

AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

DICIEMBRE 88 - N.º 24





"ATUNARI", LA NUEVA ESTRELLA DE TYCSA

"ATUNARI", un nuevo cable especialmente diseñado para buques atuneros, que está obteniendo inmejorables resultados en las flotas más importantes del mundo del atún.

Toda una "estrella" por su extraordinaria resistencia a la abrasión, corrosión y torsión, junto a una gran flexibilidad y facilidad de manipulación.

El incomparable cable "ATUNARI" ha sido desarrollado con tecnología TYCSA, en colaboración con los más destacados Armadores y Capitanes del Sector Pesquero.



Calidad y resistencia constantes

• **08007 BARCELONA**

Pº de Gracia, 7 Plantas 3.ª y 5.ª
Tel. 317 61 00
Telex 52454 - 51622
Fax 318 31 88

• **28020 MADRID**

Orense, 4, Planta II
Tel. 597 27 50
Telex 23432
Fax 593 02 56

• **48001 BILBAO**

Gran Vía, 17, Planta 6.ª - I
Tel. 416 68 88
Telex 32339

• **33206 GIJÓN**

Donato Argüelles, 2- 6º A
Tel. 34 18 39
Telex 87641

• **41005 SEVILLA**

Avda. San Fco. Javier, 24
Edif. Sevilla, I, Plta. 8.ª
Tel. 63 86 62
Telex 72228

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS

NORTE

NORTE

FUE EL PLENO DE LAS TRANSFORMACIONES

Es algo más que una norma de protocolo acabar los actos públicos agradeciendo las lealtades y las preocupaciones de quienes estuvieron, de una u otra forma, pendientes de su desarrollo. Así lo hicimos el último día que el puerto de Pasaia, escuchó ese murmullo que manifestaba nuestras preocupaciones profesionales. Y así lo hemos de hacer cuando el último acto del V Pleno Nacional de AETINAPE, que en realidad es en esta publicación donde se recoge todo lo que dio de sí el Pleno que hemos llamado «de las transformaciones».

Transformaciones no en el seno de nuestra organización, que renació en su cita con la misma frescura que desde el primer día caracterizó su trabajo en el mundo marítimo. Transformaciones en varios sentidos. Reformas deseadas y reformas tangibles. Cambios estructurales y cambios puntuales. Y, porqué que no decirlo, también mucha incertidumbre ante esos cambios.

Han sido la Administración marítima y los planes de enseñanza de las disciplinas Náutico-Pesqueras las que han centrado básicamente los trabajosos debates sobre dos temas en transformación. Ha sido el cambio socioeconómico pendiente hasta la entrada en vigor del Acta Unica en 1992, que no acaba de verse desde el Estado con la importancia que debiera concederse a un asunto que merecería un profundo estudio como base para una redefinición política global de cara a la ordenación económica prevista con las nuevas coordenadas.

Y aún más transformaciones, aunque éstas no puedan formularse más que en el capítulo de los deseos. Son las que hacen referencia a la necesaria unidad de acción del sector marítimo, por encima de esos estrechos intereses gremiales que no hacen más que frenar e incluso imposibilitar un planteamiento ilustrado de lo que debe ser el gobierno de todos cuantos factores incidan en nuestro proyecto profesional común enfocado a eso que se llama, todavía, el mar; nuestro punto de conexión. Los climas de confrontación como los que parecen perseguir determinados colectivos profesionales como el Colegio de Titulados de la Marina Mercante, —que por cierto celebró su congreso en A Coruña escandalizado por los datos que hablan de la clave de la cuestión: La reducción de la flota de cabotaje— no conducen precisamente al hallazgo de soluciones positivas.

En este sentido hay que referirse a una actitud que fue comentada en las sesiones del plenario marítimo-pesquero y que constituye un caballo de batalla contra el que necesariamente el sector ha de responder de forma radical cuando la ocasión lo exija. Se trata del progresivo autoaislamiento de la Dirección General de la Marina Mercante que continúa lamentablemente regida por José Antonio Madieto y sus amigos, y está convirtiéndose en un reducto patrimonialista para unos pocos privilegiados en contra de lo que debe ser una función de gobierno como la que están llevando a cabo en teoría para el beneficio público y global. Los problemas de empleo, deterioro progresivo de la Marina Mercante y sus mal ejercidas competencias en temas de seguridad y salvamento, dan buena cuenta del tiempo que debiera durar al frente de la Dirección General el actual inquilino al mando de su patio de vecinas.

Y, para rematar este repaso al Plenario, nada mejor que cumplir la promesa.

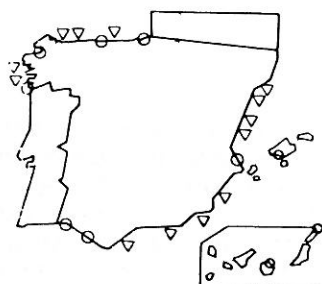
El primer agradecimiento no puede ser más que para las monjitas de clausura de Martutene, que han bordado, como «marianas pinedas» de hoy, la única bandera que ha presidido los actos, la de la delegación de AETINAPE en el País Vasco, y que incluía una ikurriña, además del símbolo de la Asociación. También ha de agradecerse la atención histórica del Lehendakari del Gobierno Vasco, José Antonio Ardanza, que recibió en Ajuria Enea a una delegación de AETINAPE, encabezadas por su Presidente, José Manuel Muñiz Ríos, ante del Plenario y con quien compartió animadamente durante casi una hora, una charla sobre los problemas marítimos que nos afectan.

Allí estaban presentes el Consejero de Agricultura y Pesca, y el Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, señores Goikoetxea y Espel, a quienes también agradecemos su decidido apoyo. Así como al Subdirector General del I.S.M., Rafael Loberto; al Alcalde de Pasaia, Xabier Portugal; al Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, Fernando Pastor; y al resto de autoridades presentes en los actos de apertura y clausura. También nos place agradecer la colaboración del Director y Claustro de Profesores del Instituto, de todo el personal del Centro, y también la organización de la Delegación de AETINAPE en Euskadi, así como a todas aquellas personas, instituciones y medios de comunicación que acompañaron a la representación del colectivo Náutico-Pesquero durante la celebración de este importante Pleno. Gracias a todos ellos, el de Pasaia fue un buen punto de encuentro.

AETINAPE

SUMARIO

NORTE - Fue el Pleno de las transformaciones	1
Discurso de apertura del V Pleno	3
Preámbulo V Pleno	6
CONFERENCIA - Las enseñanzas Marítimo-Pesqueras y su necesaria reforma.	9
" La Administración marítima española	15
" Las comunicaciones de socorro y seguridad marítima en los años 90	25
" Importancia de la formación en la rentabilidad de la empresa pesquera	30
DISCURSO - de don José Loira Rúa	36
Conclusiones del V Pleno	36
COLABORACIONES -Preparándose para el 93	39
" ¿Hasta cuándo seguirán cometiéndose estos atropellos?	41
" ¿Quién defiende a la flota pesquera de bajura gallega?	43
" Cabestrantes D-L	46
" Problemática del pescador y su familia	48
" La navegación a vela a través del tiempo	52
" Base antártica española	53
" No sé qué	55
" Consideraciones sobre el V Pleno de AETINAPE	56
OPINIONES -	59
INFORME - Convenio colectivo de la flota congeladora del banco canario-sahariano	62
VISITAS Y REUNIONES -	64
LEGISLACION -	66
PUBLICACIONES y NOTICIAS -	69
PASATIEMPOS -	70
SERVICIOS -	72



O DELEGADOS
V 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
Telefono (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

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

AETINAPE

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

N.º 24 - DICIEMBRE 1988

Edita:

AETINAPE

Redacción y Administración:

AETINAPE

Avda. General Sanjurjo, 16-18-2.º dcha.

Teléfonos 29 96 14 - 29 95 77

Fax 981 - 29 43 07

15006 - LA CORUÑA.

Imprime:

VENUS artes gráficas, s. a.

Polígono POCOMACO - LA CORUÑA

Dep. Legal C-1.760 - 1982

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

COLABORADORES:

ALICANTE:
Jose Luis Garmendia Picasarri
Julio Mon Martínez

PUEBLA DEL CARAMINAL:
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

AVILES:
Antonio Asteizna Fernández

CASTELLON:
Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:
Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:
Cristóbal García Pérez
Blas Issac Pérez
José Issac Pérez

SANTANDER:
Ramón Carlos Higuera Gómez

MALAGA:
Fernando Cruzado Romero

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE:

José Oviña Santos, Miguel S. Peña, Comisión Negociadora Convenio Banco Canario-Sahariano, José Oliveira Avendaño, José M. Buceta Torrado, Pescador, Pastor Vázquez Sánchez, Apostolado del Mar, Baupress, Ramón Ventoso Monteagudo, Fernando Pastor, José Loira Rúa, Jesús Moreno Sanz, José Ignacio Espel Fernández, Rafael Lobeto Lobo, Eloy Montero Rodríguez, Francisco Gutiérrez, Nilo Campo Santos y Fausto Colón de Magallanes.



el discurso de apertura.

Discurso de apertura a cargo del Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz Ríos

Excmo. Sr. Consejero,
Ilustrísimas autoridades,
Compañeros y amigos:

Aunque resulte innecesario, y hasta vulgar, no puedo iniciar estas breves palabras de bienvenida sin referirme a la satisfacción de todos cuantos venimos de fuera por estar aquí entre vosotros, en la entraña misma de este pueblo mariner y luchador.

Es de rigor agradecer la presencia de las ilustres personalidades que nos visitan, pues el hecho de que se encuentren compartiendo este acto con nosotros, bien podemos interpretarlo como un gesto de interés hacia los trasiegos que justifican nuestra continua presencia en el filo de la navaja que son los problemas de este mar que gracias a sus marineros nos alimenta y hace progresar a nuestros pueblos.

En este sentido, conviene recordar y agradecer, en nombre del colectivo marítimo-pesquero, la amabilidad del Lehendakari, José Antonio Ardanza, hoy ausente a causa de su apretada agenda de trabajo, por haberse convertido a lo largo de casi una hora, en receptor de los problemas que afectan a nuestra profesión, durante una audiencia ofrecida a los portavoces de AETINAPE. Hemos sido testigos, en aquella ocasión, de la decidida labor que el ejecutivo de este país está llevando a cabo en favor de una administración marítima obediente a conceptos como modernización o profesionalidad, no siempre demostrados con tanto rigor como ocurre con la resolución política de los asuntos marítimos de Euskadi.

Pero hablar del mar es hablar de la pesca. Sobre todo ahora, cuando la pérdida de importancia del sector de la Marina Mercante está ocasionando un replanteamiento estructural que afecta sobre todo a los trabajadores del mar.

Ante la reforma administrativa que se está fraguando y no tardará en materializarse, hemos de dejar claro que nos posicionaremos contra cualquier operación de cosmética que intente, bajo la apariencia de un necesario y deseado cambio de rumbo, proceder a un simple relevo de mediocres personajes al frente de determinados estamentos de poder. No es admisible, bajo ningún concepto, que el aumento de parados —en ascenso, por ejemplo, en el sector de cabotaje—, sea amortiguado con un descarado aumento de la burocracia administrativa. Un aumento, por cierto, que algún grupo de presión —y todo sabemos a quien nos referimos— está intentando patrimonializar agarrándose, de manera casi delictiva según cualquier teoría democrática, a determinadas instituciones del Estado.

No es este el lugar indicado para disertar sobre la naturaleza y la función de los órganos sociales de gobierno, pero nosotros tenemos claro que nos apuntamos decididamente en el grupo de quienes ven al Estado como un instrumento que los pueblos utilizan para gobernarse; y nunca en el de los que piensan que las instituciones sirven para defender los ruines intereses de una minoría de privilegiados.

Y si los hombres han sido capaces



Acto de apertura: De izquierda a derecha: don Francisco Miner Urdanpilleta, Director de la Junta de Obras del Puerto; don Francisco de Arguila Lefler, Director Provincial del ISM de Pasajes; Ilmo. señor don Rafael Lobeto Lobo, Subdirector General del ISM; Ilmo. señor don José Ignacio Espel Fernández, Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco; Ilmo. señor don Xavier Portugal Arteaga, Alcalde del Ilmo. Ayuntamiento de Pasajes; don José Manuel Goitcoetxea Azkorbe, Consejero de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco; don José Manuel Muñiz Ríos, Presidente de AETINAPE; Ilmo. señor don Fernando Pastor Alfaro, Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras; Ilmo. señor don Bernardo Anatol Lopetegui, segundo Comandante Militar de Marina de Pasajes y don Jaime Legarra Belastegui, Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes.

de establecer unos criterios rigurosos, profesionales, para guiar el camino tecnológico que nos está permitiendo vivir mejor; son esos criterios, y no los de la usura, la explotación o el amiguismo, los que las instituciones públicas han de tomar como propios en busca de la eficacia productiva o, lo que es lo mismo, en busca de que todos podamos mejorar nuestras condiciones de vida.

En base a esos criterios de profesionalidad, no podemos admitir que los compañeros marinos —permítaseme la expresión— **atrincherados** en la Dirección General de la Marina Mercante, deseen únicamente cambiar los nombres en las puertas de los despachos que ahora ocupan los marinos de guerra o los ingenieros navales, en la perspectiva de las nuevas fórmulas administrativas previstas para el gobierno civil de nuestros puertos. Si queremos que la eficacia sea la máxima para lograr un mundo marítimo más en consonancia con las necesidades productivas de nuestra economía, es menester que se apliquen los criterios funcionales apropiados para lograrlo; y ello se logrará únicamente respetando las distintas especializaciones marítimas y, sobre todo, vigilantes con la dignidad profesional de todos los trabajadores.

Pero las medidas políticas esperadas no se reducen a las revisiones administrativas. La reforma de las ense-

ñanzas marítimo-pesqueras se perfila, en este sentido, como un positivo giro histórico. Quizá sea pretender demasiado, pero los objetivos que nos hemos trazado pasan por alcanzar una meta importante: llegar a la normalización de las enseñanzas marítimas atendiendo a aspectos tan poco desarrollados como son la dotación tecnológica de los centros docentes, la formación permanente de los profesionales, o la integración de las enseñanzas marítimas, tanto entre sí, como en lo referente a su inserción en el sistema educativo global en condiciones de igualdad con cualquier otra actividad formativa tendente al desarrollo científico-social de nuestros pueblos.

Conviene atender también a lo que está siendo la política más estrictamente pesquera del Estado español. Todavía felices de los resultados obtenidos recientemente por los compañeros de la flota canaria gracias a las movilizaciones que llevaron a cabo, hemos de recordar a la administración marítimo-pesquera que en los barcos, normalmente, navegan hombres. Y con ello queremos decir que la flota ha de renovarse siguiendo criterios de humanización y mejora de las múltiples condiciones de trabajo que inciden en el desarrollo de la actividad a bordo.

Aspectos que van desde la seguridad marítima —es escandaloso el gra-

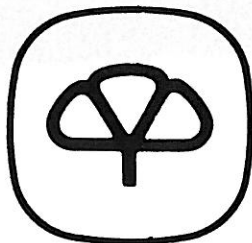
do de descoordinación e ineficacia alcanzado por la Dirección General de la Marina Mercante en este aspecto— hasta la calidad de las naves, desde los horarios de trabajo hasta la dotación tecnológica de los buques, factores todos ellos interdependientes, pondrán la base imprescindible para una producción más próspera.

Los acuerdos internacionales de pesca, la participación en ellos de los profesionales interesados, la vigilancia de su cumplimiento, la asistencia puntual a los trabajadores que sufren sus no siempre gráciles consecuencias, los intercambios tecnológicos, científicos y docentes con otros países, y tantos otros aspectos que conformarían una larga lista, se constituyen en nuestras pretensiones con la mirada puesta en una administración marítimo-pesquera más funcional y progresista.

Para ello hay una sola cosa imprescindible: la unidad en la acción, por encima de estrechas posiciones gremiales exclusivistas. Desde aquí ofrecemos la colaboración del colectivo náutico-pesquero y con ella la disposición de AETINAPE para caminar juntos todos los colectivos del mar con la proa puesta en la mejora y el progreso de nuestras gentes y de nuestros pueblos. Si bien somos conscientes de que el colectivo náutico-pesquero constituimos, hoy por hoy, uno de los pocos sectores dinámicos del mundo marítimo, nos mantenemos con la esperanza puesta en nuestro esfuerzo y advertimos que no estamos dispuestos a permitir que desde diferentes instancias administrativas se nos siga considerando como los parientes pobres del mar. Nuestro movimiento se ha consolidado ya y ello quiere decir que nos haremos escuchar y reclamaremos en todo momento el respeto que nos es debido.

Sólo resta agradecerles de nuevo su presencia entre nosotros, invitarles a participar en las conferencias y coloquios públicos que han sido programados, y reiterar nuevamente la satisfacción de compartir estos peñascos paisaneros que tantas cosas saben de mar.

*Eskerrik Askot.
Gracias.*



MAPFRE

PLAN DE RENTA MENSUAL PARA LOS HOMBRES DE LA MAR SEGURO DE ACCIDENTES PERSONAL DE MAPFRE LEVANTE, S. A.

¿Qué es Mapfre Levante, S. A.?

Es una Sociedad del Grupo Mapfre, cuya Sede Social y Dirección General, se hallan en Alicante, en la Avda. de Eusebio Sempere, 11, bajo. **Teléfono (96) 512 50 22.**

¿En qué consiste un Plan de Renta?

Es la percepción de una Renta Mensual, como consecuencia de un Fallecimiento Accidental o de una Invalidez Permanente Absoluta por accidente.

¿Y cuánto se recibe mensualmente?

50.000, 75.000 ó 100.000 pesetas.

¿Y durante cuánto tiempo?

Durante, 10, 15 ó 20 años.

¿Quién la percibe?

En el supuesto de Fallecimiento Accidental, la perciben los beneficiarios. En caso de Invalidez Permanente Absoluta por Accidente, la percibe Ud. mismo.

Y si durante los 10, 15 ó 20 años que se percibe la renta, fallece el beneficiario. ¿Qué ocurre?

Si el beneficiario lo es, por fallecimiento del Asegurado, transmite la renta a quien él haya designado. Ejemplo: fallece el padre, y deja de beneficiaria a la madre. A los 7 años de percibir la renta, ésta fallece por cualquier causa; entonces la renta pasa a los beneficiarios que haya designado, que muy bien pueden ser los hijos.

Concretando, la renta se paga **siempre** por la totalidad de su duración prevista.

En el supuesto de Invalidez Permanente Absoluta, la renta la percibe el Asegurado, pero si éste fallece, por cualquier causa, las rentas pendientes de percibir, pasan a los beneficiarios.

¿Se percibe una cantidad inicial antes del cobro mensual?

Sí, de 1 a 5 millones, que se suelen destinar por los beneficiarios para los primeros gastos, Liquidación del Impuesto de Sucesiones, etc.

¿Cuánto cuesta este seguro?

A partir de 5.131 pesetas al año, según la duración, la renta mensual elegida y la profesión del asegurado.

¿Qué otras novedades tiene este seguro?

- Que las rentas mensuales se pueden contratar revalorizables.
- Que la revalorización de las rentas se produce a partir del momento en que se empiezan a percibir. Esto es una verdadera revalorización.
- Que la cantidad que Ud. paga anualmente, no sufre aumentos por las revalorizaciones de la renta.

¿Se pueden incluir otras garantías?

Sí, Invalidez Parcial.
Incapacidad temporal (baja diaria).
Asistencia médica y sanitaria.

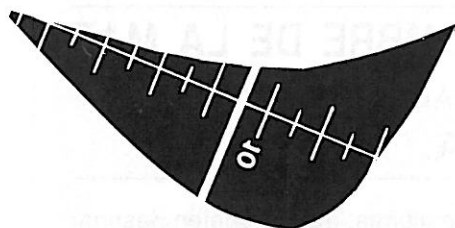
¿Qué más ventajas tiene?

- Que una vez pagado el Impuesto de Sucesiones, por los beneficiarios, las rentas mensuales las perciben éstos **libres de impuestos**, esto es, que no suponen ingresos a los efectos del Impuesto General de las Personas Físicas, de acuerdo con la legislación vigente.
- Que el 10% de lo que Ud. pague anualmente será deducible del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

¿Desea contratar este seguro?

Llámenos al teléfono (96) 512 50 22, de 8 a 3, de lunes a viernes. Srta. Robles.

MAPFRE, la otra forma de vida.



Preámbulo V Pleno Nacional

Si algo marcó la celebración del plenario de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, celebrado los pasados días 13, 14 y 15 de octubre en el puerto donostiarra de Pasaia, fue el tema de las reformas. Sin miedo a exagerar, esa fue la palabra más escuchada durante las sesiones de trabajo y las conferencias pronunciadas por especialistas o responsables políticos siempre acerca de las transformaciones que están teniendo lugar en dos campos fundamentales de la actividad económica relacionada con el mar: la reforma de las enseñanzas Náutico-Pesqueras, en el marco de la modificación general del sistema de enseñanzas del país, y la reforma de la Administración Marítima fraguada a partir de la creación de la Conmimar. Unas reformas concretas y precisas, las dos, que necesariamente han de enmarcarse en esa reforma estructural, con mayúsculas, que está afectando al sector marítimo y aún se puede decir que a todo el aparato productivo español de cara a la eliminación de las barreras económicas que tendrá lugar el fatídico año de 1992.

Es por ello que un repaso resumido por lo que fueron esas tres fructuosas jornadas de Euskadi ha de llevar necesariamente la marca de estos tiempos. La marca de la transformación de un sector que realmente las necesita. De lo que ya no se puede estar muy seguro es de que los pasos se estén dando en serio, pero ese es debate que tiene su sitio en otro lugar de esta misma publicación. Destacamos en este V Pleno los trabajos rigurosos y maratoniaños de las diferentes comisiones, así como de los intensos coloquios que se desarrollaron a lo largo del mismo.



El Presidente de AETINAPE haciendo entrega de los últimos ejemplares de nuestra Revista al Lehendakari vasco señor Ardanza.

En el Acto de Apertura el Subdirector General de Acción Social Marítima del I.S.M., D. Rafael Lobeto, dijo que para acatar de una vez por todas la reforma estructural del sector marítimo español había una cosa imprescindible: «la unidad de acción», no sólo entre los colectivos profesionales implicados, sino, lo que es más importante, «entre las distintas administraciones de las que dependen los temas marítimos».

«No podemos —dijo Lobeto en su discurso— trabajar con eficacia si nos estamos poniendo continuas zancadillas. En lugar de pelearse entre sí, lo que debieran hacer las administraciones es integrarse conjuntamente hacia la resolución de los grave problemas que nos afectan».

La presidencia estuvo desempeñada por el Consejero de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, José Manuel Goikoetxea, al que acompañaban el Presidente de AETINAPE, José Ma-

nuel Muñiz; el Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, José Ignacio Espel; Alcalde de Pasaia, Xabier Portugal Arteaga; el Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, Fernando Pastor; y otras autoridades locales.

La petición de unidad entre los diferentes sectores marítimos fue también solicitada por el Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, quien dijo que «la unidad de acción había de estar por encima de estrechas posiciones gremialistas». «Desde aquí ofrecemos —declaró Muñiz— la colaboración del colectivo náutico-pesquero y con ella la disposición de la AETINAPE para caminar juntos todos los colectivos del mar con la mirada puesta en la mejora y el progreso de nuestras gentes y nuestros pueblos».

La consideración de la actividad pesquera como una de las bases económicas de nuestros pueblos llevó al

Presidente de la Asociación a solicitar la puesta en práctica de numerosas medidas reformadoras de la administración marítima y la docencia: «La reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras se perfila como un positivo giro histórico. Nos hemos trazado los objetivos de llegar a la normalización de las enseñanzas marítimas atendiendo a aspectos tan poco desarrollados como la dotación tecnológica de los centros docentes, la formación permanente de los profesionales y la integración de las enseñanzas marítimas tanto entre sí como en el sistema educativo general».

Coincidió Lobeto Lobo con Muñiz al recordar a la Administración que «en los buques viajan personas» y ambos pidieron que se mejoraran las medidas que el Gobierno tiene arbitradas para solucionar temas tan importantes como la seguridad marítima o los sistemas de salvamento.

El Consejero de Agricultura y Pesca de Euskadi, José Manuel Goikoetxea, habló de la larga tradición pesquera «de un pueblo que vive pendiente del mar» y habló del futuro de la flota vasca: «Aunque bien es cierto que de nada sirve tener una buena flota si no tenemos unos profesionales bien formados para realizar la labor extractiva». Se mostró confiado en que, gracias a los programas que el Gobierno Vasco está llevando a cabo y a la mejora de la calidad docente del Instituto de Pasaia, en un futuro «los profesionales vascos del mar sean los mejor preparados de Europa». Habló posteriormente de los programas de formación práctica del Gobierno Vasco y de la política de adiestramiento continuo de los profesionales del mar que su departamento está poniendo en práctica.

La bienvenida a los asistentes la ofreció el Alcalde de la ciudad, Xabier Portugal, que habló en euskera y castellano ofreciendo deseos de que «la solidaridad de los hombres y mujeres del mar no os lleven a perderos en divagaciones inútiles» y manifestó que «El barco nunca se os irá a la deriva si sabéis mantener bien el rumbo marcado», aludiendo al lema de la asamblea, que presidía el aula Magna del Institu-

to Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasaia con la consigna «Para no andar a la deriva... AETINAPE marca el rumbo».

Fernando Pastor, Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, manifestó en su alocución que «las cosas estaban más claras para el futuro de las enseñanzas que él dirige», después de las varias jornadas de estudio que se han llevado a cabo recientemente en Vigo, Lanzarote y Sevilla, y aprovechó la ocasión para anunciar la próxima «convalidación en Europa del título Náutico-Pesquero español», «lo cual hay que tomarlo como una victoria del sector», dijo. Manifestó igualmente que en fecha próxima se iniciarán unos programas de formación de profesionales en Gran Bretaña, sobre tecnologías de productos de pesca, como resultado de un convenio hispano-luso-británico de cooperación científica.

UNAS ENSEÑANZAS A CUATRO NIVELES

La creación de fórmulas de desarrollo de la investigación en temas marítimo-pesqueros y la incorporación de la informática y las nuevas tecnologías a los planes de estudio fueron dos de las conclusiones apuntadas durante la conferencia y el posterior coloquio pronunciada por Eloy Montero, Presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Personal Docente de los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros.

La nueva estructuración de la carrera pesquera se basa en la estratificación de los estudios en «cuatro niveles», correspondientes a las fórmulas hoy en vigor en los países de la Comunidad Europea. De la educación básica se podrá acceder al «primer nivel», que incluye los títulos de Patrón de Pesca Costera y Motorista Naval.

Al «segundo nivel» de estudios —con títulos entre los que se encuentran los Patrones de Litoral y los Mecánicos de Litoral— podría accederse desde el mundo laboral, a través de determinados requisitos de entrada, o desde la educación secundaria obligatoria.

«El tercer nivel», al que, según los



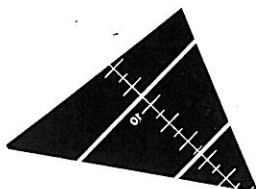
proyectos, podrán acceder los trabajadores cualificados del mundo laboral, y también los procedentes del bachillerato técnico, constará de títulos que van desde el Patrón de Pesca de Altura, el Patrón Mayor de Cabotaje, el Mecánico Naval, y otros. Por último, «el cuarto nivel» previsto en los planes, incluye el primer ciclo universitario, que se corresponde con las titulaciones de Capitán de Pesca, Capitán de Cabotaje, Mecánico Naval Jefe y otros.

En el debate posterior a la conferencia de Eloy Montero se debatió la necesidad de que exista un «quinto nivel» de educación, también de rango universitario, y que se cree la Licenciatura de ciencias del mar. Por otra parte, el conferenciante indicó que era «inminente la puesta en funcionamiento de la especialización en acuicultura» y anunció que todo el programa de reformas podía estar «rematado en 1992»; para que con la integración plena en la Comunidad podamos contar con titulados adecuados a la nueva realidad que enfrentamos.

LA ADMINISTRACION INTEGRAL

Un completo repaso a las labores de reforma de la administración marítima española fue el contenido de la conferencia pronunciada por Rafael Lobeto Lobo del I.S.M.

El modelo de una «Administración Marítima Integral» es el defendido por el conferenciante, que basó su intervención sobre los argumentos unitarios de pesca, marina mercante e industrias auxiliares para abordar el futuro del



sector en España. Para ello habló de «la plena integración de los estudios marítimo-pesqueros en la universidad», respetando su especificidad científica y sus peculiaridades profesionales. Defendemos también la plena participación —continuó— de los profesionales que trabajan en el ámbito marítimo, y la «necesidad de que se articule su acceso a la administración», además de que se programen cursos de especialización marítima para los distintos niveles de responsabilidad existentes».

Trazó posteriormente un repaso a lo que viene siendo la reforma administrativa del sector marítimo, desde que en 1978 se presenta en el Parlamento una propuesta sobre delimitación de competencias entre el Ministerio de Defensa y la Administración Civil Marítima en materia de pesca y marina mercante. El Ministerio de la Presidencia convoca en «1983 una reunión de la que sale el primer grupo de trabajo encargado de iniciar los estudios para una posible reforma del sector marítimo». Realizar un inventario de competencias, delimitar responsabilidades, deslindar las funciones militares de las civiles y diseñar una futura estructura funcional era, en definitiva, lo que habría de llevar a cabo ese grupo de trabajo.

Un grupo de trabajo que se ve «elevado de rango» cuando el Consejo de Ministros decide, en diciembre de 1984, crear la «Comisión Interministerial» para la reforma de la Administración Marítima (COMINMAR), considerado un paso histórico en la reforma pendiente. Es en el seno de esa comisión donde se debaten los temas que no siempre se saldan con consensos, pues habitualmente los «intereses de varios Ministerios se oponen», según todos los observadores, «a que se camine más en firme» hacia la necesaria «normalización administrativa» en el campo marítimo bajo una filosofía racional e integradora.

TERRIBLE INDICE DE SINIESTRALIDAD

«Si tomamos como las tasas medias anuales de accidentes mortales entre la población empleada en servicios,

tendremos que en la industria se produce una siniestralidad mortal de un 1,7; en la construcción de un 3,8 y en «la pesca un 12». Estas cifras nos indican «la terrible situación del sector».

Este fue uno de los argumentos utilizados por José Ignacio Espel Fernández, Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, durante la conferencia que pronunció en el V Pleno Nacional de AETINAPE. El tema de su intervención «La importancia de la formación en la rentabilidad de la empresa pesquera», puso de manifiesto el camino que resta por andar en lo referente a que tanto armadores como administración «invieran el capital necesario en formar» convenientemente a las tripulaciones de los buques que realizan campañas extractivas.

El buceo, la gestión empresarial, la formación y conservación de los productos de la pesca, o el conocimiento real del mercado y sus tendencias son, a juicio de Espel, algunas de las «propuestas de ampliación temática» que debieran contemplar los nuevos planes de estudio de los profesionales de la pesca.

«Las nuevas técnicas de navegación» con su consiguiente racionalización de las horas de traslado, los ahorros que puede ocasionar a las empresas la correcta formación en temas de «seguridad y salvamento», el conocimiento de la «legislación pesquera», o la localización rápida de la pesca, obliga a que el armador valore en más justa medida la capacitación profesional de su tripulación «porque la época del marinero que se hacía a bordo debe ser superada».

También pronunció una conferencia el profesor de la Escuela de Pasaia, Jesús Moreno Sanz, sobre las comunicaciones de socorro y seguridad marítima en los años 90. Para ello se basó fundamentalmente en la explicación del «Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima que la OMI (Organización Marítima Internacional) ha puesto en marcha y que entrará en vigor a inicio de la próxima década». Las funciones del sistema, que detalla las zonas de operación de cada uno de los mecanismos empleados y los equipos

que han de instalarse en los buques; son las de alertar con rapidez a los equipos de rescate más próximos, proporcionar las comunicaciones para la coordinación de las operaciones; facilitar las comunicaciones en el lugar y transmitir señales de localización, entre otras.

