatura en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo, Germán Luaces Carballada, ha escrito este libro para todas las titulaciones de puente y máquinas de los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros. El libro está diseñado pensando en que los alumnos una vez embarcados lo que verdaderamente les interesa es conocer la nomenclatura de su barco, sus servicios, el modo de conservarlo y el modo de tenerlo siempre en las mejores condiciones de estabilidad y pesca. El libro está escrito de una forma práctica y con las normas sobre estabilidad actualizadas. Cada capítulo de estabilidad y calados contiene una serie de problemas tipo y al final del libro vienen resueltos algunos de estos problemas con los planos del buque tipo P, que es el que utilizan los Náuticos-Pesqueros.

Es un libro muy recomendable y que edita y distribuye «Librería Colón», apartado de Correos 798 - 36200-Vigo.



SUMINISTROS NAVALES SHIP - CHANDLER

Serafin Avendaño, 6

Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178

• REUNIONES CON MARINA MERCANTE

El representante de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE), don Luis Figaredo, encargado de las reuniones con la Marina Mercante con el fin de ir buscando alternativas a la situación de los compañeros en ese sector, fundamentalmente dentro del Convenio OMI STCW-78, después de las dos reuniones celebradas, la primera el 26 de octubre pasado y la siguiente y última el 13 de noviembre, en la cual se acuerda celebrar la siguiente el 27 de noviembre, a las 10,00 horas, en la sede de la Dirección General de la Marina Mercante, pero por motivos que desconocemos hasta la fecha todavía no se ha vuelto a convocar, tal y como se acordó y consta en el acta de la última reunión con los representantes de AETINAPE. En cualquier caso y aun asumiendo las graves dificultades por las que atraviesa actualmente la Dirección General de la Marina Mercante, motivadas fundamentalmente por los continuos siniestros marítimos, AETINAPE exigirá el cumplimiento de los acuerdos y en consecuencia la continuidad de estas reuniones. Nadie dura de las presiones que los más variados elementos ejercen sobre la Dirección General, con objeto de provocar una ruptura en el camino de la negociación, sin embargo AETINAPE advierte que al margen de la actividad de estos agitadores, es la Administración Marítima quien debe cumplir con su obligación, que es sin lugar a dudas, la de promover un marco de negociación desde una perspectiva de objetividad e imparcialidad y en contra de una actitud beligerante y claramente posicionada en favor de unos y en contra de los Náuticos-Pesqueros, actitud esta última que hasta el momento impregna la actual política de los responsables de la Dirección General de la Marina Mercante.

Transcripción de las actas de las reuniones

En Madrid, en la sede de la Dirección General de la Marina Mercante, el día 26 de octubre de 1987, se reúnen los señores expresados posteriormente para tratar de los problemas pendientes sobre los Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Por la Dirección General de la Marina Mercante: don Pedro Montalvo, don Ricardo Arroyo, don Rodolfo Martín García y don José Luis García Gabaldón.

Por AETINAPE: don Luis Figaredo.

En el curso de la reunión se trataron los siguientes temas, alcanzándose los acuerdos que también figuran a continuación:

1.º Por parte del representante de AETINAPE se hace entrega a los representantes de la Dirección General del documento titulado **«Situación de los Titulados Náutico-Pesqueros embarcados en puestos de categoría superior»**, a efectos de que estos últimos se informen de los argumentos que mantiene AETINAPE respecto a la problemática que tiene planteada.

Por su parte, los representantes de la Dirección General de la Marina Mercante, explican a AETINAPE las actuaciones realizadas desde la fecha de la primera reunión en relación con el punto 2 del acta de 22 de septiembre de 1987, es decir, el asunto relativo a los Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera con títulos anteriores al Decreto 1596/1974, entregando consulta formulada y copia del dictamen emitido por la Asesoría Jurídica del Departamento sobre esta materia.

2.º Se acuerda por todos los representantes refundir en un solo grupo de trabajo los grupos previstos en los puntos 1 y 3 del acta de 22 de septiembre de 1987, cuyo grupo se encargará también de dar cumplimiento a lo previsto en el punto 4 de la repetida acta. La composición de dicho grupo estará formada por representantes de la Dirección General de la Marina Mercante, por una parte, y de AETINAPE de otra, siendo las personas concretas designadas, particularmente para cada reunión, por la Dirección General y por AETINAPE respectivamente, en función de los temas a tratar.

