

AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

MARZO 89 - N.º 25

M **A** **d** **E** **d** **o**



... **DEPUESTO**

PUESTO...



L **O** **B** **E** **T** **O**



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

NORTE

NORTE

A REY MUERTO, REY PUESTO

Se hizo larga la agonía, tantas veces prevista y deseada desde estas páginas, pero al final, se hizo definitiva. El ex-director general de la Marina Mercante no desapareció de su silla: lo hicieron desaparecer en beneficio del sector marítimo de este país. El balance de su reinado no sólo es negativo desde la perspectiva de los titulados náutico-pesqueros y sus intereses profesionales. A cada instancia social o administrativa que se consulte sobre la gestión de José Antonio Madiedo, el resultado es siempre el mismo: sectarismo, división, defensa numantina de intereses corporativos... Un retablo de desastres que fueron la moneda de curso durante su reinado en una de las principales sillas de la administración marítima española. Y no hay que hacer la crítica únicamente a lo que se refiere a la gestión burocrática del funcionamiento de la cosa pública. Aspectos como el estado de la flota, la seguridad marítima, las condiciones de trabajo de los marinos, han de sumarse a los negros resultados de la gestión de Madiedo. Y no mencionaremos casos concretos porque nuestro espacio es limitado.

El pasado mes de octubre, AETINAPE celebraba su V Pleno Nacional en Pasaia. Allí, al lado de oxidados buques y rocosos acantilados, un hombre llamado Rafael Lobeto y recientemente nombrado director general de la Marina Mercante, ponía la guinda crítica más autorizada: esta persona, que ocupaba entonces la Subdirección General de Acción Social Marítima del I.S.M., decía muy en alto que era necesario superar las divisiones internas en el aparato burocrático del sector marítimo. A los titulados náutico-pesqueros nos parecía muy bien y saludamos la actitud de Lobeto como la necesaria clarificación de los problemas que acechan al sector marítimo. Una Administración dividida y a la defensiva de oscuros intereses corporativos, enojada con el vecino y peleada con casi todos, no podía ser la carta de presentación de un país que va a abrir sus fronteras en 1992 de cara a la unificación de Europa.

Es por ello que valoramos muy positivamente las palabras de Rafael Lobeto y de la misma forma que criticaremos sus decisiones cuando a nuestro juicio no sean coherentes con las necesidades del sector marítimo, hoy ofrecemos todo el apoyo posible de nuestra organización a los grandes retos que el sector tiene planteados y que se basan, sobre todo, en el respeto y la potenciación de la Cominmar, una Comisión cuyos trabajos deben suponer la superación de las arcaicas estructuras de la administración marítima española. A partir de ahí, todos podremos, con participación y entrega, aportar las opiniones y las críticas que hagan de nuestro país un modelo de organización marítima.

Estas opiniones que modestamente aportamos al actual momento no pueden despistarnos sobre un hecho que merece una atención algo más anecdótica: en las reuniones celebradas hasta ahora en la Dirección General de la Marina Mercante presidida por Lobeto hubo un importante grupo profesional que no participó, el Colegio de Titulados de la Marina Mercante. Es hora por tanto, de que esos titulados reflexionen sobre si han de continuar o no con sus suicidas actitudes marcadas por el resentimiento y el pataleo infantil. Pensar que todo es innegociable podría ser una fácil postura cuando tenían secuestrada la Dirección General de la Marina Mercante por medio de José Antonio Madiedo. Estos tiempos de diálogo abierto y sereno, de posturas progresistas, de espíritu democrático, son tiempos de adoptar otras armas de naturaleza más lúcida y solidaria. La intransigencia del COMME debe acabar, por el bien de todos.

AETINAPE

SUMARIO

NORTE - A rey muerto, rey puesto	1
INFORME - ¿Un servicio de Guardacostas	3
" Relevo en la Dirección General de la Marina Mercante	5
" Madiedo: Más de dos años de sectarismo	9
" Primeros pasos de Lobeto: Normalizar el funcionamiento democrático de la Institución	11
" La ambigüedad de algunos sindicatos	13
" Las golondrinas de Baleares	15
" Organización Marítima Internacional	21
" Dispositivo de separación de tráfico de Finisterre	23
" Discrepancias sobre el Convenio del banco sahariano	36
COLABORACIONES - Los titulados de la Marina Mercante y su adversión por los Náuticos-Pesqueros, en contraste con el aprecio de navieras y armadores	24
" Conclusiones del V Pleno	25
" Materiales compuestos empleados en laminados para la industria naval	26
" El salvamento marítimo y el Remolcanosa Cinco	29
" La consulta radio médica	33
" Breves apuntes sobre el salvamento y la seguridad de la vida humana en el mar	35
" Todo sigue igual	36
" La Casa del Mar de San Ciprián. Origen de estas sedes sociales	39
" Finisterre: Proyecto de control y separación de tráfico	43
" Francia, Italia y España confrontan su situación en el mundo de la pesca	45
" Las cosas de nuestra Conselleria	49
" Terranova: Simposio Mundial de Aparejos de Pesca y Buques Pesqueros	53
" Campsa, el cáncer que corroe la economía de la flota pesquera de bajura	56
" Reflexiones sobre la reforma	59
" El «Cason» y algunas de sus consecuencias	65
OPINIONES -	69
NOTICIAS -	70
PUBLICACIONES -	72
PASATIEMPOS -	
SERVICIOS -	

AETINAPE

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

N.º 25 - MARZO 1989

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.

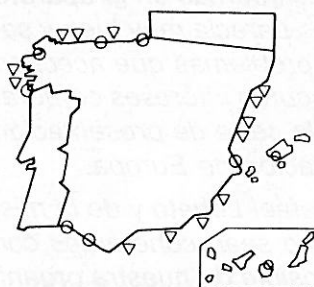
Imprime:

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.



□ DELEGADOS
▽ COLABORADORES

DELEGACIONES:

GIJON:

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

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

PALMA DE MALLORCA:

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

DENIA (Alicante):

Isaac Peral, 3 - Puerta 4

PAIS VASCO (Pasajes de San Pedro):

Lonja de Pescadería, 1.º Piso
Telfono (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 Rios Pardavila

DENIA (Alicante):

Lorenzo Ribes Serra
Lorenz Simó Barrachina

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Francisco Curbelo Villalba
Francisco J. Toledo Hernández
Juan Domínguez Meliá

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Manuel Puch González

COLABORADORES:

ALICANTE:

José Luis Garmendia Picasarri
Julio Mon Martínez

PUEBLA DEL CARAMIÑAL:

Andrés Fernández García

NOYA:

Ramón Vidal Herme

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. Herme 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 Asteiza Fernández

CASTELLON:

Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:

Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez
Blas Issac Pérez
José Issac Pérez

SANTANDER:

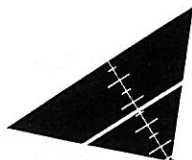
Ramón Carlos Higuera Gómez

MALAGA:

Fernando Cruzado Romero

COLABORACIONES EN ESTE NÚMERO DE:

Miguel S. Peña, M.ª Cristina de Castro García, Antonio Gutiérrez Martínez, Rafael Sopeña, Pastor Sánchez Vázquez, Pescador, José Oliveira Avendaño, Juan José Ventoso, José M. Buceta Torrado, José Oviña Santos, Eloy Montero Rodríguez, Fernando Álvarez Blázquez-Fernández, Angel Pérez, Colisber, A. P. Muñoz y Benjamín Climent Giner.



¿Un Servicio de Guardacostas?

La Administración Marítima no funciona; la despreocupación y la ineficacia es lo único «destacado» que se podría mencionar de los sucesivos cambios ocurridos en el país.

No hay control sobre el tráfico marítimo en nuestras costas, ningún plan de prevención y actuación en casos de accidentes. El caos, la desorganización y la descoordinación se ponen de manifiesto cada vez que ocurre un siniestro.

La protección de nuestros recursos marítimos —pesca, marisqueo...— es muy limitado. El apoyo a nuestra flota pesquera —muy numerosa realizando sus labores en zonas peligrosas y complicadas como los frecuentes accidentes demuestran— no es suficiente.

En breve seremos frontera marítima de Europa, en nuestras aguas hay una fuerte actividad ilegal (contrabando, tráfico de drogas...).

¿Con qué medios cuenta el Estado para atender las demandas y necesidades del sector?

Por un lado, la Marina de Guerra atiende las necesidades defensivas del país. Sigue ejerciendo el control de las Capitanías de Puerto a través de las Comandancias de Marina y realiza funciones de vigilancia y control de la actividad pesquera y marisquera.

Las comunidades autónomas van también desarrollando su control por medio de cuerpos de vigilancia propios de cada Comunidad, según el desarrollo de sus competencias.

Los accidentes marítimos se cubren con la asistencia de remolcadores de empresas privadas.

La Cruz Roja presta su colaboración en el auxilio y salvamento de personas.

Aduanas tiene su servicio, el Servicio de Vigilancia Aduanero, que actúa en lo que respecta a la represión del contrabando y tráfico de drogas...

No es el momento para hablar de las virtudes y defectos de cada uno de estos cuerpos; lo que sí se puede plan-



tear es que la diversidad de cuerpos y organismos que actúan y tienen competencias en el ámbito marítimo y la total falta de coordinación entre ellos va en detrimento del buen servicio que se ha de prestar a los ciudadanos.

Actualmente se están haciendo estudios sobre las competencias de la futura Guardia Civil del Mar, creada en Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Ante el proyecto de creación de un Servicio de Guardacostas civil y profesionalizado en línea con lo que sucede en el resto de los países de la C.E.E., el actual Gobierno quiere optar por un Servicio de Guardacostas militarizados, esto es, la Guardia Civil del Mar.

Este artículo pretendería abrir un debate entre los profesionales de la mar, utilizando nuestra revista como plataforma, con el fin de que desde las diversas actividades que se realizan y desde los diversos cuerpos y organismos existentes en el sector marítimo, lleguen las críticas al estado actual de nuestra Administración, así como a definirnos ante los futuros proyectos.

Por una parte, adelantar que se ve como positivo todo aquello que signifique una mayor coordinación y eficacia, pero ante la creación de un Servicio de Guardacostas, ¿por qué se quiere dejar al margen a los profesionales del sector y crear un cuerpo nuevo? ¿No es más racional y económico contar con ellos y con su experiencia?, adquirida a lo largo de muchos años de trabajo y con los medios materiales ya existentes en los diversos cuerpos y organismos.

Un Servicio de Guardacostas civil y profesional lo entendemos como un cuerpo que además de realizar funciones de vigilancia y control, también disponga de medios para actuar en caso de accidentes marítimos, tanto para salvar vidas humanas como para luchar contra la contaminación y riesgos ecológicos que de ellos se deriven. Tenemos profesionales que saben de las necesidades del tráfico marítimo, profesionales que tienen mucha experiencia y capacidad de auxilio y actuación en caso de siniestros, en salvamento de vidas humanas, profesionales con buena experiencia en la represión de las ac-

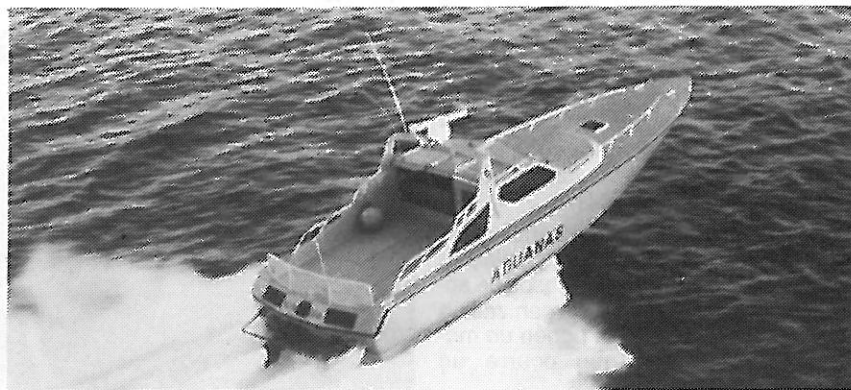
tividades delictivas (contrabando, tráfico de drogas, furtivismo...) que se realizan en nuestras aguas; profesionales que saben como cuidar un banco de pesca o de marisco (los propios profesionales de la pesca y del marisqueo). Este es el Servicio de Guardacostas que queremos, formado por y para el sector.

Por otro lado está la creación de un Servicio de Guardacostas militarizado, desarrollando la Guardia Civil del Mar. ¿Cómo es posible que se piense en militarizar el mar? Bien está que la Guardia Civil, si la lucha antiterrorista lo demanda, cuente con un apoyo en la mar, pero intentar abarcar el control de todas las actividades marítimas parece algo desproporcionado, una obra faraónica, propia de etapas anteriores.

¡Cuánto tiempo y dinero harán falta para que de la nada se cree un cuerpo que actúe eficazmente en todo el ámbito marítimo, con todas sus competencias?

¿Es que desde el Poder se piensa que se funciona con más eficacia con esquemas autoritarios y de jerarquía que con esquemas profesionales?

Hay que decir, que en la propia Administración civil, uno de los lastres de cara a la mejora de los servicios y de



su eficacia, es la inadaptación de funcionarios que, en puestos relevantes, funcionan con esquemas autoritarios —que no con la autoridad que da el conocimiento, la competencia, el buen saber profesional de la función que realizan, y con el elitismo propio de regímenes desfasados y olvidados.

Una sociedad democrática, que se pretenda avanzada, ha de funcionar con esquemas modernos, de eficacia, profesionales. La sociedad entera ha de sentirse integrada en el proceso.

Caer en la necesidad de crear un Estado no ya policial, sino militarizado es caer en un discurso peligroso. ¿O es que se presenta como argumento

que así no hay huelgas?, parece que sí se utiliza. Regúlese el derecho a la huelga de tal forma que se salvaguarden los intereses fundamentales de la sociedad, para esto están los sindicatos.

Militarizar una parte de la sociedad es entrar en la tentación de hacerlo con el resto. ¿Funcionarían mejor así los transportes, la industria, los servicios...? Para ese viaje...

Dejemos el militarismo y la jerarquía con su autoritarismo para situaciones excepcionales y de crisis que ¡ojalá nunca lleguen!

AETINAPE



Planitec, S. L.
PAPELERIA TECNICA

TIENDA:
Velázquez Moreno, 49
Telfs. (986) 222919 - 222918
Fax: 431707 - 36202 - VIGO

PLANITEC MANTIENE EL RUMBO

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

Infórmate en AETINAPE o acude directamente a:

VELAZQUEZ MORENO, 49 - V I G O

A mediados del mes de octubre de 1986, se celebraba en Gijón el IV Plenario Nacional de AETINAPE. Allí, en medio de los trabajos ordinarios, comenzó a extenderse un rumor: el recién nombrado Director General de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, había comenzado la guerra contra los titulados náutico-pesqueros, que el Director y su área de influencia denominaban «lucha contra el intrusismo profesional».

El planteamiento era bastante simple. Existía un documento elaborado en 1981 en el que se recogían, a modo de censo, una relación de los titulados náutico-pesqueros que podían ejercer su trabajo en los buques de la Marina Mercante, tal y como en su momento el Estado les había reconocido y con la misma cualificación profesional con la que ejercían hasta el momento. Pues bien, había que hacer de esa lista papel mojado. Utilizando la facultad que le confería el cargo de autorizar cada embarque en naves de cabotaje, Madiedo había «felicitado» a los titulados en asamblea con las primeras prohibiciones de embarque.

Un dato resulta ilustrativo: de los prácticamente mil titulados náutico-pesqueros que incluía aquel censo, al finalizar el mandato del anterior Director General, quedaban alrededor de trescientos hombres prestando servicio en este tipo de buques. A la hora de hacer balance de la gestión hay que decir además que los dos largos años que duró la gestión del ahora sustituido han sido para el colectivo náutico-pesquero un auténtica guerra convencional: las estrategias negociadoras, las batallas abiertas sobre la misma mesa de su despacho, la toma de los palacios... cualquier histórico enfrentamiento bélico puede verse reflejado en la relación existente entre el ex-Director General y el colectivo náutico-pesquero.

En aquel primer plenario de la era Madiedo, que tenía lugar en su ciudad natal, Gijón, se acordó no aceptar de ningún modo la situación y solicitar que no se modificara el nivel de participación de los náutico-pesqueros en los

Relevo en la Dirección General de la Marina Mercante

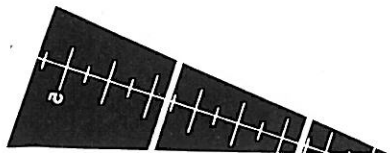
Madiedo: Más de dos años de sectarismo

buques mercantes, en base además a una necesaria reforma de los Cuadros Indicadores de Tripulaciones Mínimas que observara la normativa internacional. Ya entonces se amenazaba con acciones de protesta.

Protestas que se hicieron efectivas pocos meses después. La plaza madrileña de La Lealtad, muy próxima a la sede de la Dirección General de la Marina Mercante, recibía con un sol de invierno muy apetecible, a más de 500 titulados llegados del litoral con objeto de encerrarse en los aposentos de José Antonio Madiedo. Lo consiguieron y todavía más: un día antes de la protesta el Director General había dado

curso a nuevas órdenes en las que sí permitía el acceso de los náutico-pesqueros a los buques mercantes, tal y como se hizo saber al Presidente de AETINPE, José M. Muñiz en una reunión celebrada con la Dirección General tomada por los profesionales del sector. Era la primera victoria, aunque posteriormente, como se verá, no efectivizó los acuerdos allí tomados, esto es, el diálogo que había sido ofrecido. En aquel momento los náutico-pesqueros se preguntaban: «Cada vez que queramos hablar con José Antonio Madiedo, ¿habremos de tener que recurrir a estos métodos de protesta?».





Así era. El 26 de marzo de 1987 se producía un segundo asalto a la Dirección General. Y los resultados, entonces, fueron más sustanciosos: el Subsecretario de Transportes —número dos del Ministerio—, Emilio Pérez Touriño, firmaba una circular obligando al Director General a convocar a todas las partes para iniciar una negociación acerca de los titulados náutico-pesqueros que prestan servicio en la Marina Mercante. Y la importancia de este hecho no era en sí la obligatoriedad de convocar la reunión, sino el hecho de que su superioridad se haya enterado de las protestas que estaba generando Madiedo en el sector. La primera entrevista que tuvo lugar después de esta «llamada de atención» de la superioridad al Director, tuvo un resultado que en su momento se calificó de satisfactorio.

Después de insistentes llamadas de AETINAPE para iniciar las negociaciones, después de aplazamientos, después de engañosos informes filtrados a la prensa por el COMME —organismo que durante todo el proceso intentó justificar cualquier actitud de Madie-

EL EX-DIRECTOR GENERAL ATENDIA UNICAMENTE A LOS INTERESES CORPORATIVOS DE LOS MARINOS MERCANTES.

do—, el Director se aviene a negociar de manera civilizada. Se veía que detrás alguien le estaba llamando al orden, pues el desprestigio de la Dirección General de la Marina Mercante estaba rozando límites insospechados. Madiedo no sólo tenía problemas con AETINAPE, pues se iba enfrentando cada vez más con otros organismos públicos que entienden sobre temas marítimos y pesqueros.

«Cambios positivos», rezaba un titular de este mismo boletín, congratulándose por el hecho de ver a Madiedo como un señor, hablando con una mesa por medio. Había sido el 22 de septiembre y, pese a un inicio fruto del resentimiento mutuo y de la tensión acumulada, la reunión transcurrió con norma-

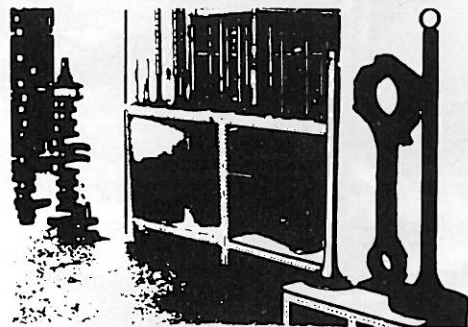
lidad. Se había acordado celebrar una sesión de trabajo sobre la base del famoso documento de la OMI STCW-78, sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar. Según el acta de la reunión, la DGMM examinaría «a la mayor brevedad la problemática referente a los titulados náutico-pesqueros con títulos anteriores al Decreto 1.596-1974». También acordaban formar otro grupo de trabajo para estudiar la lista del 81.