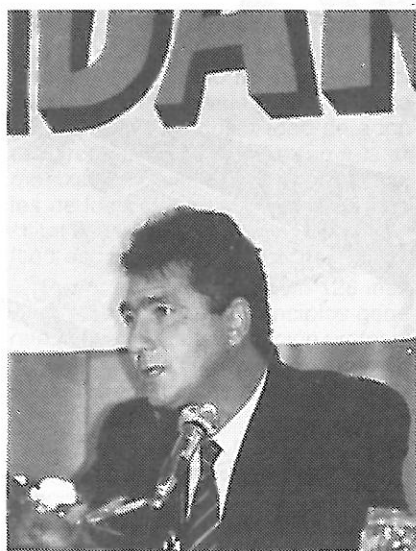
DURAS CRITICAS A LA DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE EN EL ACTO DE CLAUSURA

El acto de clausura del Pleno estuvo presidido por el Viceconsejero de Pesca Sr. Espel, en representación del Gobierno Vasco, y del Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, Fernando Pastor, quien pronunció un discurso en nombre del Secretario General de Pesca Marítima, José Loira; le acompañaban en el acto el Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasaia, Jaime Legarra Belastegui y el Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñoz, quien criticó duramente las actuaciones de la Dirección General de la Marina Mercante, estas críticas que fueron unánimes, al entender que Madiedo, su titular, está manipulando los intereses de esa Dirección General en favor del colectivo profesional al que pertenece, abandonando otros intereses de su departamento en perjuicio de otros profesionales del sector e impregnando de ineficacia cometidos tan importantes de su departamento como la seguridad y el salvamento, el empleo, la recuperación del sector, etc.

Durante este mismo acto se reclamó por parte del Pleno a la Administración Pesquera española que arbitre medidas contra el acceso directo y en cierta medida fraudulento al sector pesquero por parte de Titulados de Marina Mercante y la defensa del cumplimiento de la normativa vigente en materia de reciprocidad.

Se insta a los responsables de la seguridad marítima se implante un servicio de información meteorológica permanente por V.H.F.

El Viceconsejero de Pesca, Sr. Espel, clausuró los actos en nombre del Lehendakari Vasco.



Conferencia: Las enseñanzas Marítimo-Pesqueras y su necesaria reforma

Por D. ELOY MONTERO

Presidente de la Federación Nacional
de Asociaciones de Personal Docente
de los Institutos Politécnicos
Marítimo-Pesqueros

Ante todo dar las gracias a AETINAPE por la invitación que ha hecho a los profesores de los Institutos Politécnicos, profesorado al que aquí estoy representando.

Por el título de la ponencia, hemos tenido que variar el contenido inicial, que era «Situación actual de la Reforma», por lo que os ruego tengáis un poco de paciencia, dado que tampoco quiero terminar sin daros la información que en principio iba a ser el principal contenido de ésta.

Para entrar en materia, vamos a ver por qué es necesaria la Reforma, ya que todos sabemos que sí lo es. **Las razones son:**

1. Incorporación a la CEE, lo que nos obliga a esfuerzos complementarios para adaptarnos a Europa por un lado, si como país que tiene algo que decir en el contexto pesquero comunitario queremos aportar algo al resto de todos los países comunitarios.
2. Deslinde entre formación para la flota industrial, artesanal y litoral, con problemáticas diferenciadas para todas ellas.
3. Consecución de niveles académicos adecuados a la capacitación laboral demostrada que posibilite la rea-

daptación de profesionales a un futuro puesto de trabajo en tierra.

4. Necesidad de ampliar la formación desde el aspecto extractivo hacia otros más globalizadores de la industria pesquera (economía, administración, transformación, comercialización, etc.).
5. Consideración de los programas de política comunitaria en la pesca.
6. Política de formación homogénea con el resto de los Estados miembros.
7. Antigüedad en los programas de estudio actualmente en vigor.

HISTORIA DE LA REFORMA QUE NOS OCUPA

Hace cuatro años, en el Politécnico de Canarias, viendo lo que se nos venía encima, nos reunimos con las autoridades autónomas y centrales, para entre todos consensuar una Reforma en programas y contenidos. Así se hizo y hasta el momento es lo que en la Comunidad Autónoma Canaria está funcionando.

El año pasado y convocados por AETINAPE, tuvieron lugar las Primeras Jornadas Nacionales sobre la Reforma, en la que todos coincidimos en las exposiciones de la necesidad, y tras discusiones, incluso muy acaloradas en las posteriores mesas redondas, se acordó que para la puesta en marcha de la ya mencionada Reforma se acometerían una serie de trabajos puntuales.

Aquel acuerdo, fue por la Federación que yo represento recogido, con el compromiso de que saliera adelante, y para ello nos pusimos de acuerdo con todas las comunidades autónomas e Institutos, así como con la Administración central para celebrar en Lanzarote la primera mesa sobre la Reforma de las Enseñanzas, con cuatro puntos fundamentales.

Como resultado de todo ello, se llevan a efecto los siguientes cambios:

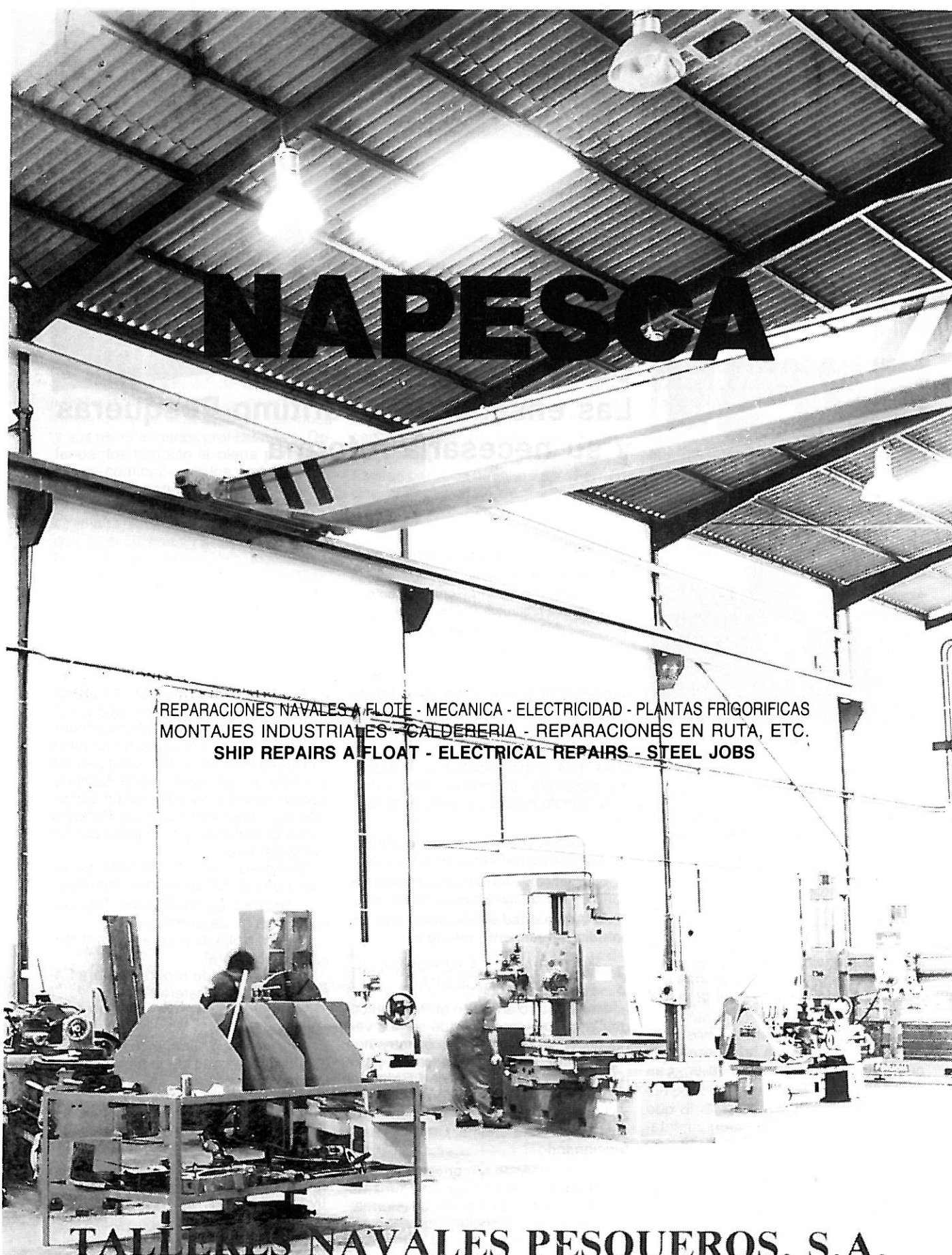
- Decreto de Mecánicos Navales con cambios de potencia.
- Desarrollo de programa para Mecánico de Litoral.
- Desarrollo de programa para Patrón de Pesca Costera.
- Desarrollo de programa para Acuicultura (Galicia).

Hoy estamos trabajando en el resto de titulaciones que luego pasaré a leerlos y explicarlos como se va a hacer el estudio de cada una de ellas.

Posteriormente se convoca en Sevilla (27 al 30 de junio de este año) y promovido por la CEE el Seminario sobre la Formación Náutico-Pesquera en la que se presentan la posición y objetivos españoles, que paso a relatar, previo conocimiento de la posición europea.

I. Política Comunitaria de Formación y Titulaciones Pesqueras.

Uno de los aspectos sociales de la Comunidad Económica Europea se fundamenta, esencialmente, en el principio de libre circulación de trabajado-

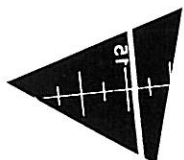


NAPESCA

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.

TELEFONOS: Oficina: (928) 27 42 95 - Talleres: (928) 27 75 21 - 27 95 31 - 26 62 47 - 22 05 00
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



res dentro del territorio comunitario. Dicho principio está reglamentado en el Capítulo I del Título III de la segunda parte del Tratado que, en su artículo 100, prevé la posibilidad de adoptar directrices que conduzcan a la armonización de las disposiciones legales de los Estados miembros para facilitar esa libre circulación de los trabajadores.

Por otra parte, el artículo 128 insta al establecimiento de principios generales de política de formación profesional que permita un desarrollo armonioso de las economías nacionales y del Mercado Común.

La Decisión del Consejo 63/266/CEE se dirige a la consecución del reconocimiento mutuo de los certificados y demás títulos que sancionen la finalización de la formación profesional. También las resoluciones del Consejo del 6 de junio de 1974 y de 11 de julio de 1984, establecen las exigencias de elaborar listas de calificaciones profesionales equivalentes en los distintos Estados miembros y la necesidad de llegar a una convergencia en las políticas de formación profesional. Y finalmente, habría que apuntar, en este campo, la decisión del Consejo 85/368/CEE «relativa a la correspondencia de las calificaciones de formación profesional entre los Estados miembros» que contiene el mandato y establece las bases para poner en marcha el proceso que conduzca a la homologación de las titulaciones de formación profesional.

No obstante lo expuesto, la tradicional marginación del sector pesquero, sobre todo en lo referente a la formación de sus profesionales en la práctica totalidad de los países comunitarios, donde se encuentra separado del proceso educativo general, puede poner en peligro que las anteriores manifestaciones se vean cumplidas de cara a 1992, a no ser que se adopten medidas específicas encaminadas a su realización efectiva entre el colectivo pesquero europeo.

Esto es especialmente importante considerando que se trata no ya del traslado de población de unos profesionales trabajando en un lugar común: la



mar comunitaria. En este sentido, la máxima a cumplir sería: **iguales cualificaciones para los que trabajen en mares comunes**. En esta vía, la Resolución adoptada por el Parlamento Europeo en sesión de 15 de abril de 1988, sobre medidas tendientes a desarrollar la política pesquera común en sus aspectos sociales, encierra, en síntesis, lo hasta aquí expuesto y las conclusiones finales de esta propuesta.

II. Posición española.

1. Posición básica sobre los principios e intereses de la política:

Creemos que no se puede hablar con propiedad de una política comunitaria de pesca mientras sólo se hable de una política de estructuras, una política de recursos y una política de mercados.

Porque el trabajador del mar no es ni una estructura, ni tampoco un recurso ni mucho menos un mercado. Es el protagonista del proceso y para que pueda asumir con propiedad ese protagonismo hay que ponerle en condiciones de hacer que cumpla su papel y un elemento importante para ello es su formación. Para ello, la propuesta española es la que exponemos a continuación:

Promover la homologación de la **formación y titulación** de los profesionales marítimo-pesqueros en el ámbito de la CEE, de acuerdo con la decisión del Consejo de la CEE 85/386 de 16 de julio de 1985 (Diario Oficial de la CEE de 31 de agosto de 1985), relativa a la correspondencia de las calificaciones de formación profesional entre los Estados miembros, como primer paso hacia la

libertad de circulación de los trabajadores y contribuir así al diálogo norte-sur dentro de la Comunidad, con mayor énfasis en consideración del lugar o mar común de desarrollo de sus actividades laborales; o la utilización de idénticos instrumentos jurídicos de fundamento de actuación en mares de terceros países, dentro del marco de los convenios pesqueros CEE con los mismos, lo que implica una directa responsabilidad de la CEE, no sólo en los barcos y artes que van a esos mares, sino también en los profesionales que a ellos envía.

2. Objetos específicos ante el horizonte 1992.

a) Facilitar contactos entre el profesorado de los Centros de Formación Profesional Marítimo-Pesquera de la Comunidad con el fin de:

—Comparar los programas de formación seguidos en los distintos países.

—Intercambiar experiencias docentes y establecer las bases para una colaboración continua y formal.

b) Identificar las calificaciones de formación profesional marítimo-pesquera correspondientes en los diversos Estados miembros y marcar pautas para iniciar un estudio comparativo de las mismas y la elaboración de un fichero de titulaciones homologadas a nivel comunitario.

Considerar la formación de un grupo de trabajo para llegar a una descripción de las exigencias básicas de formación en el sector marítimo-pesquero a fin de elaborar una propuesta de currículum de formación marítimo-pesquera común.

d) Estudiar los problemas comunes de la formación marítimo-pesquera y proponer las medidas para su resolución.

e) Considerar posibles estrategias que faciliten la formación continua de los profesionales en ejercicio.

Proyecto para estudio y definición de los perfiles profesionales y diseño de módulos de formación para las Titulaciones Marítimo-Pesqueras, en relación a los puestos de trabajo existentes en la flota.

1. Introducción. Justificación. La necesidad de este estudio y las reformas que en cuanto a titulaciones y competencias se presentan, se deben a:

1.1. Necesidad de adecuar los niveles profesionales del personal (titulado y no titulado) de la flota española a los vigentes en la CEE.

1.2. Adecuación de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras e incardinación de las mismas en la reforma que se está llevando a cabo por el M.E.C. en la educación general del país.

1.3. Evolución tecnológica de la flota española.

1.4. Antigüedad de los programas de estudio actualmente en vigor.

Todo lo cual pone de manifiesto la necesidad de variar la formación de personal de flota, en lo referente a titulaciones y reformas de sus competencias.

Titulaciones a estudiar

—Diplomado en Ciencias Pesqueras.

—Capitán de Pesca: sin límite de tonelaje, en navegación.

—Patrón de Altura: 700 T.R.B. Zona: 60°N a 10°N - 35°W a 52°E - 10°N a 35° S - 20°W a 52° E.

—Patrón de Pesca Costera: 50 T.R.B. Polivalente hasta 150 Kw. 12 millas costas, archipiélagos. 24 horas de navegación.

—Licencias de las comunidades autónomas: 10 T.R.B. 2 millas costa en pesca extractiva. 6 millas costa en cultivos marinos, etc.

—Mecánico Naval Jefe: Sin límite de potencia (en pesca).

—Mecánico Naval: Hasta 1.100 Kw. (en pesca).

—Mecánico de Litoral: Hasta 400 Kw. (en pesca).

—Módulos de radio: Patrones de Altura. Patrones de Litoral.

—Contramaestre Electricista.

—Marinería: Módulos de seguridad y supervivencia (con los mínimos para el primer embarque). Marinero Pescador Preferente. Cocinero. Frigorista.

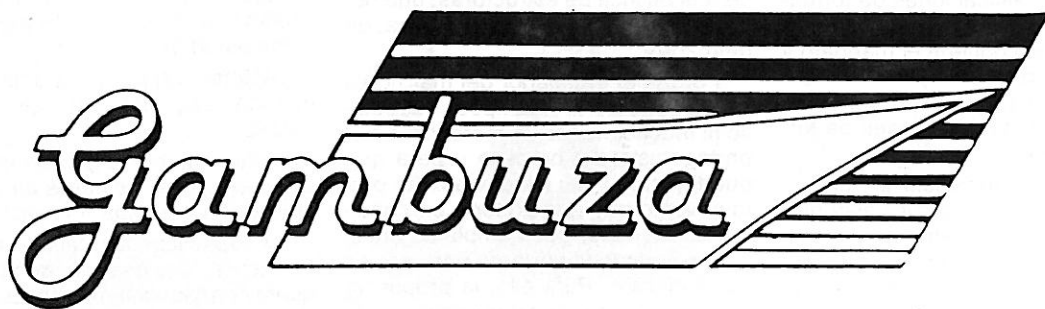
—Titulaciones especiales: Iniciación al buceo (nivel 1). Buceador básico (nivel 2) aire 60 m. Buceador técnico (nivel 3) mezcla de gases. Buceador superior (nivel 4) enseñanza y dirección de equipos.

Para toda esta reforma se ha partido de:

—Un estudio del trabajo y las funciones de los diferentes titulados en los buques.

—El diseño y programación de cursos o módulos de formación.

—Cada una de las titulaciones estudiadas incluye:



SUMINISTROS NAVALES SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6

**Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO**

**Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178**

2. Método de investigación. Consistirá en un método combinado. Entrevista-incidente crítico. (Se desechan los métodos de observación y diario, por la excesiva movilidad del lugar de trabajo).

La entrevista, consistirá en contacto directo con los empleados y empleadores fundamentalmente, en el lugar de trabajo. El entrevistador, siguiendo un esquema predeterminado, propone una serie de preguntas y anota las respuestas, verificando su exactitud, analizando finalmente los resultados. Este método da resultados homogéneos, fiables y de muy rápida utilización.

El incidente crítico, es un proceso de recogida de información, mediante el análisis del comportamiento durante incidentes de especial significado (averías, emergencias, accidentes, etc.) de acuerdo con criterios sistemáticos.

El análisis de ambos determinará las operaciones normales y regulares a realizar durante el trabajo y de ahí la capacitación necesaria, tanto en situaciones normales (entrevista), como las demandas de preparación en situaciones especiales y por tanto el «TECHO» de la preparación (incidente).

La recogida de información se realiza a bordo de los buques pesqueros y a lo largo de todo el litoral nacional, procurando que las unidades formen una muestra variada y significativa del total de la flota nacional y que los profesionales entrevistados lo sean de amplia y variada experiencia.

Todo lo anteriormente citado nos llevará a:

3. Descripción del puesto de trabajo. Esta será específica para cada una de las titulaciones o módulos y ambos casos se recogerán:

3.1. Funciones a desarrollar. Del análisis de las mismas surgirán los:

3.2. Cometidos y responsabilidades. De aquí se deducirán los

3.3. Medios materiales sobre los que se actúa.

3.4. Conocimientos requeridos. Que serán generales, técnico-teóricos y técnico-prácticos.

4. Diseño del programa de formación. Para la realización del mismo se



partirá de la descripción del puesto de trabajo específico para cada una de las titulaciones o módulos, abordando el trabajo en las siguientes etapas:

4.1. Descomposición de funciones en actividades.

4.2. Determinación de los conocimientos técnico-teóricos, para realizar correctamente las actividades.

4.3. Preparación de series de trabajos prácticos que fomenten las destrezas necesarias y sirvan de complemento a los conocimientos teóricos.

Estas series serán realizadas:

4.3.1. A lo largo de los cursos de formación.

4.3.2. De embarque para la obtención del título.

4.4. Relación de mínimos exigibles por la Administración central.

Dado que la Administración central, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima (Inspección General de Enseñanzas), tiene por misión el control de las Enseñanzas que nos ocupan, se cree necesario que haya unos mínimos exigibles por parte de la misma y que han de ser:

4.4.1. Teóricos con horas lectivas específicas, según titulación.

4.4.2. Prácticos y con horas específicas de prácticas.

4.4.3. Profesorado: Titulación y número mínimo.

4.4.4. Materiales y aparatos necesarios para la formación tanto teórica como práctica.

Todos estos apartados serán en su momento propuestos (contenidos) a la Comisión de Seguimiento (para este proyecto creada) que discutido y concertado dará lugar al:

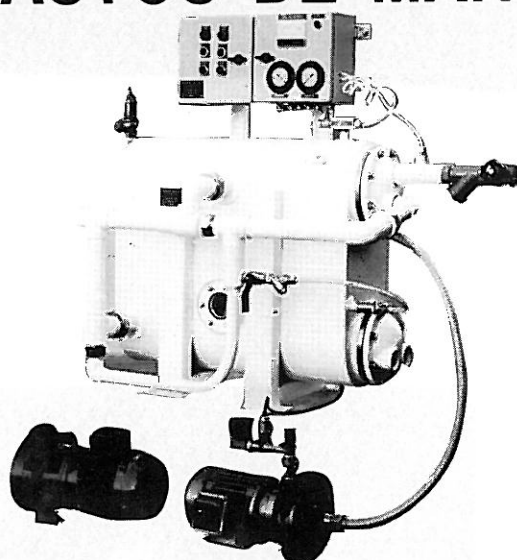
4.5. Programa Técnico-Teórico Desarrollado.

Nota: Para la realización de este proyecto se evacuarán consultas a diferentes organismos relacionados con el sector pesquero (Inspección General, Cofradías, Asociaciones Profesionales, Armadores, etc.), así como Institutos de Organización Industrial, Universidades, Gabinetes de Psicología Aplicada, etc.

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**

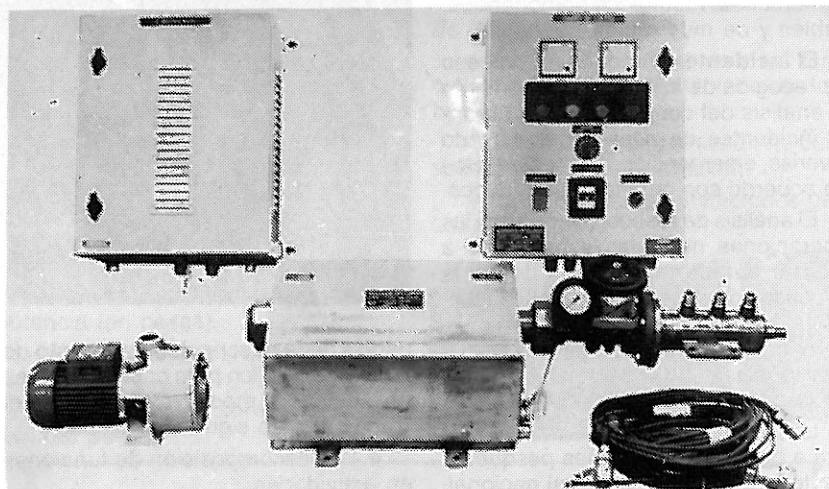


EVITA LAS INCRUSTACIONES
POR ALGAS, MOLUSCOS Y
CRUSTACEOS EN CIRCUITOS
DE AGUA SALADA

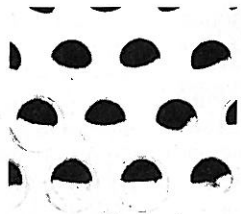
- DEPURADORAS DE MARISCO
- BUQUES
- PLATAFORMAS PETROLIFERAS
- CENTRALES TÉRMICAS
- CLORACION DE PISCINAS
DE AGUA SALADA

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



Conferencia: La Administración Marítima española.

Posibles reformas. La Comisión Interministerial de estudio y reforma de los órganos de la Administración del Estado Competentes en Materia de Actividades Marítimas (COMINMAR)

Por D. RAFAEL LOBETO LOBO
Subdirector General de Acción Social
Marítima del Instituto Social de la Marina

I. PRESENTACION

• Cuál es nuestra posición;

—Defendemos una Política Marítima integral.

—Defendemos un modelo de Administración Marítima integral similar al existente en los países de nuestro entorno: Francia, Italia, Grecia, etc.

—Defendemos un sector civil fuerte y competitivo, tanto a nivel de pesca como de marina mercante y de las industrias que les sirven de apoyo.

—Defendemos la necesidad de una política comunitaria, tanto de pesca como de marina mercante y la correspondiente política social marítima.

—Defendemos la plena integración de las enseñanzas marítimo-pesqueras en el seno de la Universidad, respetando su especificidad científica y sus peculiaridades profesionales.

—Defendemos la cooperación en el campo marítimo entre la Administración central y las Comunidades Autónomas litorales.

—Defendemos la participación en la Administración Marítima de todos los colectivos profesionales que trabajan en el ámbito marítimo (marinos, abogados, ingenieros, economistas, etc.) y la

necesidad de que se articule el acceso a la Administración de los profesionales de la mar y de que se programen cursos de especialización marítima para los distintos niveles de responsabilidad existentes.

—Defendemos la máxima participación posible de los interlocutores sociales en los respectivos procesos, así como una política abierta de sensibilización marítima de nuestro pueblo, y lo defendemos desde los puntos de vista de la política social, de la economía, de la soberanía y desde el conjunto de los intereses nacionales.

II. ANTECEDENTES

• Antecedentes:

- Históricos.
- Políticos.
- Sindicales.
- Otros representantes sociales.

• Puntos de referencia:

—Proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista a la mesa del Congreso en fecha 27 de julio de 1978, sobre delimitación de competencias entre el Ministerio de Defensa y la Administración Civil Marítima en materia de pesca y marina mercante, así como otras diversas cuestiones marítimas. Fue aprobada por el Congreso de los Diputados (permanece incumplida).

—Proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista en fecha 18 de junio de 1980, relativa al incumplimiento del Real Decreto 2.914/1978, de 1 de diciembre, sobre estructura orgánica y funciones periféricas del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para la urgente creación de Delegaciones y Subdelegaciones Provinciales de Pesca y Marina Mercante.

—El Real Decreto de 24 de julio de 1981, sobre la reforma de la Administración periférica del Estado, establece una estructura nueva de dicha Administración, con la finalidad de adaptarla a la actual organización territorial del Estado surgida como consecuencia del proceso autonómico. Como consecuencia de esta disposición, una serie de Reales Decretos, todos ellos fechados el día 29 de diciembre de 1981, establecieron las respectivas Direcciones Provinciales o Delegaciones Territoriales. Referentes al ámbito marítimo son los siguientes:

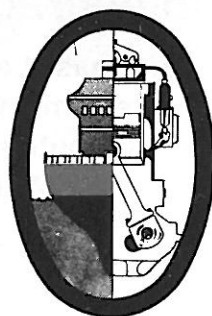
• Real Decreto 3318/1981, sobre adaptación de la estructura periférica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, establece que en cada Comunidad Autónoma existirá una Dirección Territorial y en cada provincia una Dirección Provincial de Agricultura, Pesca y Alimentación. Estas Direcciones Provinciales debe ejercer en cada una de las provincias las competen-

«EL CAMINO MAS CORTO» SUMIMAR

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



conózcenos
a fondo



SUMIMAR, S. A. .

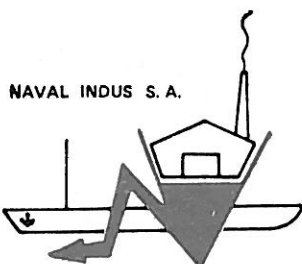
SUMINISTROS MARINOS

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

cias del Departamento, por lo que en materia de pesca marítima deberían asumir las funciones de la Secretaría General de Pesca Marítima. Asimismo, establece que «los Comandantes Militares de Marina continuarán ejerciendo las funciones que actualmente desempeñan en materia de pesca marítima en tanto no se proceda a la delimitación de funciones en esta materia».

- Real Decreto 3320/1981 sobre adaptación de la estructura periférica del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones establece que dependiendo de la Dirección Provincial de Transportes, Turismo y Comunicaciones existirá una Jefatura Provincial de Marina Mercante en las provincias que haya puerto comercial. Asimismo, dispone que «los Jefes Provinciales de Marina Mercante continuarán colaborando con los Comandantes de Marina, mientras tanto no se dicten las disposiciones legales que delimiten las competencias de ambos».

A pesar de ambas normas, en la actualidad no existe en la práctica la figura del Jefe Provincial de Marina Mercante ni una figura homóloga en pesca marítima y, como consecuencia de ello, existe una situación de provisionalidad, en virtud de la cual, los órganos periféricos de los Departamentos en relación con la pesca marítima y la marina mercante resultan ser órganos de la Administración militar.

—Reunión sobre Administración Marítima convocada por el Ministerio de la Presidencia de Gobierno y celebrada el día 24 de mayo de 1983, que fue presidida por el Ministro de la Presidencia para tratar de examinar los problemas referentes a la acción administrativa en relación con el mar y las actividades marítimas. En esta reunión, tras constatar la dispersión de las competencias marítimas y la transitoria asunción de muchas de ellas por los Comandantes Militares de Marina a nivel periférico, se acordó formar un grupo de trabajo integrado por representantes de los Ministerios de Defensa, de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Trabajo y Seguridad Social; asimismo, se aprobó un plan de trabajo que consistía en los siguientes puntos:

1. Hacer un inventario de las competencias que, en relación con el mar y las actividades marítimas tienen las administraciones públicas.

2. Una vez establecido éste, delimitar las competencias del Estado, entre la Administración central y la autonómica.

3. Dentro de las competencias estatales, deslindar las competencias militares y civiles.

4. Dentro de las civiles, examinar las que ejerce cada Departamento y cuál podría ser el Departamento o Departamentos que, en el futuro, hubieran de ejercerlas.

5. Dentro de las competencias estatales y de cada Departamento, deslindar aquellas que son ejercidas a nivel central de las que se ejerzan a nivel periférico, o hayan de ser desconcentradas o delegadas.

6. Una vez establecidas las competencias del Estado que han de ser ejercidas a nivel central o periférico, diseñar la estructura requerida para las mismas.

7. Respecto de los funcionarios, examinar la continuación, la necesidad o no de creación de nuevos cuerpos, con el fin de dotar a las estructuras de los funcionarios idóneos.

8. Realizadas todas las anteriores operaciones, para cada una de las cuales se estudiarán, elaborarán y propondrán las oportunas disposiciones, diseñar y elaborar las normas transitorias necesarias para pasar de la situación actual a la que se haya previsto como objetivo final, sin que ello suponga una falta de eficacia en los servicios o una paralización administrativa.

El Grupo de Trabajo realizó dos reuniones posteriores (el 14 de octubre y el 10 de noviembre del mismo año). Se creó un Subgrupo de Trabajo para la delimitación de las competencias civiles y militares en materia de administración marítima.

—Proyecto de proposición no de ley urgiendo al Gobierno la reorganización de la Administración Marítima española elevado por el Presidente de la Comisión de Peticiones del Congreso, Diputado por Asturias, don Alvaro Cues-

ta Martínez, a la Comisión Permanente del Grupo Parlamentario Socialista. Presentado el 28 de junio de 1984 y apoyada unánimemente por todas las fuerzas del sector.

III. CREACION DE LA COMINMAR: UN AVANCE HISTORICO

Por acuerdo del Consejo de Ministros del día 12 de diciembre de 1984, se publica la Orden de Presidencia de Gobierno de 30 de enero de 1985, por la que se regula la composición y funcionamiento de la Comisión Interministerial de Estudio y Reforma de los Organos de la Administración del Estado Competentes en Materia de Actividades Marítimas (COMINMAR). Esta Orden dispone lo siguiente:

A. Misiones de la COMINMAR:

—Realizar, en base a los antecedentes elaborados, los estudios y análisis necesarios en relación con los órganos, servicios y medios de la Administración del Estado que atienden las competencias de la misma en materia de asuntos marítimos.

—Concretar los objetivos que han de establecerse para obtener una mejor disposición de la organización de los medios personales, materiales y financieros que se adscriban a la actividad de la Administración del Estado en relación con los asuntos marítimos, con el fin de lograr mayor eficacia y coordinación.

—Proponer los textos de las disposiciones legales y reglamentarias que instrumenten la reorganización que fuere necesaria para alcanzar los anteriores objetivos.

B. Composición de la COMINMAR:

Presidente: Secretario de Estado para la Administración Pública.

Vocales: Un representante a nivel de Director General por cada uno de los Ministerios siguientes:

- de la Presidencia,
- de Asuntos Exteriores,

- de Defensa,
- de Economía y Hacienda,
- de Interior,
- de Obras Públicas y Urbanismo,
- de Educación y Ciencia,
- de Trabajo y Seguridad Social,
- de Transportes, Turismo y Comunicaciones,
- de Industria y Energía,
- de Agricultura, Pesca y Alimentación,
- de Administración Territorial y
- de Sanidad y Consumo.