Se acuerda celebrar la primera reunión del grupo de trabajo el día 3 de noviembre de 1987, a las 4,30 horas, en la Sala de Juntas de la Subdirección General de Planificación del Transporte Marítimo, para comenzar el análisis del Convenio STCW/78 en lo que respecta al deslinde de atribuciones entre los

Titulados Superiores de la Marina Civil y Formación Profesional Náutico-Pesquera.

* * *

En Madrid, en la sede de la Dirección General de la Marina Mercante, el día 13 de noviembre de 1987, se reúnen los señores expresados posteriormente, para tratar los problemas pendientes sobre los Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Por la Dirección General de la Marina Mercante: don Pedro Montalvo, don Ricardo Arroyo, don Rodolfo Martín García y don José Luis García Gabaldón.

Por AETINAPE: don Luis Figaredo y doña Ana Sanchiz Garrote.

En el curso de la reunión se trataron los siguientes puntos:

1.º Por los representantes de la Dirección General se pasa a comentar, en líneas generales, el documento sobre **«Situación de los Titulados Náutico-Pesqueros embarcados en puestos de categoría superior»**, que había sido entregado por los representantes de AETINAPE en la reunión anterior. En un breve debate se ponen de manifiesto, por ambas partes, algunas de las dificultades inherentes a esta controversia jurídica, informándose, por parte de AETINAPE, que el tema se encuentra en la actualidad en proceso ante la Audiencia.

2.º A petición de los representantes de la Dirección General, los representantes de AETINAPE aclaran que el primer tema a tratar y respecto al cual tienen realmente un mandato claro, es el de la situación de los Titulados de Formación Profesional que ocupan plazas de categoría superior desde antes de la entrada en vigor del Convenio STCW/78. Un estudio más a fondo tendiente a plantear una posible reestructuración de los títulos profesionales de la Marina Mercante y de Pesca a la luz del Convenio STCW/78, es algo en lo que se podría entrar más adelante. Por ello se acuerda tratar, en primer lugar, el problema del colectivo que aparece en la «lista» que posee la Dirección General de la Marina Mercante.

3.º El representante de AETINAPE

propone que el posible camino para consolidar, desde un punto de vista jurídico, la situación de los Titulados de Formación Profesional que figura en la «lista» podrá ser el artículo 7, párrafo II del Convenio STCW/78, por lo que ambas partes acuerdan estudiar las posibilidades que dicho precepto depara, al objeto de analizarlo en la próxima reunión.

4.º Se acuerda que caso de decidirse más adelante el estudio de la aplicación del Convenio STCW/78 a los diversos títulos cara al futuro, la cuestión debería tratarse en un grupo en el que tuviesen entrada representantes del COMME.

5.º Se acuerda celebrar la próxima reunión el día 27, a las 10:00 horas.

• NUEVO MARCO DE COMPETENCIAS PARA LOS MECANICOS NAVALES

La publicación en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) del Real Decreto del nuevo marco de competencias de los Mecánicos Navales en el sector pesquero, es una prueba inalienable del reconocimiento profesional a este importante sector de Titulados Náutico-Pesqueros. Por ello, AETINAPE, si bien reconoce un importante avance en este contexto seguirá reclamando la homologación en el nivel de atribuciones tanto en ésta como en otras especialidades de nuestra profesión, al marco competencial de los diversos estados miembros de la CEE. Este importante avance es el reconocimiento de derecho a una situación de hecho, ya que la mayoría de nuestros congeladores estaban y están profesionalmente bajo la responsabilidad de los compañeros Mecánicos Navales. No sólo es importante en el nuevo marco de competencias en lo que a incremento de potencias se refiere, sino que por vez primera se reconoce al Náutico-Pesquero de Máquinas como Oficial de Máquinas de cualquier buque pesquero, cualquiera que sea su potencia, ello nos acerca mucho más al resto de los países de la CEE y significa sin duda alguna la confirmación legal en unos puestos de mando que de hecho ya se venían desempeñando aunque de un forma transitoria. En esta difícil tarea desde la gestación de este Real Decreto hasta su promulgación en el B.O.E. ha habido muchas presiones para abortar dicho proyecto, todas provenientes del COMME, que con sus descalificaciones a las que nos tiene habituados, dejaban entrever un evidente estado de nerviosismo al observar que la falta de argumentos en sus descalificaciones con síntomas de rencor hacia el colectivo Náutico-Pesquero, podría tener

efectos positivos para éstos, ya que su capacidad y profesionalidad están sobradamente demostrados.