Con esta positiva impresión en el semblante, los negociadores Muñiz, Anatol y De Lera regresan a casa. Y punto final. Estando a la espera de la convocatoria de una nueva reunión que nuevamente se retrasaba, ocurre la guinda que corona el paso de Madiedo por la Dirección General: el embarrancamiento del buque panameño «Cason», cerca de Fisterra. Nunca un Director de la Marina Mercante había sido tan desgraciadamente famoso en Galicia como lo ha sido Madiedo. Sobre él cayeron todas culpas, aunque a decir verdad, también las autoridades de aquella comunidad —Delegado del Gobierno, Gobernador Civil, Xunta de



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

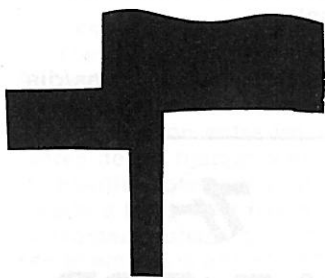
TECOMAR, S.L.



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
PAÑAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)

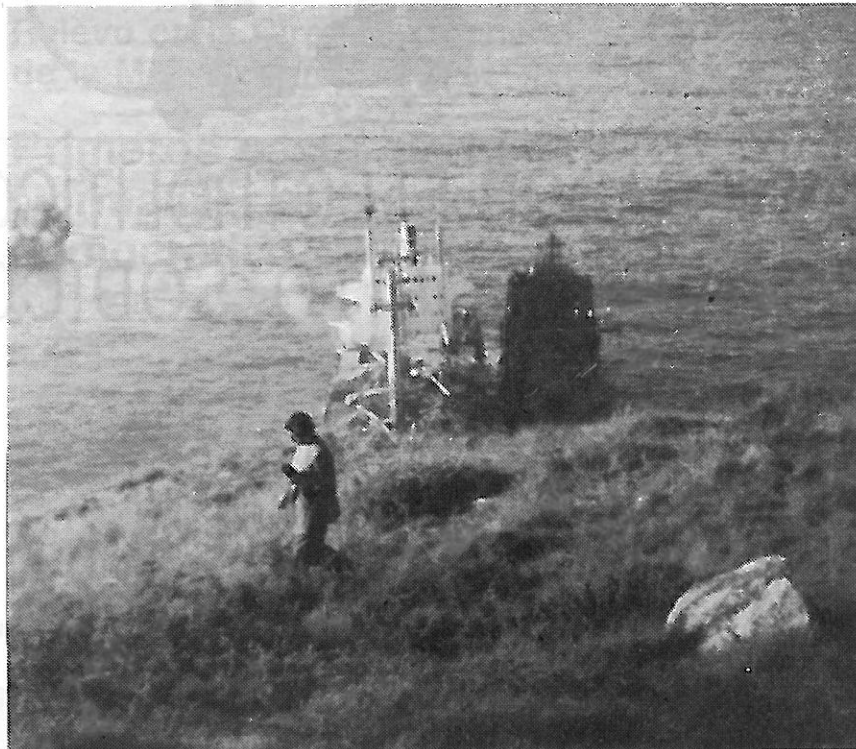


Galicia— han de tomar su parte de responsabilidad, todavía hoy sólo aclarada por el informe de una comisión espontánea creada ante la inhibición de la Administración.

En aquel momento parecía claro el cese del Director General, pero, quizá porque el Gobierno no quería dar una imagen de debilidad ante la opinión pública, no llegó a producirse ningún cese, para sorpresa de todo el mundo. En cualquier caso, el asunto «Cason» fue la muestra definitiva de la mala gestión del equipo de Madiedo en temas tan preocupantes como la seguridad marítima, una de sus competencias más importantes.

El día 26 de octubre el asesor de los náutico-pesqueros, Luis Figaredo entrega en la sede de la Dirección General de la Marina Mercante el informe al que se había comprometido, titulado «Situación de los titulados náutico-pesqueros embarcados en puestos de categoría superior». Una segunda reunión, celebrada el 13 de noviembre, acaba con el acuerdo de que lo ideal es que a esas reuniones asistieran también los miembros del COMME para que representaran sus intereses en el asunto.

Mientras Madiedo seguía con su política de no autorizar enroles de náutico-pesqueros en barcos de Marina Mercante, y después de varias apelaciones al Ministro de Transportes, entonces Abel Caballero, AETINAPE logró la convocatoria de una nueva reunión para el día 7 de abril, que, sufriendo el ya acostumbrado retraso, tiene lugar el 19 de mayo. El resultado: los miembros de AETINAPE han de abandonar la



Madiedo reflexionando sobre el «Cason».

LOS NAUTICO PESQUEROS EN BARCOS MERCANTES SE VIERON SIEMPRE PERJUDICADOS POR SU GESTIÓN.

reunión en la que se debían presentar dos informes: uno de los náutico-pesqueros, que ya había sido presentado con anterioridad, y otro del COMME, que no consideró oportuno hacerlo, porque adujeron «problemas de correo» en el envío de un informe del que ni copia llevaban en su carpeta. La impresión es que habían hecho todo lo posi-

ble para «estallar» la reunión; es una vieja táctica de quien no quiere negociar.

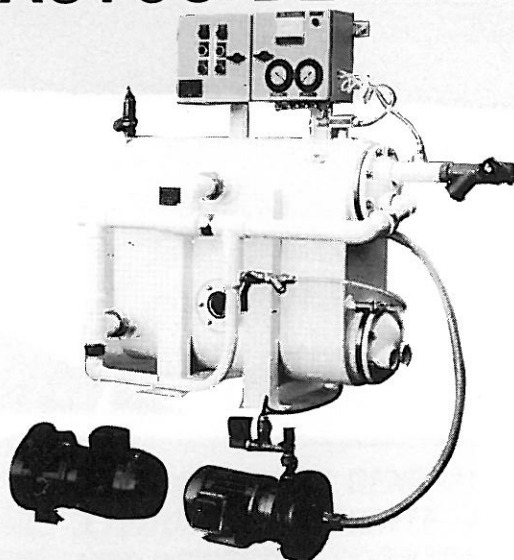
Producido ya el relevo en la cúpula de Transportes, con la llegada de Barrionuevo, llega también la esperanza de un cambio en la Dirección General. Llega un poco tarde, pero llega. En el plenario que AETINAPE celebra en Pasaja a mediados de octubre, se palpa entre los invitados oficiales, una sensación: que la caída de Madiedo está próxima. Lobeto habla allá de que la Administración Marítima no puede continuar dividida y las críticas hacia Madiedo son generalizadas.

Poco después de comenzado el presente año, acababa la larga era que mantuvo dividido al mundo marítimo, en medio de un clima de crispación y sectarismo.

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



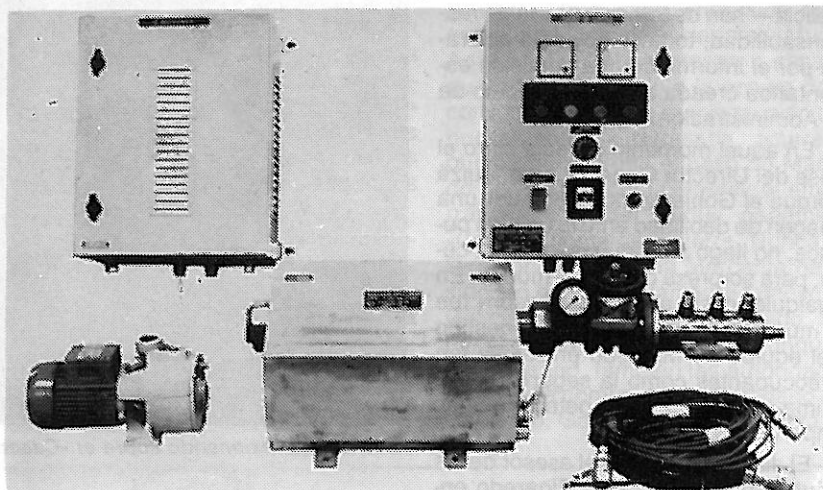
TAB-TOR®

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

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

MODELOS STANDAR PARA TRATAR
DE 125 A 350 m³ HORA

CONSUMO ENTRE 6 Y 12 AMP.
SEGUN MODELO



CONDENSADOR SIN CLORACION



CONDENSADOR CON CLORACION

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

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



N. TORREIRO, S. L.

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

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

DISTRIBUIDOR EN ANDALUCIA:

IDAMAR, S. A.

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

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA:

COMERCIAL NAVAL CANARIA

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



El estreno a bordo del nuevo Director General de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, no ha podido ser más dinamizador. Inmediatamente convocó una reunión entre los representantes de las fuerzas vivas del sector marítimo para echar una primera ojeada a los problemas que se han de plantear durante su mandato. Los enfrenamientos entre la Administración que había provocado su antecesor, José Antonio Madiedo, habían terminado. Allí se sentaban todas las personas que tuvieran algo que decir acerca de los grandes temas marítimos: adecuación del sector ante la entrada en vigor del Acta Unica; reforma global de las enseñanzas marítimas y reorganización de la Administración Marítima.

Para los titulados náutico-pesqueros se planteaba otro tema del máximo interés: la situación de los titulados que habían estado prestando sus servicios en buques de la Marina Mercante y que habían sido paulatinamente desplazados de sus puestos por los anteriores directores generales.

El día 17 de febrero tiene lugar el comienzo de los trabajos, poco después de que el nuevo Director, Rafael Lobeto, hubiera recibido a una comisión de AETINAPE encabezada por su Presidente, José Manuel Muñiz, en la que se rompió el hielo en las relaciones entre los titulados náutico-pesqueros y esa parcela de la Administración.

Fue en la mencionada reunión del día 17 cuando se abordó el tema más interesante. Con la presencia además de otros agentes sociales del mundo marítimo, se discutió sobre la situación de los náutico-pesqueros en Marina Mercante, en base al informe que AETINAPE había presentado a la Dirección General meses atrás. Ese informe había sido elaborado por el abogado maritimista Luis Figaredo y estaba basado en el Convenio Internacional de la OMI más conocido como STCW-78. El resultado fue un acuerdo mediante el cual todos los profesionales que se en-

Relevo en la Dirección General de la Marina Mercante

Primeros pasos de Lobeto: Normalizar el funcionamiento democrático de la Institución



contraran dentro de las condiciones que emanaran de ese Convenio y los que se encontraran incluidos en la lista elaborada el año 81, podrían optar a una solución definitiva para ejercer libremente en los barcos de cualquier empresa dentro de los límites de su cargo. Este acuerdo incluía también una orden de que se «corrijan las posibles aplicaciones incorrectas que se hayan producido con ocasión de los acuerdos de 1981». Además, se creó una comisión asesora que informe puntualmente a la Administración sobre la aplicación correcta de los acuerdos, extremo que reviste especial importancia para los titulados náutico-pesqueros que hayan sido objeto de prohibición de embarque

en la etapa de José Antonio Madiedo al frente de la DGMM.

Según se desprende de las negociaciones, también queda abierta la puerta para otros compañeros que se encuentran prestando sus servicios profesionales a bordo de buques de cabotaje y quieran optar a una nueva titulación, aquellos que por defecto de forma no estén incluidos en la lista. Pese a todo, no hay que olvidar que el ambiente de esta reunión fue tumultuoso, y que había sectores que incluso pretendían reducir la relación de profesionales incluidos en la lista de 1981 a los aproximadamente 300 a fecha 17-2-89, que quedaban después de los recortes

que paulatinamente fue introduciendo José Antonio Madiedo.

Es cierto que estos acuerdos no resuelven de manera definitiva todos los casos de trabajadores que con titulación náutico-pesquera ejercen en buques mercantes. Es por ello que AETINAPE pretende también la reforma del Decreto 2061/81, que regula las competencias de los titulados de la Marina Mercante en el apartado que afecta a los Mecánicos Navales y Patrones de Cabotaje (en sus diferentes categorías) y a los que se pretenden modificar sus competencias actuales y atribuciones, para adecuarlos a la realidad de la flota. La necesidad actual para la normalización de la situación, es homologar el Real Decreto de atribuciones de los Mecánicos Navales en pesca, a todas las listas existentes. En este sentido, hay que valorar positivamente la postura de ANARE (asociación que agrupa a los empresarios de remolcadores) pidiendo una homologación del Real Decreto de los Mecánicos de pesca para la cuarta lista, que es la que afecta a estos barcos.

En el caso de los profesionales de puente, AETINAPE pretendía aumentar sus competencias hasta 1.600 TRB, aunque había una postura que AETINAPE estaba dispuesta a discutir con objeto de llegar a un acuerdo consensuado: estudiar la modificación de las zonas de navegación para compensar el aumento de las TRB de la nueva potencia. Esta propuesta no fue aprobada debido a la inhibición de los representantes sindicales allí destacados, que desecharon la propuesta sin aportar razones de ningún tipo para justificar su negativa.

Esta reunión tuvo su continuación en otra fijada para el día 27 del mismo mes, cuando se debían tratar dos puntos que quedaban sin abordar en el orden del día anterior. Entre otros temas pendientes, había uno del máximo interés: la modificación del Decreto 2061/81 antes aludida y la reforma de las enseñanzas marítimas, puntos éstos que ni se llegaron a plantear en esta reunión, por lo que suponemos de una cierta maniobra para que algunos,

EL NUEVO DIRECTOR DISPUESTO A APOYAR LAS REFORMAS EN LA ADMINISTRACION MARITIMA



El Director General de la Marina Mercante y el Presidente de AETINAPE.

SOLUCIONADA PARCIALMENTE LA SITUACION DE LOS NAUTICO PESQUEROS EN LA MARINA MERCANTE

no se viesen comprometidos a la hora de definirse en el importante tema de la reforma del Decreto 2061/81 en lo que afecta al incremento de atribuciones de los Mecánicos Navales y Patrones de Cabotaje, quedando este punto aparcado y dedicando esta reunión del día 27 de febrero y en presencia de diferentes autoridades marítimo-pesqueras de los gobiernos central y autonómicos y representantes del conjunto del sector, sobre las reformas de la Administración y las enseñanzas marítimas. La imagen exterior que nuestro país pretende ofrecer después del año 1992 hace necesaria una profunda actividad reorganizativa en el sector marítimo y es una de las premisas que apuran los trabajos de la Cominmar (Comisión Interministerial de estu-

dio y reforma de los órganos de la Administración del Estado competentes en Materia de Actividades Marítimas). Poner orden en la vida académica es otro de los objetivos a medio plazo: la unificación de los programas, la consecución de unas enseñanzas marítimas integradas para terminar con el enfrentamiento entre dos mundos que hoy no se soportan, como el pesquero y el mercante, han de ir unidos a otros pasos que ha de dar la Administración, como la Reforma del Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas, la adecuación a los tiempos actuales del número de tripulantes por buque, y las medidas necesarias para reflotar un sector en franca decadencia como es el de la Marina Mercante, donde son necesarias medidas urgentes y quizá radicales.

Relevo en la Dirección General de la Marina Mercante

La ambigüedad de algunos sindicatos

Algunos sindicatos que asistieron a las primeras reuniones mantenidas en la Dirección General de la Marina Mercante con Rafael Lobeto mantuvieron en todo momento posiciones ambiguas. Las Federaciones de Marina Mercante de estos sindicatos trataron de entorpecer la presencia de AETINAPE e intentaron frenar las soluciones que se habían alcanzado, aunque finalmente ante la firmeza de AETINAPE y por el interés en resolver estos problemas por parte del Director General de la Marina Mercante, optaron por firmar el documento.

¿Por qué sucede todo esto? Es sencillo: si bien los sindicatos, en teoría, son asociaciones de clase, independientes del papel que cada uno juega en su puesto de trabajo, y por ello aglutinan a sectores y gentes de múltiples intereses, las cúpulas de sus federaciones de mar están ocupadas por personas tituladas en las escuelas de Náutica. Ello quiere decir que aunque sus posturas públicas estén por encima de los intereses de este o aquel grupo profesional, sus opiniones de fondo cuando se trata de exponerlas ante las mesas de negociación, vienen marcadas absolutamente por la condición de titulados de sus cúpulas.

Decir algo en una asamblea de trabajadores a bordo y defender lo contrario en una mesa de negociaciones es hacer un flaco favor a la solidaridad entre los trabajadores y, sobre todo, hacer ascot a la respetable filosofía del movimiento sindical. Que las Federaciones de Pesca difieran en sus posiciones de las Federaciones de Marina Mercante, es un síntoma de que las organizaciones sindicales han de reflexionar sobre su actitud ante los problemas que tiene planteados el sector marítimo, porque deberían ser precisamente los sindicatos quienes al aglutinar entre sus filas gentes de toda condición, ofrecieran una postura más unitaria y por tanto más coherente y positiva de cara a las inminentes reformas a las que se tiende con todas estas negociaciones.

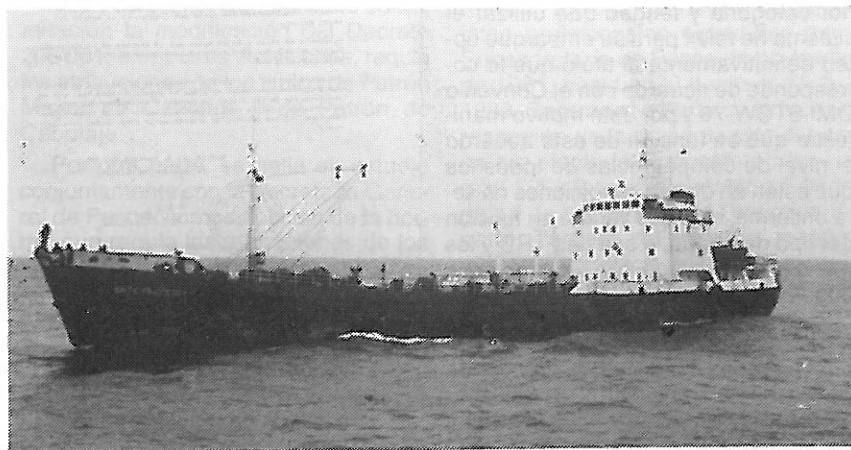
Un claro ejemplo de esta ambigüedad lo constituye una carta que la federación de Marina Mercante de uno de los sindicatos aludidos está haciendo llegar a sus afiliados. En ella se indica que no existe ningún tipo de persecuciones contra los titulados náutico-pesqueros, pero ello contrasta con la realidad: en las mesas de negociación adoptan la postura de que los titulados náutico-pesqueros son un grupo a **extinguir** dentro de los buques mercantes, cuando lo que debe de defenderse desde una óptica progresista es la reorganización legislativa encaminada a una nueva ordenación de las competencias.

Según ha podido comprobar AETINAPE, las posturas de esta federación sindical difieren en gran medida de las mantenidas por instancias superiores del mismo sindicato e incluso de las opiniones de los responsables de sus federaciones de pesca.

Es por ello que la opinión mayoritaria de todos cuantos observan estas negociaciones estriba en hacer notar una coincidencia clara entre las posturas de estas federaciones de Marina Mercante y COMME.

UN DOCUMENTO QUE SE HIZO ESPERAR

El llamado «Certificado de servicios expedido en virtud de lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar de 1978», es el documento por el que cientos de titulados náutico-pesqueros han luchado durante años, en batallas que se recrudecieron durante los dos últimos, cuando se encontraba al frente de la Dirección General de la Marina Mercante, José Antonio Madieto. Es, por tanto, un papel oficial que recoge implícitamente un fruto de nuestra lucha. La



El documento recoge que «de conformidad con lo dispuesto en el artículo VII.3 del Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar de 1978 (BOE 267 de 7-11-84), la Dirección General de la Marina Mercante ha resuelto autorizar a (...), por cumplir los requisitos establecidos en el artículo 7.III del Convenio arriba indicado, con las restricciones impuestas por las Reglas V/1, V/2 y V/3, del capítulo V del mismo Convenio. Para que conste, con efectos de 27-11-86, y al objeto de su enrolamiento a bordo de buques mercantes, se expide el presente certificado». La firma del nuevo Director General pone punto final a varios años de movilizaciones y al mismo tiempo pone proa a actitudes encaminadas a defender la dignidad profesional y humana de muchos hombres, otorgándoles el título que permita desarrollar su actividad profesional sin cortapisa, pudiendo ejercer en cualquier barco de cualquier empresa, dentro de los márgenes permitidos por el Convenio OMI STCW-78, por este motivo todos los compañeros irán recibiendo cartas de sus respectivas empresas, con el objeto de que los titulados náuticos-pesqueros que ocupen plaza de superior categoría y tengan que utilizar el sistema de télex para su embarque opten definitivamente al título que le corresponde de acuerdo con el Convenio OMI STCW-78 y por este motivo manifestar que en función de este acuerdo el nivel de competencias de todos los que estén en dichas condiciones no será uniforme, sino que variará en función del tipo de buque, o sea, las TRB y los c.v. o KW y el cargo que hayan venido desempeñando, tanto Patrones como Mecánicos, durante un periodo no inferior a tres años antes de la entrada en vigor del Convenio STCW-78 en nuestro país.

plaza de 1.º Oficial de Puente en un buque de 10.000 TRB, podrá ejercer la plaza que haya venido desempeñando en cualquier barco de este tonelaje como máximo y tendrá titulación de 1.º Oficial de Puente de la Marina Mercante, hasta un límite de 10.000 TRB, en el caso de la Máquina es igual, si un Mecánico Naval ocupó un puesto de 1.º, 2.º ó 3.º Oficial de Máquinas en un buque de 7.000 c.v., por ejemplo, a éste de acuerdo con el Convenio OMI STCW-78 se le expedirá la titulación de Oficial de Máquinas correspondiente a la categoría que desempeñó en el plazo requerido con la única restricción de una potencia no superior a 7.000 c.v. y con esta decisión y cumpliendo la normativa del Convenio, obtendremos un grupo de Náutico-Pesqueros que ya podrán navegar libremente sin más limitaciones que las reseñadas en el mencionado Convenio.