En el plazo de seis meses la Comisión debía elevar al Gobierno, por conducto del Ministro de la Presidencia, sus propuestas sobre las líneas maestras que han de inspirar la reforma de la Administración del Estado y las medidas legales y reglamentarias que entienden deber ser aprobadas en relación con los asuntos marítimos en general.

IV. TRABAJOS DE LA COMINMAR

La Comisión quedó formalmente constituida el día 20 de marzo de 1985, fecha en que tuvo lugar la primera reunión. Sus trabajos fueron continuación de los realizados por los diversos Departamentos y, muy especialmente, de la visión panorámica e integradora aportada por el Grupo de Trabajo Inter-

ministerial anteriormente constituido en el Ministerio de la Presidencia.

Los trabajos realizados por la COMINMAR, cuyo contenido se eleva al Gobierno, pretenden dar respuesta a los siguientes problemas:

1. Delimitar satisfactoriamente las competencias marítimas, civiles y militares, asignando algunas competencias antes desempeñadas por órganos militares a determinados departamentos civiles.

2. Ordenar y reasignar las competencias civiles marítimas, tanto del Estado como de las restantes Administraciones Públicas.

3. Proponer un modelo integrado de organización de la Administración Marítima (Módulo Administrativo de Marina Civil), similar al existente en los restantes países marítimos del área comunitaria.

4. Proponer un Plan de Profesionalización de la Administración Marítima Civil, que permita dotar de funcionarios profesionales civiles, tanto la estructura central como la periférica. Entre las previsiones en este sentido se encuentra la de la posible creación de un cuerpo técnico, semejante al Cuerpo General de Servicios Marítimos creado en la Segunda República.

5. Proponer la urgente necesidad de crear una Escuela de Administración Marítima, que permita dar una adecuada formación a los funcionarios.

6. Proponer la creación de un servicio único de VIGILANCIA MARITIMA (Servicio de Guardacostas), que cubra las necesidades del Estado de forma coherente, adecuada y eficaz con nuestros compromisos internacionales y con la defensa de nuestros intereses y que integre los numerosos servicios ya existentes.

7. Plantear la necesidad de poner fin a la actual situación en que se encuentran los puertos españoles, carentes de un modelo de ordenación portuaria y de conexión adecuada con los restantes elementos de la política marítima.

La COMINMAR, en su primera sesión del 20 de marzo de 1985, aprobó la constitución de los siguientes grupos de trabajo:

Grupo de Trabajo n.º 1: **Delimitación de competencias en materia marítima.**

Grupo de Trabajo n.º 2: **Ordenación de competencias en los puertos.**

Grupo de Trabajo n.º 3: **Evaluación de las necesidades y cualificación**



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 REDRO
(GUIPUZCOA)

del personal que haya de ocuparse en la ordenación de las actividades marítimas.

Grupo de Trabajo n.º 4: **Diseño de un modelo de organización de un servicio de vigilancia en el mar, con cuantificación de los medios personales, materiales y presupuestarios.**

V. PROPUESTAS DE LA COMINMAR

Las propuestas elevadas por la COMINMAR son las siguientes:

Grupo de Trabajo n.º 1: **Delimitación de competencias en materia marítima:**

1.ª Transferir a la Administración Civil las competencias, hasta ahora desempeñadas por los organismos del Ministerio de Defensa, que se señalan como transferibles en el trabajo elaborado por la Ponencia designada al efecto.

2.ª Efectuar las reasignaciones de competencias marítimas entre los diversos departamentos ministeriales civiles en la forma que ha quedado establecida para cada una de ellas. Las transferencias afectan fundamentalmente a materias relacionadas con el tráfico marítimo, la seguridad y los servicios portuarios en las Comunidades Autónomas, que se reasignan al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, clarificándose, de otra parte, las competencias en materia de Enseñanzas Superiores de la Marina Civil por lo que respecta al Ministerio de Educación y Ciencia.

3.ª Elevar a la consideración del Gobierno tres posibles alternativas de creación de un módulo administrativo de Marina Civil, que comprenden la refundición de los órganos siguientes:

Alternativa 1.

—Secretaría General de Pesca Marítima.

—Dirección General de Puertos y Costas.

—Dirección General de la Marina Mercante.

—Instituto Social de la Marina.

Esta alternativa responde a un principio integrador global de la gestión de la actividad administrativa y de la gestión de las infraestructuras que sopor-



tan dicha actividad. Fue apoyada por los ministerios de Economía y Hacienda, de Trabajo y Seguridad Social, de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de Industria y Energía y de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Alternativa 2.

—Secretaría General de Pesca Marítima.

—Dirección General de Puertos y Costas.

—Dirección General de Marina Mercante.

Esta alternativa trata de obviar los posibles inconvenientes de la naturaleza y condicionamientos presupuestarios del Instituto Social de la Marina. Fue apoyada solo subsidiariamente si no prosperaba la anterior por todos los ministerios citados en la alternativa 1, salvo Economía y Hacienda, que sólo opta por la alternativa 1.

Alternativa 3.

—Secretaría General de Pesca Marítima.

—Dirección General de Marina Mercante.

Esta alternativa es menos ambiciosa, pues se limita a volver a una situación anterior y sólo trata de corregir las numerosas disfunciones que se han detectado y que tienen como causa la separación de la gestión de la pesca de

la gestión de la marina mercante. Fue únicamente apoyada por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo que se opuso a las anteriores.

Grupo de Trabajo n.º 2: **Ordenación de competencias en los puertos:**

4.ª En lo que concierne a la ordenación de los puertos y del sistema portuario, elevar al Gobierno las dos alternativas formuladas que, en síntesis son:

Alternativa 1.

A) La configuración de los puertos dependientes de la Administración del Estado se caracteriza por los siguientes extremos:

—Sus competencias serán las propias de la explotación portuaria que actualmente tienen los puertos.

—Su forma de gestión será a través de una autoridad portuaria con personalidad jurídica propia y autonomía (entidad pública cuya actividad está sometida al derecho privado).

—Los órganos de gobierno serán: un Consejo de Administración integrado por los representantes de las diversas unidades del órgano periférico de Administración Marítima y los de otros Departamentos o servicios que deban tener dependencias en el puerto, y una Gerencia del Puerto con áreas de gestión diferenciadas por servicios. Los



puestos de trabajo de dirección no podrán estar adscritos en exclusiva a un Cuerpo o Escala de funcionarios.

B) En cuanto al sistema portuario:

—La gestión superior de carácter general de los puertos del Estado se realizará, a nivel central, por un «holding» de naturaleza empresarial de carácter institucional (Instituto Estatal Portuario).

—El ejercicio de las competencias marítimas no transferidas, en los puertos de las Comunidades Autónomas, se realizarán por los órganos periféricos de la Administración Marítima (provinciales y locales), debiendo existir una coordinación con las respectivas autoridades portuarias a través de convenios si fuere preciso.

C) En cuanto al encuadramiento del sistema en la Administración Central:

—El Instituto Estatal Portuario estaría encuadrado en el Módulo integrado central de la Administración Marítima (Alternativa 1, conclusión 3.ª).

—Las competencias de costas y señales marítimas se realizarán por un órgano específico a nivel central integrado en el módulo de Administración Marítima.

D) En cuanto a la Administración periférica:

—Las competencias de costas y señales marítimas tendrán un órgano periférico de nivel regional (Demarcaciones de costas actuales).

—Las competencias de marina mercante, pesca y las ejercidas por el Instituto Social de la Marina se gestionarán en un módulo integrado a nivel provincial, sin perjuicio de la existencia de otros módulos a nivel local, si lo requieren los propios servicios.

E) La coordinación quedaría garantizada:

—Con otros Departamentos y servicios estatales: a través del Consejo de Administración de los puertos del Estado y de los órganos colegiados de participación y consulta a todos los niveles (central y periférica), en lo referente a las demás competencias asumidas por la Administración Marítima. El Ministerio de Defensa, a través de

la Armada y el Ministerio de Economía y Hacienda, especialmente, deberán estar representados a todos los niveles.

—Con las Administraciones Autónoma y Local: A través de la participación de las mismas en los Consejos de Administración de los puertos del Estado y en los órganos de participación y consulta. Además se establecerá una relación permanente en los puertos, a efectos de urbanismo, ordenación del territorio y medio ambiente.

Alternativa 2.

A) La configuración de los puertos dependientes de la Administración del Estado se caracteriza por los siguientes extremos:

—Sus competencias serán todas las terrestres y marítimas que requieran la operación portuaria en la zona terrestre y marítima del puerto.

Su forma de gestión será a través de una autoridad portuaria de carácter empresarial, similar a la que tienen los Puertos Autónomos actuales.

—Los órganos de gobierno serán: un Consejo de Administración, cuyo Presidente será designado por el Gobierno, integrado por una representación mayoritaria de la Administración del Estado a través de los Departamentos implicados en el puerto y una representación minoritaria compuesta por representaciones de las Administraciones Autónoma y Local, Cámaras Oficiales y las organizaciones empresariales y sindicales más representativas en la zona de influencia del puerto. Existirá además un Director y varias áreas de gestión de servicios, incluyendo los servicios marítimos del puerto.

B) En cuanto al sistema portuario:

—La gestión superior de carácter general de los puertos del Estado se realizará, a nivel central, por un «holding» constituido como entidad pública cuya actividad se someta al derecho privado (Instituto Estatal de Puertos).

—Limitada esta alternativa a la gestión de los puertos del Estado, no se contempla incidencia alguna de la Administración del Estado en la gestión de los puertos de las Comunidades Autónomas.



C) En cuanto al encuadramiento del sistema en la Administración Central:

—El Instituto Estatal de Puertos estaría encuadrado en un Departamento responsable del área del Transporte, pero sin ningún órgano intermedio que le vincule a la Administración Marítima.

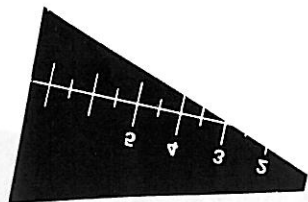
—Las competencias de costas y señales marítimas se realizarán, a nivel central, por una Dirección General de Puertos y Costas encuadrada en el Departamento responsable del Transporte y cuyo titular será, asimismo, Presidente del Instituto Estatal de Puertos.

D) En cuanto a la Administración periférica:

—Las competencias de costas y señales marítimas tendrán un órgano periférico de nivel regional (Demarcaciones y servicios de costas actuales).

—Esta alternativa no contempla órganos periféricos de nivel provincial o local para la gestión de los puertos del Estado, ya que todas las competencias necesarias para las operaciones portuarias las concentra en la autoridad portuaria de cada puerto estatal.

E) La coordinación quedaría garantizada:



—Con los transportes, por su pertenencia al Departamento encargado de dicha área.

—Con los demás órganos de las Administraciones, Estatal, Autonómica y Local, a través de los Consejos de Administración de los puertos o bilateralmente.

—Con los órganos interesados en la señalización, a través de la Comisión de Faros actual.

La alternativa 1 está patrocinada por los Ministerios de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Trabajo y Seguridad Social y de Administración Territorial. Se adhirió, además, a la misma los Ministerios de Defensa, de Economía y Hacienda e Industria y Energía.

La alternativa 2 únicamente la patrocinó el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Se abstuvieron de pronunciarse en la sesión de la Comisión Interministerial que consideró la cuestión, los Ministerios de Asuntos Exteriores e Interior.

Ambas alternativas se asemejan en la forma de gestión de los puertos del Estado y del sistema portuario estatal; pero se diferencian en las competencias que se atribuyen a la autoridad

portuaria en relación con los servicios marítimos portuarios de los puertos del Estado, y en que la número 1 incluye una Dirección General de Costas y el «holding» portuario en un módulo de Administración Marítima Civil, mientras la número 2 los excluye expresamente de dicho módulo, aunque incluye los mismos en un Departamento encargado del área del Transporte.

Grupo de Trabajo n.º 3: Evaluación de las necesidades y cualificación del personal que haya de ocuparse en la ordenación de las actividades marítimas.

5.ª En cuanto a puestos de trabajo y efectivos de personal se considera oportuno establecer:

A) Que la encuesta elaborada, los resúmenes clasificando los puestos de trabajo y las necesidades estimadas por los Departamentos, son datos fundamentales para definir el modelo de personal al servicio de la Administración Marítima y cuantificarlo.

B) Que al cesar la delegación de competencias que ejerce en la actualidad el Ministerio de Defensa respecto de otros Departamentos en los órganos periféricos, se recomienda el estudio, por lo que se refiere a los puestos de trabajo de carácter marítimo, de la posibilidad de transferir a la Administra-

ción Marítima Civil a Jefes y Oficiales del Cuerpo General de la Armada y de su Reserva Naval Activa, con experiencia acreditada en las tareas que aquella asuma.

6.ª En cuanto a la existencia de personal especializado se considera preciso dotar a la Administración Marítima española de un Cuerpo con formación técnica marítima. Su creación se podría hacer mediante Ley formal o por transformación de alguno o algunos de los Cuerpos existentes, mediante Real Decreto. Además, la Administración Marítima deberá acoger otros profesionales especializados (Ingenieros, Titulados en Formación Profesional Náutico-Pesquera, Biólogos, Oceanógrafos, etc.).

7.ª En cuanto al personal en general que haya de prestar servicios en la Administración Marítima, se considera precisa una intensificación de las acciones de formación y reciclaje, para conseguir la más alta cualificación.

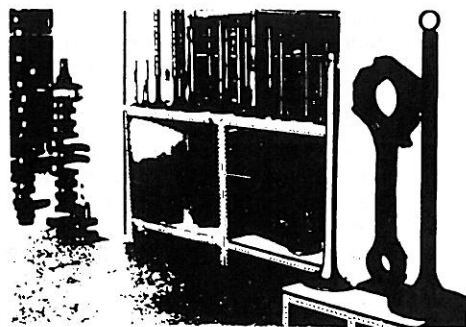
Grupo de Trabajo n.º 4: Diseño de un modelo de organización de un servicio de vigilancia en el mar, con cuantificación de los medios personales, materiales y presupuestarios.

8.ª La vigilancia en el mar ha de tener por objeto las actividades y actuar en el espacio marítimo que constan en



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

Teléfono 39 19 44 (4 líneas) - Télex 38039 TCMR - E

PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)

el trabajo «Posible diseño de un modelo de servicio de vigilancia en el mar», sobre cuyos extremos existe coincidencia.

9.^a Existen básicamente 2 alternativas en cuanto al modelo de organización:

Alternativa 1.

Permanencia en la situación actual de diversos servicios de vigilancia marítima, mejorando la coordinación de los mismos en base a distintas medidas, entre las que destaca la creación de un órgano consultivo y asesor, presidido por el Jefe del Estado Mayor de la Armada (propuesta del Ministerio de Defensa).

Alternativa 2.

Creación de un servicio de vigilancia en el mar único (exceptuando las funciones de vigilancia que atañen a la defensa nacional) y dentro de esa alternativa 2 variantes:

A) Un SERVICIO DE GUARDACOSTAS de carácter civil, con naturaleza de Organismo Autónomo encuadrado en el Departamento con competencias en materia de actividades marítimas (propuestas de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Trabajo y Seguridad Social, de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y de Agricultura, Pesca y Alimentación).

B) Un SERVICIO DE VIGILANCIA MARITIMA encuadrado en la Guardia Civil, enlazado funcionalmente con los distintos Departamentos y Comunidades Autónomas (propuesta del Ministerio del Interior).

10.^a Por lo que se refiere a los medios necesarios, parece conveniente partir de los medios existentes, sin perjuicio de las posibles reasignaciones de los mismos, de acuerdo con el modelo escogido, y, una vez escogido este, habrá que establecer un Plan plurianual que comprenda la renovación de equipos, las nuevas inversiones y la incorporación del personal necesario, dotado de la adecuada formación profesional.

V. CONCLUSIONES

* El 8 de marzo del presente año el,

Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno, don Virgilio Zapatero Gómez, contestó a una pregunta parlamentaria formulada por el diputado D. José Antonio Trillo y López Mancisidor, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, sobre reforma de la Administración Marítima española. La respuesta del citado Ministro fue la siguiente:

«Del estudio hasta ahora realizado se deduce que la reforma de la Administración Marítima es un asunto de gran complejidad, ya que, aunque las soluciones alternativas examinadas afectan primordialmente a los Ministerios de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Defensa, Agricultura, Pesca y Alimentación, Obras Públicas y Urbanismo y Trabajo y Seguridad Social, también repercuten, de una forma u otra en el resto de los Departamentos Ministeriales. En este sentido, el Gobierno está estudiando los aspectos técnicos y políticos que permitan conectar las propuestas y alternativas ofrecidas en el estudio de la COMINMAR con los estudios que se están llevando a cabo de reforma general de las estructuras de la Administración del Estado, para que no condicionen las soluciones que hayan de adoptarse con carácter general, tanto en los servicios centrales como en los periféricos.

En el pleno final de la Comisión se dió el visto bueno definitivo a los trabajos realizados, con lo que puede afirmarse que todos los Departamentos participantes en la COMINMAR están de acuerdo con las propuestas de solución que se formularon.

En este sentido, cabe subrayar que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones está actuando siguiendo los criterios marcados por la Comisión en aquellas materias en que las posturas son definitivas, como es el caso de la integración en la Universidad de las Enseñanzas Superiores de la Marina Civil».

* Por lo que respecta al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a través del Instituto Social de la Marina, está actualmente desarrollando diversas actuaciones que, en síntesis se concretan en los siguientes puntos:

—Cumplimiento progresivo de los acuerdos adoptados por la COMINMAR en las áreas correspondientes a sus respectivas competencias y responsabilidades. Entre otras actuaciones, el Departamento, a través del Instituto Social de la Marina, ha realizado un considerable esfuerzo en incrementar su dotación de personal técnico marítimo (Asesores Técnicos Laborales Marítimos, Médicos de Sanidad Marítima, etc.), así como en lo relativo a la formación de este personal.

—Estar abiertos a una total colaboración y cooperación con los restantes organismos implicados en la reforma de la Administración Marítima, para la ejecución de lo ordenado por la COMINMAR. Asimismo, se estima muy conveniente acrecentar estas acciones, en orden a ir avanzando hacia una actuación integral, que es, en definitiva, uno de los objetivos fundamentales de la COMINMAR.

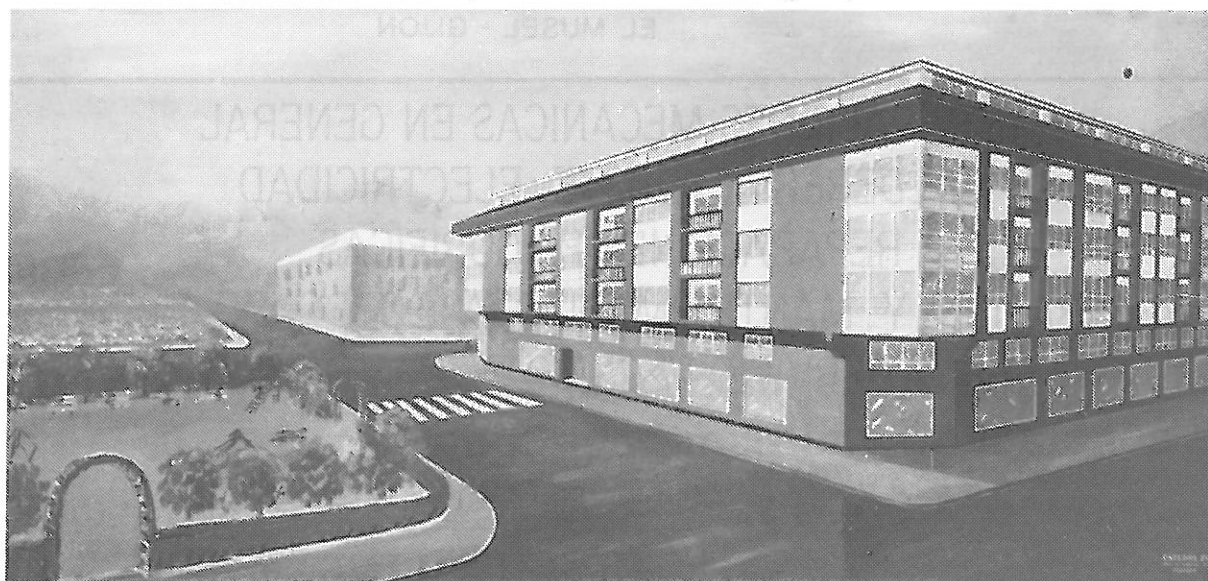
En este sentido se están firmando Convenios con diversos órganos de la Administración Central y Autónoma, especialmente en las áreas de formación y control de las relaciones laborales y condiciones de vida y trabajo a bordo. No solo limitándose estas acciones al nivel nacional, sino que se han extendido a nivel internacional y, muy especialmente, con la Comunidad Europea.

—Para conseguir una Administración Marítima moderna y eficaz y como paso previo para situar a nuestro país en el lugar que le corresponde, por su entorno geográfico y político y por sus importantes intereses marítimos y pesqueros, se están incrementando las actuaciones del Departamento con la Comunidad Europea y sus respectivos Estados miembros, así como organismos internacionales, especialmente con la OIT y con los países hispanoamericanos.

Creemos, en suma, en la necesidad de aunar esfuerzos para conseguir salvar un sector que es fuente de riqueza y empleo, fundamento de nuestra propia esencia histórica, y para situar a nuestra nación en el lugar que le corresponde entre las naciones marítimas del mundo. En ese esfuerzo nos encontramos.

PROMOTORES «RIVERMIÑO, S. L.» CONSTRUCTOR «ATANES»

Rúa Otero Pedrayo • Teléfono (981) 87 14 74



EN EL CENTRO DE SANTA EUGENIA DE RIVEIRA
VENTA DE VIVIENDAS - LOCALES COMERCIALES Y PLAZAS DE GARAJE
VISITENOS E INFORMESE: TELEFONOS (981) 84 03 96 - 83 04 15

AUSTIN ROVER



SERVICIO OFICIAL

TECNAUTO RIVEIRA, S. L.

MECANICA - CHAPA - PINTURA

Avda. de Ferrol, 11
Teléfono (981) 87 33 52

SANTA EUGENIA DE RIVEIRA
(LA CORUÑA)



TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

TELEFONOS (985) 32 18 91 / 08 - TELEX 87642 SILVE
EL MUSEL - GIJON

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



Distribuidor:

- LUBES
- BUNKER
- DISPERSANTES

SISTEMA DE PESCA DE PALANGRE

SPEEDOLINE

REPRESENTANTES



ASTILLEROS LUZURIAGA/S.A.

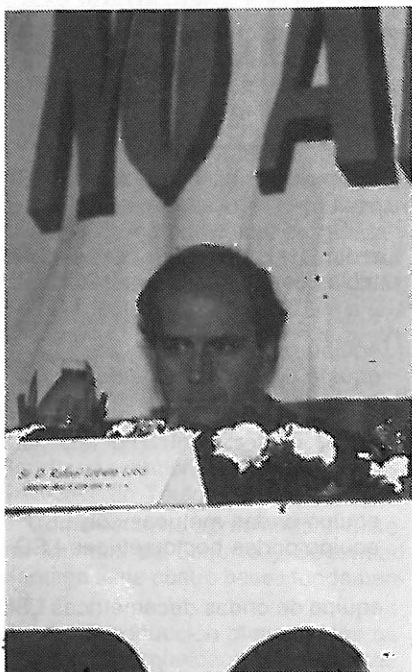


CONSTRUCCION Y REPARACION DE
BUQUES DE PESCA Y MERCANTES

2 DIQUES FLOTANTES DE 2.000
y 4.000 TONELADAS DE FUERZA
ASCENSIONAL

Teléfono 52 63 00
Télex 36326 ASTI-E - Fax 515296
Telegramas: ASTILUZU-PASAJES

Apartado 21 - San Sebastián
PASAJES DE SAN JUAN



Conferencia: Las comunicaciones de socorro y seguridad marítima en los años 90

Por D. JESUS MORENO SANZ
Profesor de Astronomía y Navegación
del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero
de Pasajes

Con este fin la superficie marítima del globo queda dividida en cuatro zonas:

Area 1. Zonas cubiertas por las señales VHF de las radiocosteras (30 millas).

Area 2. Zonas cubiertas por las señales MF de las radiocosteras (150 millas) (se excluye el área 1).

Area 3. Areas cubiertas por Inmarsat, es decir aproximadamente del paralelo 70° N al 70° S (se excluyen las áreas 1 y 2).

Area 4. Las zonas marítimas no comprendidas en las áreas 1, 2 y 3. Aproximadamente el Ártico y el Antártico.

FUNCIONES DEL SISTEMA

—Alertar con rapidez al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo (CCSM) y buques más cercanos.

—Proporcionar las **comunicaciones para la coordinación de las operaciones Sar** entre el CCSM y el «Coordinador de la búsqueda de superficie». Estas serán terrenales o satelitarias, según la posición del buque, y en las **frecuencias de tráfico** de socorro que luego veremos.

—Facilitar las **comunicaciones en el lugar del siniestro**, normalmente en ondas métricas o hectométricas y en las **frecuencias de tráfico de socorro**.

—Transmisión de **señales de localización**, su objetivo es facilitar la localización de supervivientes, balsas o in-

cluso del buque siniestrado, a través del uso de respondedores radar (Transponders) o de los satélites COSPAS-SARSAT.

—Difusión de informaciones relativas a la seguridad marítima a través de los mensajes NAVTEX y del servicio de «llamada intensificada a grupos» de Inmarsat.

EQUIPOS

Las radiocomunicaciones marítimas de socorro y seguridad quedan encuadradas en dos categorías:

—Comunicaciones satelitarias, su medio de propagación es el espacio libre.

—Comunicaciones terrenas, su medio de propagación es la atmósfera.

Comunicaciones satelitarias

—Se emplearán en el sentido buque-costera y costera-buque utilizando la red de satélites geoestacionarios de Inmarsat en radiotelefonía o radiotélex. El equipo a instalar a bordo será una Estación Terrena de Buque (ETB).

—Igualmente se utiliza la red de satélites polares COSPAS-SARSAT en la frecuencia de 406 MHz para determinar desde tierra la posición del buque. El instrumento a instalar a bordo será una radiobaliza de localización de siniestros satelitaria (RLS).

Comunicaciones terrenas

1.º) Comunicaciones de largo alcance. Se emplearán ondas decamé-

En 1973 la Organización Marítima Internacional (OMI) comenzó a elaborar un plan de socorro marítimo incorporando las comunicaciones por satélite.

Tras casi 20 años de preparación se espera que este plan, al que se ha denominado Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos, entre en vigor a comienzos de los 90.

Durante los próximos minutos trataremos:

1.º Criterios en que se basa el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.

2.º Funciones que llevará a cabo.

3.º Equipos que serán necesarios a bordo de los buques y en tierra.

4.º Procedimientos de enlace.

5.º Fechas de entrada en vigor del Sistema.

Criterios en que se basa el Sistema

Aceptando que las diferentes técnicas incorporadas en el Sistema Mundial tienen cada una sus limitaciones, el equipo a instalar a bordo dependerá del lugar por el que navegue el buque.

tricas en las frecuencias de 4.188 KHz, 6282 KHz, 12563 KHz y 16750 KHz en llamada selectiva digital (LSD). Puede darse el caso de que el barco se encuentre en zona de cobertura doble: Inmarsat-ondas decamétricas. En este supuesto cabrá emplear cualquiera de los dos procedimientos.

2.º) Comunicaciones de medio alcance. Las llamadas de socorro en los sentidos buque-costera, buque-buque y costera-buque se realizarán en LSD en la frecuencia de 2187,5 KHz. El tráfico de socorro, coordinación de la búsqueda y comunicaciones en el lugar del siniestro se llevarán a cabo en 2182 KHz, en el caso de empleo de radiotelefonía, y en 2174,5 KHz si se utiliza radiotélex.

3.º) Comunicaciones de corto alcance. Para llamadas de socorro se empleará la frecuencia de 156,525 MHz (Canal 70) en LSD. Para el tráfico de socorro, coordinación de la búsqueda y comunicaciones en el lugar del siniestro, el tradicional canal 16 (156,8 MHz). Para la difusión a mediano y pequeño alcance, de información relativa a la seguridad (avisos a los navegantes, meteos, etc.) las administraciones

prestarán el servicio Navtex, debiendo llevar los buques un receptor del mismo.

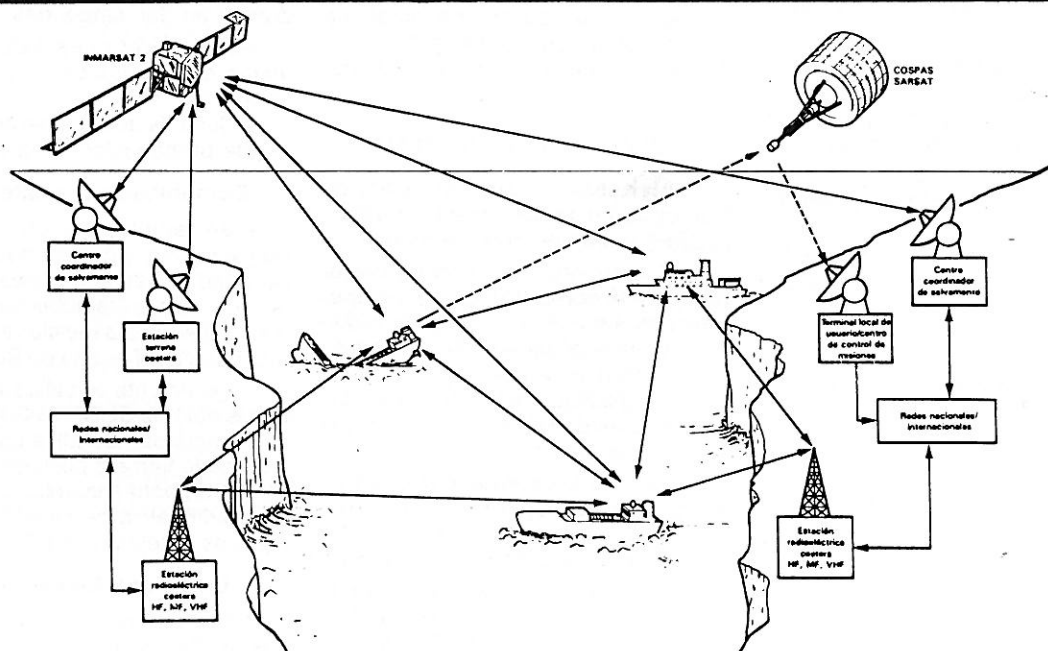
A modo de resumen veamos qué

equipos de comunicaciones, para llamada y tráfico de socorro, deberán llevar los barcos de acuerdo con la zona en que trabajen:

Barcos en área 1:	sentido barco-barco sentido barco-costera	: equipo de ondas métricas con LSD
Barcos en área 2:	sentido barco-barco sentido barco-costera	: equipo de ondas métricas con LSD : equipo de ondas hectométricas LSD
Barcos en área 3:	sentido barco-barco sentido barco-costera	: equipo ondas métricas con LSD : equipo ondas hectométricas LSD : equipo de ondas decamétricas LSD : ETB
Barcos en área 4:	sentido barco-barco sentido barco-costera	: equipo ondas métricas con LSD : equipo ondas hectométricas LSD : equipo de ondas decamétricas LSD

Receptor NAVTEX: todos los buques que operen en zonas cubiertas.

Radiobaliza: áreas 2, 3 y 4: radiobaliza satelitaria.
área 1: radiobaliza satelitaria o radiobaliza de ondas métricas.



Procedimientos de enlace

El fundamento de este Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima es alertar de la forma más inmediata posible a las Autoridades SAR. Con este objetivo OMI insta a los diferentes gobiernos a que establezcan una red de comunicaciones rápida y eficaz entre sus Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo (CCSM) y que, además, cada CCSM tenga una ETC Inmarsat y una estación terrestre COSPAS-SARSAT asociadas.

Si pensamos en nuestra vecina Francia, observaremos su CCSM en Etel, con ETC Inmarsat en Pleumer Boudou y estación terrestre COSPAS-SARSAT en Toulouse.

Como estamos apreciando el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima tiene cuatro bases fundamentales:

- La introducción plena de los satélites para comunicaciones marítimas.
- La técnica de la «llamada selectiva digital».
- El sistema NAVTEX.
- La necesidad de enlaces rápidos y fiables entre los diferentes CCSM y las estaciones costeras.