AETINAPE entiende que este es un paso más en la consecución de unos derechos profesionales a los que incuestionablemente nuestro colectivo no va a renunciar.

Sin lugar a dudas, se han hecho todo tipo de esfuerzos en un intento de llegar a un acuerdo racional y consecuente con Marina Mercante para que este nuevo marco de competencias fuese ambivalente, sin embargo se impuso una vez más la intolerancia y la irresponsabilidad política de los inquilinos de Marina Mercante, quienes de alguna manera siguen marcando y defendiendo las pautas de su Colegio, nadie duda ya quienes son y que representan, pero no deben olvidarse que ante este posicionamiento, los Náutico-Pesqueros seguiremos defendiendo nuestra dignidad profesional con todas las consecuencias.

TRANSCRIPCIÓN DEL REAL DECRETO

B.O.E. número 312. Miércoles 30 de diciembre de 1987.

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
28642. REAL DECRETO 1611/1987, de 23 de diciembre, por el que se regulan las atribuciones y condiciones de obtención de los títulos profesionales de Mecánicos Navales en buques pesqueros.

El incremento en las potencias y la evolución tecnológica de los equipos propulsores de los buques de pesca, a la par que el ingreso de España en la CEE, aconsejan modificaciones tanto en la unidad de potencia a utilizar como en las correspondientes atribuciones de competencias, en un proceso de acomodación paulatina a la normativa de los diferentes Estados Miembros de la CEE, a la vez que se tiene en cuenta la simplificación del manejo de aquellos equipos propulsores para potencias iguales o mayores de las establecidas por el Decreto 2596/1974, de 9 de agosto, sobre Títulos Profesionales de las Marinas Mercante y de Pesca, y que fue derogado en lo que afecta a Títulos de la Marina Mercante por el Real Decreto 2061/1981, de 4 de septiembre.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de diciembre de 1987.

Dispongo:

Artículo 1.º Los títulos profesionales de Mecánicos Navales a los que se refiere la presente disposición son:

1. Mecánico Naval Mayor.
2. Mecánico Naval de Primera Clase.
3. Mecánico Naval de Segunda Clase.

Artículo 2.º 1. Para obtener el título de Mecánico Naval Mayor se requiere:

- a) Estar en posesión del título de Mecánico Naval de Primera Clase.
- b) Haber estado embarcado en buques de cual-

quier clase, al menos trescientos días, con posterioridad a la obtención del título de Mecánico Naval de Primera Clase.

c) Haber superado los exámenes de Mecánico Naval Mayor.

2. Son atribuciones del Mecánico Naval Mayor las siguientes:

a) El desempeño del cargo de Jefe de Máquinas en cualquier buque de pesca hasta 3.000 kilowatios de potencia.

Para ocupar dicho cargo de Jefe de Máquinas se requiere haber ejercido un mínimo de ciento cincuenta días como Oficial de Máquinas.

b) Enrolarse como Oficial de Máquinas en cualquier buque de pesca.

Artículo 3.º 1. Para obtener el título de Mecánico Naval de Primera Clase se requiere:

a) Estar en posesión del título de Mecánico Naval de Segunda Clase.

b) Haber estado embarcado en buques de cualquier clase, al menos trescientos días, con posterioridad a la obtención del título de Mecánico Naval de Segunda Clase.

c) Haber superado los exámenes de Mecánico Naval de Primera Clase.

2. Son atribuciones del Mecánico Naval de Primera Clase las siguientes:

a) El desempeño del cargo de Jefe de Máquinas en buques pesqueros de hasta 1.100 kilowatios de potencia.

Para ocupar dicho cargo de Jefe de Máquinas se requiere haber ejercido un mínimo de doscientos cincuenta días como Oficial de Máquinas.

b) Enrolarse como Oficial de Máquinas en cualquier buque de pesca.

Artículo 4.º 1. Para obtener el título de Mecánico Naval de Segunda Clase se requiere:

a) Pertenecer a la Inscripción Marítima.

b) Haber estado embarcado en buques de cualquier clase al menos doscientos cincuenta días.

c) Tener dieciocho años cumplidos.

d) Haber superado los exámenes de Mecánico Naval de Segunda Clase.

2. Son atribuciones del Mecánico Naval de Segunda Clase las siguientes:

a) El desempeño del cargo de Jefe de Máquinas en buques pesqueros de hasta 400 kilowatios de potencia.