El resto de los compañeros que consideren tener dichas condiciones y por cualquier causa no estén en la lista del 81, pueden igualmente solicitar dicho certificado, esto es, demostrando con fotocopias de la Libreta de Navegación compulsadas ante notario, en los que se recojan las condiciones que exige el Convenio que deberá ir acompañado de una solicitud en tal sentido al Director General de la Marina Mercante. Por este motivo también aquellos titulados náutico-pesqueros que aun estando en la lista por razones ajenas a su voluntad hayan perdido su puesto deben solicitar su reincorporación con la única condición de presentar la documentación anteriormente expuesta.

Para más información dirigirse a la Secretaría General de AETINAPE o a cualquiera de sus Delegaciones o Colaboradores.

DE SERVICIOS del _____ D _____
 ciudad que vive el _____, natural de _____ provincia
 de _____, licenciatura en medicina de _____, nacido
 en _____, hijo de _____ Obtuvo el título de _____
 en _____ en _____ título de _____

[illegible]

Estas son copias de las cartas enviadas por la Dirección General de Marina Mercante a las empresas afectadas por el embarque de titulados náutico-pesqueros, recabando la información necesaria para ir dando cumplimiento a los acuerdos habidos entre este colectivo y las autoridades de Marina Mercante.

En una reunión celebrada con el actual Director General de la Marina Mercante, se materializaron el pasado 14 de febrero unos acuerdos adoptados para las personas que poseen una tarjeta profesional de Patrón de Cabotaje restringido al Archipiélago Balear para embarcaciones turísticas expedidas en 1981 por la Subsecretaría de Pesca.

La validez de estos permisos seguirá en vigor hasta el 30 de noviembre de 1989, si bien sus titulares que estén en activo deberán realizar cursos de actualización y perfeccionamiento profesional a través del Instituto Social de la Marina, sobre todo en importantes disciplinas como son la seguridad marítima o la formación sanitaria. La mencionada Dirección se compromete, además, a visitar barco por barco para determinar los elementos y normas de seguridad adecuadas para cada uno de ellos, por otra parte, se estudiará la Reforma del Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas para estas embarcaciones.

Esta solución transitoria fue adoptada, con la anuencia de los representantes sociales, mientras no finaliza la tramitación de la reforma de las titulaciones de Patrón Mayor de Cabotaje y de Patrón de Cabotaje y la modificación de la Orden Ministerial que regule las condiciones de embarco para la obtención de los títulos antes citados, así como la de Mecánicos Navales en contacto con la Secretaría General de Pesca Marítima. El alcance de esta medida afecta únicamente a las embarcaciones turísticas del litoral balear.

A pesar de estos acuerdos, en este sector vienen cometiéndose todas la irregularidades que motivaron dicha reunión y que vienen siendo denunciadas permanentemente por esta Asociación, por lo que AETINAPE espera que lo antes posible se corrijan los graves desajustes que originan dichos problemas.

La Dirección General de la Marina Mercante promulga dicha circular con fecha 15-2-89, destinada a las embarcaciones turísticas de pasajeros que dice textualmente:

Relevo en la Dirección General de la Marina Mercante

Las «golondrinas» de Baleares

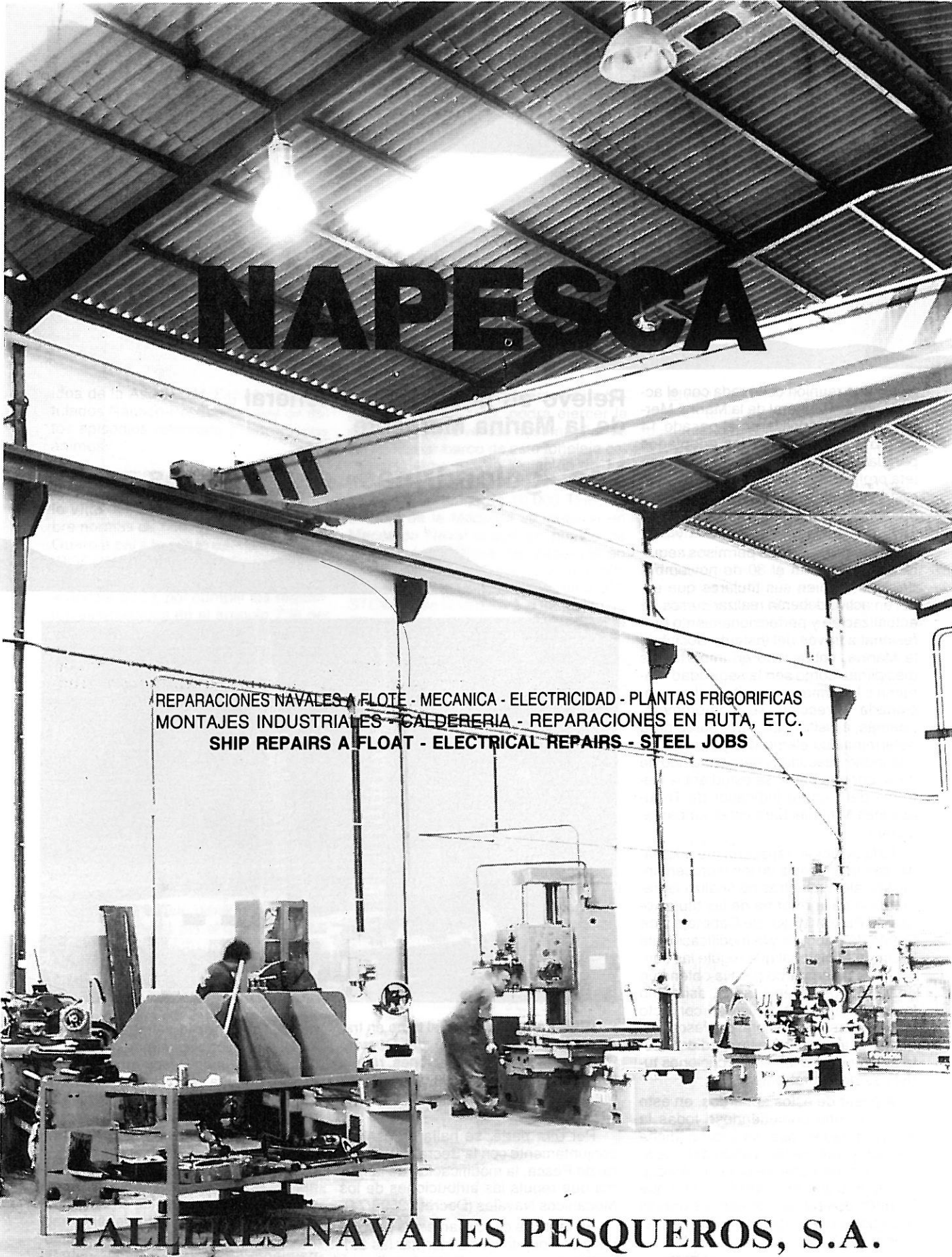


«Esta Dirección General tiene en tramitación la modificación del Decreto 2061/81, entre otras titulaciones, regula las atribuciones de los títulos de Patrón Mayor de Cabotaje y de Patrón de Cabotaje.

Por otra parte, se halla en estudio conjuntamente con la Secretaría General de Pesca, la modificación de la norma que regula las atribuciones de los Mecánicos Navales (Decreto 2596/74).

En tanto se concretan estos proyectos y con objeto de no mermar las atribuciones que en su día fueron otorgadas a aquellos que obtuvieron el título de Patrón de Cabotaje Restringido al Archipiélago Balear, esta Dirección General ha considerado procedente: Pri-

mero. Prorrogar la validez de las tarjetas profesionales expedidas por la Subsecretaría de Pesca en noviembre de 1981, hasta el 30 de noviembre de 1989. **Segundo.** A partir de la fecha de recepción de la presente circular queda sin efecto lo dispuesto en las normas 1.ª y 2.ª de la circular n.º 04/89, de 15 de enero de esta Dirección General. **Tercero.** El personal marítimo que preste servicio en las embarcaciones arriba mencionadas deberá realizar cursos de actualización y perfeccionamiento profesional a través del Instituto Social de la Marina (Seguridad Marítima, Formación Sanitaria, etc.) en las condiciones que la Dirección General de la Marina Mercante determine».



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.

OMI

Organización Marítima Internacional

SUBCOMITE DE SEGURIDAD
DE LA NAVEGACION
35.º período de sesiones.

ORGANIZACION DEL TRAFICO MARITIMO

Dispositivo de Separación de Tráfico de Finisterre

Debido a que en la zona comprendida entre Cabo Villano y Cabo Finisterre registra un denso tráfico marítimo, por ser una zona de convergencia de importantes derrotas, lo cual entraña un considerable factor de riesgo, que resulta adicionalmente agravado por las adversas condiciones meteorológicas locales. Teniendo en cuenta todas estas consideraciones, el Gobierno de España considera que resultaría altamente beneficioso para la seguridad del tráfico marítimo en la zona, la implantación de un Dispositivo de Separación de Tráfico.

Este Dispositivo, una vez efectuados los estudios de: tráfico de buques, accidentes en la zona, condiciones meteorológicas, hidrográficas y oceanográficas, intereses económicos y sociales y orografía de la zona, se ha decidido establecer las coordenadas siguientes:



a) Una zona de separación limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

1	Latitud: 42° 53,0 Norte -	Longitud: 009° 28,3 Oeste
2	» 43° 06,8 Norte -	» 009° 30,7 Oeste
3	» 43° 16,5 Norte -	» 009° 24,0 Oeste
4	» 43° 17,3 Norte -	» 009° 26,3 Oeste
5	» 43° 07,1 Norte -	» 009° 33,5 Oeste
6	» 42° 53,0 Norte -	» 009° 31,0 Oeste

b) Una zona de separación de 3 millas de anchura cuyo eje una de las siguientes posiciones geográficas:

7	» 42° 53,0 Norte -	» 009° 39,6 Oeste
8	» 43° 08,0 Norte -	» 009° 39,6 Oeste
9	» 43° 19,4 Norte -	» 009° 31,5 Oeste

c) Una zona de separación de 3 millas de anchura cuyo eje una las siguientes posiciones geográficas:

10	» 42° 53,0 Norte -	» 009° 49,5 Oeste
11	» 43° 09,7 Norte -	» 009° 49,5 Oeste
12	» 43° 22,6 Norte -	» 009° 40,4 Oeste

d) Una vía de circulación para los buques que se dirigen hacia el norte entre las zonas de separación descritas en los párrafos a) y b).

Arrumbamiento del tráfico principal: 000° y 027°.

e) Una vía de circulación de cuatro millas de anchura para los buques que se dirigen hacia el sur entre las zonas de separación descritas en los párrafos b) y c).

Arrumbamiento del tráfico principal: 207° y 188°.

f) Una vía de circulación de 3 millas de anchura para los buques que se dirigen hacia el norte, por la banda más alejada de la costa de la zona de separación descrita en el párrafo e).

Arrumbamiento del tráfico principal: 000° y 027°.

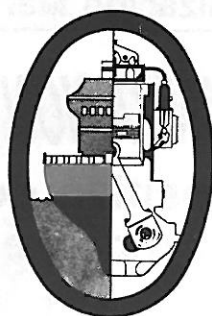
«EL CAMINO MAS CORTO»

SUMIMAR

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

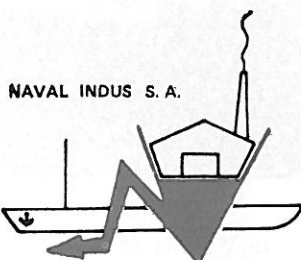


**conózcenos
a fondo**



SUMIMAR, S. A. .
SUMINISTROS MARINOS

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



NAVAL - INDUS, S. A.

Instalaciones y Reparaciones Navales e Industriales

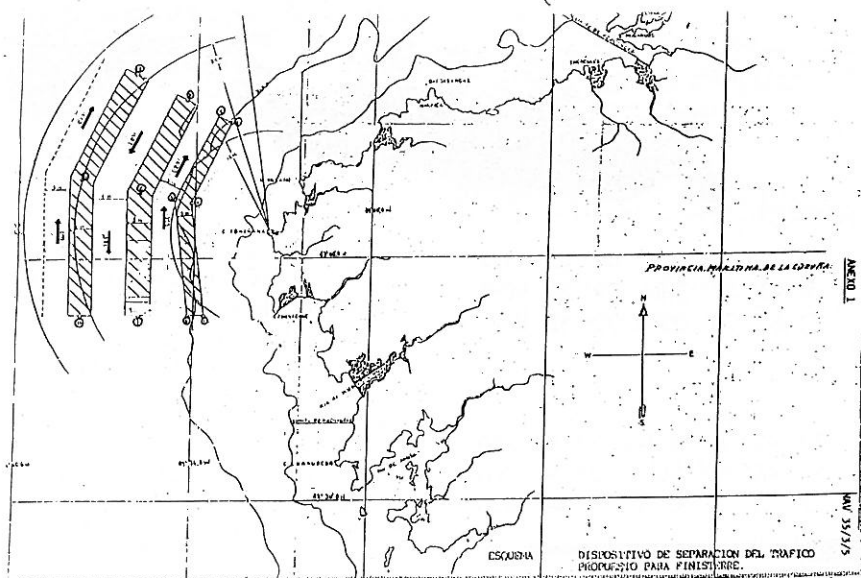
- ◆ Reparaciones de Motores, Alternadores y Dinamos.
- ◆ Reparaciones de Instalaciones Navales e Industriales.
- ◆ Instalaciones Eléctricas de Baja-Alta tensión y Comunicaciones.
- ◆ Especialidad en Electrónica Naval e Industrial.
- ◆ Estudio de Proyectos en General así como mantenimiento.

Vial XIII - Parcela, 3 (El Cebadal)

☎ 27 42 04 - 27 42 08

35008 - Las Palmas de G. Canaria

1. Esquema del Dispositivo del Tráfico propuesto para Finisterre
2. Carta de Navegación n.º 41, editada por el Instituto Hidrográfico de la Marina (Cádiz), con inclusión del Dispositivo y de la Torre de Finisterre con los repetidores y demás elementos que aparecen en Nota interior de la Carta.
3. Estudio hidográfico de la zona del Dispositivo, efectuado por el buque «Tofiño» y encuadrado en la Carta en recuadro.



* Los anexos 2 y 3 se enviarán para que los examine el Grupo de trabajo del Subcomité encargado de la organización del tráfico marítimo.

NOTA PRESENTADA POR EL GRUPO DE TRABAJO «ADICION»

«A LA ALTURA DE FINISTERRE» (Nuevo Dispositivo)

3.1.4. El Grupo de Trabajo examinó el nuevo dispositivo «A la altura de Finisterre» propuesto por el Gobierno de España (NAV 35/3/5). Dicho dispositivo resulta necesarios debido a que en la zona comprendida entre Cabo Villano y Cabo Finisterre se registra un denso tráfico marítimo, por ser una convergencia de importantes derrotas.

3.1.5. El dispositivo propuesto constaba de tres vías de circulación.

Aunque el dispositivo «A la altura de Ouessant (Ushant)» se había aprobado con tres vías de circulación, el Grupo de Trabajo estimó que el dispositivo «A la altura de Ouessant (Ushant)» debía constituir una excepción y evitarse por lo general en el futuro, habida cuenta de los problemas de cruce que plantean los buques que se aproximan o salen de dispositivos con tres vías de circulación.

3.1.6. Se informó al Grupo de las ayudas a la navegación que se faci-

tarán para la adecuada determinación de la situación dentro del dispositivo y en los accesos inmediatos a éste. En particular, el Grupo tomó nota de que se instalarán balizas radar en los faros de Cabo Villano, Toriñana y Finisterre.

3.1.7. En opinión del Grupo, antes de implantar el dispositivo, esas balizas radar deben estar en funcionamiento y haber demostrado sus eficacia para la determinación de la situación dentro del dispositivo y en los accesos inmediatos.

3.1.8. El Grupo recomendó asimismo el establecimiento de una radiobaliza en las Islas Sisargas para una mejor determinación de la situación por parte de los buques que se aproximen al dispositivo desde el norte.

3.1.9. El Grupo acordó el proyecto enmendado de dispositivo de separación del tráfico «A la altura de Finisterre» de dos vías de circulación que figura en el anexo. El dispositivo no debería implantarse hasta que se cumplan las condiciones que se indican en el párrafo 3.1.7.

3.1.10. Se pidió a la Administración española que informase al Comité, en el momento de la aprobación, acerca de sus intenciones con respecto a la fecha y la hora en que se implantará el dispositivo.

3.1.11. Se invita al Subcomité a que apruebe los dispositivos de separación del tráfico nuevo y modificado propuestos, que figuran en el anexo, y pida al Comité que los apruebe y que comunique a los Gobiernos Miembros de la información correspondiente mediante una circular COLEEG. 2.

3.1.12. La delegación del Reino Unido se reservó su postura con respecto al dispositivo de separación del tráfico «A la altura de Finisterre», expresando su preocupación con respecto a lo adecuado de los medios para la determinación de la situación de que dispondrán los buques que se aproximen al dispositivo desde el Norte.

ANEXO

«A LA ALTURA DE FINISTERRE» (Nuevo Dispositivo)

Carta de referencia: Instituto Hidrográfico de la Marina, Cádiz (España) n.º 41 (Edición de 1978).

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el cero geodesio europeo (Potsdam).

Descripción del dispositivo de separación del tráfico*

a) Una zona de separación limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 1) 42° 53', 00N., 09° 28', 80W.
- 2) 43° 86', 52N., 09° 29', 60W.
- 3) 43° 15', 80N., 09° 21', 60W.

b) Una zona de separación limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

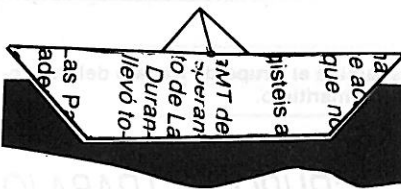
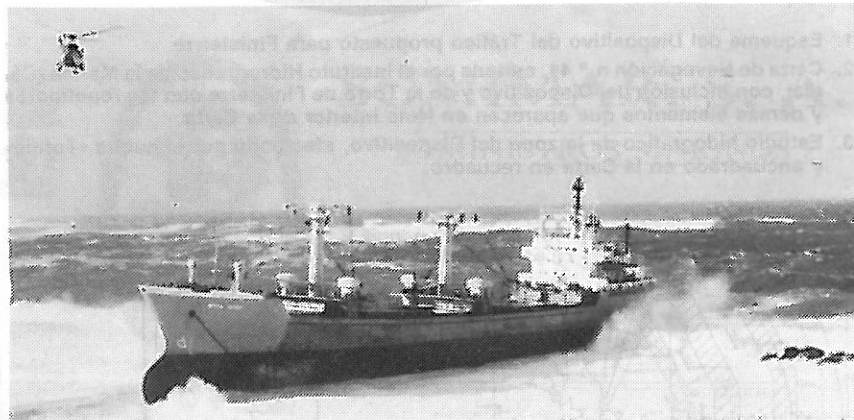
- 7) 42° 53', 00N., 09° 38', 80W.
- 8) 43° 09', 02N., 09° 38', 80W.
- 9) 43° 19', 40N., 09° 30', 20W.

c) Una vía de circulación para los buques que se dirigen hacia el Norte, entre las zonas de separación descritas en los párrafos a) y b).

d) Una vía de circulación para los buques que se dirigen hacia el Sur, entre la zona de separación descrita en el párrafo b) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 13) 42° 53', 00N., 09° 49', 70W.
- 14) 43° 11', 95N., 09° 49', 70W.

* La Administración española verificará la exactitud hidrográfica de las posiciones geográficas y la organización será informada de toda modificación que sea esencial.



- 10) 43° 21', 80N., 09° 36' 30W.
- 11) 43° 10', 50N., 09° 44' 35W.
- 12) 42° 53', 00N., 09° 44' 35W.
- 15) 43° 23', 75N., 09° 41' 30W.