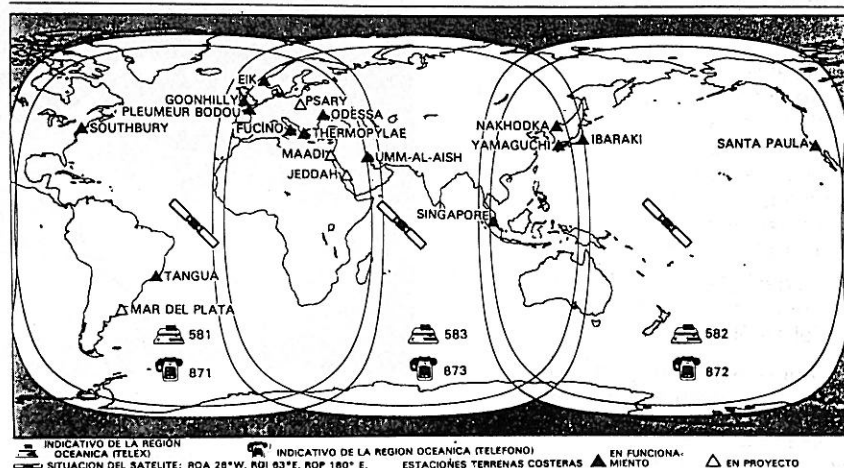
Parece interesante repasar durante unos momentos estos apartados.

Las siglas INMARSAT corresponden a la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite. Su sede es Londres y está compuesta por 52 países.

Los satélites son tres y se encuentran en órbita geoestacionaria a 36.000 kms. sobre el Ecuador y los océanos Atlántico, Índico y Pacífico. Su cobertura se extiende entre 70° N y 70° S.

Las estaciones terrenas costeras (ETC) en servicio son veintidós. El número de buques que portan ETB,s es de 7.550 (julio 1988) de los cuales 102 son de bandera española. Desglosados estos últimos nos encontramos con: Buques pesqueros, 57 ETB; buques mercantes, 38 ETB; buques deportivos, 3 ETB; buques Estado, 1 ETB; tierra, 3 ETB. Total: 102 ETB.

La otra constelación de satélites in-



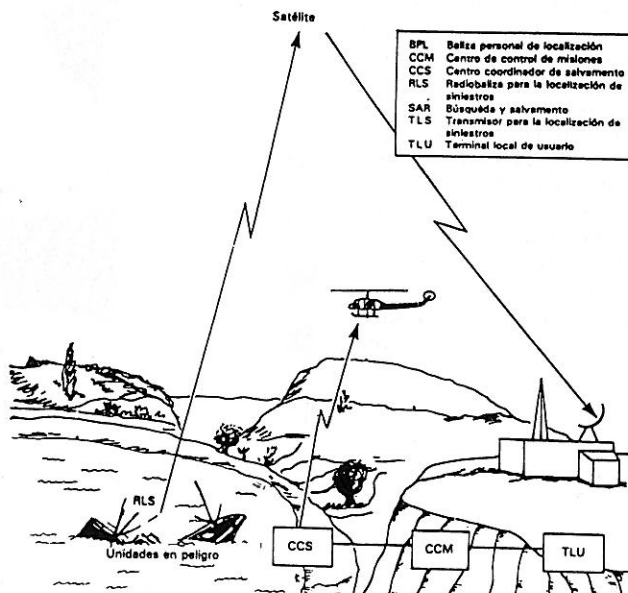
tegrada en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima presenta las siglas SARSAT-COSPAS. El servicio está regido por las administraciones de Canadá, USA, Francia y la URSS, actuando como Secretaría la propia Inmarsat.

El objetivo de estos satélites, de órbita geopolar y baja altura, es localizar las radiobalizas de socorro que emitan en las frecuencias de 121,5 MHz y 406 MHz.

El servicio COSPAS-SARSAT admite dos modos de cobertura para la lo-

calización de radiobalizas, el modo de tiempo real y el modo de cobertura mundial.

Tanto las radiobalizas de 121,5 MHz como las de 406 MHz funcionan, además, en el modo de cobertura global. Esto es interesante ya que prácticamente todas las radiobalizas que llevan los buques españoles son del tipo 121,5 MHz y, por tanto, de cobertura en tiempo real.



Funcionamiento en modo de tiempo real

El satélite hace de mero repetidor de las señales de 121,5 MHz y 406 MHz. Es decir, la señal parte de la radiobaliza siendo recibida y remitida por el satélite hacia una posible estación de seguimiento terrestre. Si no existiera dicha estación en el horizonte del satélite, la señal se perdería.

Es decir, la radiobaliza y la estación receptora terrestre deben estar a la vista del satélite.

Funcionamiento en modo de cobertura mundial

Las radiobalizas de 406 MHz proporcionan cobertura mundial debido al almacenamiento, en la memoria del satélite, de los datos recibidos desde la radiobaliza. Estos datos se «vacían» de la memoria en ráfagas de medio segundo de duración, emitidas con intervalos de 50 segundos, y durante toda la órbita del satélite.

De este modo la probabilidad de detección de la radiobaliza ha resultado ser de un 98%. Este es el tipo de radiobaliza que va a formar parte del equipo de todos los barcos que naveguen por las áreas 2, 3 y 4 antes definidas.

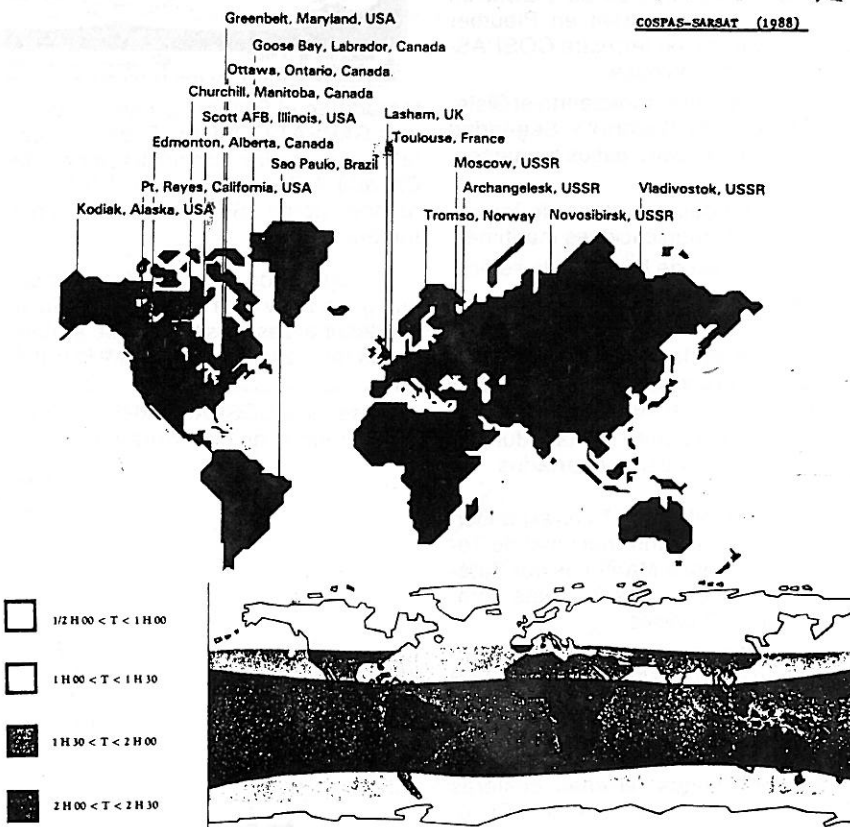
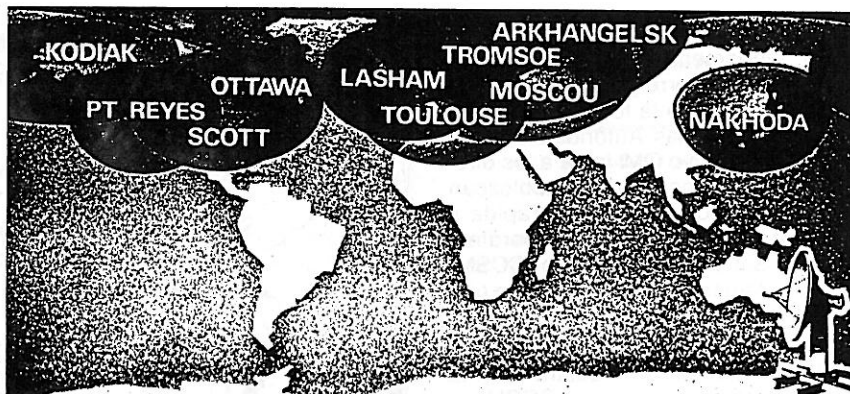
Es particularmente interesante hacer notar que las radiobalizas que portan la mayoría de los buques españoles funcionan en el modo de tiempo real. Igualmente debemos tener presente que la cobertura COSPAS-SARSAT en esta modalidad, viene definida por la ubicación de las estaciones de seguimientos terrestres, cada una de las cuales cubre una zona de radio aproximado de 2.500 kms.

Considerando que existen quince estaciones de seguimiento, el área de cobertura será el de la figura adjunta.

Llamada Selectiva Digital

Constituye una novedad destacable del Sistema y consiste en una llamada codificada utilizando las técnicas de transmisión de datos, es decir, el idioma de los ordenadores.

La llamada es extremadamente rápida (1.200 baudios en VHF y 100 bau-



dios en MF/HF) y la información contenida es la indicada en la figura.

El protocolo presenta una relativa larga duración ya que consta de una serie de «puntos» cuyo objetivo es permitir el uso de receptores de exploración de las distintas frecuencias de socorro. El barrido de tales frecuencias se

detendrá cuando en una de ellas se reciban la serie de «puntos» de dos segundos de duración que corresponde al protocolo.

Navtex

Es un servicio de impresión internacional para la difusión a cualquier tipo

INFORMACION Y DURACION DE UNA LSD

PROTOCOLO	AUTO-IDENTIFICACION	NATURALEZA DEL PELIGRO	COORDENADAS	HORA	PASO A COMUNICAR EN ...
-----------	---------------------	------------------------	-------------	------	-------------------------

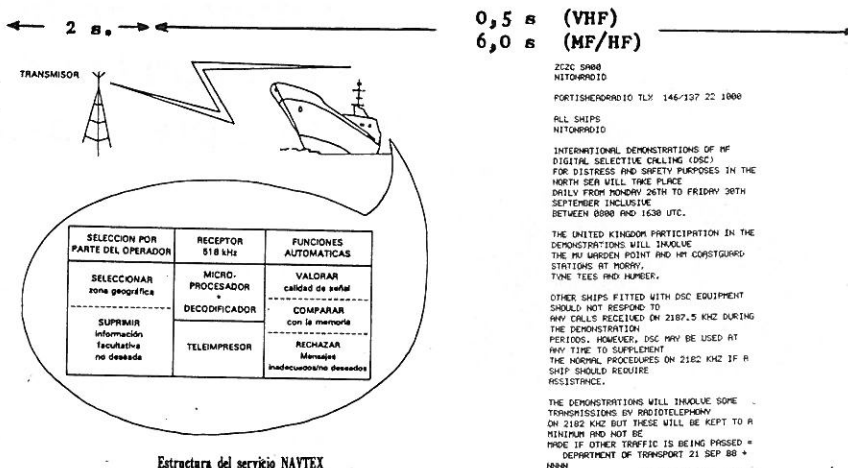
de embarcación, de información urgente relativa a la seguridad, con un alcance de unas 400-500 millas.

El servicio funciona desde 1984 y emplea una sola frecuencia para todo el mundo —518 KHz.

Cada estación tiene asignada una letra y el usuario puede seleccionar la estación o estaciones que desee recibir. Del mismo modo, cada tipo de mensaje se corresponde con una letra y el operador puede seleccionar qué tipos de mensajes desea recibir.

Los distintos tipos de mensaje son:

- A: Avisos a los navegantes.
- B: Situación meteorológica.
- C: Información sobre hielos.
- D: Búsqueda y rescate (estos mensajes no pueden ser rechazados).
- E: Previsión meteorológica.
- F: Practicajes.
- G: Información DECCA.
- H: Información LORAN.
- I: Información OMEGA.
- J: Información TRANSIT/GPS.
- K: Información sobre otros sistemas de radionavegación.



Estructura del servicio NAVTEX

Fechas de entrada en vigor

Con el fin de conseguir una experiencia operacional, una amortización de los materiales actuales y de que se mantengan los servicios de seguridad para los buques no provistos inicialmente de los nuevos equipos, el actual Sistema —es decir, llamadas de socorro en 2.128 KHz o canal 16 de VHF, empleando en ambos casos la voz

«Mayday», y los 500 KHz u 8.364 KHz con la señal «SOS»— se seguirá utilizando, junto con el nuevo, durante un período adecuado.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI ha preparado una revisión del Capítulo IV del SEVIMAR, cuyo objetivo será la implantación de este nuevo Sistema y el año de su introducción se piensa puede ser 1992.



URANMAR, S. A. TALLERES MURO

VENTA Y REPARACION DE APARATOS NAUTICOS
BOYAS LUMINOSAS PESCA Y HOMOLOGADAS SALVAMENTO
COMPASES - BITACORAS - SEXTANTES - PRISMATICOS
POTERAS - AQUARINES - ANZUELOS - ARTICULOS DE REGALO NAUTICOS

Blas de Lezo, 1 bajo
Apartado 50
Teléfonos 51 04 45 - 52 59 06

Telefax (943) 52 08 08
20110 - PASAJES - ANCHO (GUIPUZCOA)



Conferencia: Importancia de la formación en la rentabilidad de la empresa pesquera

Por D. JOSÉ IGNACIO ESPEL FERNANDEZ

Ilmo. Sr. Viceconsejero de Pesca
del Gobierno Vasco

La pesca, considerada como actividad artesanal hasta hace unas pocas décadas, es en la actualidad una potente industria en la Europa de los Doce.

Con 76.825 barcos, 2.066.456 T.R.B. y 300.903 tripulantes. Si añadimos a estos datos los de Japón (primera flota pesquera del mundo) con 401.506 unidades, 2.837.266 T.R.B. y 439.000 tripulantes, podemos hacernos una idea de lo que supone la pesca en dos áreas desarrolladas del planeta.

Situándonos en unos parámetros más próximos diremos que la flota pesquera española con 17.665 buques (de los que 13.367 son menores de 20 T.R.B.) 671.804 T.R.B. y 99.975 tripulantes es la más potente de Europa, duplicando (excepto en el número de unidades) a su más inmediato seguidor, Italia. Si nos ceñimos a Euskadi tenemos 747 buques (de los que 694 son mayores de 25 T.R.B.) que emplean a 7.952 tripulantes con 122.721 T.R.B., suponiendo el 18% del Estado si comparamos el T.R.B. Esta flota realiza sus capturas en numerosos caladeros distribuidos por todos los océanos: Aguas Comunitarias, Sbalbard, Terranova, Costa Occidental y Oriental de África, Seychelles, Malvinas, Costa americana del Pacífico, etc. La diversidad de áreas de pesca requiere buques seguros y con avanzada tecnología. Es evidente que esta actividad mueve ingentes recursos económicos y es en este contexto donde hemos de situar la importancia de la formación pesquera.

Cualquier persona mínimamente introducida en el negocio pesquero conoce y valora muy positivamente, la importancia del Patrón de Pesca en la rentabilidad de su empresa, hasta tal punto que muchos de ellos son a la vez socios y trabajadores de la misma. Cierta parte de este protagonismo del Patrón ha sido cedida, a nuestro juicio, al resto de los tripulantes como analizaremos más adelante, pero este trasvase aún no ha sido asumido por muchas empresas.

El avance tecnológico en la detección y captura de especies pone en entredicho la figura del «pesca» que por información aprendida de sus antecesores o por pura intuición, localizaba los bancos de pesca. A pesar de lo dicho, aún hoy en día, la figura está aureolada de un gran prestigio entre los armadores. Es posible que en todo ello exista alguna base real pues sucede con frecuencia que el mismo buque, dotado con idéntica tecnología, realice capturas muy distintas en función del Patrón de Pesca que lo mande. Este dato fácilmente contrastable en la actualidad, hace que la figura del Patrón sea, aún hoy en día, de capital importancia en la explotación de un buque de pesca.

Pero es evidente que en la rentabilidad de un buque de pesca no influye únicamente la detección y captura de bancos de peces, otros aspectos importantes como la localización rápida de la pesca, el buen mantenimiento del buque, la correcta conservación y preparación a bordo de las capturas, el conocimiento de la legislación pesquera,

etc., coadyuban a una correcta explotación de la empresa pesquera.

Se manifiesta claramente la importancia de la formación, pero ¿cuál es la más adecuada? ¿debe abarcar de un modo integral a toda la tripulación o únicamente a los mandos del Puente y la Máquina? A nuestro juicio la formación ha de ser integral e ir dirigida en sus distintos niveles a todos los tripulantes.

La época del marinero que se hacía a bordo partiendo de un nivel nulo de formación debe ser superada. Hoy en día cualquiera que desee embarcar debe adquirir previamente, mediante cursos intensivos, conocimientos en materia de seguridad a bordo (contraincendios, abandono de buque, supervivencia en la mar), maniobras elementales de pesca y conocimiento de la estructura del buque.

De otra parte la formación de los patrones en sus diferentes niveles: Litoral, Altura y Capitán de Pesca, debería mantener su actual estructura escalonada, de modo que el título siguiente implicase el anterior con las prácticas de mar incluidas, y a la vez transformar profundamente las materias objeto de estudio.

Es fundamental el adiestramiento en seguridad, tanto en su aspecto preventivo (correcto funcionamiento de medios contraincendios, balsas y chalecos salvavidas, señales luminosas) como en casos de emergencia: qué hacer con seguridad y sin dar pasos en falso en momentos de peligro. Esta formación ha de adquirirse en la escuela, mediante cursos teórico-prácticos que si-

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 Avidavieta, 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)

mullen en las mejores condiciones situaciones reales. En ocasiones algunas empresas, o incluso las propias autoridades por desidia o falta de medios, son reticentes a realizar las constantes inversiones que requiere la puesta a punto del material de seguridad, mas ¿han pensado quienes así actúan las cuantiosas pérdidas económicas, sin evaluar los posibles daños a personas, que se originan ante un siniestro si la tripulación y sus mandos no han recibido un adiestramiento correcto? Un ejemplo, por desgracia muy frecuente, nos ilustrará: incendio en la cocina del buque; si los tripulantes están preparados y los extintores funcionan, será sofocado con facilidad y el buque podrá continuar en sus faenas habituales sin grandes pérdidas; caso contrario el incendio pondrá en serio peligro al buque y su dotación originándose pérdidas que afectarán a la pesca capturada y duración de la marea, en suma, a la rentabilidad del buque. Las estadísticas, siempre asépticas, nos sitúan el tema. Según el I.S.M. los accidentes marítimos en la flota pesquera responden a la siguiente tipología:

Abordaje: 12%. Mal tiempo: 2%. Incendio: 33%. Vía de agua: 27%. Varada: 12%. Otras causas: 14%.

Es decir, que entre el incendio y la vía de agua suman el 60% de los accidentes. Creo que todos coincidiremos en que ambos pueden reducirse en sus trágicas consecuencias con una buena formación en materia de seguridad a bordo.

De un modo similar podríamos analizar la formación básica sanitaria de los responsables del buque. No descubrimos ningún secreto si decimos que en la actualidad los conocimientos que se imparten en las Escuelas Náutico-Pesqueras son escasos y, en general, poco actualizados. Las razones son varias: programas obsoletos, escaso número de horas lectivas, ausencia casi total de prácticas, valoración negativa del propio alumno al considerar la materia como una «maría»... Este criterio cambia radicalmente cuando se ejerce la profesión y el Patrón o Mecánico Naval ha de hacerse cargo de los problemas sanitarios a bordo. **Queda por hacer una importante labor en la formación sanitaria de las tripulaciones**



que habrá de ser abordada conjuntamente por los centros Náutico-Pesqueros y el Instituto Social de la Marina con programas en diferentes niveles, eminentemente prácticos, para toda la dotación del buque. ¿Cuántas vidas se habrán perdido a consecuencia de unos deficientes conocimientos sanitarios? y, sin que sean magnitudes equiparables: ¿se han evaluado alguna vez las cuantiosas pérdidas económicas que se originan por una arribada a puerto, a consecuencia de un diagnóstico erróneo a bordo, o simplemente por la elevada tasa de siniestralidad del sector pesquero?

Unos datos nos acercarán a la realidad. Si tomamos como 1 las tasas medias anuales de accidentes mortales producidos en la población empleada en servicios tendremos para los demás sectores: Servicios, 1; Industria, 1,7; Construcción, 3,8; Pesca, 12.

Si la comparación la hacemos dentro de la siniestralidad pesquera y consideramos 1 los accidentes mortales en flota artesanal tenemos: Flota artesanal, 1; Flota litoral, 1,6; Altura y Gran Altura, 5,5.

Las frías cifras nos indican la terrible situación del sector: los accidentes en la pesca son el 1,200% del sector servicios y el 300% de la construcción, considerado como el más peligroso de los trabajos en tierra. Si lo analizamos por flotas, el sector Altura y Gran Altura supone el 550% del artesanal.

Ante estos datos surge espontáneamente una reflexión: ¿justifica esta tragedia humana y económica un incremento sustancial en los presupuestos destinados a formación sanitaria y de accidentes de trabajo en el sector pesquero? Ahí queda la interrogante,

aunque a mi juicio la respuesta es obvia.

Hasta aquí hemos analizado dos aspectos de la formación básicos en la rentabilidad de la empresa, pero quedan otros que, sin ser tan llamativos, inciden directamente en los resultados empresariales.

Las nuevas técnicas de navegación, detección de pesca, comunicaciones y meteorología han de tenerse muy en cuenta en los programas de formación. El conocimiento correcto de los sistemas de posicionamiento del buque supondrá un ahorro importante de combustible y de tiempo empleado en la ruta al caladero. El adiestramiento en el manejo del sonar, sonda y trazadores de derrotas, permite una más rápida detección de la pesca y la posibilidad de repetir exactamente el mismo lance evitando embarres en el arrastre.

¿Qué diremos del empleo del facsimil meteorológico? La interpretación de los mapas de superficie y altura nos permite programar adecuadamente la derrota evitando pérdidas de tiempo por temporal, así como aprovechar para rutas y estancias en tierra los días en que la situación de la mar impide pescar. De otra parte, el acceso a la S.S.T. (Sea surface temperature) facilita enormemente la localización de especies pelágicas como los túnidos. Mas cuando el Patrón no interpreta adecuadamente la información que le suministran los equipos los errores de navegación y pesca se acumulan originando pérdidas considerables en la explotación del buque.

Otro aspecto interesante es el del conocimiento actualizado de las disposiciones administrativas sobre mallas, vedas, tallas, etc., que rigen en el caladero donde se faena. ¿Cuántos apremios y sanciones podrían haberse evitado si la información suministrada a los patrones estuviera al día?

Del mismo modo podríamos trasladar estos planteamientos al área de la Máquina, un Mecánico preparado teórica y prácticamente en electricidad y electrónica, motores marinos, automatismos y frío industrial, reparará y evitará numerosas averías a bordo que de otro modo hubiesen llevado el buque a tierra con la consiguiente pérdida de tiempo y capacidad de pesca.

Lo antedicho nos indica que la formación del profesional de la pesca ha de ser continuada y no limitarse únicamente a la obtención del título que le permita embarcar o mandar el buque o el motor. **Es básico que tanto la Administración como las empresas sean conscientes de que la inversión en formación es tan rentable o más que la que se realiza en nuevos equipos o estructuras pesqueras.**

En aras de racionalizar la explotación de la unidad pesquera, nuevos conocimientos y cursos habrán de acumularse a los tripulantes:

—El buceo: la existencia a bordo de un buceador evitaría numerosos remolques cuando a causa de accidente o error de maniobra, la red quedase enganchada en la hélice.

—La introducción en la gestión empresarial que realizada en parte por el Patrón, situaría con claridad el umbral mínimo de capturas necesarias para permanecer en un caladero o trasladarse a otro.



Momento en el que el Presidente de AETI-NAPE entrega el diploma de Socio de Honor y la insignia de oro de esta Asociación al señor Espel Fernández.

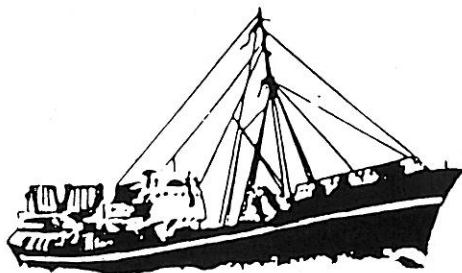
—La formación en conservación y transformación de productos de la pesca introduciría la posibilidad de incrementar, por su calidad, el precio de venta de especies apreciadas por el mercado y de dar valor añadido, por su presentación, a las poco estimadas por el consumidor.

—El conocimiento real del mercado y sus tendencias incidiría en dirigir la pesca a las especies más interesantes desde un punto de vista económico.

No podemos finalizar sin realizar un llamamiento a cuantos intervienen en la actividad pesquera: si queremos en un futuro próximo empresas rentables y competitivas debemos potenciar la formación de las tripulaciones. No es esta una tarea que corresponda únicamente a la Administración incrementando sus presupuestos, sino que las empresas han de concienciarse de que cuanto mayor sea la formación de sus tripulaciones mayor será la capacidad de pesca, y permitir por tanto, que en su vida laboral puedan acceder mediante permisos temporales a cursos de reciclaje. Por su parte los pescadores han de saber que su seguridad a bordo y su nivel salarial depende fundamentalmente de su formación y no de los años de mar que siendo importante sirven para muy poco si no van acompañados de un adiestramiento continuo.

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)



Acto de clausura: De izquierda a derecha: don Jaime Legarra Belastegui, Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes; don Fernando Pastor Alfaro, Inspector General de Enseñanzas Marítimo-Pesqueras; don José Ignacio Espel Fernández, Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco y don José Manuel Muñiz Ríos, Presidente de AETINAPE.

Excmo. señores,
Señoras, señores:

Es para la Secretaría General de Pesca una satisfacción asistir a este V Pleno Nacional de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, por varios motivos:

En primer lugar, por ver que este V Pleno de AETINAPE no es sólo una reunión de profesionales titulados del sector sino que, como en anteriores reuniones organizadas por vuestra Asociación, éstas se conciben como un lugar de encuentro entre los profesionales de la pesca, los profesionales de la docencia y los profesionales de las distintas administraciones. Ningún marco mejor para que todos juntos trabajemos en la búsqueda de soluciones para este difícil sector de la pesca. Y por ello tengo que manifestar no sólo mi satisfacción sino también mi agradecimiento a AETINAPE, por propiciar en toda ocasión estos encuentros que sin duda sirven para una mejor relación entre todos los que tenemos algo que decir en el sector.

En este sentido, no se pueden olvidar vuestras importantes aportaciones al tema de la Reforma de las Enseñanzas en la reunión que organizásteis en Vigo a finales del pasado año y que se complementaron, posteriormente, con la realizada por la Federación Nacional de Asociaciones de Personal Docente

de los Institutos Politécnicos en Arrecife de Lanzarote y que, sin duda, han servido de mucho para canalizar vuestras inquietudes a los estudios que la Administración, conjuntamente con las autonomías, viene realizando.

Al hilo de este tema quiero manifestaros el decidido propósito de la Secretaría General de Pesca Marítima de continuar adelante con este importante proyecto, al tiempo que pediros calma en vuestra natural impaciencia y quiero llevar a vuestro ánimo el sentido de que una reforma de este tipo tiene que estar muy pensada, muy estudiada y muy trabajada, por la tremenda repercusión que toda reforma educativa tiene en la formación de las futuras generaciones.

Ciertamente, nuestros objetivos son muy ambiciosos y todos ellos encaminados a reafirmar vuestra capacidad y dignidad profesional, a la par que a la búsqueda de un mejor desenvolvimiento de la industria pesquera que es, en definitiva, la fuente de ingresos de nuestro colectivo y sus familias.

Por ello, no sólo tiene que ser una buena reforma en sí misma, en su contenido, sino que tiene que ser una reforma coordinada con otras instancias de la Administración Pública, para ver de eliminar los problemas que tuvisteis en el pasado, por no estar incardinados en el proceso educativo general del

**Discurso de
D. José Loira Rúa,
Secretario General de
Pesca Marítima.
Pronunciado en su
nombre por el Inspector
General de Enseñanzas
Náutico-Pesqueras.**

país. Y a la vez, tiene que ser una reforma que mire hacia el futuro, hacia nuestro futuro que es la Europa Comunitaria.

En este último sentido, creo que tengo algunas buenas noticias que daros:

En primer lugar, quizás por ser la más importante a nuestro juicio, que en el Seminario sobre Formación Náutico-Pesquera celebrado por la Comunidad Económica Europea en Sevilla, en junio de este año fue aceptada, por unanimidad de todos los países, la propuesta de las administraciones portuguesa y española, para la realización de un programa de trabajo conducente a la armonización de la formación y homologación de las titulaciones pesqueras cara a 1992, con el fin de garantizar la libertad de circulación de los trabajadores de nuestro sector en el ámbito de la Comunidad. Una vez hecha suya esta propuesta por el Comité Paritario de Pesca pasará, para su aprobación, a la Comisión.

De otro lado, estamos inmersos en todos los programas de Formación de Formadores e intercambios de experiencias celebrados por la Comunidad durante 1987 y que en la actualidad se viene desarrollando. Algunos de lo aquí presentes habéis tomado parte en ellos o estáis en puertas de hacerlo.

Así, los distintos seminarios celebrados o a celebrar en el Danish Institute

of Fisheries Technology de Dinamarca, la visita de la Unidad Móvil de Formación irlandesa a Andalucía y el intercambio para formar en esta técnica de unidades móviles de algunos de nuestros profesores que actualmente se está llevando a cabo en Irlanda, la formación de profesorado en simuladores en Southampton, de técnicos en Seguridad Marítima en Lorient y en Irlanda o la próxima demostración que se celebrará aquí mismo (Pasajes) de enseñanzas por ordenador por parte de los británicos.

También es de resaltar el programa de intercambio transnacional entre Portugal, España y el Reino Unido, financiado por el Fondo Social Europeo, que a lo largo de tres años va a permitir que 100 personas procedentes de nuestro sistema educativo y del sector se formen en técnicas económicas y de comercialización de productos pesqueros en la Escuela de Altos Estudios Pesqueros de Humberside y que la Comunidad ha adoptado como programa piloto para su posible extensión a otros países europeos.

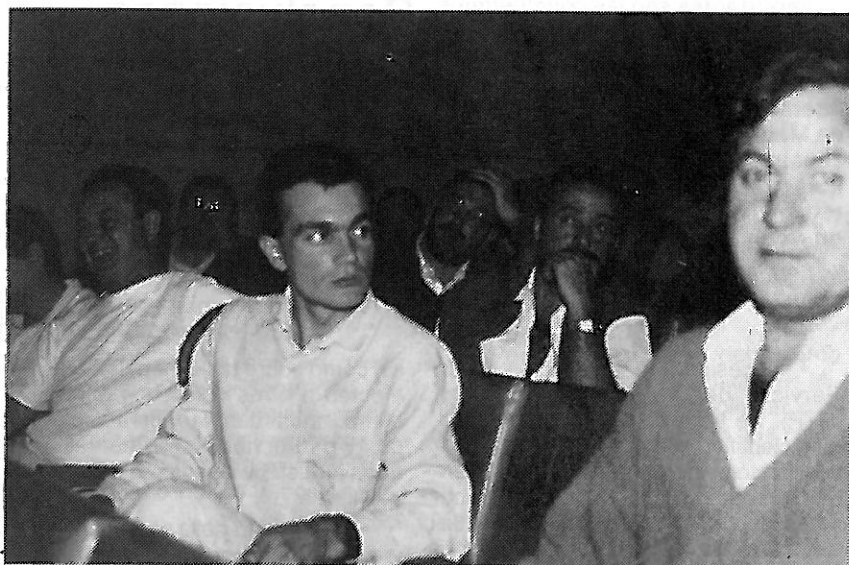
Otros programas análogos a este último están siendo estudiados para su desarrollo posterior, si es que de los trabajos que estamos realizando se deduce su viabilidad y conveniencia.

Vuestra impaciencia es lógica, pero como veis la labor a realizar es ingente, ardua y delicada por la materia de que se trata: la educación de futuras generaciones pesqueras.

Pero, en cierta forma, ya hemos puesto las primeras piedras de esa futura reforma. Nos tenían preocupados muchos de los agravios que en el pasado, quizás por reformas no suficientemente pensadas, se habían cometido con algunos de nuestros viejos profesionales. Situaciones que, en lo posible, había que solucionar antes de iniciar el nuevo giro.