Para ocupar dicho cargo de Jefe de Máquinas se requiere haber ejercido un mínimo de doscientos cincuenta días como Oficial de Máquinas.

b) Enrolarse como Oficial de Máquinas en cualquier buque pesquero.

Artículo 5.º A los efectos de estas titulaciones se entenderá por potencia la del equipo propulsor expresada en kilowatios. Para la conversión de los caballos de vapor métricos en kilowatios se utilizará la siguiente fórmula:

$$1 \text{ Kw} = \frac{1.000}{736} \text{ CV}$$

$$\text{o Pot. (Kw)} = \frac{\text{Pot. (CV)} \times 736}{1.000}$$

Artículo 6.º El tiempo de embarco que se establece en el presente Real Decreto para la obtención de los títulos profesionales a que se refiere podrá cumplirse tanto en navegación como en puerto, siempre que, en este último caso, el buque se encuentre en situación de servicio activo.

Disposición transitoria;

Los actuales Mecánicos Navales Mayores, de Primera y Segunda Clase, tendrán en buques pesqueros las atribuciones que se establecen en la presente disposición.

Disposición derogatoria:

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto.

Disposiciones finales:

Primera.—Se autoriza al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación para dictar cuantas disposiciones complementarias sean precisas y, en particular, la que se refiera a la adaptación de las atribuciones de los Motoristas Navales al nuevo marco establecido en la presente disposición.

Segunda.—El presente Real Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, a 23 de diciembre de 1987. Juan Carlos R.

El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero Herrera.

• TELEFAX DE AETINAPE

AETINAPE pone en conocimiento de todas aquellas personas, autoridades, medios de comunicación, etc., que el número de Telefax es el siguiente: 981 - 29 43 07 (ya que el que se dio en el número anterior era provisional).

ULTIMA HORA

El Convenio Pesquero con Marruecos finalizó como el pasado año

• POR UN ACUERDO MAS COMPLETO

La flota pesquera española que faena habitualmente en aguas jurisdiccionales marroquíes, se encuentra amarrada. En el momento de cerrar esta edición, los primeros días de este año, saltó a los teletipos la noticia de que los barcos españoles deberían abandonar la zona en virtud del final del plazo que fijaban los acuerdos hispano-álauitas de 1983.

Actualmente, el Comisario de Pesca de la CEE se encuentra negociando un nuevo acuerdo, mientras los pescadores reciben del Gobierno unas insuficientes ayudas económicas. Pero ello no debe precipitar a los negociadores. Estos han logrado un acuerdo sustancialmente más completo que el que expiró con el primer minuto de este año y que contenía numerosas lagunas en perjuicio de los hombres que trabajan allí.

La consideración de las aguas del Sahara como zona de guerra debe ser tenida en cuenta por quienes tratan de firmar un acuerdo. Son ya muchas las vidas humanas perdidas como para que se continúe escondiendo la cabeza tras una condena al Frente Polisario. Pero no se trata tan solo del aspecto bélico. Las condiciones de trabajo y los aspectos relativos a salvamento o situaciones de emergencia han de reflejarse también en la letra del tratado.

Otro extremo que conviene dejar bien definido es el del seguimiento de este tratado. No se puede otorgar la interpretación de sus preceptos a las arbitrariedades de una u otra parte, con consecuencias casi siempre perjudiciales para los pescadores, sobre todo ante las actitudes marroquíes de jugar sus bazas favorables ante la inacción de las autoridades españolas, actuando con absoluta arbitrariedad en un clima de permanente persecución contra los barcos de nuestro país.

Confiamos en que los nuevos negociadores comunitarios realicen su trabajo con mayor dignidad que la que mostró el Gobierno español hace cuatro años. Preferimos un buen acuerdo, aunque sea algo tardío, que una precipitada y descafeinada declaración para lucimiento de las partes. Ellos serían los principales merecedores de las sanciones.