PROYECTO DE INFORME PARA EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA

1. Generalidades.

1.1. El Subcomité celebró su 35º período de sesiones en la sede de la Organización, del 23 al 27 de enero de 1989, bajo la presidencia del señor J. Panopoulos (Grecia).

1.2. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes países: Alemania, República Federal de; Argentina; Australia; Bélgica; Brasil; Canadá; Colombia; Cuba; Chile; China; Chipre; Dinamarca; Ecuador; Egipto; España; Estado Unidos; Finlandia; Francia; Grecia; India; Indonesia; Italia; Japón; Liberia; México; Nigeria; Noruega; Oman; Países Bajos; Pakistán; Panamá; Perú; Polonia; Portugal; Reino Unido; República de Corea; República Democrática Alemana; Seychelles; Suecia; Turquía; URSS; Uruguay; Zaire y el siguiente Miembro Asociado de la OMI, Hong Kong.

«A LA ALTURA DE FINISTERRE» (Nuevo Dispositivo)

3.1.8. El Grupo de Trabajo examinó el nuevo dispositivo «A la altura de Finisterre» propuesto por el Gobierno de España (NAV 35/3/5). Dicho dispositivo resulta necesario debido a que en la zona comprendida entre Cabo Villano y Cabo Finisterre se registra un denso tráfico marítimo, por ser una zona de convergencia de importantes derroteros.

Corrección

Nota presentada por el Grupo de trabajo

A LA ALTURA DE FINISTERRE (nuevo dispositivo)
Descripción del dispositivo de separación del tráfico
ANEXO

Sustitúyase la posición geográfica 15) por la siguiente:
"15) 43° 23', 75 N., 0,9° 41', 30 W."

3.1.9. El dispositivo propuesto preveía tres vías de circulación. Aunque el dispositivo «A la altura de Ouessant (Ushant)» consta de tres vías de circulación, el Subcomité estimó que el dispositivo A la altura de Ouessant (Ushant) debía constituir una excepción y que, en general, no debían aprobarse dispositivos con tres vías de circulación, habida cuenta de los problemas de cruce que plantean los buques que se aproximan o salen de dichos dispositivos.

3.1.10. Se informó al Subcomité de las ayudas a la navegación que se facilitarán para la adecuada determinación de la situación dentro del dispositivo y en los accesos inmediatos a éste. En particular, el Subcomité tomó nota de que se instalarán balizas radar en los faros de Cabo Villano, Toriñana y Finisterre.

3.1.11. En opinión del Subcomité, antes de implantar el dispositivo, esas balizas radar deben estar en funcionamiento y haber demostrado sus eficacia para la determinación de la situación dentro del dispositivo y en los accesos inmediatos.

3.1.12. El Subcomité recomendó asimismo el establecimiento de una radiobaliza en las Islas Sisargas para una mejor determinación de la situación por parte de los buques que se aproximen al dispositivo desde el Norte.

3.1.13 El Subcomité acordó el proyecto enmendado de dispositivo de separación del tráfico «A la altura de Finisterre» de dos vías de circulación que figura en el anexo. El dispositivo no debería implantarse hasta que se cumplan las condiciones que se indican en el párrafo 3.1.11.

3.1.14. Se pidió a la Administración española que informase al Comité, en el 57.º período de sesiones, acerca de sus intenciones con respecto a la fecha y la hora en que se implantará el dispositivo.

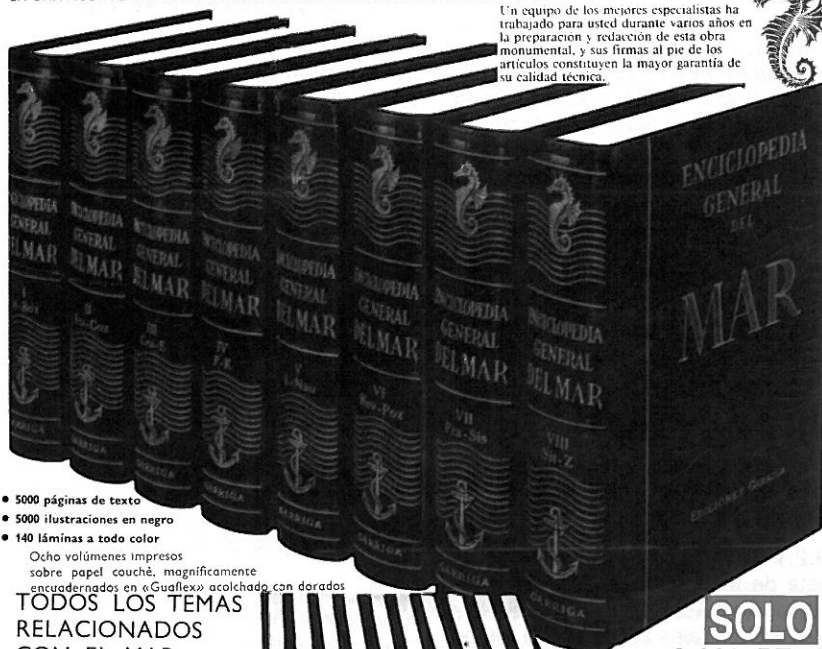
3.1.15. La delegación del Reino Unido expresó su preocupación con respecto a las posibilidades reales de los buques que se dirijan hacia el Sur

de determinar su situación en los accesos inmediatos a la vía de navegación apropiada del dispositivo «A la altura de Finisterre». Por ello, la delega-

ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR

EN UNA NUEVA EDICIÓN REVISADA, PUESTA AL DÍA Y AMPLIADA EN OCHO GRANDES VOLUMENES

Un equipo de los mejores especialistas ha trabajado para usted durante varios años en la preparación y redacción de esta obra monumental, y sus firmas al pie de los artículos constituyen la mayor garantía de su calidad técnica.



- 5000 páginas de texto
- 5000 ilustraciones en negro
- 140 láminas a todo color

Ocho volúmenes impresos sobre papel couché, magníficamente encuadernados en «Guallex» acolchado con dorados

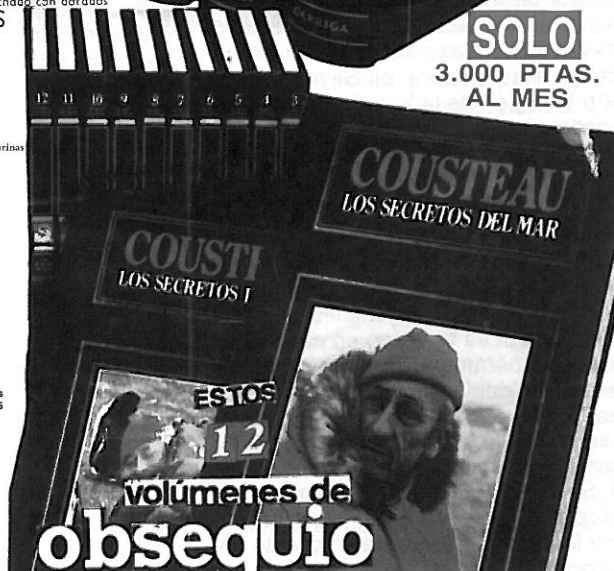
TODOS LOS TEMAS RELACIONADOS CON EL MAR

Flora y fauna marinas
Geología y geografía del mar
Pesca deportiva e industrial
Buceo, caza, fotografía y televisión submarinas
Oceanografía física, química y biológica
Puertos, arsenales, costas
Construcción Naval
Embarcaciones de recreo
Regatas y cruceros
Marina Mercante
Marina de Guerra
Armamento
Navegación
Legislación
Usos y costumbres marineras
Arte e Historia, etc., etc.

PROMOCIÓN ESPECIAL
Comprando la Enciclopedia del Mar de 8 tomos cuyo precio es de 68.900 pesetas contado o 5 meses, 75.000 pesetas en 25 meses se regala Los secretos del Mar.

LAS PERSONAS INTERESADAS DIRIGIR SU PEDIDO A:
Distribuciones Gaizka
Apartado de Correos 6.037 - Bilbao
Teléfono 431 00 80
Indicando su nombre, dirección, entidad bancaria, número de cuenta, y número de teléfono.

SOLO
3.000 PTAS.
AL MES



ESTOS 12 volúmenes de obsequio

* Informar al Comité de las conclusiones a que hace referencia en el 3.1.11.

ción del Reino Unido insistió en la importancia de la necesidad de demostrar la eficacia de las ayudas a la navegación propuestas, a fin de facilitar al Comité el examen del citado dispositivo.

3.1.16. La delegación de la URSS se reservó su postura en relación con el dispositivo «A la altura de Finisterre» al no haber dispuesto de tiempo suficiente para estudiar detenidamente el documento NAV 35/3/5 dado lo tarde que se había presentado, y estimó que era necesario examinar más a fondo lo adecuado de los medios para la determinación de la situación de que dispondrán los buques que se aproximen al dispositivo desde el Norte.

3.1.17. Se invita al Comité a que apruebe los dispositivos de separación del tráfico nuevo y modificado propuestos, que figuran en el anexo 2, y que comunique a los Gobiernos Miembros la información correspondiente mediante una circular COLREG. 2.

3.2. Propuestas de zonas a evitar «En la región de las Islas Aldabra, en Seychelles» y «En la región de la Isla Mahe, en Seychelles».

3.2.1 El Subcomité examinó la propuesta de tres zonas a evitar presentadas por el Gobierno de Seychelles (NAV 35/3/2). Tales zonas «En la región de las Islas Aldabra, en Seychelles» y «En la región de la Isla Mahe, en Seychelles» son necesarias para evitar los riesgos de contaminación y de daños tanto al medio como a la flora y fauna única de dichas zonas, que figuran en la Lista del Patrimonio Mundial.

3.2.2. El Subcomité estimó que el establecimiento de tales zonas en la región de las Islas Seychelles se vería mejorada si se tuviesen en cuenta las derrotas normales de los buques en esa parte del Océano Indico, y previo acuerdo de la delegación de Seychelles, modificó y aprobó la propuesta de zonas a evitar que figura en el anexo 3. Se invita al Comité a que apruebe la propuesta, a reserva de su ratificación por la Asamblea en el décimosexto período de sesiones.

Coordenadas geográficas del nuevo Dispositivo de Separación de Tráfico, que se someterá a la aprobación del Comité de Seguridad en la Navegación de la OMI, que han sido modificadas de acuerdo a la reserva española que figura en el documento NAV/35/WP1/ADDI perteneciente al 35.º período de sesiones del Subcomité de Seguridad en la Navegación.

Carta de referencia: Instituto Hidrográfico de la Marina, Cádiz (España) N.º 41 (Edición de 1978).

Nota: Esta carta ha sido levantada utilizando el cero geodésico europeo (Potsdam).

Descripción del dispositivo de separación del tráfico.

a) Una zona de separación limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 1) 42° 52', 90N., 09° 29', 00W.
- 2) 43° 06', 40N., 09° 29', 80W.
- 3) 43° 15', 75N., 09° 22', 40W.
- 4) 43° 17', 20N., 09° 26' 40W.

- 5) 43° 07', 60N., 09° 33' 20W.
- 6) 45° 52', 90N., 09° 33' 20W.

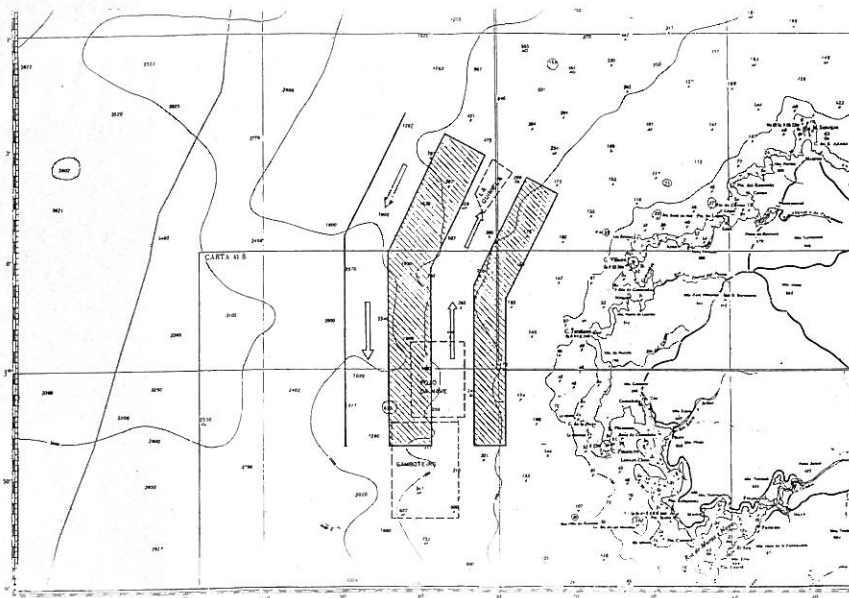
b) Una zona de separación limitada por líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

- 7) 42° 52', 90N., 09° 38', 80W.
- 8) 43° 09', 20N., 09° 38', 80W.
- 9) 43° 19', 20N., 09° 31', 55W.
- 10) 43° 21', 15N., 09° 36' 60W.
- 11) 43° 10', 60N., 09° 44' 35W.
- 12) 42° 52', 90N., 09° 44' 35W.

c) Una vía de circulación para los buques que se dirigen hacia el Norte, entre las zonas de separación descritas en los párrafos a) y b).

d) Una vía de circulación para los buques que se dirigen hacia el Sur, entre la zona de separación descrita en el párrafo b) y una línea que une las siguientes posiciones geográficas:

- 13) 42° 52', 90N., 09° 49', 70W.
- 14) 43° 12', 10N., 09° 49', 70W.
- 15) 43° 23', 10N., 09° 42' 00W.



Discrepancias sobre el Convenio firmado en el banco canario-sahariano



El Comité de Flota del banco canario-sahariano fue el único signatario del convenio colectivo que se firmó en Las Palmas el pasado día 30 de marzo. Los prolegómenos de la firma, marcados por las discrepancias entre sindicatos y Comité de Flota, se prorrojan debido a la negativa de los sindicatos a prestar su apoyo al Convenio.

Una disposición transitoria que fija que para cualquier aspecto no recogido en el Convenio ha de acudir al Estatuto de los Trabajadores o a la Ordenanza Laboral de Buques Arrastreros al Fresco separa al colectivo de trabajadores de las posturas sindicales.

Los resultados de las votaciones efectuadas dieron la razón, en principio, a los miembros del Comité de Flota, pues los resultados son abrumadoramente favorables a la firma del Convenio. De 133 barcos habían votado el

día 20, por lo menos, 105. Un total de 1.800 votos, de los cuales 1.400 fueron positivos contra tan solo 180 negativos, 3 en blanco y el resto de abstenciones.

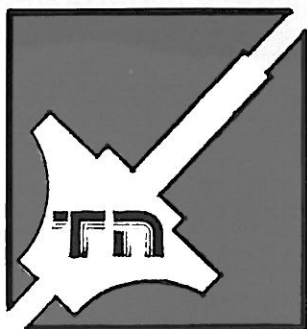
Después de la firma, el ambiente fue de incertidumbre sobre la validez de un Convenio Colectivo no firmado por los sindicatos mayoritarios, y todo hace prever que continuarán las controversias sobre la disposición transitoria que se para ambas posturas, una controversia que puede afectar incluso a la interpretación jurídica que las partes pueden hacer del documento firmado.

Quienes sí han dado su apoyo, según Torres, a los trabajadores han sido los otros dos sindicatos que asistieron al proceso negociador: la INTG gallega y el SOC canario, que subrayaron la consecución de un acuerdo como «un paso histórico en el sector marítimo».

Según el presidente de la Comisión de Flota, organismo que llevó en todo momento el peso de las negociaciones, el hecho de dejar abierta la puerta a que determinados temas se negocien como si fuesen trabajadores del arrastre de fresco «no es significativo, pues los temas que interesan al colectivo están recogidos en la letra del Convenio». De estos temas, destacan las vacaciones a los cinco meses, flexibilizadas a 4 ó 6 según los casos; dos pagas extraordinarias; el pago de descansos no disfrutados; el disponer de una lavadora por barco, así como de un marmitón; el pago de un quiñón (fijado en 100 pesetas diarias) en contraprestación por no llevarse pescado para casa; los treinta días de vacaciones; el pago de los salarios coincidiendo con la descarga de pescado del buque, y no esperar al final de la campaña, como se venía haciendo en algunos casos, o el recibo de un anticipo mensual en el domicilio del marinerero, que puede llegar al 90% del salario garantizado en el caso de marinereros o engrasadores. Como deseos no conseguidos, los trabajadores del banco canario-sahariano fijaron el cobro de horas extras y de dietas durante la estancia en puerto. Fijados todos estos extremos «será difícil», augura Torres, verse obligado a recurrir a la Ordenanza del fresco a buscar algo».

Los sindicatos UGT y CC.OO. pretenden que la patronal ANACEF incluya explícitamente a los trabajadores en el sistema retributivo de los buques congeladores, extremo que quedó deshecho con la mencionada transitoria.

AETINAPE continuará haciendo un seguimiento del desarrollo de este Convenio en la próxima revista.



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



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



Los titulados de la Marina Mercante y su adversión por los Náutico-Pesqueros, en contraste con el aprecio de navieras y armadores

Por D. JOSE OUVIÑA SANTOS
Patrón de Pesca de Gran Altura
y Mecánico Naval Mayor

Con el natural sentimiento, por contar entre los marinos de la mercante con buenos amigos, tengo que abordar una vez más el tema de nuestro Contencioso, demorado en compromisos verbales de buenas intenciones; al menos en apariencia. Esta incertidumbre se debe sobre todo, a la persistente inquina de ciertos «personajes» anclados en execrables prejuicios de nuestro pasado. Poseedores en exclusiva de influyentes puestos en la Administración relacionados con la Marina Civil, debido a la desinformación o pasividad de quienes con una u otra afiliación política ostente el poder, persisten en demorar el incremento de nuestro país hacia mayores cotas de modernidad y progreso.

Hemos insistido desde aquí, que la ordenación marítima vinculada con la enseñanza va por detrás, en cuanto a lo social, con los pueblos más desarrollados. Y es del todo imposible que nuestro clamor no haya encontrado oídos en el Gobierno de la Nación, máximo responsable como supremo conductor. Para encauzar por canales de evolución las enseñanzas náuticas sin barreras para los menos favorecidos.

Para mí particularmente, con sentimientos de afinidad total hacia las prédicas de principios en nuestros gobernantes, sólo pueden existir unas razones de valimiento indiscutibles que re-

tardan, por influencia interesada, tan apremiantes cambios; son los cantos de sirena de esos puestos secundarios en la Administración, desperdigados en varias competencias con los asuntos del mar, para mayor complejidad y confusión; casi todos en depositarios de la Marina Mercante.

El porqué de la estimación mostrada hacia los Náutico-Pesqueros en armadores y empresarios.

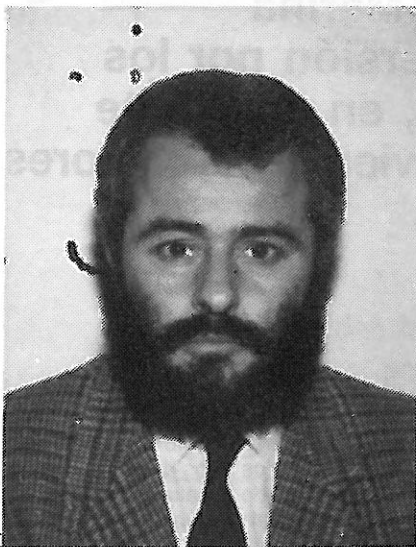
Como ejemplo para recalitrantes antagonismos e insensibles órganos de poder, voy a relatar uno de los abundantes acontecimientos donde se pone de manifiesto la utilidad y el adiestramiento de nuestros Náutico-Pesqueros. Previamente he de solicitar del lector su indulgente perdón por mi protagonismo, ya que para una mayor testificación debo imprimir un carácter de verosimilitud a la anécdota:

Hace unos días, en la barra de un centro recreativo de Puebla del Caramiñal me encontré con dos personas, de las que una me saludó, preguntando a continuación si lo conocía. Respondí que su semblante me recordaba a alguien que había tratado. Entonces, dirigiéndose sobre todo a su primer acompañante, respondió «Este Pa-

trón (señalándome), navegó conmigo en un pesquero como primer mecánico naval en los años de la última postguerra, cuando los aliados boicotearon al régimen del general Franco. En cierta ocasión dirigiéndonos hacia el Gran Sol provistos de combustible, sabe Dios como, para una sola marea, después de una 36 horas navegadas avisa el compañero San Arcadio pidiendo remolque para Pasajes por avería en su máquina. El Capitán sostuvo un cambio de impresiones con el Sr. Ouviaña, y este dijo —Permítame hablar con el mecánico del segundo barco—. Como resultado de la conversación pidió Ouviaña, —dos valientes que me lleven en el bote al otro barco— (el tiempo era duro del SW). Una vez efectuado el traslado con dificultad por la fuerte marejada, le cogimos por nuestra popa: sin cambiar el rumbo, hacia las playas de Irlanda. «Subsanado el percance reseñado, logramos conseguir una soberbia marea sin otra anomalía».