Creo que el Real Decreto 1.611/1987 de 23 de diciembre y las órdenes de desarrollo del mismo, dan cumplida respuesta a algunos de los problemas existentes, en cuanto no sólo suponen la elevación de las competencias de los Mecánicos Navales.

En efecto, la Orden Ministerial de 29 de abril de 1988 acaba con el agravio



comparativo de que los profesionales titulados del sector tuvieran que sufrir el continuo sometimiento a exámenes teóricos cada vez que la Administración, debido a la continua evolución de la flota pesquera, elevaba las atribuciones de las titulaciones. A partir de ahora no más tarjetas blancas, basta con las verdes.

Ello también ha supuesto acabar con el caos de titulaciones existentes: de 19 títulos posibles en Máquinas hemos pasado a sólo tres en la actualidad, y en Puente, las 13 posibilidades antes existentes han quedado reducidas a cuatro.

Esta reducción del número de titulaciones se ha hecho por la vía de su homologación con las más modernas, lo que ha significado, en la práctica, una elevación indirecta de las atribuciones de unos 17.000 titulados.

Faltaba una acción análoga para los titulados más modestos, los Patrones de Pesca Local y Motoristas Navales y a ello responde la Orden Ministerial de 25 de mayo, reguladora de las titulaciones menores. Creo que en ella se da cumplida respuesta a unos 25.000 profesionales por ella afectados.

Es de resaltar el apoyo unánime del sector en el difícil camino que hubo que recorrer para la aprobación de estas disposiciones. Creo que en pocas ocasiones se ha dado una respuesta con-

junta del sector de apoyo de unas medidas de la Administración Pesquera. Autonomías, Sindicatos, Cofradías de Pescadores, Asociaciones de Armadores, Claustros de las Escuelas, todos se movilizaron en apoyo del Decreto que hizo posible estas medidas. Pero pecaríamos de injustos si entre todos los apoyos recibidos no destacáramos la gran movilización y trabajo realizado por la Asociación que en estos días, aquí en Pasajes, celebra su V Pleno.

Para terminar, quiero resaltar la importancia y el agrado con que nuestro ministro, Carlos Romero, ve este tipo de acontecimientos que facilitan una fluida comunicación entre la Administración y la parte más activa del sector pesquero. No en vano fue, que por su decidida voluntad, tuvieron lugar recientemente, en un pequeño pueblo de la provincia de Madrid, unas jornadas de encuentro entre jóvenes pescadores y la Administración Pesquera Nacional, por cuyos indudables frutos, esperamos que tengan continuación en el futuro.

Muchas gracias a todos y en especial a AETINAPE por la celebración de estas interesantes jornadas, cuyas importantes conclusiones sin duda nos servirán en el futuro como ayuda en nuestra tarea de servicio al sector pesquero.

Gracias.

Importantes son las conclusiones y acuerdos a los que llegó en Pasaia, donde se trató, entre otros, de Sanidad Marítima, Relaciones Pesqueras Internacionales, Plan de Flota, Crisis de Marina Mercante, Seguridad, Enseñanzas, etc. Temas todos ellos que se recogen en las diferentes intervenciones desarrolladas a lo largo de este Pleno.

Conclusiones

PESCA

- Necesidad de la creación de un Servicio de Tecnología Pesquera (STP). Se trata de un organismo técnico-científico que realice labores de investigación y asesoría entre los diferentes sectores relacionados con la actividad pesquera como son los productores (pescadores, armadores, fabricantes de equipos, astilleros...) los investigadores (Biólogos, Economistas pesqueros...) y el Gobierno. La formación permanente del personal marítimo y la divulgación de nuevas técnicas productivas en aras a la mayor eficacia industrial son otras funciones que se verían beneficiadas con la creación del STP.

- Necesidad de creación de un servicio de observación pesquera, dotado de los medios materiales y humanos necesarios para llevar a cabo el seguimiento dinámico y puntual de los bancos de pesca. La puesta en funcionamiento de este servicio podría ser integrada dentro de los programas prácticos de los alumnos Náutico-Pesqueros.

- Reciclaje de Titulados Náutico-Pesqueros hacia la especialización técnica en cultivos marinos. Dada la importancia económica creciente de este sector productor, se considera necesaria la integración de los Titulados Náutico-Pesqueros en los programas de formación de técnicos en esta especialidad, habida cuenta de la preparación teórica y la experiencia acumulada por estos profesionales en el desarrollo de su trabajo.

- Necesidad de un estudio socioeconómico en profundidad sobre las repercusiones que para los Titulados Náuticos-Pesqueros tendrá la plena incorporación en la Comunidad Europea;

así como sobre las consecuencias que afecten a otros colectivos del sector, como tripulantes, fabricantes de equipos y pertrechos, astilleros, talleres y otras industrias y sectores económicos auxiliares.

- Necesidad de la presencia del colectivo profesional Náutico-Pesquero en la negociación y seguimiento de los acuerdos pesqueros internacionales.

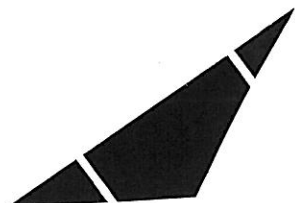
- Exigencia al Ministerio de Asuntos Exteriores de un apoyo consular incondicional en los casos de apresamientos internacionales. Ello se concreta en la necesidad de un apoyo ágil y eficaz, sin perjuicio de la culpabilidad o inocencia del apresado.

- Se insta a la Secretaría General de Pesca para la creación inmediata del Alumno Náutico-Pesquero, en Puente y Máquinas.

SEGURIDAD Y SALVAMENTO

El Pleno manifiesta su preocupación por la grave dejación de la Dirección General de Marina Mercante, en materia fundamentalmente de coordinación, al mismo tiempo hace un llamamiento a la Administración advirtiéndole que la creación de un cuerpo más en el área marítimo-pesquera como es la Guardia Civil del Mar en un momento de confusión y descoordinación en materia de competencias marítimas en todos los ámbitos, hará que esta medida sea negativa de cara a la consecución de una Administración marítima-pesquera civil, moderna, integradora y eficaz, además de esto el Pleno entiende los siguientes aspectos como prioritarios de cara a paliar el continuo deterioro en el ámbito de la Seguridad y el Salvamento marítimo en nuestro país.





- Administración Marítima Civil, con medios económicos y humanos necesarios y órganos periféricos de representación.

- Coordinación de los medios, hoy dispersos en diversos departamentos ministeriales, con la creación de un centro especial de operaciones de Vigilancia y Salvamento con otros centros auxiliares en puntos neurálgicos de nuestra costa.

- Falta de unos centros dedicados a la formación y adiestramiento de los futuros y actuales marinos.

- Dato negativo y significativo es el alto índice de marinos que no saben nadar y que no están familiarizados con los elementos a su alcance, en materia de seguridad y salvamento.

- Incumplimiento de las normas de SEVIMAR y recomendaciones internacionales en esta materia.

- La necesidad de la incorporación inmediata de los medios técnicos actuales, como ayudas a la navegación.

- Mayor precisión y rigor en la necesidad de una auténtica regulación del Tráfico Marítimo, con la puesta en marcha de los necesarios dispositivos de separación de tráfico.

- Facilidades necesarias, obligatoriedad y control, para llevar a cabo los ejercicios en materia de Seguridad y Salvamento.

- Desprotección absoluta de los mandos de las embarcaciones, en relación con su responsabilidad, en este campo por la carencia de rigor en las Inspecciones que debiéndose llevar a cabo a bordo, la mayoría de las ocasiones se hacen desde los despachos con los consiguientes perjuicios.

- Reducción sensible de las tripulaciones a bordo de nuestros buques, argumentando para ello la Administración Marítima el alto nivel de automatización, cuando gran parte de nuestra flota carece de infraestructura tecnológica adecuada para darle la clasificación de alto nivel de automatización.

- Falta de control por parte de las autoridades de Marina encargadas a tal efecto, respeto a las tripulaciones y en consecuencia desgraciadamente muchos de nuestros barcos no cumplen a la hora de salir a la mar con este in-

cuestionable requisito y se está vulnerando con relativa frecuencia el estricto cumplimiento de la normativa vigente en esta materia.

- Es urgente la revisión de la Ordenanza Laboral de nuestra flota, puesto que se está navegando bajo guardias de 12 horas con el consiguiente agotamiento físico y riesgo para la seguridad.

- Revisión y reforma de los actuales y obsoletos Cuadros Indicadores de Tripulaciones Mínimas.

- Es fundamental invertir y exigir más en el campo de la Seguridad Marítima, es además primordial sensibilizar a las autoridades y al sector marítimo en general, tomando para ello si fuese necesario medidas contundentes.

MARINA MERCANTE

- Como solución que requiere un problema grave existente entre los Patrones de Cabotaje, agravado con la crisis de la flota para facilitar la movilidad en el puesto de trabajo y acceder a ocupar plaza en la flota de pesca, se reivindica que se considere esta propuesta:

Patrón Mayor de Cabotaje, equipado en cuanto al nivel al Patrón de Pesca de Altura, para que tenga la facultad de mando en un barco de pesca, deberá superar las pruebas espe-

cíficas previstas para pesca (asignaturas de tecnología pesquera, artes y aparejos, Legislación pesquera, Economía pesquera...).

- Ante el próximo vencimiento del Convenio STCW-78 (art. 7, apdo. 2), en noviembre de 1989, consideramos como medida urgente interponer un recurso contencioso-administrativo reivindicando el estricto cumplimiento del Convenio OMI con el personal de los listados para el año de entrada en vigor.

- Pedimos la reforma del vigente Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas y aumento de atribuciones, con la consiguiente adecuación a la realidad marítima actual.

- Ante el estado actual de la flota nos manifestamos en contra de la posible creación de la bandera canaria y la reducción de plantilla. Asimismo, instamos a la Administración al fomento del cabotaje.

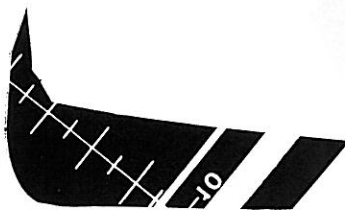
- Se insta a la Dirección General de la Marina Mercante para la creación inmediata del Alumno de Cabotaje en Puente y Máquinas.

SOCIOS DE HONOR

Ha propuesta de la Junta de Gobierno de AETINAPE al Pleno, éste aprueba el nombramiento de Socios de Honor a cuatro importantes y destacadas personalidades, vinculadas y compro-



metidas con los asuntos marítimo-pesqueros, nombramientos que han sido aprobados por unanimidad y han recaído en el compañero fallecido en accidente de tráfico Agustín Pérez Ríos (Tinso); el Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, don José Ignacio Espel; el experto de la FAO y colaborador habitual en nuestra Revista, don Miguel S. Peña, y el ex-Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, don Juan Manuel López García. Con ello AETINAPE ha querido manifestar su agradecimiento al prestigio profesional, a la honradez y a la labor que estos hombres han desarrollado en favor de los hombres del mar. Ha todos ellos y en especial a la familia Pérez Dávila nuestra más sincera enhorabuena.



En este mismo apartado en nombre del V Pleno Nacional se le hizo entrega de una placa y de la insignia de oro de AETINAPE al Presidente de la Asociación, insignia que también le fue impresa al Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, señor Espel.

CARGOS DIRECTIVOS

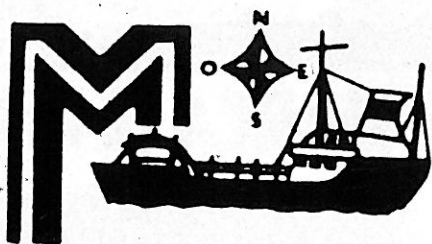
En el capítulo relacionado con la renovación de cargos al no haberse presentado candidatura alguna durante el plazo abierto al efecto, plazo que además se prorrogó hasta horas antes de la clausura del Pleno, y a pesar de ello

tampoco se presentó candidatura alguna, por lo que previos debates, primero en Comisión y posteriormente en Pleno se sometió a votación de los delegados asistentes dicho punto con el resultado de votación unánime a favor de la continuidad del actual equipo directivo, delegados y colaboradores, con la incorporación al Comité Ejecutivo en calidad de vocales de los siguientes compañeros: José Macario Rodríguez Pérez, Mecánico Naval Mayor; Jesús Manuel Anakabe Larreategui, Capitán de Pesca, y Antonio Gutiérrez Martínez, Capitán de Pesca. Además se acuerda nombrar colaboradores de AETINAPE a: Fernando Cruzado Romero, en Málaga y a José Luis Garmendia Picassarri, en Alicante.

CASA JOSE MANUEL

PROVEEDOR DE BUQUES

SHIP CHANDLER'S ENTREPOT - BONDED STORES

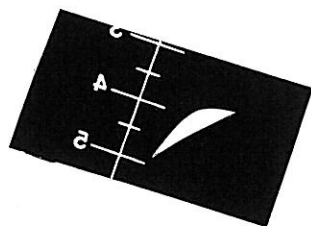


Pastor Díaz, 22
Telfs. 29 07 34 - 29 32 85
Particular: 22 35 56
Telex 86209 Cajo-E
LA CORUÑA (SPAIN)



Preparándose para el 93

Por MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero Experto F.A.O.



Acabo de regresar a España, una vez finalizada mi última etapa africana, y encuentro sobre la mesa un puñado de noticias que me dan el pie para mi colaboración en este número de AETI-NAPE.

Son dos fuentes distintas, nacional una —las conclusiones del V Pleno Nacional de AETI-NAPE— y extranjera la otra —el número de noviembre de Fishing News Internacional—.

Curiosamente son tres puntos los que quiero subrayar en cada una de esas dos fuentes. En lo que respecta a las conclusiones del pleno de AETI-NAPE quiero resaltar las núms. 1, 3 y 4 que son respectivamente la necesidad de la creación de un Servicio de Tecnología Pesquera, el reciclaje de los titulados Náutico-Pesqueros hacia la especialización técnica en cultivos marinos, y la necesidad de un Estudio Socioeconómico en profundidad sobre las repercusiones que para los Titulados de Náutico-Pesquera tendrá la plena incorporación en la Comunidad Europea.

En los que respecta a la publicación inglesa mencionada (a mi juicio la más completa a nivel mundial) las noticias que me han llamado la atención vienen en las páginas 3, 20 y 26 y se refieren en ese orden a que Irlanda planea duplicar sus capturas y sus exportaciones para 1992, que la Comunidad ha destinado medio millón de libras esterlinas para desarrollar en el Humber-

de College of High Education cursillos y programas de entrenamiento para pescadores españoles y portugueses, y que la llave del éxito de las pesquerías españolas de larga distancia es la disposición de sus tripulaciones para aceptar campañas de 5 y 6 meses de duración.

No vamos a entrar en detalle en ninguno de estos 6 puntos, porque ni mi tiempo ni el espacio en la revista lo permite, simplemente vamos a proceder como si estuviéramos preparando un cocktail, metemos todo en un recipiente, y después de agitar, analizamos el resultado.

Antes de continuar con este divertimento, quiero aclarar las reglas del juego. Siempre que he tenido que dar cursillos o explicar algo, he procurado atenerme a ciertas premisas; estas son, al menos, hacer que mis interlocutores participen en la discusión, y ponerme a su nivel, aclarando lo mas posible los conceptos, a fin de que la participación sea lo más densa posible. De la lectura de estas noticias se puede desprender —yo al menos lo veo así— las siguientes conclusiones:

—existe una evidente inquietud entre los náutico-pesqueros por estar al loro, por no dejarse perder por el desánimo e intentar salir airoso de la difícil situación actual,

—se reconoce la calidad de los profesionales pesqueros españoles, y su disposición a trabajar duramente y en condiciones adversas,

—a nivel comunitario existe interés por reciclar a los pescadores europeos en general y los ibéricos en particular preparándolos para la futura Europa Unida del 92,

—diversos países comunitarios (Irlanda no es el único) se preparan para las oportunidades que se presentarán en esa Europa del futuro que parece ser que llegará irremediamente en enero del 93.

Yo llevo mucho tiempo (creo que más de 5 años) hablando y escribiendo sobre la necesidad de estudios sectoriales sobre nuestro ingreso en la Comunidad, e incluso anuncié que en el caso concreto de los titulados de pesca, había dinero comunitario para hacerlos, y que solo había que conseguir que el Gobierno Español participase (las reglas del juego son que la participación sea del 50%) para que ese estudio se llevase adelante.

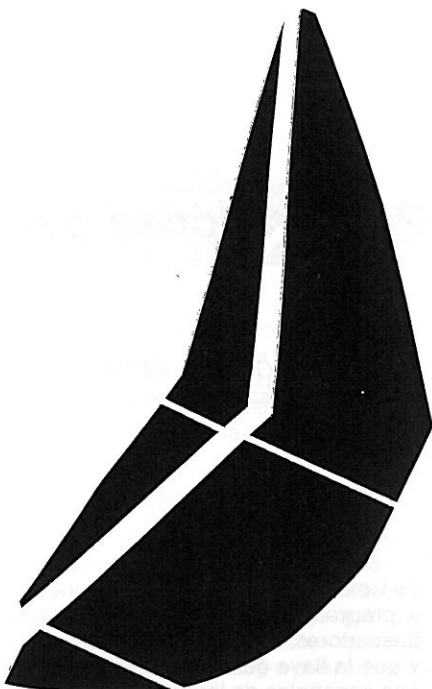
Ahora mismo no sé si ese dinero sigue ahí —en Bruselas— o se ha desviado hacia esos cursillos para los que hay presupuestadas esas 500.000 libras esterlinas, pero pienso que una vez más hemos perdido una gran ocasión, porque en relación a los cursos me pregunto: ¿no hay escuelas en España, o en Portugal donde pudieran haberse impartido esos cursos?, ¿cuánto tiempo va a perderse en aprender el inglés básico para poder seguir esos cursos en Hull?. Pero bueno, menos es nada, y espero que al menos sepamos aprovechar esa oportunidad y que un buen puñado de nuestros técnicos participen y se preparen, aunque sea en Inglaterra.

Vamos ahora a tocar el tema de Irlanda y sus capturas y exportaciones, tema que va unido a nuestra predisposición a participar en mareas de 5 y 6 meses. Mi criterio es que Irlanda a buen seguro que puede duplicar y triplicar sus capturas (probablemente po-

COLABORACIONES

sée uno de los mares más ricos de la Comunidad), pero ello no será nunca gracias a tripulaciones irlandesas ya que una vocación marinera no se hace de la noche a la mañana, y se habla de crear 4.400 nuevos puestos de trabajo.

Como digo, no es sólo Irlanda la que —pesqueramente hablando— tiene la vista puesta en las posibilidades que surgirán en una Europa de puertas abiertas, y es casi seguro que están pensando en el mercado español, en el que Irlanda tiene ya una amplia experiencia con las cigalas, nécoras, berberechos, etc.; lo triste será que, si no nos espabilamos seremos los receptores de esos productos sin que ni nuestro capital, ni nuestra técnica ni nuestro trabajo hayan participado en ello.

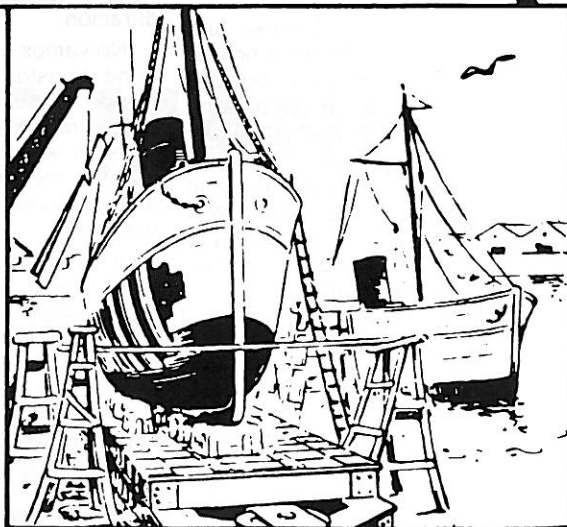


Estamos a finales del 88, es decir que no nos quedan más que cuatro años para repartirnos un trozo de la tarta pesquera comunitaria, creo que no hay tiempo que perder, el plazo es muy corto y el tiempo pasa volando; hay que estar a todas, tocar puertas y dar la lata, sólo así se conseguirán las cosas, y se obtendrán puestos de trabajo en las flotas comunitarias.

Y quiero terminar estas líneas agradeciendo de todo corazón el nombramiento de socio de honor del Colectivo Náutico-Pesquero, distinción a la que pienso corresponder con la misma dedicación e interés que hasta la fecha. Muchas gracias.

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



Calleres Medin

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

¿Hasta cuándo seguirán cometiéndose estos atropellos?

Por D. JOSE OLIVEIRA AVENDAÑO
Capitán de Pesca



Dentro de la Consellería de Pesca de Galicia, pasan cosas incomprensibles, lo que demuestra lo que es la pesca en general y la ignorancia de lo que deben ser las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras.

En el Diario Oficial de Galicia del 3 de junio de 1988, se publica una Orden de dicha Consellería del 10 de mayo: «Por la que se regulan los criterios de admisión de alumnos en la modalidad de Educación Permanente de Adultos, en los centros docentes dependientes de dicha Consellería».

En su capítulo II. **Requisitos académicos.**

Artículo 3.º Para acceder a los estudios Náutico-Pesqueros, modalidad especial Formación Permanente de Adultos, los aspirantes tienen que estar en posesión de las titulaciones correspondientes.

En el capítulo III. **Requisitos de edad.**

Artículo 4.º Sólo podrán cursar la devanditas especialidades, los alumnos que tengan **cumplidos 19 años antes del 31 de diciembre del año que soliciten la admisión.**

Es inadmisibles que los asesores del señor Conselleiro no haya leído el texto de la Constitución y sólo haya leído el catecismo del Padre Astete y «Camino» del Padre Escrivá de Balaguer,

pues ese artículo de la Consellería vulnera cuatro artículos de la Constitución, por lo tanto es anticonstitucional.

El artículo 12 de la Carta Magna dice: «Los españoles son mayores de edad a los 18 años»; y un mayor de edad según el Diccionario de la Lengua Castellana es el que «Ha llegado al término de la adolescencia/ Llegado a su completo desarrollo o mayor crecimiento/ Se dice de las personas que han alcanzado la edad comprendida entre la adolescencia y la vejez. ¿Es que tampoco han leído el Diccionario los asesores del Conselleiro?»

El artículo 14 dice: «Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer **discriminación alguna** por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social».

El artículo 27.1 dice: «Todos tienen derecho a la educación. Se reconoce la libertad de enseñanza».

2. «La educación tendrá por objeto el pleno desarrollo de la personalidad humana en el respeto a los principios democráticos de convivencia y a los derechos y libertades fundamentales.

El artículo 40.2: «Asimismo, los poderes públicos fomentarán una política que garantice la formación y readaptación profesional, etc.

Como verán ese articulo 4 es ilegal, pues está en contra de lo que la ley dice.

A parte de todo lo que antecede, no hay ninguna carrera universitaria o no, en la que se limite la edad y un ejemplo lo tienen los Marineros de Secano que están en la Consellería, que en la Escuela de la Marina Civil de La Coruña pueden ingresar todos aquellos que tengan los estudios necesarios para su

ingreso. Todo alumno que tenga el COU o la SELECTIVIDAD, pero que lo que causa extrañeza por lo insólito es que en ningún Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero dependiente de otras autonomías se le ponen pegas para su ingreso a todos los alumnos que tengan más de 18 años, sólo en Galicia. ¿Por qué?

Pero lo que llama poderosamente la nuestra atención, es que ni una sola voz dentro del profesorado de Vigo se haya manifestado en contra de esa disposición.

No es la primera vez que la Consellería de Pesca de Galicia aplica la Ley del Embudo, recordemos la Orden de 20 de enero de 1987, cuando se convocaron las plazas vacantes para Inspectores de Pesca de la Xunta, donde se excluía a los Náuticos-Pesqueros, pese a que por lógica debieran ser los primeros en ocupar dichas plazas o por lo menos en igualdad de oportunidades, pero había que favorecer a tanto Marino de Secano, poniendo como condición para optar a dichas plazas tener titulación de Grado Medio o Superior.

La Comunidad Europea exigió conocimientos pesqueros que la casi totalidad de los aspirantes a los puestos de los Xunta no tenían, lo que exigía la CEE era ser Comandante de un barco de pesca y esto lo puede ser cualquier Patrón de Pesca o Capitán y estos Inspectores están por encima de los de la Xunta.

Mientras los asesores del Conselleiro sean marineros que no quieren nada con la mar, seguirá imperando la Ley del Embudo. ¿Hasta cuándo seguirán estas arbitrariedades?

SHIP CHANDLER FOR NATIONAL AND FOREIGN BOATS •

**SUMPESCA
S. Ltda.**

PROVISIONISTA DE BUQUES

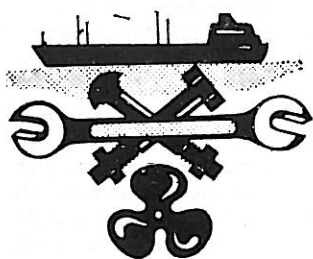
MUELLE DE RIBERA, 9

TELF.: 27 84 36

LAS PALMAS

**TALLERES
DE LA GUARDIA**

EMPRESA: ANTONIO DE LA GUARDIA

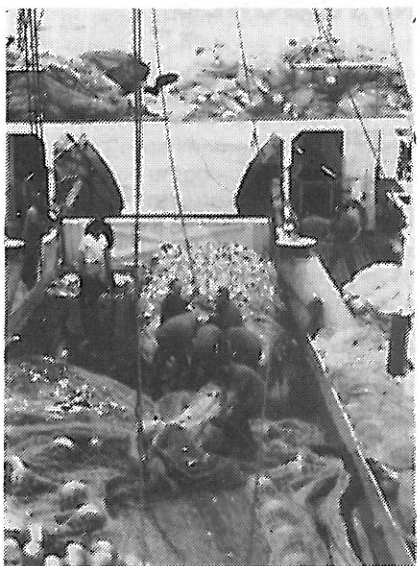


REPARACION DE MOTORES DE EXPLOSION Y DIESEL
AJUSTE Y MECANICA EN GENERAL
TRABAJOS EN TORNO
SOLDADURA ELECTRICA Y AUTOGENA
CALDERERIA
TRABAJOS NAVALES

Luján Pérez, 101

- Teléfono 26 64 86

- PUERTO DE LA LUZ



¿Quién defiende a la flota pesquera de bajura gallega?

Por PESCADOR

«Quizás la problemática básica del gobierno de la Consellería de Pesca nazca de las pocas competencias que da el Estatuto de Autonomía al Gobierno gallego».

Con la inseguridad de un «quizás», y de lo que sigue en el párrafo anterior, tratan de justificar los compañeros del actual Conselleiro de Pesca la ineficacia demostrada por este Departamento desde su «botadura».

Al poco tiempo de navegar empezó a hacer agua y hubo que vararla para que no se «hundiese», porque en cuanto se entraba en el mar, al «llegar el agua a las rodillas dejaba de tener competencias el Gobierno autónomo». Los que ahora gobiernan, tratan de convencernos de que, de su «andar al garete» —como opinamos algunos— o de su «hablar de orella», como dicen otros, tiene la culpa el Estatuto de Autonomía.

Las competencias de los gobiernos autónomos las señala la Constitución en su artículo 148-1, pero hasta la fecha, después de haber transcurrido ya más de cinco años de la aprobación del Estatuto Gallego, nadie ha tenido en cuenta el apartado 2 del citado artículo, para promover su reforma y poder ampliar sucesivamente sus competencias, dentro del marco establecido por la Constitución en su artículo 149. Este silencio podíamos admitirlo en los gobiernos anteriores, pero no es justi-

ficable en un «Gobierno de progreso», con participación de partidos nacionalistas.

En materia pesquera, algunos creemos que la culpa de no aplicar líneas de actuación de una política coherente no la tiene el Estatuto, sino los partidos que no tienen programa para aplicar a la pesca, y sus dirigentes no han sentido el menor reparo en hacerse cargo de la dirección política de esta actividad.

Sobre la problemática pesquera en general cualquiera puede opinar, y son muchos los que lo hacen. Alguno sin «haber estado nunca en África», como decía un interesante artículo aparecido en la revista «Industrias Pesqueras», donde se analizaba la actuación de los Conselleiros que gobernaron este departamento. A estos personajes, desde su altura profesional en actividades de secano, les quedó siempre muy lejana y difusa la pesca costera o de bajura.

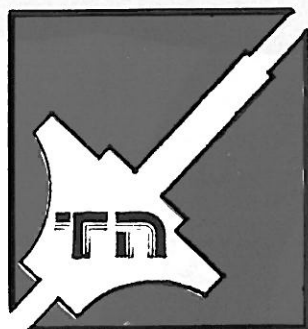
Con las competencias que da el Estatuto, tuvieron y tienen en sus manos facultades para hacer una legislación realista, de la que puedan beneficiarse las casi 5.000 embarcaciones de bajura y sus 20.000 tripulantes. Estos personajes nunca analizaron seriamente las condiciones de sobrepesca, y sus causas, en los caladeros gallegos, y sin embargo, anduvieron y andan de figurines asistiendo a conferencias internacionales de pesca, en donde no han sido llamados, ni tienen voz ni voto. Las competencias en estas materias corresponden a la Dirección General de Relaciones Pesqueras Internacionales, que dirige doña Pilar G. Doñoño, que a estas alturas debe tener mucho más tacto diplomático y pesquero que todos nuestros Conselleiros de Pesca juntos,

Sin embargo, aquí en Galicia, los que tienen tacto, y que en alguna ocasión parece que formaron parte de la dotación de la Consellería de Pesca, tampoco nos demostraron nada. Si ellos con su saber no pudieron ayudar a fijar el rumbo para no «andar al garete», debieron intuir con el olfato que da el «sentir» de los que «estuvieron en África», que con semejantes sabios no se puede navegar por las cosas de la pesca en aguas de la mar salada.

También un licenciado en Derecho, estudioso de temas marítimos, decía en la prensa: «El Conselleiro de Pesca, Rodríguez Peña nos ha defraudado», y hacía unas puntualizaciones sobre la campaña marisquera. Decía que un año de gobernar es «suficiente para ver atisbos positivos».

No sabemos si este licenciado en Derecho tiene eso del «feeling» pesquero porque «estuvo en África», o es de los que «hablan de orella», como decía I. P. Desgraciadamente no es miembro del Consello Galego de Pesca, y los profesionales no pueden beneficiarse de su saber. A los que andamos de «oyentes» por las cosas de la pesca, dirigidas desde donde pisa o boy —como dicen los pescadores— nos gustaría que este licenciado nos ilustrase sobre las bases en que debe asentarse «una organización seria y especializada en materia de marisqueo».

Los que deseamos una buena legislación para aplicar a nuestras aguas costeras, en la que tenga iguales oportunidades de trabajo todos los pescadores gallegos, tenemos que reconocer que el Conselleiro Rodríguez Peña no es el peor de los que han pasado por este departamento. Por lo menos le reconocemos sensibilidad política y diplomacia en su trato con las gentes del sector.



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



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 m.3 HORA

CONSUMO ENTRE 6 y 12 Amp.
SEGUN MODELO

GENERADOR ELECTROLITICO
DE HIPOCLORITO SODICO

EFFECTOS 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

Tal vez a Rodríguez Peña le falla más que a los anteriores la dotación de los «expertos de turno», y sus correspondientes asesores, porque hay que ver el desconcierto de la Dirección General de Pesca impregnada a su vez de actitudes de prepotentes y actuaciones veladas contra el propio sector pesquero, de ello se dará buena cuenta el sector, pues bien, éste es uno más de los que él mismo enroló en su equipo. No debemos olvidar que una de las principales preocupaciones de los responsables de esta Consellería, que nos venden como slogan político, ha sido siempre la profesionalización del sector. Los pescadores que manejan la mayor flota pesquera europea y que siempre han estado ausentes en los foros en que se legisla su actividad, no deberían sentirse ofendidos por las opiniones de estos sabios del secano, que quieren demostrar su eficacia profesionalizando a los profesionales, al mismo tiempo que dictan disposiciones para ponerle veda a los «Carallos» (de mar, naturalmente).