SUMIN-NAVAL

SUMINISTROS INDUSTRIALES RAMO NAVAL

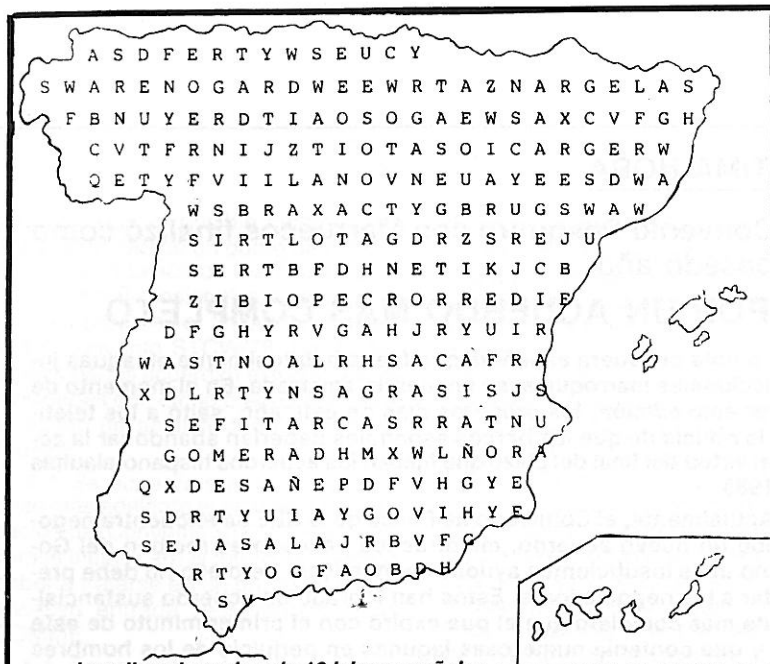
C/ Coruña, 42 - Teléfono 201718
VIGO (España)

PIEZAS PARA CUALQUIER MARCA
Y TIPO DE MOTOR

Propulsores, Auxiliares, Compresores, Etc.

- RECTIFICACION DE CIGÜEÑALES HASTA 6 METROS
- RECUPERACION DE VALVULAS ADMI-ESCAPE
- RECUPERACION DE CULATAS, PISTONES, BULONE, etc.
- CROMADO Y SOLDADURA ESPECIAL ANTIDEGASTE
- COMPRA Y VENTA DE MOTORES NUEVOS Y USADOS

PASATIEMPOS



Localice el nombre de 10 islas españolas

PASATIEMPOS Y HUMOR

1

THE
CARGO

¿Quién te dio la orden?

2

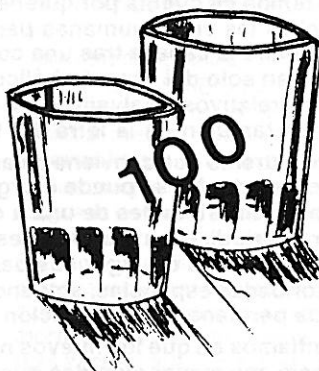
+ - S



- S

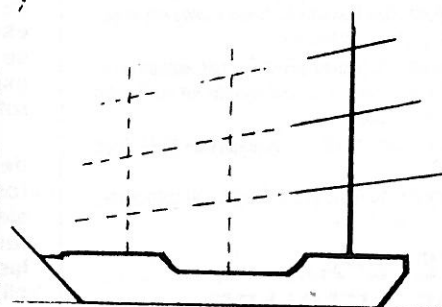
¿Quién es el culpable?

3

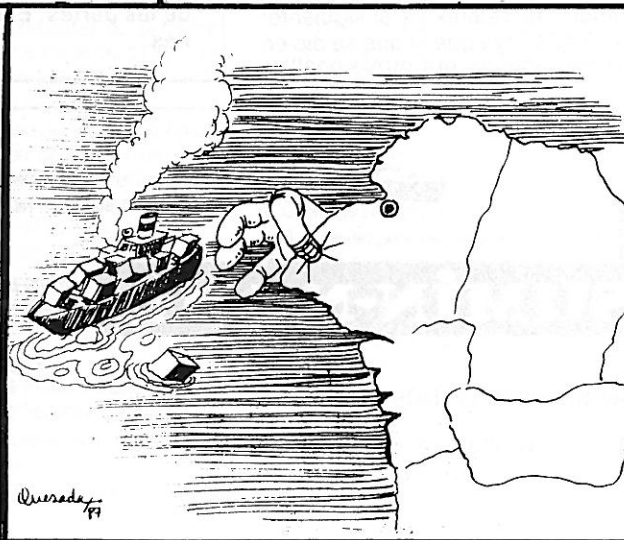
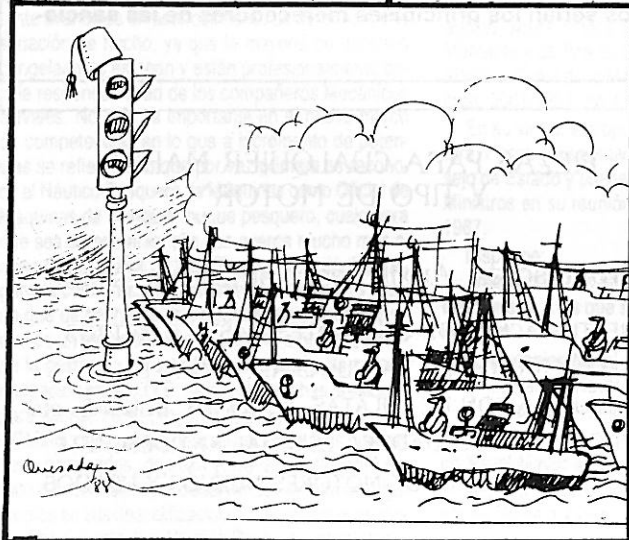