Casos como el descrito explican el porqué de la estimación que merecidamente se tiene, con criterio realista por imperativos de económica, hacia el espíritu de entrega, competencia y arrojo de nuestros Náutico-Pesqueros.





Materiales compuestos empleados en laminados para la industria naval

Por JOSE M. BUCETA TORRADO
Mecánico Naval Mayor

dirles un material aglutinante como matriz, que puede ser de tipo orgánico, cerámico o metálico, las mantiene unidas y realiza dos cometidos fundamentales: sirve de aglutinante y transmite las cargas fibra a fibra.

Tenemos ejemplos naturales de enfibrados en la naturaleza como son la caña de bambú, el asta de toro, etc. Desde muy antiguo ya se construían pequeñas embarcaciones a base de juncos y «pez» o brea. Disponemos actualmente de materiales enfibrados que encuadran perfectamente dentro del grupo de los de más altas prestaciones que se utilizan en las distintas ramas de la ingeniería.

La regla de las mezclas es la utilizada como punto de partida para calcular algunas de las propiedades de los materiales compuestos.

Sin entrar en consideraciones matemáticas, si diremos que a la regla de las mezclas tendremos que aplicarle un importante coeficiente reductor que representa el factor de adherencia de la mezcla. Esto es, la homogeneidad de la mezcla puede ser de mayor o menor calidad y en función de esto estará la resistencia del conjunto. De esto se deduce la gran importancia que tiene una operación de laminado independiente del proceso que se utilice. Han de respetarse condiciones ambientales (temperatura y grado higrométrico, fundamentalmente).

Una adecuada elección de la formulación resinosa es también de vital importancia y lo mismo vale para las fibras, no sólo a la hora de utilizarlas, sino desde el mismo momento de empaque, almacenaje, manipulación, etc.

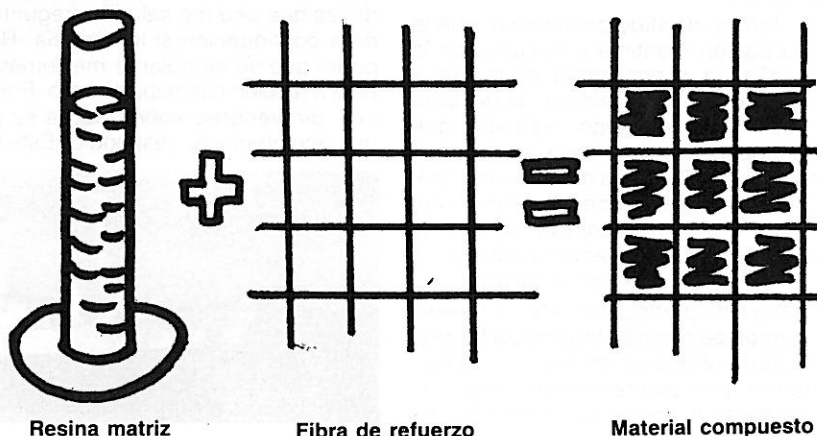
Es un hecho ya muy conocido que la industria naval, en cualquiera de sus versiones: deportiva, industrial e incluso militar, emplea cada vez más los materiales compuestos.

No es menos cierto, sin embargo, que el desconocimiento sobre estos materiales es mayor que el deseable y esto, naturalmente, va en detrimento tanto de la calidad como de la economía a la hora de utilizarlos.

Reuniendo ventajas tales como ligereza, escaso mantenimiento, limpieza, etc., vienen siendo utilizados cada día más.

Podríamos definir los materiales compuestos por una unión entre varios materiales, como su nombre indica, (básicamente **resina matriz** y **fibra**), que aun conservando su identidad a nivel microscópico, se unen física y químicamente resultando del conjunto un compuesto que reúne las mejores propiedades de sus componentes.

Básicamente consiste en utilizar una serie de fibras comerciales: **vidrio, boro, carbono, keblar**, etc., y que al aña-



El viento arrecia y el mar se encrespa, los mandos de la nave ya no obedecen; un miedo intenso se adueña de la tripulación y se sienten inermes, solos e indefensos; un S.O.S. mandado por radio ha quedado en el vacío, sin saber si ha sido escuchado antes de que su equipo de comunicaciones quedara inutilizado. Pasan los minutos y la angustia crece y a punto está de aparecer la histeria de lo irremediable; en ese momento una macha gris se vislumbra entre la cortina y remolino de agua y viento, unos destellos de luces indican su proximidad y entre el silbido del viento y el rugido de las olas la sirena del buque que se acerca trae mensajes de esperanza; quien se acerca es un ángel salvador, es un buque de salvamento que situado a unas cuantas millas escuchó su petición desesperada de auxilio, y como vigía despierto, soltó amarras y a toda máquina salió a prestar la ayuda solicitada. En pocos minutos ese barco, perfectamente equipado lanzó un cabo y enrollado a él la estacha para sujetar el buque que durante un tiempo, que se había hecho interminable estuvo a merced de los elementos completamente impotente e indefenso; poco tiempo después abarloaba a su costado y unos hombres templados y valientes ayudaban al traspaso de la tripulación de un buque a otro, siendo atendidos con cariño y cordialidad. Luego, sin pérdida de tiempo, con el buque siniestrado a remolque se llegaba a buen puerto; la angustia daba paso a la alegría infinita compartida por igual entre salvadores y salvados; se había producido un salvamento marítimo.

Esta narración se hace realidad desgraciadamente con mucha frecuencia, admitiendo múltiples variantes, porque muy diversas son las circunstancias y muy distintas las causas que originan la necesidad de pedir ayuda; unas veces son los fenómenos naturales en forma de tornados, tifones o huracanes los que hacen zozobrar o naufragar a las embarcaciones o las empujan hacia la costa, en donde encallan, embarrancan o se deshacen en pedazos; otras veces es la niebla la que ocasiona

El salvamento marítimo y el «Remolcanosa Cinco»

Por D. ANTONIO ALONSO CABAILEIRO
Mecánico Naval Mayor
Inspector de Remolcanosa

na colisiones y abordajes con resultado de hundimientos; en muchas ocasiones es la avería en su maquinaria, el desplazamiento de la carga o un fuego fortuito el origen de una llamada de socorro, y también el fallo humano, la improvisación y la temeridad pueden crear situaciones que necesiten ayuda inmediata.

Ante estos posibles accidentes en el mar con peligro de pérdida de vidas humanas, los Estados han tomado conciencia y están dotando a sus costas de medios de auxilio en forma de barcos especiales, denominados buques de salvamento, que con base en puertos o puntos cruciales pueden atender unas áreas determinadas.

Hace doce años, una empresa española, «Remolcadores Nosa Terra, S. A.», adelantándose a la acción estatal, se lanzó por su cuenta a la construcción del primer remolcador de salvamento de España, el «Remolcanosa Cinco», y al hacerlo avivó la conciencia nacional de establecer un plan de salvamento y vigilancia que cubriera todas sus costas. En los once años de servicio en las costas gallegas, un gran número de barcos han recibido su ayuda para llegar a puerto y son muchas las vidas salvadas, aunque para ello el azar exigió la entrega de la vida de siete de sus mejores tripulantes.

El «Remolcanosa Cinco» es un remolcador programado y nacido como buque de salvamento de naufragos, cargamentos y cascos, así como para luchar contra los vertidos petrolíferos en el mar, dotándole de las siguientes características;

a) Proa reforzada con almohadillas de goma para acercar la misma a los buques siniestrados.

b) Costados con salientes especia-

les para abarloar con mal tiempo y permitir el paso de naufragos y heridos en condiciones de mar adversa.

c) Instalaciones especiales para atenciones a bordo de los heridos, así como para ubicación de las mercancías transbordadas de los buques siniestrados.

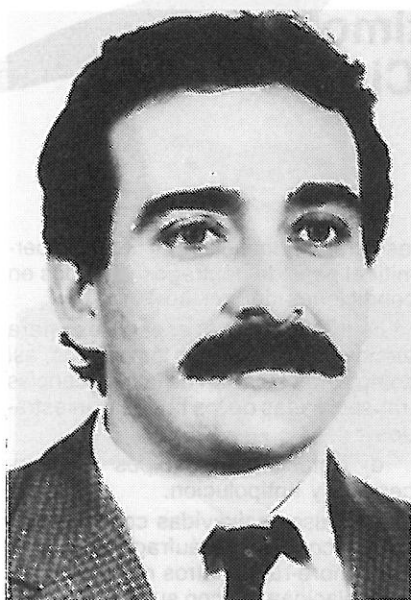
d) Dotación de equipos contraincendios y antipolución.

e) Balsas salvavidas con motores, para recogida de naufragos; equipos de hombre-rana y otros muchos servicios relacionados con su acción de buque de salvamento.

f) Tripulación escogida de hombres que aman el mar y que a su profesionalidad incuestionable, unen una calidad humana necesaria para entregarse a una misión arriesgada de salvar vidas y a su vez prestar auxilio y cuidados con el cariño y la ternura que las diversas situaciones requieren.

Este buque de salvamento, el «Remolcanosa Cinco», hoy forma parte de ese plan de salvamento y vigilancia nacional, ya que mediante una subvención de la Subsecretaría de la Marina Mercante, permanece subordinado a las autoridades de Marina para acudir donde las necesidades de auxilio reclamen su presencia. Desde finales del pasado año tiene como base el puerto de Palma de Mallorca y su acción de auxilio y salvamento se ejerce ya en todo el Mediterráneo ribeño de nuestras costas.

El Marê Nostrum está de enhorabuena, esperemos que no sea muy necesaria la intervención del «Remolcanosa Cinco» y que cuando sea preciso lo haga con tanta eficacia como lo hizo en mares colindantes con las costas gallegas.



La consulta radio-médica

Por el Dr. D. FERNANDO ALVAREZ-BLAZQUEZ
FERNANDEZ

Ex-Jefe del Servicio de Medicina Marítima
Subdirector General de Acción Social del I.S.M.

El Centro Radio-Médico se puede definir en pocas palabras como un servicio permanente (24 horas al día, todos los días del año) de atención sanitaria en el que trabajan ininterrumpidamente un equipo de ocho médicos, cuya misión fundamental es la de prestar consejo terapéutico en casos de accidente o enfermedad a bordo.

Desde su creación en el año 1979 y hasta finales del mes de febrero de 1989, se han efectuado un número de 34.295 consulta radio-médicas.

Es evidente que una consulta radio-médica genera una dificultad fundamental que no es otra que aquella que viene determinada porque el médico no dispone del contacto humano directo con el paciente y por tanto la exploración y los datos de ayuda al diagnóstico en su mayoría son de difícil o imposible valoración hoy en día. ¿Cómo paliar pues este problema? Existen una serie de medidas, algunas de ellas ya tomadas y otras en desarrollo que van a ser fundamentales para la ayuda al diagnóstico en el caso de una consulta radio-médica. Estas medidas las podemos diferenciar en dos grandes bloques: las primeras serían los medios propios del Centro Radio-Médico y, las segundas, los medios del buque que consulta. Unas y otras las vamos a enumerar a continuación:

1.º Medios propios del Centro Radio-Médico:

- Disponibilidad de los antecedentes sanitarios del paciente.
- Medios de diagnóstico a distancia.
- Formación continuada del facultativo en Sanidad Marítima.

2.º Medios del buque:

- Equipos de transmisión de datos sanitarios.
- Formación sanitaria del personal a bordo.
- Equipamiento sanitario del buque.
- Enfermería.
- Botiquín a bordo.
- Guía sanitaria, etc.

Todas y cada una de las medidas señaladas son objeto de una especial atención y coordinación por parte del Programa de Sanidad Marítima del Instituto.

Desde un punto de vista práctico, sin embargo, conviene hacer una serie de puntualizaciones que permitan conocer de un lado cómo establecer el contacto con el Centro Radio-Médico, y de otro, cómo se deben realizar las consultas radio-médicas para que éstas se practiquen de un modo eficaz. A estos dos puntos nos referimos a continuación.

El Centro Radio-Médico, como se ha dicho, es un servicio permanente de guardia, por tanto cualquier buque en navegación podrá ponerse en contacto con el médico a cualquier hora del día. Es importante señalar que estas comunicaciones son gratuitas y tienen un carácter preferente sobre las demás. El sistema es tan sencillo como el de otra comunicación, el buque debe ponerse en contacto con cualquier radiocostera por onda media, corta o VHF por fonía o grafía y solicitar comunicación con el Centro Radio-Médico, teléfono 410 34 75 de Madrid, télex 43340. Asimismo la consulta se puede realizar

Desde el año 1979 el Instituto Social de la Marina, dispone de un Centro Radio-Médico para consultas sanitarias desde la mar. Esta unidad operativa que se encuentra integrada dentro del Servicio de Sanidad Marítima, es un centro no sólo de consultas radio-médicas sino que aglutina y coordina a otros centros de atención sanitaria en la mar, tales como el Buque Hospital «Esperanza del Mar», los centros asistenciales en el extranjero (Walvis Bay, Nouadhibon, Dakar, Luanda, Seychelles, St. Pierre et Miquelon y St. John's), 17 centros provinciales y locales de Sanidad Marítima y el Centro de Repatriaciones Sanitarias y Sociales. Es pues, una unidad operativa altamente especializada en aquellos temas sanitarios y sociales que interesan al trabajador del mar cuando éste se encuentra a bordo, o en territorio extranjero.

Resultaría engorroso y poco práctico hablar de cada una de las unidades operativas a las que nos hemos referido, las cuales pueden ser objeto de una futura atención específica. Nos referimos por tanto en este artículo a las actividades propias de la consulta radio-médica, operatividad, funcionamiento, etcétera.

directamente vía satélite comunicando con los números señalados con anterioridad.

Una vez que hemos señalado el sistema de acceso, conviene tener en cuenta el modo de realizar las consultas, al objeto de buscar el sistema más operativo. En este sentido es preciso señalar que, tanto en los cursos de Formación Sanitaria, como en la propia «Guía Sanitaria a bordo» que distribuye gratuitamente el I.S.M., se especifican estas indicaciones. Sin embargo creemos preciso hacer aquí un somero repaso a este asunto.

NORMAS PARA REALIZAR CONSULTAS RADIO-MEDICAS

A) ¿Cuándo hacer la consulta?

—Siempre que surja un problema sanitario a bordo.

B) ¿Cómo hacer la consulta?

1. Antes de abrir la comunicación, recoger los datos y síntomas sobre el caso, siguiendo el orden que se establece en las instrucciones y anotándolas en el apartado correspondiente.

2. Al efectuar la llamada se tendrá a mano lápiz y papel para hacer las anotaciones pertinentes.

3. Se hablará despacio y lo más claramente posible.

4. Si es posible, tener cerca al enfermo en el momento de efectuar la consulta.

Instrucciones a seguir para la toma de datos y síntomas del paciente:

1. Datos del enfermo.

Nombre.
Fecha de nacimiento.
Cargo a bordo.
Lugar de nacimiento.
D.N.I.

2. Motivo de la consulta.

¿Qué le pasa?
¿Desde cuándo?
¿A qué lo atribuye?

3. Antecedentes.

¿Le ha ocurrido alguna vez algo parecido?

Enfermedades que padece.

¿Ha sido operado?

¿Ha tomado o está siguiendo algún tratamiento médico?

4. Constantes vitales.

Temperatura.

Pulso.

Respiración.

Presión arterial.

5. Estado general y aspecto del enfermo.

Normal, agitado, somnoliento, coloración de la piel.

Además de estos datos, al médico le interesa conocer si ha presentado o presenta alguno de los síntomas siguientes:

6. Dolor.

Situarlo en las cuadrículas o láminas que corresponde en la «Guía Sanitaria a bordo».

Es importante precisar cómo es el dolor: continuo o no, con qué se alivia, intensidad (débil, fuerte), características (como una presión, como una puñalada...).

Indicar si el dolor es fijo o se desplaza hacia alguna zona (señalando en las cuadrículas correspondientes).

7. Vómitos.

Cantidad.

¿Está en relación con las comidas?

Aspecto y color de lo que se vomita.

8. Diarrea o estreñimiento.

¿Desde cuándo?

Número de deposiciones al día.

¿Tiene sangre, moco?

Color.

Consistencia.

9. Tos.

Expectoración o flemas, ¿de qué color?

10. Orina.

Si no orina, ¿desde cuándo?

Si orina: ¿tiene dolor?, ¿escor-zor?, ¿con qué frecuencia?, ¿en qué cantidad? Color: normal, claro, muy oscuro.

11. Pérdida de conocimiento.

¿Le ocurrió estando solo o acompañado?

¿Se hizo daño al caer?

¿Notó algo antes?

¿Tuvo convulsiones?

¿Mordedura de lengua?

¿Boca torcida?

¿Parálisis?

¿Se ha orinado o defecado?

Instrucciones del médico:

Si el médico necesita algún dato



COLABORACIONES

más, lo preguntará. Puede pedirle que haga alguna exploración, en este caso, recurrir al capítulo de la «Guía Sanitaria a bordo» que el facultativo le señale.

- Tratamiento.
- Dieta.

Datos del barco:

Nombre y bandera.
Tipo de barco y actividad.
Caladero o situación y rumbo.

Es indudable que las limitaciones desde el punto de vista sanitario siguen siendo grandes a la hora de establecer un diagnóstico de presunción a través de una consulta radio-médica, pero hoy día se están abriendo unos campos de gran importancia que permiten pensar que en un futuro no muy lejano, dispondremos de una gran capacidad de ma-

niobra para ajustar cada día más el diagnóstico a la enfermedad.

Hace cuatro años era sólo un proyecto el disponer de un Banco Informático de Datos Sanitarios de los trabajadores que nos permitiera conocer los antecedentes clínicos de los mismos, encontrados en los reconocimientos médicos previos al embarque, hoy en día esto es una realidad. Hace tres años proyectábamos establecer un sistema que nos permitiese la recepción en el Centro Radio-Médico de electrocardiogramas recogidos a bordo de un buque y transmitidos por onda corta, media, VHF o satélite, a finales de este año esto será factible. Hace cuatro años era excepcional encontrar a un trabajador a bordo que hubiese realizado un curso de Formación Sanitaria

aplicada al medio marítimo, hoy en día hemos realizado más de 120 cursos a unos 2.610 trabajadores de la mar.

Evidentemente, el problema de la distancia desde el lugar de trabajo al centro sanitario no se puede solventar, pero se ha concluido y se están preparando diferentes programas en los que están implicados todos los centros de Ayudas Médicas en la Mar del ámbito comunitario y de fuera de éste, que van a tener una gran importancia en un próximo futuro y que nos permiten trabajar con la creencia de que estamos en el momento de poder afirmar que esa distancia a la que nos referimos se va reduciendo paulatinamente y que seguimos trabajando con el objetivo de aumentar el nivel de salud del trabajador del mar.



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



Breves apuntes sobre el salvamento y la seguridad de la vida humana en el mar

Por D. JUAN JOSE VENTOSO
Patrón de Pesca de Altura y de Cabotaje

Durante el V Pleno Nacional de AETINAPE, se formaron distintas comisiones de trabajo. Estas comisiones fueron, entre otras, las de Pesca, Marina Mercante y la de Seguridad y Salvamento.

La comisión de Seguridad y Salvamento concluyó sus trabajos planteando, entre otros asuntos, los siguientes:

Dadas las graves deficiencias que observamos los profesionales de la mar en materia de Seguridad y Salvamento, ya que los responsables de los diferentes estamentos no hacen cumplir con rigor y con eficacia estas tareas humanitarias, aun siendo conscientes del alto índice de accidentes que sufrimos en la mar, que podrían ser paliados o evitados en gran parte, de contar con medios propios y adecuados, y con el adiestramiento adecuado de las tripulaciones.

Dentro de la infraestructura necesaria los elementos materiales estarían compuestos de helicópteros adecuados para este tipo de tareas, lanchas de salvamento competentes y dotadas de los medios necesarios para llevar a cabo con eficacia las misiones que les sean encomendadas. Una mejor cobertura en cuanto a las radiocomunicaciones, etc.

Expuestos algunos de los temas tratados en esta comisión de Seguridad y Salvamento que son avalados por las frías cifras de los accidentes que padece la población marítima comparadas con otros colectivos de trabajadores, resulta que, con respecto a los obreros de la construcción que son los que nos siguen en número de accidentes, en el mundo del mar tenemos un 300% más de accidentes mortales que los citados trabajadores.