Decíamos que preferimos una buena legislación, que se tiene que hacer con la colaboración del Consello de Pesca, porque llevamos mucho tiempo viendo como se crean aparatos represivos, y hasta una Ley de Sanciones para castigar las infracciones de los pescadores de bajura. Las abultadas transgresiones a la legislación actual que se cometen desde sectores bien organizados, que operan en aguas interiores y costeras, nunca fueron vigiladas ni sancionadas por los administradores de turno. Parece que ahora la cosa va a cambiar, y se empezarán a recortar privilegios que nunca debieron concederse. Si así fuera, ya tiene el señor licenciado los «atisbos positivos» que a lo mejor para un jurista no lo son tanto, porque se tocan intereses de colegas.

Los que sabemos que existe un Consello Galego de Pesca, creado por el Decreto 156/1982, que fue actualizado por el Decreto 35/1987, y conocemos su composición, sabemos que funciona por Comisiones Sectoriales con representación en el Pleno, cuyo presidente es el Conselleiro de Pesca.

Sabemos que existen varias comisiones sectoriales que representan las



actividad que se desarrolla en las aguas costeras e interiores, en las cuales se encuadran 4.800 embarcaciones por ser menores de 50 TRB y sus 17.000 tripulantes. Sabemos que estas Comisiones se reúnen para asesorar y aprobar nuevos reglamentos de aplicación a sistemas y artes no regulados. Sabemos también que éstos son de la exclusiva competencia de la Consellería de Pesca, que tiene la misión de presentarlos a través del Gobierno al Parlamento para su aprobación.

Pero también hemos podido comprobar que los Conselleiros debieron considerar siempre poco importantes a los hombres que forman estas Comisiones y a las 4.800 embarcaciones que representan. Porque tal vez ocupados en misiones que no son de su competencia, jamás han tenido tiempo para presidir algunas de estas Comisiones. Hasta los directores generales, vice-

presidentes del Consello han dejado a sus subdirectores presidiendo los debates, alegando motivos «más importantes». Así con este tacto, —«feeling», diría el ex-subdirector— los pescadores han podido comprobar lo que saben de los oficios que se ejercen sobre el agua salada, esos sabios, que desde donde pisa o boy —como ellos dicen— quieren enseñarles cómo se debe pescar.

Por todas estas actuaciones, creemos que cuando los Titulados Náuticos-Pesqueros hablan de desfachatez y de manifiesta incompetencia de los políticos que ocuparon la Consellería de Pesca, para abordar con realismo los problemas de la pesca en bajura, están enjuiciando aptitudes, actuaciones y comportamientos que conocen muy bien los pescadores gallegos. De los resultados de sus gestiones, no pueden ni deben, culpar al Estatuto.

Las pruebas demuestran que los cabrestantes D-L son los mejores del mundo

Con una variedad tan grande de cabrestantes disponibles, cada uno diseñado para aplicaciones específicas, es difícil decidir cual es el mejor para una necesidad particular. Para hacer que sea todavía más difícil elegir, la calidad de los cabrestantes disponibles en el mercado varía enormemente y hay muchos que son de baja calidad.

No obstante, se ha demostrado ahora que hay una marca de cabrestante que provee la calidad y rendimiento necesarios —para cualquier aplicación—. Esta marca es Dutton-Lainson (D-L). Las pruebas comparativas realizadas por organizaciones independientes han demostrado que la gama D-L de cabrestantes manuales es la marca de más alta calidad de cabrestantes del mundo.

Los cabrestantes D-L se hallan disponibles en España, exclusivamente a través de Aqua-Marine de Inglaterra. En ciertos países puede obtenerse a través de la creciente red de distribución local de Aqua-Marine.

Los cabrestantes cubren una gran variedad de aplicaciones en áreas de mercado también muy variadas. Estas incluyen:

- * Industria/Fábricas.
- * Mecánica general.
- * Agricultura.
- * Industria del motor.
- * Defensa.
- * Construcción.
- * Transporte.
- * Maderas e ingeniería forestal.
- * Embarcaciones a vela.
- * Deportes y tiempo de ocio.
- * Servicios contra incendios.

La compañía Dutton-Lainson, tiene un largo historial de gran éxito en la fabricación de una amplia gama de cabrestantes. Aqua-Marine actúa como distribuidor exclusivo en Europa.

Un laboratorio de pruebas independiente ha realizado recientemente pruebas de comparación de rendimiento de cabrestantes Dutton-Lainson con modelos de tres competidores clave. Los resultados de las pruebas han demostrado que los cabrestantes D-L son los de mejor calidad.

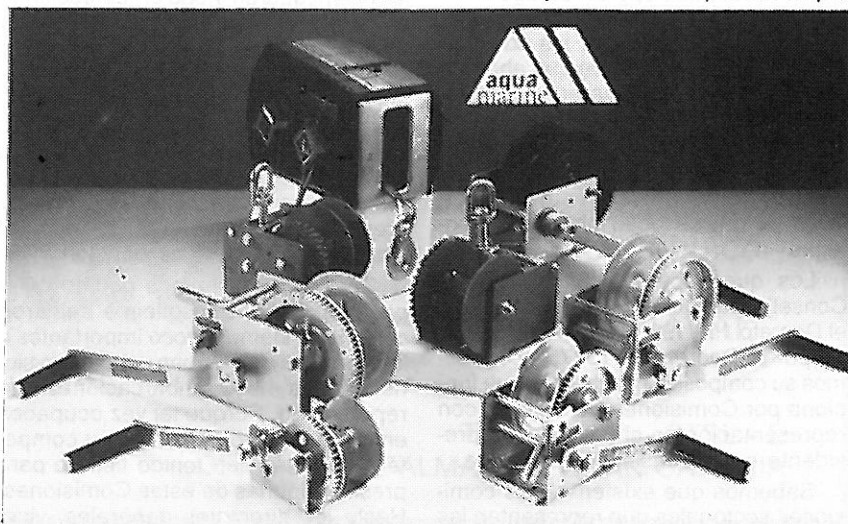
Los cabrestantes Dutton-Lainson se clasifican por su capacidad a base de una tracción de cable directa sobre la capa de cable del tambor. En las pruebas, todos los cabrestantes Dutton-Lainson realizaron más de 300 levantamientos verticales, equivalente —por ejemplo— a diez años de uso medio en un remolcador de embarcaciones. Ninguna pieza de cabrestante alguno D-L mostró señal de avería.

Los resultados de los cabrestantes de los tres competidores fueron muy pobres en comparación con los de Dutton-Lainson, necesiéndose muchos menos levantamientos para que sufrieran algún desgaste importante en los mismos. En el caso de cabrestan-

tes competidores con una capacidad nominal de 544,3 kilogramos, el cabrestante Dutton-Lainson realizó con éxito 300 levantamientos individuales sin señal alguna de desgaste normal, mientras que el competidor que más se le acercó consiguió 75 levantamientos, seguido de otro con 65 levantamientos y el último puesto lo ocupó un competidor cuyo cabrestante consiguió únicamente 10 levantamientos antes de que se notaran señales de daño en los dientes del engranaje.

Las pruebas se realizaron en condiciones estrictamente controladas por un laboratorio de pruebas independiente, con la completa aceptación por parte de todos los cuatro fabricantes. Los resultados demuestran que los cabrestantes Dutton-Lainson son de calidad muy superior, lo que significa que tienen una vida de servicio más larga y mayor grado de seguridad.

La razón por la que los cabrestantes Dutton-Lainson continúan siendo los de mejor calidad es que la compa-



COLABORACIONES

ña está dedicada a fabricar únicamente los productos más fiables y de mejor reputación disponibles en el mercado.

Esta dedicación a la calidad asegura una mejora continua de la maquinaria y técnicas de fabricación, que da a los cabrestantes Dutton-Lainson características únicas de calidad tales como:

- * Ruedas reforzadas con soldadura de arco.

- * Bases reforzadas estampadas de acero grueso, con engranajes de acero de alto contenido de carbono en todo el equipo.

- * Relaciones de engranaje con adaptación a carga para mayor facilidad de acción de manivela.

- * Sistema de engranaje con dientes oscilantes adaptables para un desgaste más uniforme y vida de servicio más larga.

- * Cojinetes permanentemente engrasados en todos los ejes de accionamiento.

- * Trinquete de bloqueo de tres posiciones patentado, en la mayoría de los modelos.

Aqua-Marine distribuye toda la gama de cabrestantes Dutton-Lainson en toda Europa. La gama incluye seis tipos de cabrestante manual, dos tipos de cabrestante con accionamiento sin fin, dos tipos de cabrestante de freno, el cabrestante eléctrico StrongArm y un cabrestante especial para remolques caravana.

Para más detalles, incluyendo el nombre y dirección de los distribuidores locales, diríjase a: Aqua-Marine, 216 Fair Oak Road, Bishopstoke, Eastleigh, Hampshire, Inglaterra. Teléfono: 07-44 703 694949. Facsimil: 07-44 703 603181. Télex: 47220 AQUAMA G. Cable: Aqua-England Southampton.

Consultas de prensa a: Martín Beasley de HPS (Public Relations).

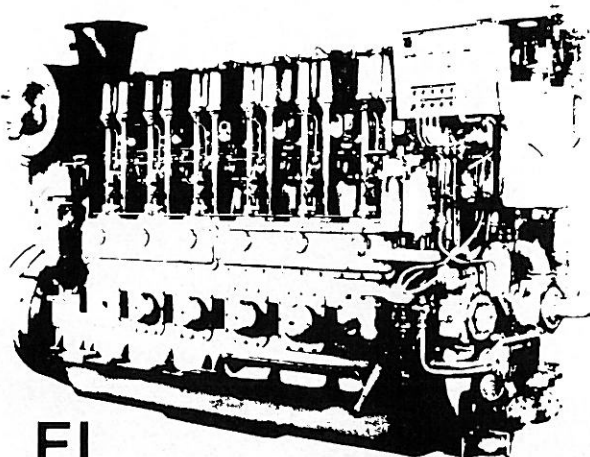
Teléfono: 07-44 494 40176.

Facsimil: 07-44 494 40952.

O a: Mike Casserley o Marion Stammers de Aqua-Marine.

Vea los detalles en el último párrafo precedente.

HABLA POR SI SOLO



**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO



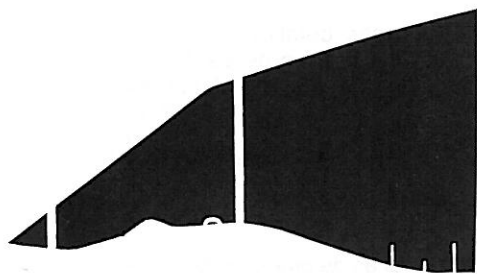
Anglo Belgian Corporation

OFICINA:

Ingeniero Marquina, 9 - bajo

Teléfono 943 - 39 87 57

PASAJES SAN PEDRO



Problemática del pescador y su familia

Por Apostolado del Mar de las tres diócesis costeras de Galicia, y un marino, Capitán de Pesca, de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE)

Nos encontramos ante un colectivo de trabajadores, la mayoría, con escasa formación humana y religiosa; unos hombres (pescadores y sus familias) que viven desinformados en relación con la pobre y caduca legislación laboral del mar y desprovistos de todo respaldo legal ya que, a donde éste llegaría, no existe vigilancia para su cumplimiento. La dispersión propia del trabajo en la mar les impide solidarizarse para reclamar sus derechos.

El marino que es un ser social como todo hombre, debido a su situación en relación con el trabajo, vida familiar y social, tiene graves condicionantes para realizarse como tal. **Su dignidad de hombre trabajador no es respetada, sus relaciones familiares no son normales y su integración en la sociedad es muy pobre o nula.**

Tras esta introducción queremos dar a conocer cómo es la realidad de esta problemática, sobradamente experimentada y sufrida por quienes la viven y bien conocida por los que estando muy cerca de ellos podemos comprobarla. Desde esta perspectiva nos sentimos responsables y comprometidos en transmitirla a la sociedad y a la Jerarquía de nuestra Iglesia que no puede ignorar por más tiempo, como parece por su silencio, la situación de marginación tan esclavizante que está viviendo la familia marinera en las diócesis costeras de Galicia. Sería necesario que ante esta información, aportada por el Apostolado del Mar, se tome una opción con la responsabilidad que compete a cada uno.

Problemas inherentes a la Pesca de Altura y Bajura debido a las estructuras establecidas

—**Problemas laborales.**—Irregularidades en las contrataciones (salir a la mar sin contrato, o firmado en blanco). Horas excesivas de trabajo (hasta más de 20 h. continuadas) que no están retribuidas (¿a cuánto sale la hora de trabajo en la mar?). Ausencia de vacaciones, o no retribuidos los descansos. Ba-

mento de ajuste de precios con los intermediarios. (El Apostolado del Mar cuenta con un importante y completo dossier en relación con la situación social del pescador y su familia, estudiada en la Conferencia Europea del Apostolado del Mar celebrada recientemente en Barcelona).

Condiciones de trabajo

Son de una dureza que muchas ve-



jas cotizaciones a la S. Social que repercuten gravemente a la hora de la jubilación. En relación con el salario, en la mayoría de las empresas no existe un sueldo garantizado y donde existe es irrisorio, y el porcentaje que reciben sobre la pesca queda reservada su valoración al empresario, ya que el marino no está presente en el momento del peso de las capturas ni en el mo-

mentos se contempla una verdadera deshumanización del trabajo a bordo: Largas permanencias en la mar (de 5 a 8 meses), en espacios reducidos las mismas personas. Condiciones graves de inhabilitación (camarotes de 8, servicios de aseo con una sola ducha y en malas condiciones). Jornadas de trabajo prolongadas en las que se mantienen durante muchas horas seguidas,

**¡GRACIAS POR
HACERNOS LIDERES!**



**HISPANO RADIO
MARITIMA S.A.**

Julián Camarillo, 6. Tel. 754 37 00
Telex: 42727 HRMJ E • Fax: (91) 754 39 58
28037 MADRID.

a base de cafés, coñac e incluso pastillas estimulantes (esta dureza se acentúa en el pincho y el arrastre). Es un hecho patente la incomunicación con la familia, ya que no existen facilidades, ni por correo (las cartas son enviadas a través de los relevos), ni por radio, en donde además de las dificultades que ponen los patrones para utilizar estos servicios, los precios de la telefónica (servicio instalado en algunos barcos) son muy elevados y no están al alcance de la economía del marinero. Van a la mar desprovistos de medidas de seguridad y no hay vigilancia en este sentido por parte de las autoridades (botes salvavidas se utilizan como despesa). En la misma situación está la asistencia sanitaria que desgraciadamente, además de no contar a bordo con una persona preparada para atender en los primeros auxilios, se dan casos de barcos en los que no llevan ni un simple botiquín de urgencia.

Las consecuencias psicológicas a las que lleva esta situación son muy graves debido a este tipo de vida en la que el hombre se va destruyendo (a los 40 años ya están destrozados psíquica y físicamente) y no hará falta decir cuáles son las repercusiones en la vida familiar y cuál es su integración en la sociedad. (Ver en «Faro de Vigo» de 30 de octubre, las declaraciones de la doctora Rodríguez-Porto que navegó durante 6 meses en un pesquero).

Problemas que actualmente hacen más grave esta situación

El ingreso en la CEE. ¿En qué condiciones entra Galicia en la Comunidad Europea? España aporta en la pesca las 2/3 partes de la Comunidad. Galicia con relación a España: 58% de las capturas, 51,3% del valor en pesetas y 31% de aportación de personas. La gran importancia de Galicia en el Mercado Común europeo reclaman, por justicia, una participación en las negociaciones de Bruselas que no se considera. Las autoridades gallegas no saben hacer valer, ni reclamar, el significado de nuestra potencia pesquera.

La entrada en el Mercado Común ha repercutido en la disminución del volumen de la flota, originando paro. La reducción de las licencias dio lugar a la picaresca de estar negociando con li-

cencias de barcos desguazados, y los empresarios que no cuentan con licencias suficientes salen ilegalmente, arriesgando a las tripulaciones que son víctimas de apresamientos y ametrallamientos.

Las negociaciones con empresas extranjeras, que dan lugar a embarcaciones con bandera de conveniencia, crean graves problemas de nuestros pescadores por las repercusiones en cuanto a puestos de trabajo y desajustes en el rendimiento a bordo al incorporarse a las tripulaciones personal extranjero.

Actualmente existe la gestión de estar importando cantidades de merluza, pota y almeja coreana por razones políticas. Teniendo España grandes stocks, se ven incrementados con estas decisiones y la caída de los precios es alarmante.

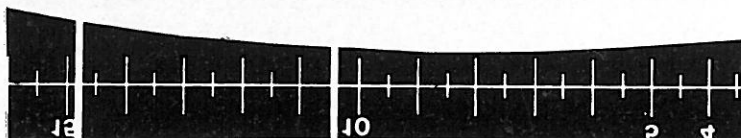
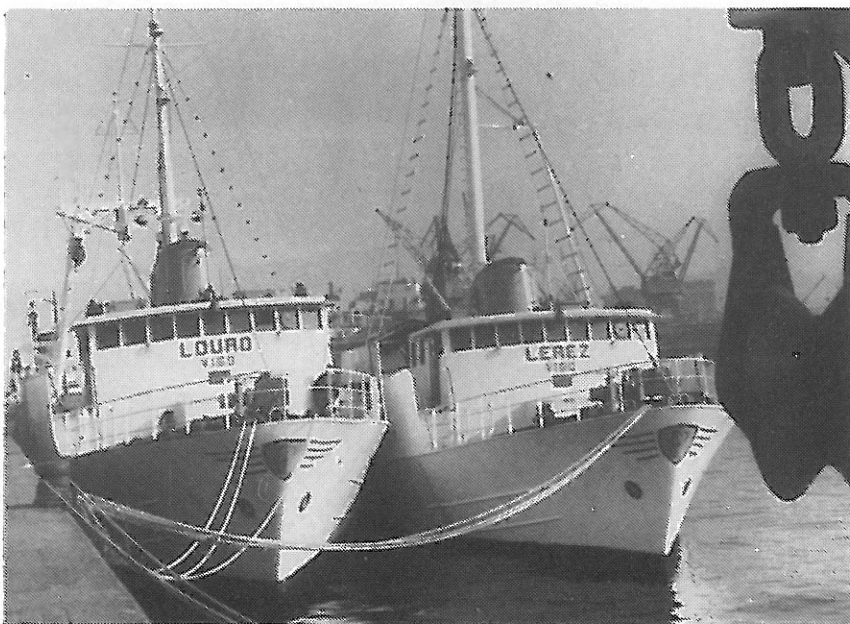
El problema de la «sobre-pesca» sigue existiendo de forma incontrolada. No hay control de inmaduros ni tope de capturas. En España, Inglaterra e Irlanda no hay vigilancia; en Francia se lle-

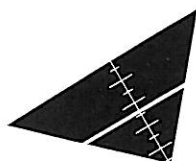
va algún control y es de notar el que existe en el puerto de Burela (Lugo), como excepción de España.

Es grave el problema que se presenta en este momento al querer determinar el tope de contaminación de las aguas de nuestras rías. Según informaciones extraoficiales fidedignas, se ha designado a un funcionario del Ministerio de Sanidad en la Comisión de la Comunidad para hacer esta valoración. La Xunta de Galicia está completamente desvinculada de esta gestión. Tal como se teme que podría ser esta decisión, afectaría a 21.000 mariscadores que se verían imposibilitados para comercializar el marisco.

Es positiva la ayuda que está prestando la Comunidad, de la que España percibe el 50%. En este momento está suspendida esta gestión porque nuestro país no cumplió las normas establecidas por la Comunidad.

Sigue manteniéndose la lucha de 2.500 pescadores (800 gallegos) de la flota pesquera de cefalópodos que fae-





na en el caladero canario-sahariano para conseguir un convenio colectivo. Se ha firmado un preacuerdo en el mes de julio pasado, pero la consecución del convenio está provocando grandes tensiones debido a la pasividad que mantienen los empresarios en la negociación. El obispo de Las Palmas, Mons. Echarren les ha recibido recientemente, de cuya entrevista los pescadores han quedado muy contentos. Siguen manteniendo esta comunicación, ya que el delegado del Apostolado del Mar en Las Palmas, Fernando Mota, está ayudándoles para conseguir una intervención a través de la radio.

En Bayona continúa sin resolverse el problema del marisqueo. Ante las graves irregularidades que existen en este sector, la Xunta sigue sin decidir y apoyando claramente la ilegalidad. Se ha enviado documentación suficiente que denuncia e informa abundantemente sobre esta situación en la que

están involucrados los propios responsables de este sector en el órgano de la Administración.

En estos momentos se ve con preocupación la situación del Instituto Marítimo-Pesquero de Vigo. Se iniciaron las obras de reconstrucción que, además de suponer elevados gastos, reducen la capacidad del internado de 312 plazas con las que contaba desde el año 1965 a 134 que han quedado actualmente. Esta determinación fue tomada por la Consellería de Pesca en contra de lo acordado en el Consejo Escolar del Centro; hecho que deja en evidencia, una vez más, que a la hora de tomar decisiones en el mundo de la mar no se cuenta con los interesados, quienes en este caso tenían su propio derecho de representación de alumnos y padres en dicho Consejo, según normativa de la LODE. En estos momentos es fuerte la tensión que existe en el claustro de profesores del Centro,

quienes han solicitado al Conselleiro el cese del director. Este es el Centro de Enseñanzas Náutico-Pesqueras más importante de España y había sido considerado hasta ahora como el centro piloto.

Toda esta problemática esbozada de una forma esquemática (presentada con más amplitud en el Proyecto Evangelizador del Apostolado del Mar), por poco que uno se detenga en ella, se detecta una profunda realidad de marginación que están **verdaderamente viviendo** unas personas de nuestra sociedad, en un momento histórico en el que los demás sectores de trabajo han alcanzado un respeto y una atención a sus derechos. Los cristianos tenemos que entender esto como una vejación a la dignidad de la persona humana, con todo lo que esta dignidad representa en el plan salvífico de Dios. **Es algo que no se puede seguir ignorando.**



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



La navegación a vela a través del tiempo

Un recuerdo a aquellas naves vetustas
y a sus dotaciones intrépidas

Por D. PASTOR SANCHEZ VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor

La historia nos cuenta que los primeros navíos eran troncos de árboles huecos navegando por ríos, canales y lagos. Hace 40 siglos, los fenicios, marineros y comerciantes, operaban por las grandes vías fluviales, Mar Rojo, Mediterráneo y salidas del Atlántico, con toscas naves y velas cuadradas a favor del viento. Los griegos, más marinos que comerciantes, construyeron el barco fenicio airoso, con proa y popa alta y velas de lino. Era el nacimiento del «Galeón», limitado a navegar en primavera y verano en Oriente y Occidente. En la parte occidental, siglos VIII, IX y X, los piratas vikingos en sus «galeones» armados, obstaculizaban el comercio asolando las costas francesas e inglesas.

Y avanzando en técnica en el tiempo, se llega a los siglos XV, XVI y XVII y surge la «Carabela». Más pequeña y ligera que el «Galeón». Arbolaba tres palos con antenas para la vela latina. La «Nao», de la misma época, tenía los mismos mástiles con una vela cuadrada de trinquete, otra cuadra y una latina de mesana; aparejo similar a la «Santa María», buque insignia de Cristóbal Colón. La «Galera», nave ligera de poco calado, se movía por el Mediterráneo dotada de remos y velas latinas,

usada como de guerra y mercante. Para mayor velocidad, estrobaba 20 ó 30 remos por banda, activados generalmente, por prisioneros y delincuentes.

En 1852 aparece el «Cliper», de corte atlántico, tripulado por marineros intrépidos, velero fino y veloz con tres o más mástiles y gran superficie de velamen rectangular, usado generalmente en el comercio del té, entre Gran Bretaña y sus colonias de Oriente Medio, alcanzando su vida hasta 1875 que comenzó la era del vapor. El «Bergantín Redondo», barco de vela de 40 metros y dos mástiles en cruz empleados en los siglos XVIII y XIX como mercante ligero de guerra. El «Bergantín Goleta», aparejaba velas redondas en el trinquete y el palo mayor redondo. La «Fragata», navegaba con velas y remos por el Mediterráneo. En 1649, se construyeron en serie por distintas armadas por pequeñas y rápidas. Para 1757 aumentaron su velamen de 600 a 700 metros con tres palos y cofa. Hacia 1880, la adoptaron las marinas europeas y montaban 75 cañones. España poseía la «Numancia». «Goleta», similar al «Bergantín», con vergas y cangreja tensadas con botolones interiores. Después de 1900 aumentaron el tonelaje en madera o acero con cuatro mástiles. Usaban máquinas de vapor para izárlas. A este tipo pertenece el «Juan Sebastián Elcano». La «Corbeta», nave de guerra ligera más pequeña que la «Fragata».

Arbolaba tres palos y vela cuadrada. Armaba una batería cumpliendo misiones contra el comercio enemigo y escolta en convoyes en la Segunda Guerra Mundial. Medía de 60 a más metros de eslora y desplazaba de 800 a 1.000 toneladas. El «Balandro», pequeño navío mercante aparejado de proa a popa con un palo mayor y vela cuadrada, mesana y foque al botolón. Hay algunos otros similares y de menor relieve, que se omiten en sacrificio de la brevedad.

El litoral español y en especial Galicia y A Mariña lucense, no fueron ajenas a la navegación a vela. En sus riberas se fabricaron cascos de todas clases. En la ría de San Ciprián se botaron «Galeones» y «Carabelas» en los siglos XVII y XVIII, actividad que no cesó.

La construcción a principios de este centenario se limitó a tonelajes en «Goletas», «Pailebotes» y «Balandros» de 70 a 220 toneladas de carga útil, navegando por el Atlántico y Mediterráneo español, hasta la década de los 40 que la competencia del vapor a tiempo fijo, asfixió a estos veleros, obligados a equiparse con propulsión auxiliar, hasta su desguace.

Hoy subsisten como recuerdo testimonial de su aureola, las sofisticadas naves deportivas y de recreo, como antaño, impulsadas por el viento.



Base antártica española «Juan Carlos I/AMV-21»

En los primeros días de enero de 1988, quedó instalada y en operación la primera base antártica española, cuyo nombre es el de «Juan Carlos I».

La base se ha instalado en la bahía sur de la isla de Livingston del archipiélago de las Shetland del Sur, y es la primera y única base que hay en la isla.

Las características principales de la misma son las siguientes:

Superficie habitable aproximada: 60 m², (9 personas).

Dos generadores de 11 Kw. 220 V.c.a., más uno de reserva de 9 Kw.

Suministro de agua mediante pozo y elevada por bomba eléctrica.

Independientemente de los módulos habitables, cuenta con 4 contenedores (2 aislados térmicamente) y que están destinados a almacén de víveres, taller, sala de motores y radio-cocina.

A unos 900 metros existe otro contenedor aislado térmicamente y habilitado como refugio de emergencia, disponiendo de todo lo necesario para sobrevivir y comunicar en caso de destrucción de la base. En la actualidad la base sólo es operativa durante el verano austral.

Para sus comunicaciones con España, el continente americano y otras bases o unidades en la zona, se cuenta con el siguiente equipamiento de radio: Un transceptor Skanti de 750 W., trabajando de 1,6 a 25 MHz. en J3E, Am y A1A; un transceptor de reserva; dos antenas «hilo largo» dispuestas en forma de «L», una de 18 metros y otra de 24, soportadas por tres torres de celosía de 14 metros de altura; un dipolo



en «V» invertida; un transceptor H.R.M. de VHF de 25 W.; una antena vertical en fibra de 1/4 log. de onda para este transceptor y situada a una altura de 16 metros; cuatro transceptores portátiles de VHF, 3 W.

El equipo principal trabajó durante casi tres meses a un promedio diario de unas 9 horas, de las cuales la mitad correspondieron a transmisión. No se observaron inconvenientes de importancia; las frecuencias más utilizadas fueron: 8, 12, 16 y 22 MHz., tanto en fonía como en grafía.

De las 24 horas sólo había un «bache» de 4 horas en las que era imposible la comunicación con España, si bien este condicionamiento no era debido más que a las características de la propagación.

Debido a la ubicación de los equipos había ocasiones (por las noches principalmente), en las que se comenzaba a operar partiendo de una temperatura ambiente de menos 10°.

La distancia en línea recta Livingston-España es de 12.500 km. aproximadamente.

La unidad de telemando, transceptor, fuente de alimentación y unidad de sintonía se alojaron en el contenedor que hacía las veces de cocina-radio, separados estos servicios mediante una mampara. En la próxima campaña, que comenzará a primeros de diciembre del presente año, se volverá a activar la base y como consecuencia, su instalación de radio con algunas mejoras.



TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L.

**REPARACIONES DE BUQUES
Y MECANICA EN GENERAL**

Juan Rejón. 94 - Telefono (928) 26 40 30
PUERTO DE LA LUZ

(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)



**TALLERES ELECTRICOS
DEL MUSEL, S. A. L.**

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

No sé qué...



Por D. RAMON VENTOSO MONTEAGUDO
Patrón de Pesca de Gran Altura

barcos de pesca. Ahora, yo casi entiendo tan mal como oigo, no sé qué de titulaciones, no sé qué de marinos mercantes, no sé qué de competencias incompatibles, no sé qué de derechos usurpados, no sé qué... no sé, no sé...

Desde su inicio he seguido con especial interés el lento y difícil asentamiento de AETINAPE y el de su revista. Digo lento asentamiento, porque cuando uno es ya un «falucio» viejo y cascado como yo, sólo valora aquello que perdura. La madera del viejo roble tarda en crecer, pero después es imposible derribarla y, cuando navega en quilla y amura convertida, doy fe. ¡Jamás se rinde, ni abandona! Así me gustaría que camine la revista, navegue la Asociación y se instalen nuestros profesionales en donde corresponde.

Me causa asombro, si algo puede dar aún luz a estos ya cansados, viejos y cascados ojos, en sal de costra curtidos, la lucha que tenéis para reivindicar nuestros derechos a mandar

Cuando en los años 40 llevábamos barcos de madera, cubiertos de carbón, hasta el Gran Sol y con un «100 Tm.» rompíamos la capa y volvíamos cargados de pesca, obligados por el franquismo para alimentar a la España hambrienta de la postguerra, ¿estábamos usurpando derechos?, ¿a quién?, ¿qué usurpábamos si en el mar sólo había submarinos y en el cielo aviones cargados de metralla? Quizás era poca la tarta y mucho el riesgo; seguramente recuerdos de viejo retirado.

Cuando abrimos los caladeros de Sudáfrica con mareas de 12-16 meses, ¿estábamos de nuevo usurpando el derecho a trabajar, pero no entiendo a quién?, o, cuando salíamos en los baladeros de Copenave «unos 200 toneladas», abriendo el mar y el hielo con

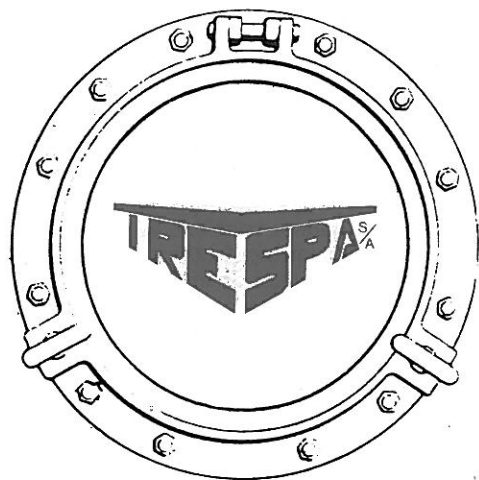
proas de manteca, ¿a quién usurpábamos?

Querido Muñiz, no entiendo, ahora que entramos en la CEE y todos tiene derechos históricos: los armadores al Gran Sol; los del palangre a Marruecos; los A.T.S. a ser universitarios: los peritos a ser ingenieros; los mecánicos a dentistas; los interinos a funcionarios, y hasta los profesores de política del franquismo a ser catedráticos, a nosotros nos lo quieren quitar a base de no sé qué articulados de ley inexistentes.

Ahora, pues, ya no servimos para nada; pescamos en todo el mundo, navegamos a la roseta de los vientos, y ahora dicen que no sabemos navegar. Debe ser cierto, si uno sigue episodios dramáticos como el «Cason», homenaje a la incompetencia técnica del Director o lo que sea, de la Marina Mercante.

No os desaniméis y recordad siempre que, cargados de razón, sin odio pero con firmeza, el futuro ha de ser vuestro.

Desde o Peirao, xa en dique seco.



SUMINISTROS INDUSTRIALES Y NAVALES

Lezo-Bide, 9

Telfs. 51 28 34
51 24 70

PASAI DONIBANE
(Guipúzcoa)

PLENO NACIONAL

Consideraciones sobre el V Pleno de AETINAPE y sobre seguridad marítima

Por BAUPRESS: B.A.L.