¿Qué son tus amigos?

4



¿Qué tal te va con la medicina?



NO ES JUSTO QUE LOS DEMAS LO HAGAN POR TI, COLABORA EN LA DEFENSA DE TU PROFESION

**AETINAPE**ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

AFILIADO N.º

Apellidos

Nombre E. Civil Edad

Nacido en Provincia el día

Hijo de y de D.N.I. n.º

Domicilio n.º Teléfono

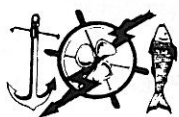
Localidad Provincia

Título que posee N.º

Empresa Rama

(Pesca - Mercante)

Cargo que ocupa en la Empresa

**AETINAPE**ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

Banco o Caja de Ahorros

N.º C/c.

Oficina de

N.º L/Ahorro

Titular D.

en a de de 198

Muy Sres. Míos:

Ruego a Vds. que con cargo a mi Ctā. con Vds. hagan efectivos los recibos
que les sean presentados por la ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTI-
CO PESQUERA, hasta nuevo aviso por mi parte.

Les saluda atentamente.

FIRMA,

INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐ANUAL ☐

Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:
AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 8-1º Izqda. 15006-LA CORUÑA
La cuota de inscripción es de 2.000 pesetas, y la cuota mensual de 550 pesetas.

SERVICIOS

AGENCIAS DE VIAJES

VIAJES AMADO, S. A. La Coruña
Glorieta Cuatro Caminos, 7 (981) 294888

ASTILLEROS

ASTILLEROS LUZURIAGA, S. A.
Apartado 21, San Sebastián. Pasajes de San Juan (943) 35 46 40 (4 líneas)
Telefax 35 44 46

CAJAS DE AHORROS

CAJA DE AHORROS DE GALICIA
Of. Puerto. C. Arenal, 1 ... (981) 292700
Of. Pral. Rúa Nueva, 30 ... (981) 211211
CAJA DE AHORROS DE GALICIA - VIGO
Policarpo Sanz, 21 (986) 434733

EFFECTOS NAVALES

PAZBEN. C/ Tauro, 80-2.º
Las Palmas de G. Canaria. (928) 267652
COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.
C/ Juan Rejón, 127. Las Palmas de Gran Canaria (928) 272727-272345

Para anunciarse en esta página, póngase en contacto con la Oficina Central de AETINAPE o con cualquiera otra Delegación o Colaborador

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

ELECTRICIDAD J. MAILLO C., S. L.
Urb. Cebadal, Vial 1, Parcela 195. Puerto de La Luz. Las Palmas de Gran Canaria (928) 267004-08
Particular (928) 231027
GENERADORES ELECTROLITICOS TORREIRO
Polígono Pocomaco, Parcela E-31
La Coruña (981) 297755-297663
IRCE, S. A.
Vial V. Parcela 72 (El Cebadal). Las Palmas de G. C. ... (928) 278313-278407
NAVAL-INDUS, S. A.
Vial XIII, Parcela 3 (El Cebadal). Las Palmas de G. C. ... (928) 274204-274208
ELECTROMECHANICAS PASAIA, S. A.
Euskadi Etorbidea, 53. Gudarién Plaza. Apartado de Correos 166.
Pasajes de San Pedro (943) 398446
TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S. A.
Oficina: C/ del Aire, 22. Talleres: C/ Toledo, 23 - La Calzada - Gijón ... (985) 324318

ELECTRONICA

HISPANO RADIO MARITIMA, S. A.
Julián Camarillo, 6
28037 Madrid (91) 7543700
Télex: 42727 HRMJE