Las causas que producen estos accidentes mortales, expuestas en porcentajes, son las siguientes: 12% por abordajes, 33% por incendios, 2% por temporales, 27% por vías de agua y un 14% sin definir. Esta última cifra creemos que podrá darse con más detalle, pues el porcentaje es lo suficientemente importante como para darle ese término tan vago.

Estos datos fueron citados por don José Ignacio Espel Fernández, viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, en la conferencia que sobre «La importancia de la formación en la rentabilidad de la empresa pesquera», pronunció en el acto de clausura del V Pleno Nacional de AETINAPE.

Como se puede observar, estos datos son lo suficientemente elocuentes como para que los políticos responsables en esta materia sean conscientes de que tienen que abordar este problema de manera inmediata, para evitar o disminuir en gran medida este número de víctimas.

También para nosotros, los profesionales de la mar, estas cifras nos deben de servir para tomar conciencia de la responsabilidad que nos corresponde, que es mucha.

Por lo cual, en esta comisión de Seguridad y Salvamento, acordamos denunciar muchos de los motivos por los que, con demasiada frecuencia, se producen accidentes con víctimas mortales, evitables muchos de ellos.

De entre lo puntos tratados sobre este tema y con carácter de exigencia, se acuerda plantear los siguientes:

—Que todos los buques estén provistos de un portalón con objeto de tener una mayor seguridad en el momento de embarcar y desembarcar del barco, sin tener que emplear medios más peligrosos e inseguros, que han sido causa de accidentes graves y a veces mortales.

—Que ningún buque se haga a la mar sin el número reglamentario de chalecos salvavidas y que éstos estén homologados. Se sabe de muchos barcos que no cumplen con esta normativa.

—Exigimos que los chalecos salvavidas sea obligatorio llevarlos puestos por los tripulantes en todas las circunstancias que así lo aconsejen. Sabido es que muchos marineros, en la pesca principalmente, han sido arrebatados del barco por un golpe de mar y se han perdido por no llevar puesto un chaleco salvavidas que le hubiera mantenido a flote el tiempo suficiente para po-

COLABORACIONES

der rescatarlos del mar.

Que se prohíba de forma rotunda la confección de ropa de aguas de color verde, gris u otros colores inadecuados para este medio de trabajo.

Consideramos que los colores idóneos para la ropa de agua son, sin duda, el amarillo, el naranja y de material reflectante. Estamos seguros de que muchas vidas se habría salvado de tener estos colores las ropas de agua.

—Que las balsas estén colocadas en los lugares más adecuados del buque para que en caso de un abandono inminente del buque, se puedan lanzar al agua con la máxima rapidez.

—Que las balsas estén en perfecto estado de funcionamiento. Ha habido casos en que las balsas no se han abierto, con las consabidas y graves consecuencias que esto ha producido.

Denunciar el uso indebido que se hace de ellas en muchas ocasiones. Se sabe de barcos que las han y siguen usando para otros menesteres que no son aquellos para los que están instaladas a bordo de los buques, por ejemplo: proveerse de víveres o pertrechos en alta mar.

—Que a la hora de extender los certificados de competencia al personal que va a embarcar, se le exija algo más que en el momento actual. Por ejemplo: cómo se tiene que poner correctamente un chaleco salvavidas, hay una mayoría de tripulantes que no lo saben hacer; cómo tiene que lanzarse al agua con él puesto; conocer el manejo de una lancha salvavidas; qué comportamiento debe tener en el supuesto de un abandono de buque, y por último, algo tan imprescindible como es el saber nadar. Hay un gran número de personal embarcado que no sabe hacerlo, lo que va en contra de las normas de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.).

—Que se disponga de forma obligatoria el efectuar prácticas y ejercicios de adiestramiento a bordo, como el abandono del buque, etc., como mínimo una vez al mes. Estas prácticas se



podrían hacer en las rutas si las condiciones climatológicas no lo impiden, o sino en puerto. La realización de estas maniobras debería ser reflejada en el Diario de Navegación y avalada por dos o más tripulantes del buque, aparte del Capitán, ya que consideramos que las dotaciones de los barcos en gran parte, no están preparadas para emergencias de esta naturaleza y es notoria la gran importancia que puede tener en una situación crítica el buen adiestramiento de una tripulación.

—Que todos los buques estén dotados de los extintores necesarios y actualizados. En perfecto estado de uso y ubicados en los lugares más estratégicos del barco.

Si repasamos las cifras antes citadas, nos podemos dar perfecta cuenta de la mucha importancia que tienen estos elementos a bordo de los buques, aquí también recalcar que muchos siniestros se hubieran paliado o evitado de tener los buques los extintores suficientes y en perfecto estado de uso.

—Que los ojos de buey o portillos, tengan el diámetro exigido por la Normativa Internacional; aquí también hemos de reseñar las muertes que se habrían evitado si los barcos cumplieren esta medida obligatoria, pero no se cumple en la mayoría de los buques.

—Que los botiquines de los buques sean revisados por los Inspectores de Sanidad cuando les corresponda, en los barcos de pesca al fresco y al término de cada campaña en los barcos que se dediquen a la pesca del bacalao, etc. Pedimos que todos los medicamentos existentes estén en rigurosa actualidad, así como se cumpla escrupulosamente la normativa de esta materia. Observamos que hay medicamentos de uso más frecuente y su cantidad no está en consonancia con el gasto que de éstos se hace.

—Exigimos a las autoridades responsables inspecciones más rigurosas en todo lo que concierne a la seguridad de los buques, esto es, revisar en profundidad todos y cada uno de los elementos que está obligado a llevar a bordo cada barco para seguridad y salvamento de la dotación. Que estos mismos responsables, hagan inspecciones más meticulosas en cuanto a la higiene de los buques, sobre todo en los barcos de pesca.

Son palpables las muchas deficiencias que en este sentido se pueden apreciar en muchos barcos.

Sabemos que el Estado español, desde el 20 de enero de 1914 se ha adherido y ha firmado convenios internacionales, así como reglamentos para su,

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 Avidetieta, 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)

COLABORACIONES

aplicación relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar.

Todos ellos llenos de contenido y sobrados de incumplimiento, si nos atenemos a los altos índices de accidentes que tenemos, comparados con otros países de nuestro entorno.

¿Dónde están las lanchas de salvamento capaces y con dotaciones adiestradas y profesionalizadas para operar con eficacia en tareas de salvamento aun en circunstancias difíciles? ¿Dónde están los helicópteros del Servicio Aéreo de Rescate (SAR)?

Sabemos que los hay, pero en la mayoría de los casos se han utilizado

más para la búsqueda o el hallazgo de cadáveres que para el rescate de vidas humanas, cuando esta es la misión primordial que deben tener como objetivo y en la que se basa su existencia. En nuestras costas atlántica y cantábrica principalmente, se han perdido infinidad de vidas humanas y se han sufrido grandes pérdidas materiales por falta de medios adecuados unas veces, y otras, por inoperancia e irresponsabilidad de las autoridades encargadas de dirigir y coordinar estas acciones.

Momento es que estas autoridades se informen de cómo operan los servicios de salvamento en los países de nuestro entorno como Francia, Inglate-

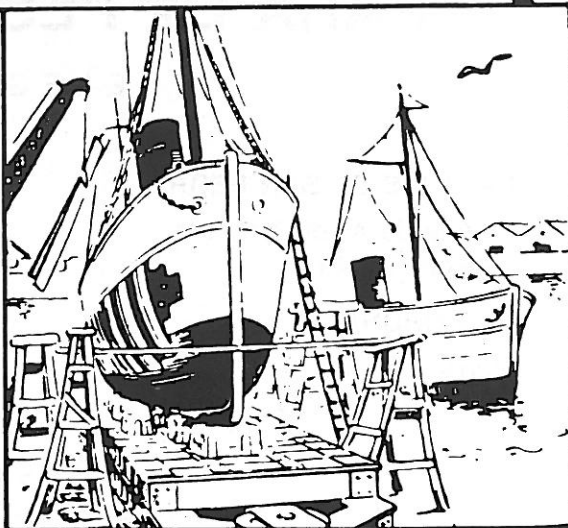
rra, etc., que cuentan con los medios precisos y adecuados y que han efectuado con gran eficacia innumerables servicios de socorro y salvamento de todo tipo y en situaciones muy difíciles en muchas ocasiones.

De esto pueden dar prueba muchos barcos, tanto de la costa atlántica como de la costa cantábrica.

Hora es de que los responsables de estas materias dejen ya de dar tantos informes y aporten más soluciones, que esto si que lo hacen bien, mucha información y escasa por no decir nula, solución.

Nuevos Servicios

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



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

T
A
L
L
E
R



Calleres Medin

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



Todo sigue igual

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

Era otro el tema que tenía preparado para este número de AETINAPE, pero llevo un tiempo escuchando en la madrugada el programa Onda Pesquera y algunas de las noticias emitidas en la semana del 20 al 26 de febrero, han hecho que cambie las líneas de mi colaboración.

El viernes 23 de febrero, alguien relataba a Jesús Ferreiro la situación laboral de un pariente suyo que andaba faenando en el caladero de Las Malvinas, a bordo de un barco español con bandera inglesa, embarcado sin sueldo fijo y que había saldado una marea de seis meses con una cifra total inferior a las 300.000 pesetas. Si ello es cierto, no comprendo a que esperan para denunciar la situación, ya que las autoridades españolas no pueden hacer oídos sordos a un hecho semejante, y lo que es seguro es que las inglesas no permitirían nunca que algo así ocurriese a uno de sus nacionales. Me gustaría saber si había algún inglés a bordo, pues no creo que ninguno estuviera dispuesto a embarcarse en esas condiciones; creo haber expresado ya alguna vez mi opinión de que, quizás, uno de los factores de la rentabilidad de la flota española de larga distancia sea la situación laboral tercermundis-

ta del personal embarcado, situación que lleva produciéndose ya largos años y que no tiene visos de cambiar, ni siquiera con la entrada en la CEE que cuenta con una normativa laboral mucho más civilizada y a la que deberíamos plegarnos.

Puede que sean esos salarios de miseria los que dan pie a que se produzcan noticias como la del incidente del pesquero español en aguas argentinas (creo haber escuchado que el apresamiento se produjo a 197 millas de la costa) porque cuando el hambre aprieta, no es de extrañar que se olviden los buenos modales. Resultaría curioso que en defensa de nuestros pescadores se considerase este hecho como una variante del «hurto famélico», aquella eximente medieval del robo de alimentos, ya que, salvando las distancias, tienen bastantes puntos en común.

Y por otro lado, los armadores quejándose —como siempre— de que las cosas van mal. En este caso se trataba de la existencia de grandes stocks en cámara de pescado invendible ni a precio de saldo (60 u 80 pesetas kilo de filetes de merluza, no recuerdo exactamente el precio), mientras que por un lado se permiten importaciones masivas —según ellos de pescado de peor calidad, habría mucho que hablar de esto) y por otro, alegando que esos mismos filetes de 80 pesetas kilo en frigorífico están en las tiendas a más de 900 pesetas el kilo. Creo que Jesús Ferreiro debería dejar a un lado la demagogia barata, ya que no necesita llegar a esos extremos para mantener su popularidad y la del programa.

Como decía al principio, mi intención era escribir sobre otra cosa, pero son este puñado de noticias las que me han hecho cambiar, porque de qué sirve hacer mención al actual protagonista español en la pesca comunitaria, con el Sr. Marín como nuevo Comisario de Pesca, y al mismo tiempo encargado de las relaciones con los países ACP, noticia a la que si añadimos el nombramiento del Sr. Matutes como encargado de la Cartera de las Relaciones Exteriores de la CEE con los países mediterráneos, Latinoamérica y Norte/Sur, podemos apreciar claramente que el panorama está marcado con el sello español. A poco que se llevase a cabo una política inteligente, se abriría un gran abanico de posibilidades para los hombres de la pesca española, pero francamente, hay que tener mucha moral para seguir creyendo, a estas alturas, en milagros en nuestro sector.

La duración de estos nombramientos es de cuatro años, curiosamente los mismos que quedan hasta la llegada del mercado único europeo, yo diría que es el último tren al que, o bien nos enganchamos o nos quedamos de a pie, y me parece que hay que ir pensando en encontrar un calzado cómodo, porque una vez más perderemos la oportunidad que se nos brinda.

Seamos realistas y veamos las cosas en su verdadera dimensión: es evidente que la pesca vende papel de periódico, que sus noticias despiertan eco en los medios de comunicación, pero fuera de ahí, hay que reconocer que carece prácticamente de interés a todos los niveles oficiales. El hecho de aunar

COLABORACIONES

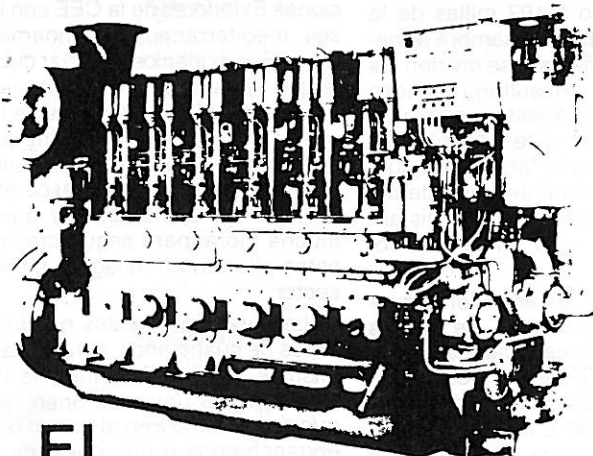
dos carteras, es prueba del poco peso que se concede a la pesca en el ámbito comunitario. Importancia e interés que se repite a nivel nacional, ¿cuántos son los proyectos de desarrollo regional que hayan sido aprobados, o al menos enviados a la Comunidad y que se refieran al reciclaje o atencions a los hombres del mar?, ¿cuáles las pruebas del interés del Gobierno por solucionar los problemas que afectan a la gente del sector pesquero?; de ahí que se llegue a la conclusión de que no sirve de nada, que las cosas seguirán siempre igual, que nada va a cambiar, así que

dan ganas de tirar la toalla y buscarse un rinconcito al sol para descansar.

Porque pasarán estos cuatro años y todo marchará lo mismo, todo seguirá igual. Se habrán jubilado unos miles de hombres del mar, y los que que-

den porque seguirá habiendo suficiente miseria e injusticia como para que se sigan engrosando las filas de «las tripulaciones más profesionales del mundo» (el panegirico no es mio, lo he escuchado una vez más hoy mismo, en el programa del FROM en la COPE, cuando se comentaba la entrega de un barco para las prácticas de los alumnos de la Escuela Náutico-Pesquera de Vigo) los que queden, digo, seguirán teniendo que pasar por carros y carretas, aguantando situaciones laborales tercermundistas porque en definitiva... hay que comer.

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



La Casa del Mar de San Ciprián. Origen de estas sedes sociales

Por D. PASTOR SANCHEZ VAZQUEZ
Mecánico Naval Mayor

esta mejoras, Escuelas de Pesca y Orientación Marítima, Colegio de Huérfanos, etc.

La complejidad dimanante del colectivo recabando servicios coherentes a través de los entes en acción, aconsejó establecer oficinas en el litoral, y nacen las delegaciones provinciales en capitales marítimas y agencias locales en los puertos con censo mariner, conservando la central en Madrid. Al mismo tiempo, preocupaba ubicar la dinámica administrativa en centros propiedad del Instituto.

Las Casas del Mar eran lo más indicado para albergar el contenido de su propósito, comenzando la construcción en los puertos importantes por razones obvias, situándolas en toda la periferia española, alcanzando los últimos lugares los más pequeños.

La costa lucense con 120 kilómetros de extensión, asienta siete cofradías de desigual categoría en Burela, Cillero, Foz, Ribadeo, San Ciprián, Rinlo y Vicedo, con oficina del I.S.M. a excepción

de los dos últimos. Tocante a Casas del Mar, San Ciprián y Rinlo carecen de esta mejora.

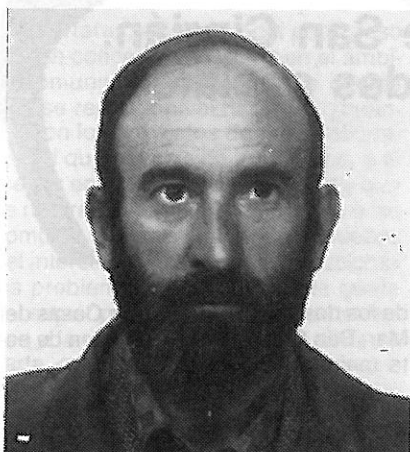
San Ciprián no olvidó solicitar la posesión de esta sede que el I.S.M. aprueba en 1976, condicionada a la cesión del solar. La sociedad pesquera carecía de efectivo interesando del ayuntamiento un terreno municipal que no tuvo eco hasta finales de 1987, en que la nueva corporación adquiere en diez millones 2.871 metros cuadrados contiguos al parque, que ofertó a la entidad constructora, confirmado en el B.O.E. del día 8 de agosto de 1988.

Un presupuesto cercano a los sesenta millones permite edificar una planta baja y alta de 2.200 metros cuadrados útiles y 300 de alledaños, que alojarán los servicios concerniente al colectivo, oficinas, clínica, biblioteca, salas de recreo, club de jubilados, TV, cafetería, aparcamientos, etc.

Está previsto iniciarla en el presente año y la inauguración para 1990.

Un Real Decreto de 10 de octubre de 1919, crea la «Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero», entidad bien acogida en los ambientes del sector, al contemplar ayudas a los Pósitos de Pescadores sin recursos, e impulsar la construcción y mejora de la incipiente flota pesquera. Su desarrollo dio paso a nuevos organismos de protección colectiva: la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo, el 6 de abril de 1929 y, por extensión, el 26 de febrero de 1930 aquella primera Caja pasa a denominarse Instituto Social de la Marina, dependiente del Ministerio de Trabajo, encargado de tutelar las instituciones en vigor y futuras, surgiendo a su amparo el Montepío Marítimo Nacional el 16 de marzo de 1934, para marinos mercantes y pesca de altura; la Mutualidad de Accidentes de Mar y Trabajo el 12 de marzo de 1934, para pescadores de bajura; Fondo Nacional de Seguros Sociales el 29 de noviembre de 1943, regulador en la pesca costera; Caja Nacional del Seguro de Enfermedad en diciembre de 1944; la Mutualidad Nacional de Pescadores de Bajura el 18 de julio de 1954, carentes de





Finisterre: Proyecto de control y separación de tráfico

Por D. RAFAEL SOPEÑA
Práctico del Puerto de Pasajes

En el año 1987 entró en servicio el VTS o STM (Servicio de Tráfico Marítimo) del Estrecho de Gibraltar. Primero en España, nación vinculada al proyecto europeo COST-301, cuenta con un centro cerca de Tarifa y ha quedado asociado al Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) que desde hace años regula el paso de los buques por aquel lugar. Un segundo STM, cuya inauguración está prevista para 1990, controlará el tráfico en la peligrosa zona próxima a la denominada «Costa de la Muerte» y como en el caso anterior, formará conjunto con un nuevo DST, sustitutivo de otro allí existente años atrás.

Por la definición un poco ambigua de IMO «un STM es cualquier servicio establecido por una autoridad competente, destinado a aumentar la seguridad del tráfico marítimo y del medio ambiente». En la práctica suele consistir en uno o varios centros, emplazados en zonas de navegación difícil, accesos a puertos, etc., para la vigilancia, regulación o coordinación del tráfico de buques. Es considerado como más antiguo el instalado a la entrada del puerto de Liverpool en 1948 y ya en la actualidad, distribuidos principalmente en Europa Occidental, EE.UU. y Japón, se cuenta con unos 200, de los cuales aproximadamente 2/3 están en puertos o en zonas de aproximación a éstos. El nivel de equipamiento y el grado de actuación de los STM es muy diverso.

Por otro lado, y también según IMO, «un DST es una medida de circulación destinada a separar corrientes de tráfico opuestas, por medios apropiados y por el establecimiento de vías». La primera experiencia de DST organizado como tal se llevó a cabo en 1967 en el paso de Calais y hasta el presente se han iniciado, modificado y hasta posteriormente suprimido, bastantes más. Como los DST requieren algún tipo de control, frecuentemente se conjuntan con un centro STM.