V

Me congratulo de haber tenido la oportunidad de asistir al V Pleno Nacional celebrado en Pasajes del 13 al 15 de octubre pasado; fueron unas jornadas llenas de sabor marinero, en las que se contemplaron toda la gama de la problemática particular de los Titulados Náuticos-Pesqueros, y diversos aspectos de la seguridad marítima, que se hicieron patentes en cada una de las conferencias, por la gran inquietud que demostraron todos los asistentes a los actos, celebrados en un extraordinario marco, el aula Magna del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes.

Merece destacarse el alto nivel de conocimientos marítimos profesionales de que hicieron gala los conferenciantes y, asimismo que las exposiciones se hicieron con un lenguaje selecto y a la vez fácilmente inteligible.

Procede felicitar a los organizadores de estas jornadas y estimularles a que continúen dándose a conocer, pues entiendo que los dirigentes de AETINAPE tienen un ánimo extraordinario, merecedor de buenos resultados, que, a no dudar, los logrará entre aquéllos a quienes representan, por el magnífico ardor que desarrollan en la defensa de

sus derechos e interés legítimos y llegará el día en que su Asociación aglutinará a un gran porcentaje de Titulados Náutico-Pesqueros y de esa forma podrán luchar con mayor énfasis para lograr sus objetivos.

Igualmente merece destacarse el coraje y la fe de su Presidente, que en cada una de sus intervenciones y conversaciones particulares, sólo tiene un norte: La defensa de los derechos de todos los Titulados Náutico-Pesqueros y de los problemas que los afectan, con un ardor capaz de convencer a cualquier recalcitrante que esté dispuesto a atender a sus razonamientos.

Como decía al principio, es de destacar el gran interés que suscitó en este Pleno el tema de la seguridad marítima y no son de desdeñar los datos que se barajaron, como es el hecho de que si en los servicios en general se produce un accidente y en la construcción casi cuatro, en los barcos este número llega a la sorprendente cifra de doce, y refiriéndonos a la pesca, destaca también el gran índice de siniestrabilidad en los barcos bacaladeros, estos datos señalan la gran labor que hay que realizar a bordo para prevenir estos accidentes, tomando medidas de todo tipo, a fin de desarrollar las aptitudes de los tripulantes.

Los barcos en las fases de proyecto y construcción se trata de que cumplan con todas y cada una de las exigencias establecidas por la Organización Internacional Marítima, a través de todas sus publicaciones y principalmente dotándolos de las exigencias que establece el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SEVIMAR), estas exigen-

cias aluden a todo tipo de medidas, de características del buque y del material específicamente destinado a luchar contra accidentes a bordo en defensa de la vida.

Normalmente cuando se efectúa la entrega de un barco se prueban todos los aparatos, se comprueba que cuenta con todos los medios de seguridad exigibles según su tonelaje y actividad para la que se ha construido, comprobándose también el grado de preparación de la tripulación para luchar contra los accidentes a bordo.

Periódicamente la Administración Marítima, a través de los Inspectores de Sevimar, comprueba que los materiales de a bordo y los medios de salvamento continúan siendo válidos, y así como que el buque cumple con las condiciones de navegabilidad y de seguridad exigibles.

Sin embargo, la realidad nos demuestra que estas medidas de inspección no son suficientes, bien por su periodicidad, o quizá porque la infraestructura existente no es suficiente para llevarlas a cabo con el rigor debido.

A mi entender, no basta que los Inspectores lleven a cabo su trabajo con todo rigor, sino que es necesario una verdadera concienciación marinera de todos los tripulantes, principalmente de los mandos de los buques, y también de los armadores, para que todo ese material de seguridad sea debidamente actualizado y esté en perfectas condiciones en todo momento, y para que a bordo se realicen los ejercicios periódicos reglamentarios, al objeto de que las tripulaciones estén perfectamente adiestradas en la utilización del material y puedan atajar cualquier situación,



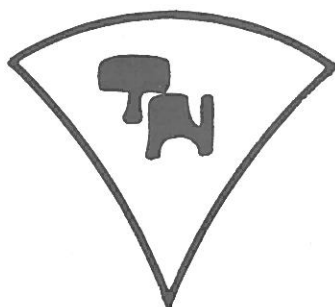
I.R.C.E., S. A.

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



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

COLABORACIONES

de riesgo o peligro en unos tiempos mínimos que solamente se consiguen en base a un normal entrenamiento con el que se logra una total concienciación y capacitación de dicha tripulación.

Esta concienciación, que está introduciéndose paulatinamente en buques mercantes, es prácticamente obsoleta en los barcos pesqueros, donde se da la paradoja que los chalecos salvavidas, en algunos barcos, están encerrados en algún pañol para evitar que la tripulación los deterioren, al igual que ocurre con alguna radiobaliza que se guarda incluso en las bodegas de algunos barcos, para evitar que sea robada durante su estancia en tierra y no vuelve a su estiba idónea cuando el barco se hace a la mar, o la práctica de no respetar las líneas de carga que se deben observar y se sobrecalan los barcos hasta el máximo posible de sal y combustible sin tener en cuenta la seguridad a que obliga el certificado de franco bordo.

El responsable de la seguridad de un barco y de tener todo el material y equipos que existen a bordo en las debidas condiciones es el Capitán o el Patrón que ostenta el mando del buque y es quien debe velar porque este material sea mantenido, renovado y usado en adiestrar a la tripulación, mediante ejercicios. Las Autoridades tienen la misión de inspección y sanción, pero en ningún momento son los responsables de la seguridad del buque y del mantenimiento del material que contri-

123-4567890 &?!

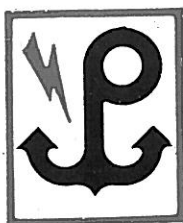
buye a que el buque sea seguro, ni tan siquiera de que la tripulación sepa reaccionar debidamente en cada situación de peligro con celeridad y confianza, todas estas medidas son responsabilidad del mando.

No cabe duda de que la idiosincrasia de los pueblos tiene mucho que ver con el cumplimiento de las Leyes. No se concibe que la picaresca prive en la obligación del cumplimiento de la Legislación en los pueblos Sajones ni Teutones, pero sí priva, y lo tenemos a gala, entre los latinos; pero toda la picaresca en relación con los medios y materiales de seguridad atenta directamente contra la vida humana de los marinos, por ello entiendo que es tan importante la concienciación de quienes tienen la responsabilidad de las vidas humanas a bordo, y esto atañe desde los que construyen los barcos, pasando por armadores, inspectores, suministradores del material, personal responsable de la Administración destinado a inspeccionar la construcción y

equipos de seguridad, mandos y responsables a bordo y terminando por los mismos tripulantes, quienes tienen derecho a exigir que las medidas de seguridad sean las idóneas, y a quienes les asiste la oportunidad de denunciar situaciones anómalas a bordo cuando afecten a la seguridad de sus vidas, para que las Autoridades Marítimas obliguen a remediar esa situación concreta antes de la salida.

Con estas reflexiones sobre la seguridad a bordo trato de exponer mi punto de vista y despertar el interés de quienes navegan para convencerles que hay que lograr mejorar los barcos entre todos, pero corresponde también en gran medida hacerlo desde dentro, por conocer cada tripulación mejor que nadie la peculiar problemática en su barco, que es diferente a la de cualquier otro.

La seguridad está planificada, los fallos son debidos a la falta de cumplimiento de esa planificación.



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)

CIENCIA POSITIVA

Mecánica Integral Planetaria Celeste. Diferencias planetarias. Masa Tierra 1, masa Luna 1/81: Diferencia planetaria 1/81 (datos reales). Si Luna fuese masa 0: la diferencia con Tierra sería 0 (uno-nada); **no hay sistema mecánico planetario**, sólo un grupo celeste (datos supuestos, exploratorios; consecuentes con los reales conocidos). Siguiendo así, si Luna fuese masa 1/2; la diferencia sería 1/2 (uno-mitad); **máxima** diferencia planetaria posible ésta, con máximos efectos mecánicos diferenciales recíprocos, en dimensiones de órbitas, distancias, velocidades. Si Luna fuese masa 80/81: la diferencia con Tierra sería 1/81; igual diferencia e igual efecto mecánico recíproco, con una salvedad (mayor distancia del conjunto al sol), que con Luna masa 1/81 real. Si Luna fuese masa 1/1: la diferencia sería otra vez cero, 0 (uno-igual); con nulo efecto mecánico diferencial, por tanto (no puede haber entonces **sistema mecánico planetario** alguno). Ambas masas iguales iniciarán enfrentadas sobre una misma, única, órbita disminuyente (alrededor del punto celeste central **mecamasa** o suma de masas respecto al Sol del conjunto) su respectiva recíproca «caída» mutua y final unión física o integración como un único cuerpo celeste (en dicho anterior punto mecamasa). Abril 1976.

Mecánica Integral Planetaria Celeste. Causa del Movimiento de rotación DIRECTO astral. En todo sistema planetario integral ambos cuerpos o masas giran uno sobre el otro respectivamente (la Luna gira sobre la Tierra; y simultáneamente la Tierra está girando a su vez sobre la Luna). La resultante consecuencia de tal **tracción mutua diferencial** (diferencia mecánica de las masas respectivas), es el giro, enfrentado, de ambos cuerpos en órbitas concéntricas sobre el punto celeste central respecto al Sol, de confluencia de la suma de ambas masas, o **MECAMASA**. La órbita del «planeta» (masa mayor, y su exclusiva órbita sobre dicho punto mecamasa) es plegada o comprimida por la acción más veloz **exterior** del «satélite» (masa menor, y su exclusiva órbita asimismo-órbita mayor, de las dos **sobre el citado punto mecamasa**), expansionando tal comprensión de las traslación del planeta sobre el punto mecamasa, hacia el proporcional movimiento de **rotación directa** de éste, el planeta, sobre su eje. Abril 1976.

La Ciencia Positiva, en lucha contra la irracionalidad del suicidio colectivo global de la Humanidad. La energía celeste origen de mareas (descubierta su forma de APLICACION en Andalucía, 1974) no engrosará los intereses de la suicida sociedad actual de los **personalismos**. Si promoverá y fomentará los intereses de la **sociedad racional de SUPERVIVENCIA**, de la Humanidad, si se logra establecerla. Enero 1988.

J. F. A.
Mecánico Naval Mayor

PUESTA EN SERVICIO DEL CONTROL DE TRAFICO DE TARIFA

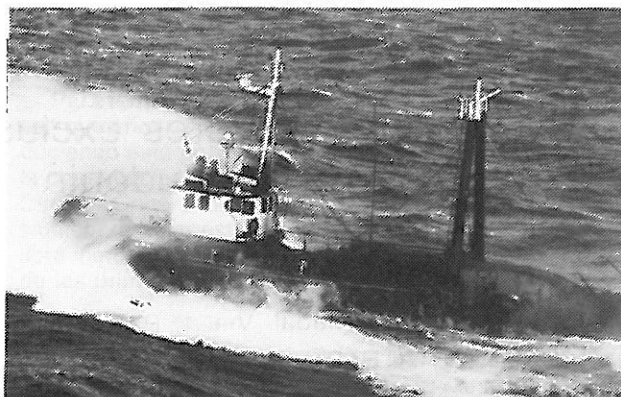
Desde finales del pasado año, viene funcionando el Control de Tráfico de Tarifa, dependiendo de la Dirección General de la Marina Mercante, este servicio está puesto fundamentalmente para el control de tráfico de buques mercantes por el Estrecho de Gibraltar y presta ayuda a la navegación.

Desde que está en servicio este Control, he pasado varias veces por el Estrecho sin encontrar ningún impedimento; se comunica con el Control y se le pasa la situación, carga, puerto de origen y destino, para que éste localice el barco y lo controle durante el paso del Estrecho. Normalmente el tráfico en esta zona no es problemático, pues todos los barcos van por su zona de navegación, el único problema es si algún ferry navega de Algeciras a Ceuta o viceversa, pero esto no ofrece mucha dificultad, y también pesqueros pequeños, mayoritariamente marroquíes, que faenan en esta zona.

El pasado 17 de mayo del presente año, al cruzar el Estrecho en el viaje de Rotterdam a Laveria (Francia), a las 21,50 horas paso la situación al Control de Tarifa y a las 22,30 horas se contacta de nuevo con dicho Control para comunicarle que esta zona estaba llena de botes pequeños, con luces muy pobres, y pesqueros pequeños que tenían fondeados palangres, éstos eran mayoritariamente marroquíes, estaban navegando sin rumbo fijo en el medio de la zona del dispositivo de separación de tráfico del Estrecho y eran una cantidad considerable, estando todos concentrados en un zona de unas cuatro millas. La solución que dio el Control de Tarifa a nuestro requerimiento, es que no podía hacer nada, que ya lo estaba observando en el radar y que tuviéramos cuidado e hiciéramos lo que pudiéramos.

Solución acertada y nada comprometida para los señores del Control de Tráfico de Tarifa.

FAUSTO COLON DE MAGALLANES



ES EL MOMENTO PARA QUE LA CONSELLERIA DE PESCA, MARISQUEO Y CULTIVOS MARINOS DE LA XUNTA DE GALICIA OCUPE EL LUGAR QUE LE CORRESPONDE

Es sabido por todos, que la Consellería de Pesca, Marisqueo y Cultivos Marinos de la Xunta de Galicia, en lo que a Inspección Pesquera se refiere, carece de la eficacia suficiente, mostrándose a todos los efectos como un servicio inoperante. Gran parte de esta inoperancia se debe a la inexistencia en dicha Inspección del personal adecuado para cubrir sus necesidades, a tal efecto hemos de puntualizar que la mayoría de los cargos, ocupados por funcionarios interinos, de Jefes de Guardería, Patrones de Embarcaciones y Mecánico, están cubiertos por Marinos Mercantes, los cuales carecen de la experiencia suficiente para abordar temas tan específicos que precisan de auténticos profesionales de la pesca.

Todo ello redunda en perjuicio del pescador y del sector marisquero, al que le interesa el cumplimiento de la normativa vigente, respetando las vedas establecidas. Sin em-

bargo, es el furtivo, que faena con toda tranquilidad en época de veda y con artes no reglamentarias, el favorecido ante la carencia de una Inspección Pesquera eficaz.

Cuando la Inspección Pesquera dependía de la Consellería de Pesca, Agricultura y Alimentación, este servicio funcionaba un poco mejor, ya que parte de sus miembros eran profesionales de la mar, especialmente de la pesca, y se sentían identificados con el problema que supone el furtivismo para el colectivo. En estos momentos el sector se siente desprotegido, sin entender que ante la exigencia de profesionales titulados para este cometido los puestos se cubran con personal que manifiesta un claro desconocimiento de la materia. De todos es sabido la valía de los Marinos Pesqueros (Capitanes de Pesca, Patrones de Altura, Patrones de 1.^a Litoral, Mecánicos Navales Mayores, Mecánicos Navales de 1.^a, etc.) que han hecho de las pesca uno de los principales sectores económicos en este país. La Comunidad Económica Europea ha reconocido su importancia, requiriendo estas titulaciones para el servicio de Inspección de Pesca.

Por todo ello, deseamos que los responsables en esta materia tomen las medidas oportunas, dotando las normativas necesarias que permitan una planificación y desarrollo de los sectores pesquero y marisquero en Galicia.

FRANCISCO GUTIERREZ
Capitán de Pesca



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

Telefonos 22 28 52 - 53
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

EL CESE DEL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, ¿PARA CUANDO, SEÑOR BARRIONUEVO?

La nueva remodelación del Gobierno trajo consigo el cese del señor Caballero como Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, pasando a ocupar su lugar el señor Barrionuevo. Entre los posibles fallos o errores cometidos en ese Ministerio, estarán contabilizados los producidos por la D. G. de la Marina Mercante desde que fue nombrado Director General el señor Madiedo, don José Antonio. Fallos como el del «Cason», la disminución de la flota mercante española, etc.

El señor Abel Caballero no quiso cesar al señor Madiedo a pesar de todo el embrollo acontecido en el siniestro del «Cason», caso que todavía no está cerrado después de transcurrir diez meses del siniestro. Pero lo que más llama mi atención es que el nuevo Ministro tampoco lo ha cesado.

En cualquier otro país el responsable de un siniestro de esta magnitud ya hubiese sido cesado fulminantemente, pero aquí todavía lo tenemos en su poltrona, listo para sorprendernos con otra.

El, y no otro, es el responsable de todos los hechos acaecidos a raíz del siniestro a bordo del «Cason», porque el señor Madiedo como Director General de la M.M. tiene plenos poderes para **ordenar al Remolcanosa V el enganche del buque siniestrado y remolcarlo hacia alta mar**, cuando había tiempo todavía. Esto no admite ningún tipo de disculpas, pues esos mismos poderes los tuvo para ordenar al «Galerno» —todavía no sabemos si fue secuestrado, como dijo públicamente el armador del mismo— la carga de los primeros bidones extraídos del «Cason», llegados al puerto de Aluminio Español, ubicado en San Ciprián, bidones que aún hoy no sabemos quién y por qué ordenó su traslado a este puerto.

Señor Madiedo, tuvo tiempo de organizar el traslado de la carga del «Cason» a otro buque y, que esta operación se realizara en alta mar o bien dentro de una ría próxima. Usted pudo evitar la evacuación de toda una comarca, un éxodo de más de quince mil personas. Usted pudo evitar el conflicto generado en el complejo industrial de Alúmina-Aluminio, S. A., complejo ubicado en los ayuntamientos de Cervo y Xove, a más de trescientos kilómetros del lugar del siniestro.

Viene ahora a mi memoria una anécdota acaecida en una entrevista mantenida entre miembros del COMME y de AETINAPE, en la Casa del Mar de La Coruña, cuando con su sonrisa sarcástica, nos dijo el señor Madiedo, por aquel entonces Presidente del COMME, textualmente: «En vuestra profesión hay mucho analfabeto». En aquellos momentos tuvo cumplida respuesta, pero ahora quiero ampliársela un poquito, diciéndole al señor Madiedo que ningún «analfabeto» se hubiera comportado tan ineptamente ni llevado las cosas tan mal como usted lo hizo. Analfabets quizás haya alguno, lo dudo, pero ineptos no.

Quiero recordarle al señor Ministro que la comarca de la Mariña lucense todavía no se olvidó del «Cason», pues aún está la fábrica de Alúmina-Aluminio sin representantes legales, al estar los 23 miembros del Comité de Empresa despedidos a raíz de la traída de los famosos bidones a este complejo. Comité que no puede estar negociando un convenio colectivo para este año, convenio que está quedando en el Limbo de los Justos.

Si el Director General de la Marina Mercante se olvidara de tanto «intrusismo», porque yo me pregunto, ¿quién es el intruso, los Titulados Náutico-Pesqueros capaces de cumplir con sus cometidos, a las pruebas me remito, después de tantos años al frente de nuestros buques, o la persona que está al frente de un cargo que no sabe desempeñar?, tendría tiempo para pensar el mucho daño que le está haciendo a la Marina Mercante española y no esperaría a que lo echaran por la puerta de atrás, lléndose él antes.

Del COMME preferiría no mencionarlo, pero hay cosas que no se pueden pasar por alto. El 20 de junio del presente año leía en «El Ideal Gallego», un comunicado de estos señores, echándole un cabo al señor Madiedo, diciendo: «que desde que está él al frente de la D.G.M.M. se ha avanzado en seguridad marítima, disponiendo entre otras cosas de cinco remolcadores para salvamento», y yo me pregunto para qué los queremos si luego no sirven de nada. ¿Dónde estaban el día del siniestro del «Cason», quizás custodiando alguno de sus yates?

Nos tratan de incapaces, motivo por el que practicamos el victimismo para que nos regalen los títulos y competencias. Quiero decirles que de regalos nada, reconocimiento en tal caso al estudio y a la capacidad demostrada a través de los muchos años de profesionalidad, algo de lo que muchos carecen. ¿Qué capacidad es la suya cuando tienen la desfachatez de culpar a Onda Pesquera y a ETI-NAPE de elementos desestabilizadores y perturbadores por decir la verdad en el asunto del «Cason»? Si tuvieran un poco de vergüenza profesional se estarían calladitos ante la cadena de despropósitos cometidos por un compañero suyo.

Para terminar, quiero que reflexionen un poco y piensen que año tras año estamos perdiendo flota, se está reduciendo ésta por venta de buques o desguace, cuando la construcción naval está prácticamente paralizada y el Director General de la Marina Mercante no intenta ni tan siquiera detener esta cadena que está terminando con la flota mercante española, cuando no hace mucho era una de las primeras, por no decir la primera, del mundo.



Convenio colectivo flota congeladora banco canario sahariano, atípico y kafkiano

Por LA COMISION NEGOCIADORA

Así calificó don Eligio Hernández, Delegado del Gobierno, el conflicto que mantuvimos en Las Palmas los pasados meses de junio y julio, que desembocó en un preacuerdo en el cual además de temas económicos (bases de cotización, salarios garantizados, vacaciones, descansos, pagas extras, etc.) se refleja el compromiso de negociar un convenio colectivo que debería haber comenzado a negociarse el 1 de septiembre y finalizar el 31 de octubre.

El preacuerdo antes citado significó la desconvocatoria de la huelga, quedando en Las Palmas para la elaboración de una plataforma que sirviera como referencia en la negociación del convenio, una Comisión elegida por los representantes de las tripulaciones, a la vez que los sindicatos CC.OO y UGT también nombraron dos delegados sindicales.

Durante el mes de agosto elaboramos conjuntamente la mencionada plataforma, asesorados por Juan Valiente (CC.OO.) y por J. Jesús Campoy (UGT), los cuales con sus conocimientos legales y experiencias en otros convenios, complementaron la plataforma en aspectos técnicos muy importantes.

El día 2 de septiembre comenzamos las negociaciones.

El día 13 del mismo mes, acordamos con ANACEF que las negociaciones tendrían lugar todos los martes y jueves en la Casa del Mar, pero a las reu-

niones de los días 20, 22, 27 y 29 de dicho mes no acude nadie de ANACEF, alegando que estaban estudiando nuestra plataforma y preparando una respuesta a la misma.

Se presentan el 4 de octubre con la intención de cambiar algunos de los artículos ya aprobados en el preacuerdo del 1.º de agosto, a lo cual nos negamos unánime y firmemente.

El 11 de octubre ANACEF propone que nos reunamos únicamente una vez por semana y al mismo tiempo solicita que la vigencia inicial del convenio sea de dos años. Nosotros solicitamos que se respete el calendario acordado, al tiempo que le explicamos que la vigencia del convenio habrá que acordarla según el contenido final del mismo.

Las reuniones de los días 13, 18, 20, 27 y 31 de octubre, transcurrieron avanzando y retrocediendo en el articulado, de manera que solamente habíamos alcanzado el artículo 16, y como el 31 de octubre era en principio la fecha de finalización de las negociaciones, se acordó una prórroga hasta el 15 de diciembre, si bien la UGT hace constar su reserva de retirarse o no de la mesa negociadora si la patronal ANACEF continúa con sus tácticas dilatorias.

A finales del mes de noviembre, después de tres meses de negociaciones, sigue ANACEF utilizando toda clase de trampas, zancadillas, coacciones e intentos de división con que nos viene hostigando desde el principio; con el consentimiento de una Administración que permite que se infrinjan la mayoría de los acuerdos, convenios y recomendaciones internacionales (OTI), ya sea en materia de seguridad e higiene o en mejoras de tipo social.

Tenemos enfrente a una patronal que se mueve única y exclusivamente por criterios económicos; sigue aferrándose a un sistema que impide que el sector pesquero se modernice social y laboralmente y siguen sin ver más allá de sus narices, incapaces de elaborar proyectos a largo plazo, se limitan a «parchear» sobre la marcha, culpando de todos los males a los trabajadores, tratando de ignorar que el nivel de productividad es el resultado de diversos factores, básicamente:

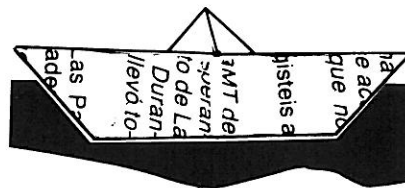
—Capacidad de planificación: organización, gestión y control de la empresa.

—Estructura productiva de la empresa: tamaño, maquinaria, tecnología, etc.

—Factor humano: cualificación profesional, motivación, rendimiento, condiciones, etc.

Como resulta que lo más fácil de manejar para el empresario es el factor humano, nos encontramos con que en la mayoría de las ocasiones, los trabajadores somos acusados de las dificultades económicas de la empresa, cuando en realidad son otros los factores que impiden la buena marcha de la misma.

Es preciso un esfuerzo por parte de todos (empresarios, Administración, sindicatos, trabajadores) para regular de una vez las condiciones laborales, mejorar los conocimientos de las tripulaciones mediante cursillos (seguridad), poner al día a los tripulantes en cuanto a conocimientos de nuevas tecnologías y maquinarias y tratar de rebajar el número de accidentes laborales que, desgraciadamente, está en aumento.



Mientras no consigamos esta colaboración estaremos, inevitablemente, con una conflictividad progresiva, con el consiguiente deterioro económico y social, que nos alejará cada vez más de países con estructuras empresariales y sociales mucho más moderna e inteligentes.

VALORACION DE LA COMISION NEGOCIADORA

Nos encontramos negociando el primer convenio colectivo de la flota congeladora que faena en el banco canario-sahariano, y aunque para algunos de nosotros es algo nuevo, estamos convencidos de que en los mercadillos existentes en la geografía española los negocios se hacen con más seriedad y rigor.

Es incomprensible e intolerable estar negociando el futuro de 2.500 familias con una representación de la patronal incapaz de tomar decisiones en el momento de negociar algunos de los artículos presentados en su día por la parte social; tratando incluso de querer renegociar acuerdos aprobados para poner fin a la huelga.

Después de tres meses de negociación (dos tardes por semana), aún no hemos conseguido elaborar en común el 30% del articulado del convenio, y no por culpa de la parte social; el problema es que los armadores no son capaces de asimilar que el monopolio, la intransigencia y el abuso van a desaparecer en este caladero.

Un breve paréntesis en la historia y recordarle a un gran número de armadores que con el preacuerdo de desconvocatoria de la huelga, la patronal ANACEF y la parte social asumieron el compromiso de negociar un convenio colectivo para mejorar las relaciones tanto económicas como sociales, que con urgencia necesitaban los pescadores de este caladero.

Nosotros quedamos convencidos, a pesar de lo difícil que serán las negociaciones, que con la firma de este compromiso los armadores empezaban a tomar conciencia de las condiciones infrahumanas en que nos encontrábamos. Este convencimiento y el aire de triunfo que nos embargaba a nosotros y a nuestras familias, que con gran satisfacción creían que la nostalgia, la

preocupación y la esclavitud empezaban a menguar; quieren algunos armadores intransigentes y orgullosos, que las condiciones de trabajo, el alejamiento de nuestras familias, la esclavitud y la explotación continúen, y que el aire de triunfo y la satisfacción sea para nosotros como un bonito sueño. De momento quizá sea un sueño, pero estamos convencidos, pese a las dificultades y trabas, de que pronto será una realidad.

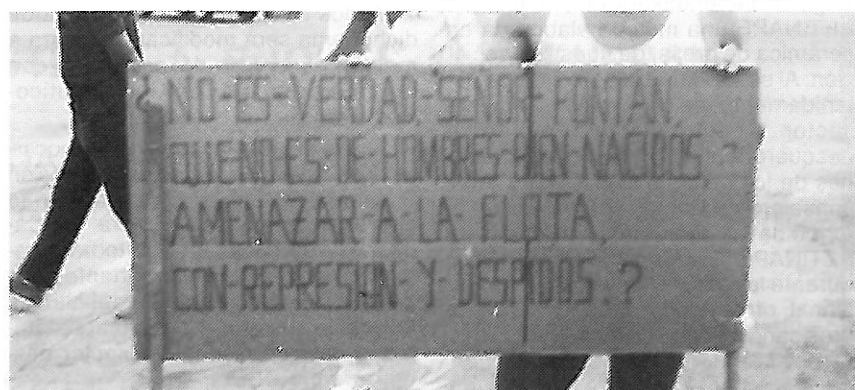
Pensamos, y a menudo con repulsa, en algunos armadores, que en su día fueron marinos pescadores como nosotros, que tuvieron que sacrificar muchos años de su vida para conseguir ser empresarios y el fruto de esos sacrificios lo han invertido en empresas, que ellos en su día y dadas las peores circunstancias asqueaban hasta la saciedad. A los otros, por desgracia, a esos pocos armadores que de alguna manera son más honrados y consecuentes, que procuren alejar de su entorno a los explotadores e inconsecuentes, que de alguna forman manchan y sin merecerlo, las cualidades de un buen empresario.

También nos resulta incomprensible la actitud de la Administración para con nosotros. Es vergonzoso y a nivel internacional que la flota congeladora que faena en el banco canario-sahariano, esté excluida de la **Ordenanza de Buques Congeladores** elaborada en 1975, y que más tarde, en 1988, se vuelva a ratificar de aquella vergonzosa decisión.

Con amargura recordarnos, durante el ejercicio de la huelga, a la que como cualquier ciudadano español tene-

mos derechos, el despotismo y cinismo expuesto por el Sr. Delegado del Gobierno en Canarias, don Eligio Hernández, pretendiendo expulsar a los tripulantes fuera de la isla de Gran Canaria. Esa es la fórmula de nuestros gobernantes, el permitir el abuso y el monopolio de algunos armadores contra las reivindicaciones justas de los marinos, que hoy por hoy es el sector más sacrificado, humillado y dejado de la mano de Dios dentro de nuestra geografía.

En estos momentos estamos negociando el primer convenio colectivo que deberá regir las relaciones tanto económicas como sociales del sector. De muchas formas la patronal ANACEF trata de dilatar al máximo las negociaciones, para así tratar de no llegar a firmar el convenio al que nos comprometimos ambas partes. La Administración está pasando absolutamente del tema, y sigue olvidándose olímpicamente de nosotros, que solemos pasar 7 u 8 meses alejados de nuestras familias, que trabajamos un promedio de 15 horas diarias; somos ciudadanos españoles que por el sacrificio y penalidades que tenemos que pasar, se nos considera de tercera categoría. Nosotros, lo mismo que para el Ministerio de Hacienda somos de primera, también queremos serlo para todo. Si esto no cambia y como lo poco que hemos conseguido ha sido, por desgracia, merced a la huelga. Y si no nos queda otra alternativa que plantearla de nuevo lo haremos; pero eso sí, aunque nos cueste mil sacrificios, ustedes señores de la Administración serán los más directos responsables de todos los efectos que de esa decisión se deriven.



REUNIONES



La delegación de AETINAPE hace entrega de una metopa de la Asociación al Lehendakari vasco señor Ardanza.

Entre las actividades más importantes llevadas a cabo por representantes de AETINAPE, caben destacar por su importancia, entre otras, las siguientes reuniones:

- **Lehendakary del Gobierno Vasco.** Excmo. Sr. don José Antonio Ardanza, quien recibió en audiencia, en su residencia oficial de Ajuria-Enea, a una delegación de AETINAPE, encabezada por el Presidente de la Asociación, José Manuel Muñiz Ríos, acompañado por dos Delegados de AETINAPE en el País Vasco, Javier Anatol Lopetegui y Fernando Ríos; a esta audiencia también asistieron el Consejero de Agricultura y Pesca y el Viceconsejero de Pesca, señores Goikoetxea y Espel, respectivamente.

Durante la reunión, que transcurrió por espacio de casi una hora, en un ambiente distendido y cordial, se le entregó al Lehendakary en nombre de AETINAPE una metopa elaborada en cerámica de gress, de nuestra Asociación. Al señor Ardanza se le informó detenidamente de la problemática del sector y del colectivo marítimo-pesquero, con importantes aportaciones de los señores Consejero y Viceconsejero de Pesca; además se le informó de las diferentes actividades de AETINAPE y de los actos programados durante la celebración del V Pleno Nacional, ofreciéndole al Lehendakary la presidencia del acto de apertura, aceptando el señor Ardanza dicha presidencia y que por razones de calendario y

una audiencia con Su Majestad el Rey, tuvo que delegar dicha presidencia en el Consejero señor Goikoetxea.

Por su parte el señor Ardanza ofreció el apoyo necesario del Gobierno Vasco al V Pleno Nacional.