MOTORES MARINOS

GERARDO GAMECHO HERRERO
Ingeniero Marquina, 9 bajo
(Pasajes de San Pedro) ... (943) 398757
TRICASA. Urbaniz. El Cebadal. Vial 1. Parcela 30 G. Las Palmas de G. C. (928) 222852
TECNASA, Técnicos Navales, S. A.
Explanada Muelle Rivera. Edif. Shovhispan Las Palmas de G. C. (928) 268146-264969
Télex: 96421 TNLP-B
VOLVOMAR, S. A.
Benartemi, 15 - Puerto de La Luz Las Palmas de G. Canaria. (928) 223657

PESCADOS VARIOS

PESCADOS VARELA, S. A.
Euskadi Etor Bidea, 55-1.º Dcha. Pasajes de S. P. Guipúzcoa (943) 299602-399946

PROVISIONISTA DE BUQUES

CASA CUENCA «SHELL»
Pontejos, 5. La Coruña ... (981) 223776
SUMPESCA, S. L.
Muelle de Ribera, 9
Las Palmas de G. Canaria. (928) 278436
CASA JOSE MANUEL. Pastor Díaz, 22
La Coruña (981) 290734-293285
Particular (981) 223556
Télex 86209 Cajo-E

REDES

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

REMOLCADORES

REMOLCADORES FACAL, S. A.
San Pedro, 10. Pasajes ... (943) 390241
REMOLQUES GIJONESSES, S. A.
Plaza R. Alvargonzález, 5, Entlo.
Gijón 342101-321295

ROTULACION DE INTERIORES

ARDUMA. Villa de Negreira, 20
15011-La Coruña (981) 274439

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

SOPA DE LETRAS

1. Sálvora
2. Ansarón
3. Sisargas
4. Alborán
5. Graciosa
6. Cabrera
7. Gomera
8. Dragonera
9. Alegranza
10. Ibiza

JEROGLIFICOS

1. El sobrecargo
2. Madiedo
3. Vascos
4. Me sana

SUMINISTROS NAVALES

SUMIN-NAVAL
Calle Coruña, 42. Vigo (986) 201718
TECOMAR, S. L.
C/ San Pedro, 12. Pasajes de San Pedro (Guipúzcoa) (943) 391944
GAMBUZA
Serafin Avendaño, 6
Vigo 430007-431273 - Part. 201927
SUMIMAR, S. A. C/. Pescadería, 15. Pasajes de San Pedro (943) 396501-397040
Telefax 943 - 399366

TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L. C/ Juan Rejón, 94. Puerto de La Luz (Las Palmas) ... (928) 264030
MARTINEZ. Carretera del Puerto, s/n.
San Ciprián-Lugo... (982) 594292-594154
TALLERES DE LA GUARDIA
Luján Pérez, 101. Puerto de La Luz (Las Palmas) (928) 266486
MANUEL SILVA, S. A.
El Musel-Gijón (985) 311891 / 08

TALLERES ELECTRO-MECANICOS

HNOS. SANTANA. Blas de Lezo, 10
P. de La Luz (Las Palmas) (928) 270655

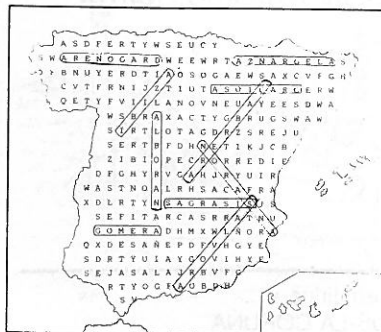
TALLERES NAVALES

TALLERES MEDIN. Varaderos de la Dársena. La Coruña (981) 207068
EL RINCON. Carretera del Rincón, 16
Las Palmas de G. Canaria. (928) 276063
NAPESCA. Urb. El Cebadal, Vial 11, Parcela 234. Las Palmas
de Gran Canaria .. (928) 274295-271233
266587-266247

TURBOCOMPRESORES NAVALES

TURNNAVAL
Cayetana Manrique, 14. Las Palmas de Gran Canaria (928) 274674-274928

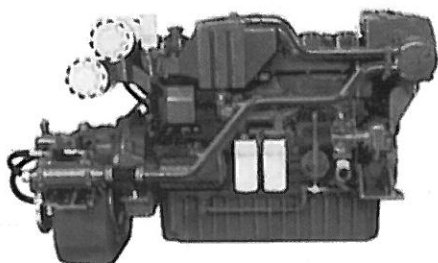
AETINAPE agradece a todos su colaboración y apoyo prestado a las páginas de este Boletín Informativo, especialmente a sus anunciantes; al tiempo que recuerda a sus asociados que, de igual manera, los tengan en cuenta a la hora de hacer sus pedidos.