Volviendo al STM de Finisterre y a su DST, es interesante señalar que en el número 6 de la revista «Marina Civil» aparece un artículo informativo acerca de los mismos, siendo éste el resumen de un amplio estudio realizado por un equipo profesionalmente

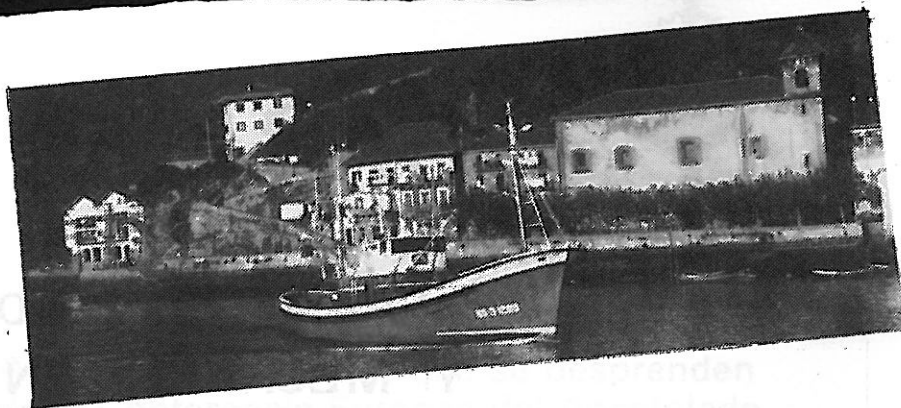
cualificado. Nadie puede cuestionar un centro STM y aunque en principio no se debe dudar de la conveniencia de un DST, ni de la profundidad y garantía del estudio realizado por los expertos, quizás por no conocer su contenido con la suficiente amplitud, se plantean las siguientes preguntas:

1. ¿Convendría iniciar el DST posteriormente al STM?

—Lógicamente para proyectar el STM es importante tener en cuenta el DST previsto, pero en el caso de Finisterre los datos relativos al tráfico global y sus componentes parciales, parecen proceder casi exclusivamente de la información del Lloyd's sin estar corroborados por la observación directa. Por ello, una medida útil antes de la implantación del DST consistiría en



STM y DST de Tarifa (Del folleto de D. G. Marina Mercante).



realizar una etapa usando el STM para la investigación de la cuantía y distribución del tráfico en la zona, lo que aconsejaría mantener o modificar el proyecto de DST antes de entrar en servicio, evitando dificultades y confusiones. Recuérdese el fracaso anterior.

2. ¿Resultaría más práctico el tránsito del DST a un solo rumbo?

—Evidentemente un DST debe ser tan simple como las circunstancias lo permitan, pues al facilitar la interpretación, navegación y control, disminuirá la posibilidad de error y por tanto el riesgo de accidente. Es cierto que debido a las disposiciones geográficas de las zonas se encuentran bastantes DST con cambio de rumbo, pero antes de asignar dos rumbos en Finisterre, quizás interese realizar un análisis combinado de la distribución de tráfico (punto 1) y la disposición de los DST más próximos (C. Roca, Ushant, Lands' End y Scilly) como destino/procedencia a Finisterre.

3. ¿Procede alguna mejora para ayudar al posicionamiento de los buques?

—Es fundamental que los buques puedan obtener buenas situaciones antes de entrar a un dispositivo y al navegar por él. En Finisterre no es posible el balizamiento directo, por eso a pesar de la fiabilidad que puedan proporcionar los sistemas hiperbólicos y no dentro de mucho el GPS, los buques no deben prescindir de la situación radar, pero a mayor distancia a la costa mayor será la dificultad para reconocer los puntos de ésta. Para facilitar el reconocimiento parece recomendable el emplazamiento en tierra de alguna baliza radar de emisión continua (RAMARK).

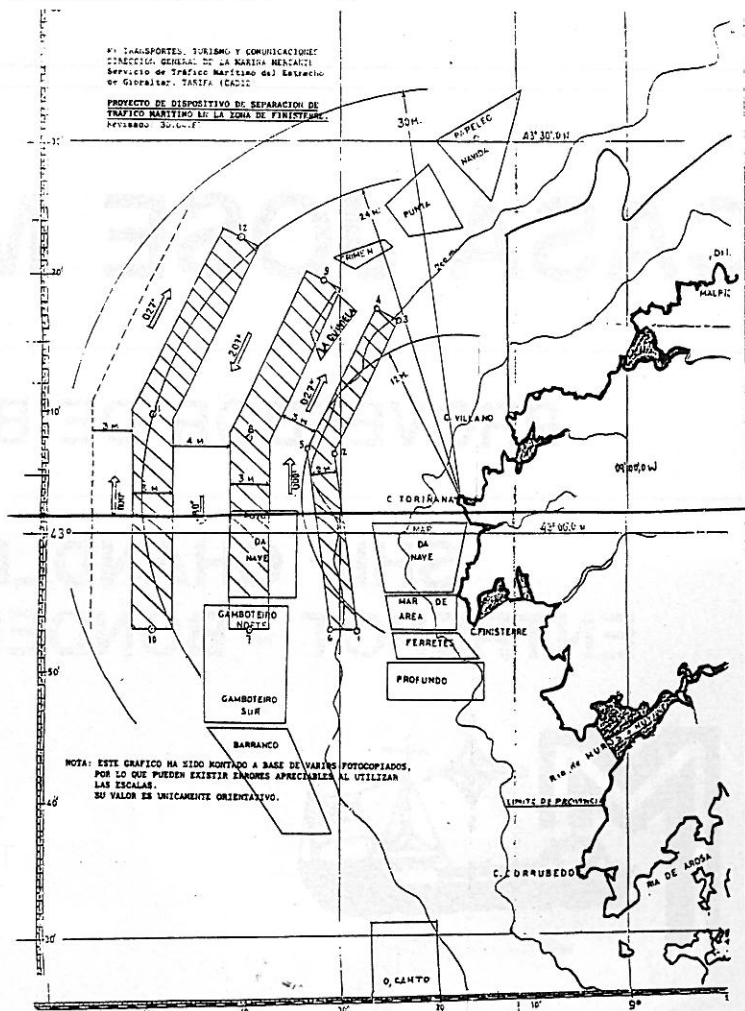
4. ¿Son suficientes los medios de vigilancia previstos para el DST?

—Se habla en el artículo de M.C. de una embarcación con base en un puerto próximo y una aeronave. Otras experiencias establecen que para la buena efectividad de un DST, además del STM correspondiente para el seguimiento y control, se requiere, bien coor-

dinada con el mismo, una intensa vigilancia «in situ», al menos en una primera etapa hasta que el dispositivo haya sido asumido por los navegantes. Esta ha sido la forma de proceder en Francia y el Reino Unido, utilizando en principio la presencia constante de buques de la Armada, por su mayor poder disuasorio, (en su sentido psicológico naturalmente), para una vez regu-

lado el DST retirarlos o ejercer una vigilancia más relajada.

Me temo que esto ha resultado una espesa sopa de letras, por lo que os habréis aburrido antes de alcanzar este último párrafo, pero si alguno de vosotros ha llegado hasta el final le expreso mi admiración por tan notable resistencia.



Proyecto de DST para Finisterre (De la revista Marina Civil).



TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L.

**REPARACIONES DE BUQUES
Y MECANICA EN GENERAL**

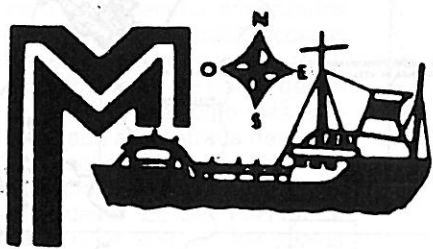
Juan Rejon. 94 - Telefono (928) 26 40 30
PUERTO DE LA LUZ

(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)

CASA JOSE MANUEL

PROVEEDOR DE BUQUES

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



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



Reflexiones generales que se desprenden de la Conferencia Europea del Apostolado del Mar celebrada en Barcelona

Francia, Italia y España confrontan su situación en el mundo de la pesca

Por D.ª M.ª CRISTINA DE CASTRO GARCIA
Delegada Nacional del Apostolado del Mar
para el Sector Pesquero

No se puede resumir aquí el trabajo realizado por el Grupo de Pesca de la Conferencia Europea del Apostolado del Mar, en donde cada región marítima proporcionó abundante documentación sobre la situación social del pescador y su familia. Sin embargo algunas tendencias generales pueden señalarse, a través de las que han resaltado italianos, franceses y españoles, en relación con situaciones vividas por los pescadores y acciones realizadas en el mundo marítimo.

Es posible hablar de situaciones comunes:

1. Los pescadores y las instituciones. Se hace referencia a la actuación de los **Gobiernos** sobre la atribución o la conservación de zonas marítimas, en donde la cuota de captura depende del compromiso político y económico, y de la relaciones diplomáticas entre países de la CEE. En el momento de la negociación la pesca en general está marginada y se nota, sobre todo, en la de gran altura: Pasajes y Noruega, Fécamp y Canadá... Hay gran distancia entre los políticos y los pescadores, quienes no cuentan en absoluto a la hora de las decisiones (ej. la amenaza de una ley excesiva sobre la higiene de las playas de marisco de Galicia, que pone en peligro el trabajo de 25.000 personas).

La **economía** ha creado una Europa fría, un gran monstruo del dinero, más rico y más poderoso, pero más antihumano. Es el rendimiento lo que importa, antes que el hombre. Los oficios tradicionales de la pesca están amenazados, como puede comprobarse en el conflicto del atún en el Golfo de Vizcaya. En Andalucía se prefiere invertir más en el turismo que en la pesca. Los puertos pesqueros se transforman en puertos deportivos y los marineros en servidores de la hostelería, en sujetos

de grandes empresas turísticas y multinacionales; y esto fue, en gran medida, el cierre del grifo de ayudas financieras europeas.

Al tratar de los **apresamientos** de barcos se observa una gran despreocupación de parte de los países. En Italia, en el año 1988, 15 barcos fueron apresados por libios y tunecinos; los españoles apresados por los franceses y marroquíes; los franceses por los ingleses, etc. Existe una diferencia: en el Atlántico tienen lugar estas acciones,



COLABORACIONES

más o menos legalmente; en el Mediterráneo es verdadero gansterismo (un barco de pesca andaluz apresado este año, con licencia, tuvo que pagar 15 millones de pesetas para continuar pescando en aguas marroquíes).

La **Administración** se ha visto lenta y distante de la base, especialmente en Italia y España. Se resaltó el caso de una mujer viuda, en un puerto español, que tuvo que esperar año y medio para completar la documentación de su pensión.

En cuanto a la presencia de los **sindicatos** en el mundo de la mar, se estima significativa en los puertos tradicionales de la gran pesca. En cuanto a la pesca artesanal, en Italia no existen vestigios de sindicatos y en Francia y España se cuenta con la colaboración de las Cofradías. Son muy pocos los sindicatos que se ocupan de la defensa de los intereses del pescador; es esta una lucha de poco porvenir; y los pescadores, por lo general, no confían en el apoyo que le puedan prestar los sindicatos.

2. Los pescadores y el pescado. Es evidente que no se puede continuar

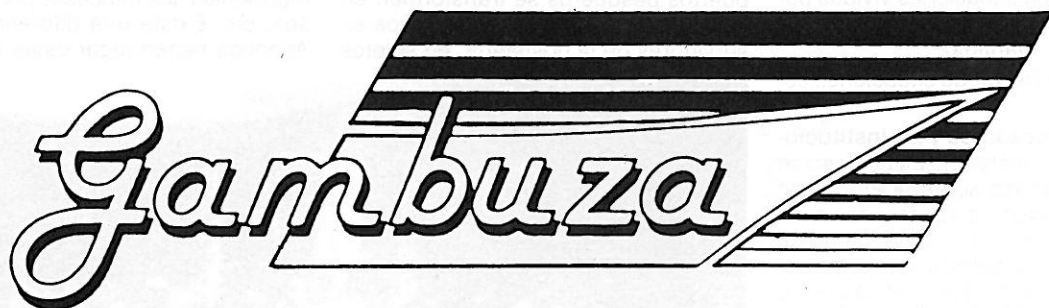
el ritmo actual de capturas, porque la costumbre de pescar al rendimiento máximo pone en peligro el futuro de la pesca. Pero, ante esta evidencia, no existe una política real del stock del pescado, y las distintas artes de pesca sobre el mismo pescado, como ocurre en el Golfo, dan como resultado la «sobrepesca» y el enrarecimiento de algunas especies. En Andalucía la pesca con explosivos destruyó completamente la zona de pesca del Mar de Alborán. Se han tomado medidas por parte de cada país, incluso de cada región, pero no se respetan. Hay que hacer equilibrios entre Bruselas, Madrid y la Administración local, para las cuotas, las mallas, las zonas de pesca, las licencias... Pero, una excepción interesante por favorecer la reproducción del pescado se destaca en Italia: en los puertos del Adriático los pescadores tienen derecho a un paro biológico, de 45 días, pagado por el Estado. Esto se hace con un método rotativo en los distintos puertos y de esta forma hay pescado para todos.

Los representantes de Guetaria y Burela expresaron la gran pérdida su-

frida en estos puertos debido al empleo de la redes «pelágicas» francesas en la pesca del atún.

Se constata que dos hechos principales están condicionando la Europa Azul actual: por un lado, las grandes sociedades de armadores (francesas, españolas, etc.) y los «maîtres» de la importación-exportación se han apropiado del dominio de la economía de la pesca, con el apoyo político necesario, dejando poco margen a los armadores de la pesca artesanal y a las organizaciones de pescadores. De otra parte, la Europa del Norte se ha hecho una economía de pesca a su conveniencia, aprovechando al máximo el gran mercado de países consumidores de pescado, como son Italia, Portugal y España (en donde se come cuatro veces más pescado que en Francia, Dinamarca, Noruega, Inglaterra, etc.). Como consecuencia, surge la protesta de los pescadores de Sur al ver que la competencia de sus colegas les obliga a reducir considerablemente la flota.

3. Los pescadores y sus condiciones sociales. Se verifica que los pescadores de los tres países concier-



SUMINISTROS NAVALES

SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6

Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178



tes se ganan la vida y no pasan pobreza material. Existe, sin embargo, una gran disparidad en las ganancias de las distintas categorías de pescadores, más que de un país a otro. La mayoría de los pescadores de estos tres países no tienen salario fijo y son pagados «a la parte». Los que trabajan en la pesca industrial o semi-industrial están amparados por convenios colectivos que varían enormemente, y sería importante hacer un gran trabajo de unificación. El pescador español conoce graves problemas debido a la carencia de una legislación marítima, no disponiendo generalmente de un mínimo de conveniencia. En efecto, se decía, si Galicia es «la jungla», en Sète es «la mafia» sobre 20 atuneros que explotan salvajemente a los pescadores marroquíes.

En relación con los salarios, vacaciones y pensión de jubilación se reflejan importantes diferencias entre estos tres países.

Salarios:

Francia: Sueldo base garantizado por el Ministerio de Marina (20 categorías).

España: En la pesca de altura, cuando hay un sueldo garantizado es una cantidad irrisoria. Porcentaje del importe de la venta: 0,20% ó 0,30%. En bajura no está garantizado. «A la parte»: 60-40 ó 55-45, etc.

Italia: Se cobra «a la parte»: 55-45%.

Vacaciones:

Francia: 14 días por mes en altura; 3 días por mes en bajura. Ambas pagadas.

España: 6 días al mes en altura. No se cobran, y raras veces se respetan. En bajura no hay vacaciones ni se cobran.

Italia: Desde la tarde del jueves hasta el lunes.

Pensión de jubilación:

Francia: A los 52 años se puede jubilar con 37,5 anualidades. Con menos de 15 años no hay pensión. 2% del salario por año de navegación.

España: Con 65 años y 35 de cotización se cobra el 100%. La edad mínima son los 55 años y tomando como

referencia los 65 años se aplican los coeficientes reductores y las categorías.

Italia: A los 45 años se puede cobrar la jubilación y seguir trabajando. Mínimo 25 años de trabajo.

Dos puntos neurálgicos quedaron resaltados: en Italia los pescadores enfermos y sus familias tienen cuidados médicos pagados, pero no perciben ayuda por enfermedad. En España y particularmente en Galicia, los armadores declaran un salario muy bajo, que ocasiona mínimas pensiones.

Las condiciones de vida a bordo ha sido otro tema de reflexión sobre la mesa de trabajo. Es bien sabido que la vida de los pescadores de la costa y la pesca artesanal es menos dura que la de los hombres embarcados sobre los arrastreros de la pesca de altura y gran altura. En las aportaciones francesa y española ha destacado mucho la cuestión de rendimiento: **pescar al máximo**. La región andaluza comunicaba falta de higiene, de equipos de seguridad y de trabajo agotador (día y noche) de aquellos que van a pescar a Marruecos mareas de un mes.

Un fenómeno social importante que concierne al litoral atlántico español y algunos puertos franceses (y que amenaza con abarcar toda Francia) es la utilización de **mano de obra barata** «manipulable» para formar las tripulaciones de arrastreros y atuneros congeladores. Se trata de una reserva importante de marineros de Galicia y Portugal, en condiciones salariales y sociales inaceptables.

Han estado presentes en este estudio sobre la situación del pescador y su familia, los jóvenes y la familia en general. Se destacaba en el primer caso la realidad del paro, sobre todo en Italia, debido al fenómeno de poder seguir trabajando los que perciben la jubila-

ción. En España los jóvenes marineros se enfrentan con la implacable plaga de la droga. En relación con la familia, se reclaman permanencias más largas del padre en el hogar, donde la educación de los hijos se realiza sin él.

Después de mucho reflexionar con respecto a la situación de vida a través de los puertos, se han visto y valorado las acciones y las luchas. Los movimientos espontáneos hacen renacer la solidaridad y la responsabilidad. Se ha notado la importancia que van tomando las mujeres de marineros. Todos nos alegramos de esta evolución del mundo marítimo y algunos se preguntan en qué medida se cuenta con la movilización de los propios pescadores. En nuestro trabajo han participado abogados de Barcelona que han ofrecido su ayuda con un «Centro de Derechos del Marino». Nos han hecho comprender la necesidad de las presiones sociales para obtener un mínimo de satisfacción frente a las instituciones.

Este encuentro internacional nos ha dejado una interpelación. La construcción de la Europa Azul es también un reto a nuestra reflexión. A partir de los hechos constatados por todos, vemos que «el progreso económico va parejo con la regresión social»; nos hemos dado cuenta de la necesidad de ser iluminados y fortalecidos por una teología preocupada por la misión en el mundo marítimo actual. Estamos de acuerdo en afirmar que el compromiso de servicio a la justicia social de la gente del mar, no es una tarea de «suplencia» de la Iglesia, sino que concierne a su misión de evangelización de una manera concreta. Desde este convencimiento y animados por el compromiso que nos compete a quienes estamos implicados en esta tarea, esperamos la realidad de un futuro más justo para el hombre de la mar.

SHIP CHANDLER FOR NATIONAL AND FOREIGN BOATS •

**SUMPESCA
S. Ltda.**

PROVISIONISTA DE BUQUES

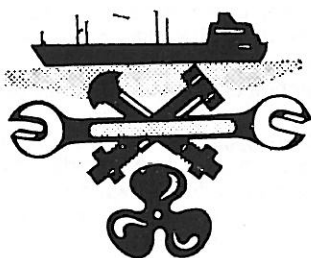
MUELLE DE RIBERA, 9

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

Las cosas de nuestra Consellería

Por D. JOSE OLIVEIRA AVENDAÑO
Capitán de Pesca



Los días 15, 16 y 17 de febrero, se celebraron en Vigo en el Centro Cultural Caixa Vigo, unas conferencias organizadas por la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, con el título: «Encontros Galicia-CEE. A aportación de Galicia na política pesqueira comunitaria».

El día 15, el subdirector xeral de Formación e Promoción Social Pesqueira, don Miguel Cuña, hablo sobre: «A Formación Náutico-Pesqueira». Para este señor a Formación Náutico-Pesqueira consiste en divagar sobre lo que es la Formación Marítima Pesqueira y la Náutico-Pesqueira. Causó verdadera sorpresa entre el personal Náutico-Pesquero y los muchos profesores del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo, lo que allí se dijo. No comprendo como la directora xeral, antigua profesora de este Centro durante muchos años, puede tener a una persona a su cargo con menos conocimientos de la pesca que un Patrón de Pesca de segunda clase.

Para la Consellería de Pesca, donde entre todos los dirigentes no hay un solo hombre de mar relacionado con la pesca, ya que el conselleiro es arquitecto, el director general de pesca, un maquinista y el resto de los «fontane-

ros» de la Consellería, biólogos; y todos estos «sabios» tienen la desfachatez de hablar y juzgar las enseñanzas del personal dedicado a la pesca.