- **Secretario General de Pesca Marítima.** El Presidente de AETINAPE se ha reunido con el señor Loira Rúa, en una reunión en la que estuvo presente el Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, Fernando Pastor; en dicha reunión se repasaron una serie de asuntos pendientes entre la Secretaría General de Pesca y el colectivo Náutico-Pesquero, asuntos entre otros, como la situación general del sector pesquero, tema de apresamientos, acuerdos de pesca, reforma de enseñanzas, relaciones con la Marina Mercante, y la inspección pesquera, donde es posible ya la incorporación de Titulados Náutico-Pesqueros, aunque dicho tema será modificado de cara a mejorar el servicio de inspección con la incorporación de los Náutico-Pesqueros.

Al hilo de esto, acaban de convocarse oposiciones al Cuerpo de Inspección Pesquera del Gobierno central, donde aparecen ya, por vez primera, los Capitanes de Pesca, aunque todavía esto no sea más que un importante paso de cara a la incorporación definitiva a su propio sector del mejor capital humano del que dispone el sector pesquero de la CEE.

- **Defensor del Pueblo.** Una delegación de AETINAPE ha informado al Defensor del Pueblo y le ha entregado un amplio informe donde se recogen los aspectos más preocupantes que afectan a los Náutico-Pesqueros en Marina Mercante, asimismo se le pide a dicha Institución su mediación en este conflicto al objeto de obligar a los responsables de dicha Dirección General a cumplir con todos los compromisos contraídos con este colectivo.

- **Conselleiro de Pesca.** Representantes de AETINAPE se han entrevistado con el Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, después de un largo período de enfrentamientos entre dicha Consellería y el colectivo Náutico-Pesquero; en esta reunión se le planteó al Conselleiro en presencia de la Directora General de Formación y Promoción Social, el rechazo de AETINAPE a la manipulación de la Dirección General de Pesca de la Xunta, cuyo titular, anteponiendo intereses personales a los de su Institución, utiliza dicha Dirección General para favorecer a sus amigos, incorporándolos a tareas para las que ni él está mínimamente preparado, todo ello en perjuicio de los intereses del sector; de todas formas esta Asociación informará debidamente en los puertos gallegos el alcance y la gravedad de dicha manipulación para los intereses de los pescadores de esta Comunidad Autónoma.

También se discutió el grave problema creado en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico en Vigo, donde debido a una serie de reformas que afectan al internado y al nombramiento de un equipo directivo con fórmula dedocrática, ha supuesto el retraso del comienzo del presente curso y la incertidumbre para muchos de los alumnos matriculados y por otra parte un profundo malestar en el profesorado por la negativa de la autoridad competente a la celebración de elecciones democráticas en cumplimiento de la LODE; sobre estos asuntos el responsable de la Consellería trató de minimizar dichos efectos y cree que el proceso de normalización es un hecho; no obstante, nuestra preocupación se basa en la existencia de un intento de controlar el Centro en todos sus aspectos por parte de grupos minoritarios.

VISITAS Y REUNIONES

AETINAPE ha exigido que estos lamentables asuntos no perjudiquen a la vida docente y en consecuencia no dañen los intereses del alumnado. La falta de información ha sido a juicio de esta Asociación uno de los aspectos que han provocado las tensiones existentes.

No obstante, tanto el Conselleiro, señor Peña, como la Directora General de Formación, han recogido favorablemente el ofrecimiento de AETINAPE ha estudiar rigurosamente asuntos pendientes y tan importantes para nuestro colectivo como la inspección pesquera, enseñanzas marítimo-pesqueras, consello de pesca, etc. AETINAPE valora positivamente los acuerdos habidos en dicha reunión y mantiene dentro de las reservas necesarias, la esperanza de que en los próximos encuentros con responsables de dicha Consellería se puedan resolver los temas pendientes.

• **Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras.** Con Fernando Pastor se ha tratado de la necesidad de regular el acceso a Capitanes de Pesca por parte de marinos mercantes, tema éste que de acuerdo con los compromisos adquiridos entre AETINAPE y dicha Inspección, deberá someterse a una sustancial modificación antes de finalizar el Proyecto de Reforma de las Enseñanzas, ya que en ella se contemplará con mayor rigor dicho acceso, puesto que a pesar de exigir-



seles examinarse desde Litoral esto creemos no se lleva con el rigor necesario.

Se ha acordado cual debe ser el mecanismo regulador de acceso de los Titulados de Cabotaje a Capitanes de Pesca, ya que estos se encontraban en peores condiciones de acceso que los marinos mercantes del COMME.

• Ha habido también reuniones de representantes de AETINAPE con el Al-

calde de Pasaia, señor Portugal; con el Director Provincial del I.S.M. en la misma localidad, señor de Arguila, así como con los diferentes medios de comunicación se han mantenido periódicamente reuniones en diferentes puntos de la costa, informándoles de las preocupaciones que afectan al colectivo Náutico-Pesquero.

AETINAPE agradece a todos muy sinceramente su inestimable colaboración con los hombres de mar.



FELIX SANTOS SUMINISTROS A BUQUES EN GENERAL

ESPECIALIDAD EN CARNICERIA Y CHARCUTERIA
SERVICIO PERMANENTE TELEFONO (943) 39 50 84

C/ Igueldo, 10 - Barrio Andonaegui
TRINTXERPE - Teléfono (943) 39 60 18

PASAJES DE SAN PEDRO

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

19789. *CIRCULAR número 985 de 27 de julio de 1988, de la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales, sobre avituallamiento de buques y embarcaciones de pesca desde zonas francas y depósitos francos o aduaneros.*

La Circular 620 de fecha 26 de junio de 1969, de esta Dirección General, por la que se daban instrucciones sobre el aprovisionamiento de buques en zonas y depósitos francos y en depósitos y almacenes de territorio extrapeninsular, significó un intento de regular el aprovisionamiento de buques y embarcaciones de pesca, referido exclusivamente a las provisiones, lubricantes y carburantes necesarios para el consumo a bordo.

La Circular 905 de 23 de marzo de 1984 (Boletín Oficial del Estado de 4 de abril), añadió un nuevo apartado 4 bis a la instrucción A de la anterior, referente a los embarques desde depósitos francos de tabaco, licores y artículos de bazar en buques de líneas regulares de pasajeros.

Si bien desde la publicación de ambas no han sido aprobadas nuevas normas que incidan directamente sobre estos avituallamientos, sí han sido publicadas algunas que recaen sobre los mismos indirectamente, como la Ley 30/1985, de 2 de agosto, del Impuesto sobre el Valor Añadido (Boletín Oficial del Estado del 9) o la Ley 45/1985, de 23 de diciembre, de Impuestos Especiales (Boletín Oficial del Estado del 24).

Por otra parte, la entrada de nuestro país en la Comunidad Económica Europea hace también aconsejable modificar en algunos aspectos las Circulares antes señaladas para recoger, por ejemplo, los aprovisionamientos desde áreas no contempladas por las mismas, como los depósitos aduaneros, o las instrucciones contenidas en el acuerdo administrativo de los Jefes de Administraciones Aduaneras de los Estados miembros de la CEE, Brujas, 3 y 4 de mayo de 1984.

En su virtud, esta Dirección General ha dispuesto en el avituallamiento

de mercancías a buques desde zonas francas o depósitos francos o aduaneros o desde depósitos o almacenes situados en puestos y territorios francos se tendrán en cuenta las siguientes instrucciones:

A. Definiciones

A los efectos de la presente Circular, se entenderá por:

1. Buques.—Las embarcaciones incluidas en las partidas 89.01, 89.02, 89.04, 89.05 y 89.06.

2. Buques de recreo, de deporte o de uso privado. Los utilizados por su propietario o la persona física o jurídica que tenga su posesión legal por alquiler o cualquier otro título, con fines que no sean comerciales.

3. Productos de avituallamiento. Son los constituidos por las provisiones de a bordo, los combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico y los productos accesorios de a bordo.

3.1. Provisiones de a bordo. Son los productos destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y de los pasajeros.

3.2. Combustibles, carburantes, lubricantes y otros aceites de uso técnico. Son los productos destinados a la alimentación de los órganos de propulsión o al funcionamiento de otras máquinas y aparatos de a bordo.

3.3. Productos accesorios de a bordo. Son los productos consumibles de uso doméstico, así como los combustibles utilizados para la conservación, el tratamiento o la preparación a bordo de las mercancías transportadas.

4. Artículos de bazar. Son los citados como tales en el artículo 62 de las Ordenanzas de Aduanas y, en general, los destinados a la venta a bordo a pasajeros o tripulantes.

5. Navegación marítima internacional. La que se efectúa por buques a través de aguas marítimas, a partir de un Estado miembro de la CEE con destino a otro Estado miembro o a un país tercero o viceversa.

Se considera asimilada a navegación marítima internacional la realizada por buques que, partiendo del territorio peninsular español o las islas Baleares, o bien de un país extranjero, concluya en Canarias, Ceuta y Melilla o viceversa.

Por lo que se refiere a los productos objeto de Impuestos Especiales, se considera navegación marítima internacional la que se realiza partiendo del ámbito territorial de aplicación de cada impuesto y concluye fuera del mismo y viceversa.

6. Pesca de altura y gran altura. La que se lleva a efecto fuera de la línea de 60 millas paralela al litoral español.

7. Pesca costera o litoral. La que se practica dentro de la zona comprendida entre el litoral español y la línea de 60 millas paralela al mismo.

B. Provisiones a bordo

1. Los buques que realicen navegación marítima internacional y los pesqueros de altura y gran altura podrán embarcar la cantidad de provisiones necesarias para el consumo, apreciada en razón del número de personas a bordo y de la duración del viaje.

En el caso de tabaco y bebidas derivadas, esta cantidad no podrá exceder de dos paquetes de cigarrillos o de 40 gramos de tabaco y un decilitro de aguardiente o licor por cada persona

efectivamente embarcada y día calculado de navegación.

2. En los buques con destino a puertos extranjeros de Europa y del Mediterráneo, la duración del viaje se calculará hasta su regreso a puerto español si se trata de buques nacionales, incluso de pesqueros en navegación de altura y gran altura, y de buques extranjeros de línea regular; o bien hasta su regreso al puerto extranjero base de partida si se trata de buques extranjeros de línea no regular.

Sin embargo, no se autorizará el embarque de tabaco elaborado en cantidades que excedan al equivalente a 20 cajas de 50 cartones de cigarrillos, aunque pudiese corresponder una canti-

dad superior con arreglo a los límites fijados en la norma 1 anterior.

3. En los buques con destino a otros puertos extranjeros, se permitirá el embarque de provisiones en las cantidades fijadas en la norma 1, pero podrá tenerse en cuenta no solamente el número de personas realmente embarcadas, sino también el pasaje que pudiera tomar en otros puertos.

Sin embargo, no se autorizará el embarque elaborado en cantidades que excedan al equivalente a 150 cajas de 50 cartones de cigarrillos, aunque pudiese corresponder una cantidad superior con arreglo a los límites fijados en la norma 1.

4. Los buques afectos a líneas regulares diarias, de navegación marítima internacional o asimilada, podrán aprovisionarse por períodos semanales. El Administrador de la Aduana autorizará los embarques de acuerdo con los límites fijados en la norma 1 y en función del número de pasajeros previstos en cada período.

5. Los Administradores de las Aduanas en cuya demarcación exista zona o depósito franco o depósitos aduaneros públicos o privados, los Interventores de territorio franco o los Administradores de puerto franco podrán autorizar que los buques que presten servicio en líneas regulares de pasajeros con escala en puerto extranjero o en viajes turísticos, con escala asimismo en puerto extranjero, embarquen tabaco, bebidas derivadas y artículos de bazar para la venta a bordo en sus tiendas y consumo de sus pasajeros en cantidades que, a juicio de los Administradores, se consideren razonables en proporción al número de pasajeros, duración del viaje o su frecuencia.

Sin embargo, cuando el destino directo de estos buques sea otro puerto del territorio aduanero de la Comunidad Económica Europea dichas ventas quedarán prohibidas en tanto las mercancías no hayan satisfecho los derechos de importación del Arancel Aduanero Común correspondientes, si el embarque de las mercancías se efectuase en un puerto de la península o de las islas Baleares.

6. No se autorizará el embarque de productos de avituallamiento en los buques afectos a la pesca costera o lito-

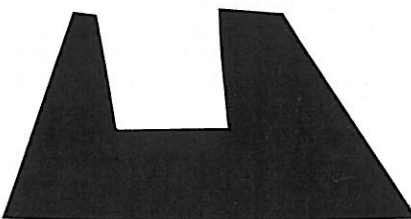
ral, ni en los buques de recreo, de deporte o de uso privado.

7. En los puertos francos de Canarias las cantidades para suministro como provisiones, podrán duplicarse si se aportan ante la Administración de puertos francos las justificaciones necesarias para dichos aprovisionamientos, y siempre que el destino de los buques no sea puertos de la CEE o del Mediterráneo.

C. Combustibles, carburantes, lubricantes, otros aceites de uso técnico y productos accesorios de a bordo

1. Los buques nacionales que realicen navegación marítima internacional o pesca de altura y gran altura y los buques extranjeros de línea regular, podrán embarcar las cantidades necesarias para consumo a bordo hasta su regreso a puerto español.

2. Los buques extranjeros de línea no regular podrán aprovisionarse en las cantidades necesarias para su viaje



hasta regreso al puerto-base extranjero de partida.

3. El suministro de estas mercancías se regirá, en lo que se refiere al cálculo de la duración del viaje por las normas contenidas en la letra A anterior, y por lo que se refiere a las cantidades, éstas se ajustarán al consumo medio por singladura con una tolerancia del 50 por 100 por razones de seguridad.

D. Control de los avituallamientos

1. Autorización.

1.1. Sólo estarán habilitadas para realizar operaciones de avituallamiento a buques en zonas francas y depósitos francos o aduaneros, y en depósitos y almacenes situados en puertos y territorios francos aquellas personas, físicas o jurídicas debidamente autorizadas por la Dirección General de Trasmisiones Exteriores para disponer de

divisas destinadas a pagos por mercancías suministradas a buques.

1.2. Si el avituallamiento de un buque ha de tener lugar en puerto distinto a aquel en que está situada la zona, depósito franco o aduanero en que se encuentren las mercancías a suministrar, la autorización de avituallamiento corresponderá a la Aduana del puerto en que se encuentre el buque. En este caso, las Aduanas de dichas zonas o depósitos limitarán su actuación a su envío en régimen de tránsito hasta la Aduana del puerto de embarque.

Los avituallamientos cuyo embarque fuera denegado deberán regresar a su punto de origen igualmente en régimen de tránsito o ser introducidas en otra área exenta.

1.3. En la solicitud de avituallamiento que presente el armador o consignatario del buque, deberán figurar los datos necesarios sobre el número de personas embarcadas, itinerario del viaje y su duración y los puertos de escala del buque.

En el cálculo de productos de avituallamiento que puedan autilizarse deberán tenerse en cuenta las cantidades existentes a bordo en el momento de solicitar el avituallamiento, a cuyo fin deberán también declararse éstas, mediante la aportación, junto con la petición, de la lista de provisiones presentada a la llegada a puerto.

1.4. Los Administradores de las Aduanas, los de puertos francos y los Interventores de territorios francos podrán negar o reducir el avituallamiento de estas mercancías a los límites imprescindibles cuando existan razones especiales que así lo justifiquen y, en particular, cuando el solicitante haya sido condenado o sancionado por delito o infracción administrativa de contrabando.

1.5. Discrecionalmente para autorizar el avituallamiento de los buques pesqueros españoles de altura y gran altura, se exigirá la presentación de una certificación de las autoridades de Marina por la que se acredite que dicho buque está habilitado para efectuar dichas modalidades de pesca, la duración media de cada salida hasta su regreso a puerto y que ha sido despachado con tal finalidad.

No obstante lo anterior las Aduanas podrán exigir, cuando lo estimen necesario, la presentación del rol.

La duración de cada viaje deberá ser superior a cuarenta y ocho horas.

2. Documentación.

2.1. Los embarques de productos de avituallamiento procedente de zona franca o depósitos francos o aduaneros deben documentarse en la forma prevista en la Circular 973 de 15 de diciembre de 1987 (Boletín Oficial del Estado del 30 de diciembre de 1987 a 5 de enero de 1988).

2.2. Los avituallamientos procedentes de zonas o depósitos francos o aduaneros deberán precintarse en el caso de demora en la partida o cuando el buque haga escala en otros puertos de la península o Baleares; en este último caso, se hará excepción de las cantidades necesarias para el consumo a bordo hasta el puerto desde el que salga con destino al extranjero. Los precintos impuestos serán anotados en la casilla D del documento único.

2.3. El ejemplar número 4 del documento único, debidamente autorizado y con la diligencia de embarque del resguardo, se entregará al Capitán o Patrón del buque para justificar la legal tenencia a bordo de las vituallas si el buque hiciera escala en otros puertos de la península o Baleares.

La Aduana podrá exigir en los puertos de escala la presentación del referido ejemplar para su visado y comprobación.

En el último puerto español desde el cual el buque salga para el extranjero o la pesca, el Capitán o Patrón entregará en la Aduana dicho ejemplar que, con el resultado de la comprobación, lo devolverá de oficio a la Aduana expedidora.

La Aduana que haya autorizado el avituallamiento y expedido el documento único con salida indirecta al extranjero o la pesca con escala en otro u otros puertos de la península y Baleares, no cancelará dicha operación hasta que reciba el ejemplar de acompañamiento de la misma con la justificación de dicha salida, conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior.

Si transcurrido un tiempo prudencial no se hubiera cancelado alguna de estas operaciones la Aduana podrá dene-

gar avituallamientos posteriores a estos buques e, incluso, a otros buques de la misma Compañía.

E. Casos especiales

1. Buques de apoyo logístico («nodrizas»).

1.1. Las Aduanas podrán autorizar a los armadores de pesca de altura y gran altura a embarcar provisiones en buques de apoyo logístico («nodrizas») con destino a las flotas pesqueras en alta mar, de conformidad con lo previsto en la Orden de 7 de julio de 1964 (Boletín Oficial del Estado del 20).

Las peticiones que se formulen deberán incluir la relación nominal de los pesqueros avituallados y su número de tripulantes, así como detalle de los embarques de provisiones que en su día se efectuaron en dichos buques de pesca a su salida hacia los bancos donde efectúan sus capturas.

2. Buques de la Armada española. Podrán autorizarse embarques de provisiones en los buques de la Armada española si se justifica, mediante certificado del Comandante del buque o Jefe de Departamento Marítimo, que éste realizará navegación marítima internacional debiendo expresar puerto de destino, número de singladuras y de tripulantes.

3. Plataformas de perforación petrolífera. Los suministros de productos de avituallamiento a las plataformas de prospección o explotación de hidrocarburos gaseosos o líquidos, podrán ser autorizados cuando las mismas se encuentren más allá de una zona de tres millas a partir de la línea de base que sirva para medir la anchura del mar territorial.

Las cantidades de productos de avituallamiento suministradas serán las reconocidas como normales por la autoridad aduanera correspondiente, teniendo en cuenta, en lo que se refiere a provisiones, el número de personas embarcado y la frecuencia de los suministros.

Al documento único quedará unido un certificado de recepción a bordo que será firmado por persona a la que los explotadores de la plataforma consideren responsable de las vituallas de a bordo.

4. Otros buques. Existen otros buques que, si bien no realizan navegación marítima internacional en sentido

estricto, ya que su salida no se produce desde un puerto con destino a otro extranjero, sin embargo permanecen fuera de las aguas jurisdiccionales dedicados a actividades industriales o comerciales o a actividades de investigación o similares.

Entre estos buques se pueden enumerar los buques-factoría, los congeladores, los cableros, los de investigación o los meteorológicos.

Las peticiones que se formulen deberán indicar el número de los tripulantes y de las personas que prestan sus servicios en el buque, así como los días previstos de permanencia fuera de las aguas jurisdiccionales.

Por último, para tener derecho al avituallamiento es preciso que la permanencia fuera de las aguas jurisdiccionales exceda de las cuarenta y ocho horas.

5. Navegación asimilada a navegación marítima internacional (NMI). Cuando se trate de navegación asimilada a la navegación marítima internacional, de acuerdo con el Reglamento de los Impuestos Especiales, aprobado por Real Decreto 2442/1985, de 27 de diciembre (Boletín Oficial del Estado de 31 de enero de 1985 y de 2 de enero de 1986), no se autorizarán embarques de provisiones de tabaco en el sentido península e islas Baleares a Ceuta o Melilla o viceversa.

Por el mismo motivo tampoco se autorizarán embarques de provisiones de cerveza y bebidas derivadas del alcohol en los trayectos península e islas Baleares a Canarias o viceversa.

F. Derogación

Quedan derogadas las Circulares 620 y 905 de la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales de fechas 26 de junio de 1969 y 23 de marzo de 1984, respectivamente.

La presente disposición entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 27 de julio de 1988.—El Director General, Humberto Ríos Rodríguez.

Ilmos. Sres. Delegado de Hacienda Especial y Delegado de Hacienda y señores Jefe de la Dependencia Regional de Aduanas e Impuestos Especiales y Administrador de Aduanas e Impuestos Especiales.

PUBLICACIONES Y NOTICIAS

• PUBLICACIONES DE LA O.M.I. RELACIONADAS CON LAS CARGAS PELIGROSAS

1. Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG). Cinco volúmenes de hojas sueltas. Número de venta edición inglesa, 200 88.10.E.

La edición española, actualizada con la enmienda 24-86 que entró en vigor en julio de 1988, se vende en el Centro de Publicaciones del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, Plaza San Juan de la Cruz, s/n. (Pabellón E - 28003 Madrid, España).

2. Facsímiles de las etiquetas para el transporte de mercancías peligrosas (edición 1987).

Las etiquetas para las Clases de Código IMDG se reproducen en este folleto en forma facsimilar y a todo color para facilitar la consulta. Número de venta, 250 87.04.M. edición multilingüe (árabe-chino-español-francés-inglés-ruso).

3. Cartel de etiquetas y rótulos de la OMI para el transporte de mercancías peligrosas.

Las etiquetas y los rótulos corresponden a las mercancías peligrosas incluidas en el Código IMDG (en donde se dan instrucciones para su empleo)

y se reproducen en forma facsimilar en este cartel impreso a todo color. Número de venta, edición inglesa solamente, 212 86.05.E.

4. Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (Guía GPA), (edición de 1982 actualizada). Número de venta, edición española, 253 82.17.S.

5. Procedimientos de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas (edición de 1985). Número de venta, edición española, 256 85.19.6.

6. Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (edición de 1987). Número de venta, edición española, 259 87.02.S.

7. Recomendaciones sobre la utilización, sin riesgos, de plaguicidas en los buques (edición de 1981). Número de venta, edición inglesa, 267 81.08.E. En preparación una edición en español totalmente revisada y actualizada.

8. Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (CSC) (edición de 1974). Número de venta, edición española, 281, 74.10.S.

9. Directrices OMI/OIT sobre la arrumazón de la carga en contenedores y vehículos (edición de 1985). Número de venta, edición inglesa, 284 85.11.E.

10. Recomendaciones sobre el transporte, la manipulación y el almacenamiento, sin riesgos, de sustancias peligrosas en zonas portuarias (edición de 1983). Número de venta, edición inglesa, 290 83.09.E. Edición revisada en lengua española, en preparación.

11. Disposiciones acordes con el MARPOL 73/78, relativas a los informes sobre sucesos en que estén involucradas sustancias perjudiciales. Número de venta, edición española, 518 86.14.S.

12. Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (edición refundida de 1986). Número de venta, edición española, 113 86.02.S.

• Hemos recibido un ejemplar de la tercera edición del libro **«GRAMATICA INGLESA E INGLES MARITIMO»**, de los autores José B. Táboas Vázquez y Fernando Fernández Pérez.

Esta nueva edición viene ampliada en unas 100 páginas más, con un extenso vocabulario marítimo inglés-español y español-inglés que entendemos es de gran utilidad para el profesional náutico-pesquero.

Este libro se usa como texto en nuestro Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, y junto con tres cassettes constituye un buen método para el aprendizaje del inglés marítimo.

• BOLSA DE EMBARQUE

Continuamos trabajando para tratar de resolver los problemas de compañeros nuestros que se encuentran en el paro. Para que esta labor sea eficaz, se necesita la ayuda de todos, porque este es un trabajo colectivo y, dado que disponemos de muy pocos medios materiales para llevar a cabo tal función nos es imprescindible tal ayuda.

Pedimos a cuantos sepan de algún puesto de trabajo en la mar o en tierra, nos lo comuniquen para ponerlo en conocimiento de los compañeros que se encuentran en paro. Por otro lado, todos los que se encuentren sin trabajo deben comunicarlo a la Secretaría de esta Asociación, para poder facilitarles un puesto de trabajo vacante cuando se produzca. También queremos resal-

tar que si algún compañero que está inscrito en esta Secretaría encuentra trabajo, nos lo comuniquen, para de esta forma facilitarnos nuestra labor.

• NUEVA GUIA SANITARIA A BORDO

El I.S.M. ha elaborado durante los últimos meses del pasado año una nueva «Guía Sanitaria a bordo», revisando y actualizando la anterior.

Este libro, de distribución gratuita a todos los buques españoles, puede ser solicitado si aún no lo ha hecho, directamente a las distintas Direcciones Provinciales y locales del Instituto Social de la Marina, o en su caso dirigiéndose al Centro Coordinador de Sanidad Marítima, calle Génova, 20 - 4.ª Planta. 28004 Madrid. (Teléfono 410 77 77, Télex 43340).

• SOBRE TITULOS Y TARJETAS

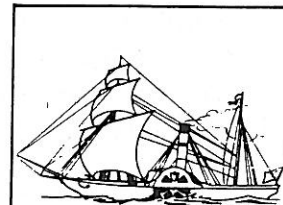
Ante la preocupación de muchos compañeros por la demora en la recepción de Títulos y Tarjetas de Identidad Profesional Marítima, AETINAPE se ha puesto en contacto en múltiples ocasiones con las autoridades competentes tanto en la Secretaría General de Pesca como en la Dirección General de la Marina Mercante, haciéndoles llegar el malestar que crean las largas demoras en la expedición de Títulos y Tarjetas, por ello las autoridades competentes se han comprometido, fundamentalmente la Secretaría General de Pesca donde es más grave la situación, a tratar de paliar con los medios que sean necesarios para tratar de normalizar en los próximos meses este grave problema.

PASATIEMPOS

TEST

- 1 La única comunicación del océano Glacial Ártico con el Pacífico es por medio del estrecho de...
A) Bering C) Danmark
B) Kara D) Melville
- 2 ¿Cómo se llaman las típicas embarcaciones egipcias que surcan el Nilo?
A) Chalanas C) Falucas
B) Sampanes D) Chalupas
- 3 ¿En qué aguas están las islas de Madeira?
A) O. Pacífico C) M. Mediterráneo
B) O. Atlántico D) O. Índico
- 4 ¿Qué personaje aparece en los billetes de 200 pesetas?
A) Baroja C) Falla
B) Clarín D) Verdaguer
- 5 ¿Cuál es la distancia mayor entre capitales de provincia en la Península Ibérica?
A) Gerona-Pontevedra
B) Almería-La Coruña
C) Gerona-Sevilla
D) Cádiz-Lérida
- 6 ¿Qué rama de la ciencia utiliza los mapas isobáricos?
A) Astronomía
B) Meteorología
C) Oceanografía
D) Vulcanología
- 7 ¿Cuál es la isla mayor del Mediterráneo?
A) Córcega
B) Cerdeña
C) Sicilia
D) Creta
- 8 Dos islas están en el mismo meridiano. Sus latitudes son 25° 24' 30" y 19° 57' 30". ¿Cuántos km. de distancia hay entre ellas si están en hemisferios diferentes? Sabemos que un arco de meridiano de 360° mide 40.000 km.

JEROGLIFICOS Núm. 1

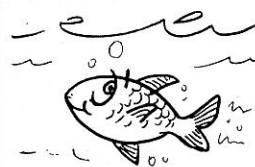


L S T

¿Dónde se halla el explorador?

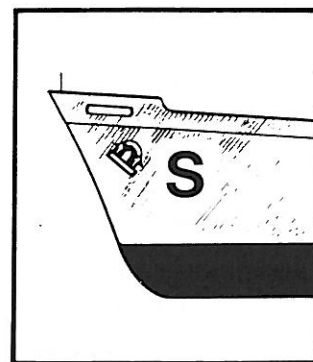
Núm. 2

100 0
1000 0



¿Cómo está Antonio?

Núm. 3



¿Qué escribe?

HUMOR



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. Mios:

Ruego a Vds. que con cargo a mi Cta. con Vds. hagan efectivos los recibos que les sean presentados por la ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO 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, 16-18, 2.º Dcha. - 15006 - LA CORUÑA
A partir del 1-1-89, la cuota de inscripción es de 4.000 pesetas y la cuota mensual de 650 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

ASTILLEROS ARMON, S. A.
Avda. del Pardo, s/n. Navia - Asturias
(985) 63 14 64 - 63 00 01 - 63 18 69 - 63 18 70
Telefax (985) 63 17 01

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

CABLES

TYCSA
Paseo de Gracia, 7 - Plantas, 3.ª y 5.ª
08007-Barcelona (93) 3176100

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

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

NAVILEKTRA, S. A.
C/ San Pedro, 8. Pasajes de San Pedro Guipúzcoa (943) 390041 - 390652

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

LUCES INTERMITENTES Y FIJAS PARA LA PESCA

URANMAR, S. A.
TALLERES MURO
Blas de Lezo, 1. Bajo. Pasaje Ancho Guipúzcoa (943) 51 04 45 - 52 59 06

MECANICA-CHAPA-PINTURA AUTOMOVILES

TECNAUTO RIVEIRA, S. L.
Avda. de Ferrol, 11 (981) 873352
Santa Eugenia de Riveira - La Coruña

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

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

FELIX SANTOS
C/ Igueldo, n.º 10, Barrio Andoanegui
Trintxerpe - Pasajes de San Pedro (943) 396018

REDES

REDES SALINAS, S. L.
La Cerca (Carretera Ctrial.-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

SEGUROS

MAPFRE LEVANTE, S. A.
Avda. de Eusebio Sempere, 11, bajo.
Alicante (96) 5125022

SUMINISTROS NAVALES

TECOMAR, S. L.
C/ San Pedro, 12. Pasajes de San Pedro (Guipúzcoa) (943) 391944

GAMBUZA
Serafín Avendaño, 6
Vigo 430007-431273 - Part. 201927

SUMIMAR, S. A. C/ Pescadería, 15. Pasajes de San Pedro (943) 396501-397040
Telefax 943 - 399366

TRESA, S. A.
Lezo-Bide, 9 - Pasai Donibane (Guipúzcoa) (943) 512834 - 512470

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

NAPECA. Urb. El Cebadal, Vial 11, Parcela 234. Las Palmas de Gran Canaria (928) 277521-279531
266247-220500

TURBOCOMPRESORES NAVALES

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

VIVIENDAS

PROMOTORES RIVERMIÑO, S. L.
Constructor: ATANES. Rúa Otero Pedrayo (981) 871474 - 840396 - 830415
Santa Eugenia de Riveira - La Coruña

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

TEST CULTURAL

1, A; 2, C; 3, B; 4, B; 5, A; 6, C; 7, C;

8. Solución: Hay entre ellas 5040 74 km
Resolución:
Resolviendo $25^{\circ} 24' 30'' + 19^{\circ} 57' 30''$ obtenemos: $AB = 45^{\circ} 22'$ Tendremos que pasarlo a grados así:
 $45^{\circ} 22' = 45^{\circ} + \left(\frac{22}{60}\right)^{\circ} = \left(\frac{2722}{60}\right)^{\circ}$
 $360^{\circ} : 40 000 \text{ km.}$
 $\left(\frac{2722}{60}\right)^{\circ} \times \text{km}$
 $x = \frac{1088800}{216}$
 $\text{km} = 5040 74 \text{ km}$

JEROGLIFICOS:

N.º 1: Va por el Este = (Vapor, ele, s, te).
N.º 2: Como pez en el agua = (C, O, M, O, pez en el agua).
N.º 3: Prosa = (Pro, S, A.)



astilleros
ARMON sa

CONSTRUCCION Y REPARACION DE TODO TIPO DE BUQUES DE ACERO HASTA 60 M. DE ESLORA Y 500 T.R.B.
Avenida del Pardo, s/n. NAVIA (ASTURIAS) - Telfs. 63 14 64 - 63 00 01 - 63 18 69 - 63 18 70 - Télex 87393 AANA E - Telefax 631701

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,
ofrecendo 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