VOLVOMAR, S. A.

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO

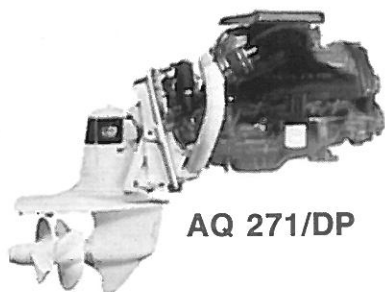
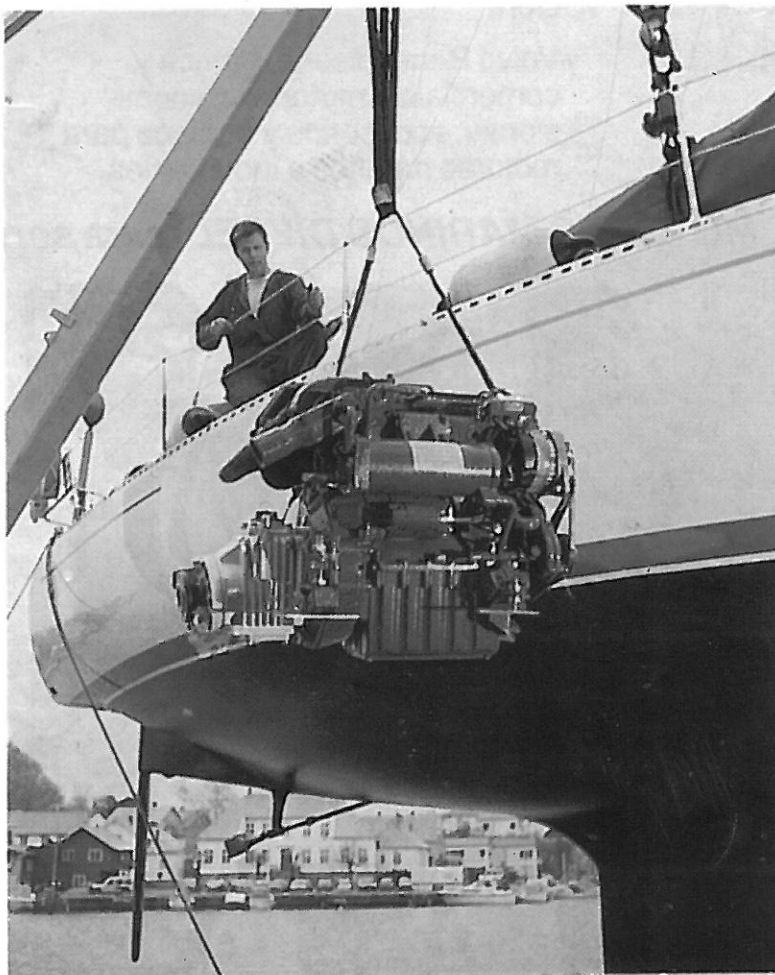
VOLVO - PENTA - CASTROL



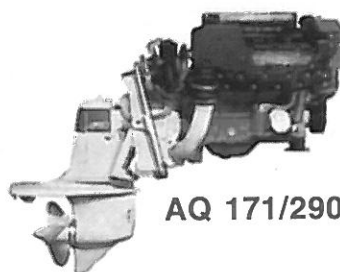
TAMD 121



TAMD 71



AQ 271/DP



AQ 171/290

**TODO LO RELACIONADO CON LOS MOTORES VOLVO PENTA
GRUPOS DE FUERZA Y MOTORES AUXILIARES MARINOS**

**Domicilio Social:
C/ Benartemi, 15
Teléfono 22 36 57**

**PUERTO DE LA LUZ
35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

TRABALLAMOS CON ILUSION, PARA ABRIR A TODOS NOVAS ILUSIONS

Traballamos para nos identificar
coa nosa rexión e apoiar
o seu medre e desenvolvemento.

Traballamos para estar
na primeira liña do futuro,
oferecendo novos servizos.

Traballamos para alcanzar
un alto grao de profesionalidade
a todos os niveis

**Traballo ao que estamos comprometidos
por ser a primeira Caixa de Galicia.**



CAIXA GALICIA