En el coloquio, finalizada su «sabia» conferencia, al preguntarle cuál era la razón de que en la Formación de Adultos se exigiese **«tener 19 años antes del 31 de diciembre del año en que soliciten la admisión»**, contestó porque le parecía justo y además porque el profesorado domocráticamente así lo había pedido. La sorpresa fue mayúscula, pues todos los profesores del Instituto Politécnico de Vigo desconocían esa **dedocracia**, sólo uno perteneciente al mismo partido del conferenciante, tuvo la valentía de decir que él sí lo había pedido, ¿cuántos más? Mi pregunta es, ¿qué conocimientos tiene ese ex-cura para juzgar la edad que deben tener los hombres de mar? Quizás cuando ejercía su apostolado en alguna aldea del agro gallego, tuviese una inspiración divina de que así debía de ser.

Hubo un tiempo, cuando existían las Escuelas Medias de Pesca, creadas el año 1939, a los alumnos de estas Escuelas se les exigía tener un número determinado de días de mar en buques pesqueros. Si se basasen en eso los «sabios» de dentro y fuera de la Consellería, quizás tendrían razón, pero no edad, sino días de mar; les brindo la idea a esos marinos de secano.

Cuando en el coloquio se le citaron los artículos de la Constitución que violaba esa singular Orden, contestó di-

ciendo que el que no estuviese de acuerdo se dirigiese al Tribunal Constitucional, lo cual quiere decir que desde dentro de la Consellería pueden violar todo lo legislado y la Constitución, y al que no le guste, ya sabe lo que tiene que hacer, denunciarlo.

Así se escribe la Historia en Galicia, pues estas cosas sólo pasan en nuestra Comunidad. Viene a mi memoria aquella frase de un tribuno romano que decía: **«Roma, qué has hecho al cielo que los dioses se van de nuestra tierra»**, esto es lo que pasa en nuestra tierra, sólo hace falta cambiar el nombre de Roma por el de Galicia.

Otro acontecimiento importante pasó el día 24. La botadura del buque para la formación de alumnos «V. Paz Andrade», que utilizarán los de Vigo y Ferrol. Nos congratulamos de que haya un buque para esa finalidad, pues hasta el presente estas Escuelas poco han tenido de profesionales; hagamos votos para que al «V. Paz Andrade» no le pase como a aquel engendro que hubo en Vigo y que hoy duerme el sueño de los justos, varado en la playa de Meira (Moaña). En Vigo, en el día de hoy, hay botes de remo y de vela así como balandros, y pregunto: ¿cuántos alumnos de estos últimos cursos los han utilizado?

Que este buque que lleva para los hombres de mar de esta zona, un nombre tan entrañable como es «V. Paz Andrade» sirva de prácticas de verdad, y no sólo para excursiones por la ría de Vigo.



TRICASA



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

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

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



EFECTOS NAVALES



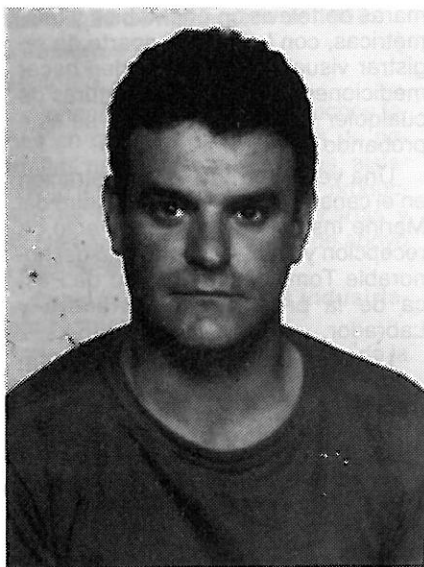
PAZBEN

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



Terranova: Simposio mundial de aparejos de pesca y buques pesqueros

Por D. ANTONIO GUTIERREZ MARTINEZ
Capitán de Pesca

El estar en St. John's de Terranova sin haber entrado por la bocana del puerto, dejando a estribor la atalaya coronada por la torre de John Cabot, referencia conocida por los pescadores españoles desde hace siglos, da una sensación de irrealidad difícil de explicar. Si a esto le añadimos tres horas y media de diferencia horaria, veinte horas de viaje y diecisiete grados menos de temperatura, la sensación de irrealidad se agudiza y queda uno a la espera de aterrizar del limbo particular donde viven los marinos después de un viaje largo en avión, que descontrola nuestro sentido de la proporción entre la distancia y el tiempo necesario para navegarla.

Punto obligado de referencia a la llegada es el número 200 de Water Stret, Casa del Marino Español, cerrada y triste, testimonio histórico de una presencia de pescadores españoles lo bastante importante para justificar su tamaño y ubicación en el corazón de la ciudad, desgraciadamente la falta total de pescadores españoles en este puerto justifica que se encuentre cerrada y supongo que condenada a desaparecer en fecha cercana.

A pesar de que el motivo y razón de este viaje a Terranova era la asisten-

cia al simposio mundial de aparejos de pesca y diseño de aparejos y buques de pesca, la desconfianza y recelo con que los naturales del país me trataban en mi condición de español, me daban que pensar sobre los intereses económicos que son causa de fobias de todo tipo en cualquier parte del mundo.

Lo más irritante es que donde nosotros pescábamos ahora no pesca nadie, y que cuando sean capaces de explotar su zona económica exclusiva, pretenderán vendernos el pescado a nosotros, ya que los canadienses tardarán mucho tiempo en cambiar sus costumbres alimenticias y difícilmente tendrán un mercado propio para el potencial pesquero de esta zona.

Como decía anteriormente, mi presencia en Terranova entre el 21 y el 25 del mes de noviembre pasado se debía a la asistencia al «World Symposium of Fishing Gear and Fishing Vessel Design» y a partir de aquí intentaré reflejar en qué consistió este simposio y cuáles fueron los temas tratados. Esto que podríamos llamar reportaje está entresacado de los informes que en su día escribí para la Secretaría General de Pesca y para el Instituto Español de Oceanografía, organismos que financiaron mi asistencia a este simposio.

El propósito de este simposio fue procurar un encuentro entre las personas que están en vanguardia de la tecnología y la investigación en las áreas interrelacionadas que afectan a las pes-

querías mundiales, tanto en el sector público como en el privado.

Los objetivos más importantes del simposio fueron:

1. Examinar documentos y publicaciones, informar de tendencias industriales observando la evolución tecnológica y científica desde el congreso de aparejos de pesca, celebrado en Reykjavik en 1970 y organizado por la F.A.O.
2. Trazar un plan futuro que intente conjuntar los esfuerzos de investigación, independientes y asociados, para el desarrollo y estudio de la selectividad en las artes de pesca. Integrar el diseño de las artes de pesca dentro del diseño del buque, como algo global y no como dos conceptos separados, empleando parámetros para el diseño de las nuevas generaciones de buques pesqueros que integren la optimización de las capturas, de la calidad de éstas, de la seguridad humana en la mar y la habitabilidad y productividad de los buques.

Los principales temas tratados se engloban en cuatro grupos:

1. Conservación de los recursos y selectividad.
2. Ahorro y utilización de la energía en el diseño de buques pesqueros y artes de pesca.
3. Controles electrónicos de las formas de los artes de pesca. Cámaras submarinas, sistemas acústicos, etc.
4. Sistemas de conservación y mantenimiento de las capturas a bordo.

COLABORACIONES



El número de asistentes registrado fue de aproximadamente 400 y el número de ponencias presentadas de 100. Estos números hablan por sí solos de la importancia de este simposio.

Domingo, 20 de noviembre de 1988:

Reunión de trabajo sobre transferencia internacional de tecnología pesquera.

Esta reunión de tres horas de duración fue exclusivamente para pescadores. La asistencia no fue muy abundante pero sí representativa, siendo mayoría como es natural, la representación canadiense. Había representantes de Japón, Rusia, Polonia, Brasil, Portugal, Estados Unidos, Dinamarca, Islandia, Malasia y algunos más que aun sin ser directamente pescadores sí estaban interesados en los temas a tratar.

Los promotores de esta primera reunión antes del simposio fueron el Marine Institute de Terranova y el Ministerio de Fisheries and Ocean, ambos organismos de nacionalidad canadiense.

Durante la reunión se habló largo y tendido sobre las dificultades que supone el intento de trasvase de tecnología debido principalmente a la desconfianza general de los pescadores hacia nuevos métodos de pesca y los inconvenientes que tiene para la pro-

ducción el poner a punto un sistema desconocido para el usuario pescador.

El debate estuvo muy animado, siendo Dinamarca el país que más defendía las innovaciones, apoyado por Islandia, cosa normal ya que Dinamarca domina el mercado de pertrechos de pesca de arrastre en Canadá en todo lo que se refiere a equipamiento de captura (puertas, artes, etc.).

Los pescadores canadienses defendían bastante tozudamente sus sistemas de pesca tradicionales de redes fijas de fondo, palangre y trampas, cosa normal en mi opinión debido principalmente a su falta de experiencia y entrenamiento para pesquerías de media y larga distancia. Parece ser que su falta de entrenamiento lo puede cubrir el Marine Institute, pero su falta de experiencia en estancias largas y medias en la mar no se resolverá hasta dentro de unos años en que las promociones formadas en el Marine Institute contrasten su preparación teórica con la producción.

Una vez finalizada esta reunión de trabajo sobre transferencia de tecnología asistimos a una demostración en el canal de experiencias del Marine Institute.

Este canal de experiencias y ensayos de redes es exactamente igual al del North Sea Centre de Hirtshals, Dinamarca, con las mejoras de tener cá-

maras de televisión orientables y telemétricas, con las cuales aparte de registrar visualmente, se pueden hacer mediciones de ángulos y aberturas de cualquier parte de la red que se esté probando.

Una vez finalizada la demostración en el canal de experiencias y dentro del Marine Institute, tuvo lugar el acto de recepción y bienvenida a cargo del honorable Tom Rident, ministro de Pesca de la provincia de Terranova y Labrador.

Lunes, 21 de noviembre de 1988:

A primera hora de la mañana se celebró el acto de apertura a cargo del primer ministro del gobierno de Terranova y Labrador, honorable A. Brian Peckford.

A continuación, intervino el jefe del servicio de tecnología pesquera de la F.A.O., John Fitzpatrick. Esta intervención versó sobre las perspectivas mundiales de alimentos de origen marino y especialmente de los alimentos directamente relacionados con la pesca.

Una vez terminado el acto de apertura dieron comienzo las sesiones.

Sesión 1. Conservación de recursos.

Esta primera sesión del simposio versó sobre la conservación de los recursos y el desarrollo de artes selectivas, la influencia del diseño del copo en la selectividad de las artes de arrastre, experiencias de selectividad con copos de malla cuadrada, y estudios de impacto en las poblaciones explotadas utilizando artes selectivas.

Sesión 2. Ahorro y utilización de energía en barcos de pesca.

Ponencias sobre la importancia de las formas de los cascos de los barcos de pesca y su incidencia en el consumo, diferencias de consumo debido a las olas, estudios comparativos de consumos en invierno y verano, control de consumos integrados en un ordenador personal. Comparación de resistencias entre dos artes de arrastre idénticas en forma y tamaño, con la diferencia de que una de ellas estaba formada por red sin nudos.

Martes, 22 de noviembre de 1988:
2 sesiones simultáneas.

Sesión 3 A.

Ponencias variadas y de muchos temas en general: problemática de pequeñas pesquerías artesanales, aislamiento térmico en las bodegas, producción de hielo, potencias aplicadas y problemas de infraestructura de apoyo y comercialización.

Sesión 3 B. Pesquerías industriales: técnicas.

Ponencias sobre problemática de la industria pesquera de media y larga distancia, alternativas de mecanización de los métodos de pesca, desarrollo y estado actual de los sistemas acústicos de control de artes y detección de pesca, estudios de materiales, resistencias, fatigas, densidades, etc., de diversos materiales y su incidencia en la forma y deformación con el esfuerzo de las artes y aparejos de pesca. Experiencias de capturas con mallas muy grandes en pesquerías pelágicas. Pesquerías de profundidad, historia y desarrollo de las puertas de arrastre. Como novedad, señalar una ponencia de China sobre un nuevo sistema de flotación para artes de arrastre. Este flotador de gran superficie y con forma de perfil «Naca» en su parte superior, semejante al ala de un avión, permite aumentar su fuerza ascensional espectacularmente a partir de una velocidad de arrastre superior a 2 nudos, ya que se crea una componente vertical directamente proporcional a la velocidad, semejante en todo a la fuerza ascensional que permite mantenerse en vuelo a un avión, y que en este caso se utiliza para mejorar notablemente el rendimiento vertical del arte de arrastre.

Desarrollo de las artes danesas de pesca pelágica. Observaciones de los parámetros de las artes a escala real en Islandia gracias a la televisión submarina.

Miércoles, 23 de noviembre de 1988:

Sesión 4. Proceso y conservación a bordo:

Ponencias sobre equipamiento de

los parques de pesca, propuesta de sistemas normalizados internacionalmente de cajas y contenedores, problemas que acarrea el pesaje a bordo, sistemas informáticos de interpolación para aproximar el peso, etc.

Sesión 5. Control de las formas y geometrías de las artes de pesca.

Prácticamente todas las ponencias de esta sesión trataron sobre las últimas aplicaciones de la informática en el tratamiento de la información proveniente de la acústica o incluso de la información visual. Sistemas automáticos de respuesta a excesos de tensión comandando sistemas hidráulicos de maquinillas. Integración de los distintos aparatos de control a un ordenador personal.

La ponencia más interesante fue una que trataba de observaciones directas del aparejo por medio de televisión submarina, sus limitaciones y ventajas; esta ponencia fue complementada con la proyección de 10 minutos de vídeo submarino sobre el escape de peces en un copo de malla cuadrada, actuando el zoom y dando gran detalle de las deformaciones que sufrían las mallas.

Jueves, 24 de noviembre de 1988:

Sesión 6. Control y reacciones de

los aparejos y la pesca durante el proceso de captura.

Las ponencias de esta sesión trataron especialmente de las reacciones de los peces ante el arte de arrastre durante el proceso de captura. Los parámetros estudiados fueron observados por métodos acústicos y visuales (televisión submarina).

Se presentó una ponencia sobre los nuevos NET-SONDE de cabeza sónica de la casa Simrad de Noruega; este aparato puede medir la forma geométrica que mantiene la boca del arte durante el arrastre, y ver en la pantalla las reacciones de la pesca ante el arte, ya que el sector del barrido puede ser dirigido e incluso ampliado para mejor observación de la zona que más interesa.

Las ponencias finales de esta sesión trataron sobre la necesidad y justificación de los canales de experiencias para desarrollar artes más efectivas.

Sesión 6 A. Pesquerías de corta distancia, materiales y construcción.

Las ponencias presentadas en esta sesión trataron sobre la problemática de pesquerías artesanales en países poco desarrollados. Es de remarcar la ponencia del personal de la F.A.O. sobre equipos hidráulicos de cubierta para buques pequeños y medianos.



Buque de investigación pesquera en Canadá.



Simuladores de pesca.

La ponencia japonesa sobre construcción de buques pequeños y medianos de poliéster, presentó algunas novedades en cuanto a la utilización de espuma de polivinilo (PVC) para los refuerzos puntuales de zonas de trabajo fuerte dentro del buque.

Sesión 6 B. Pesquerías industriales. Condiciones de operatividad.

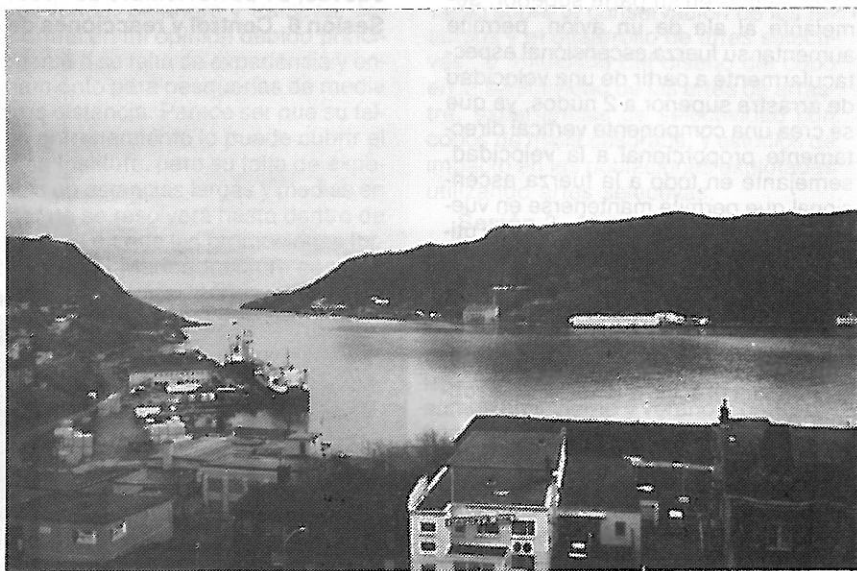
Las ponencias presentadas en esta sesión trataron sobre condiciones de operatividad de los buques pesqueros en duras condiciones; infraestructura de apoyo para conocimiento puntual de las condiciones de la mar. Programa canadiense de pesquerías de media distancia, cuyo resultado es el buque llamado «Funk Island Banker», cabeza de serie de un tipo de barco polivalente para pesca con redes fijas de fondo y palangre previsto para la explotación de los grandes bancos de Terranova. Ponencias sobre seguridad del trabajo en la mar, diseño del buque teniendo en cuenta el factor de seguridad, ergonomía en el diseño de parques de pesca, nuevas formas para los cascos de los buques que trabajan entre hielos.

Sesión 7. Clausura del simposio.

La clausura del simposio corrió a cargo del ministro de Pesquerías de Terranova y Labrador, honorable Tom Rideout.

Una vez clausurado sólo quedaba volver a hacer el camino a la inversa, tres horas y media de diferencia, veinte horas de aviones y aeropuertos, 18 grados más de temperatura al mediodía y menos sensación de despiste al llegar, ya que la casa es la guarida y el resto territorio de caza, o mejor dicho zona de pesca.

Si bien la sensación era de haber aprendido muchas cosas, también quedaba la seguridad de que nosotros, pescadores españoles, sabemos cosas de la pesca que en el simposio no se hablaron, quizá porque la tradición pesquera de siglos no se puede presentar con diapositivas y transparencias, pero sí alguna razón tienen nuestros viejos refranes: «Peixe en terra e o resto contos de taberna». Vista la flota que tenemos, ¿a dónde podríamos llegar si los políticos fueran capaces de dotarnos de unos servicios técnicos y científicos que nos sirvieran de apoyo a los que pretendemos vivir de la pesca toda la vida, porque ni queremos ni sabemos hacer otra cosa?



La Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A. (CAMPESA), expendedora en exclusiva en los puertos nacionales del combustible que consume la flota española, tendrá que ser «censurada» por los armadores de la flota pesquera de bajura, al tener éstos la posibilidad de poder elegir a sus proveedores.

Este monopolio que se resiste a desaparecer, sigue en su transformación exprimiendo a las empresas pesqueras, y en mayor medida a las más numerosas, que son las de pesca de bajura y litoral. Para estos armadores-pescadores el gas-oil que se ven obligados a tomar de CAMPESA, por falta de competencia hasta el momento de otros suministradores, les cuesta por lo menos 1,50 pesetas/litro más caro que a los de las flotas de altura y gran altura. Este motivo nos parece suficientemente importante para que las futuras Asociaciones de Productores, cuando estén organizadas, y asuman la defensa real de los intereses de sus asociados, declaren a CAMPESA-RED «Compañía non grata para la pesca de bajura y litoral».

Existen fundamentales razones para ello, desde el punto de vista de los afectados, por entender que los expertos de CAMPESA al estudiar la fijación de los diferentes precios a que ofertan el gas-oil a los pesqueros españoles, en los puertos del área del que fue su monopolio, han estudiado con detalle la composición de nuestra flota pesquera, con el objeto de poder seguir obteniendo los mayores beneficios económicos, basados en la poca capacidad actual de respuesta de los afectados.

Para el sector de la «pesca industrial», o sea, el de pesca de altura y gran altura, le fijan al gas-oil los precios más baratos, porque este sector, bien organizado, dispone de medios suficientes para exponer ante los organismos competentes y denunciar ante la opinión pública el excesivo precio del gas-oil, impuesto por una empresa propiedad del Estado. Pero no es por estos motivos por los que los responsables de CAMPESA les rebajaron el pre-

CAMPESA, el cáncer que corroee la economía de la flota pesquera de bajura

Por PESCADOR

cio del gas-oil, sino porque saben que estas flotas de larga distancia, que según estadísticas más o menos fiables cuenta con alrededor de 1.150.000 HP de potencia propulsora instalada, y una potencia auxiliar indeterminada, tienen suscritos contratos con empresas multinacionales para abastecerse de combustible a precios internacionales en los puertos próximos a sus caladeros.

Saben también que estos buques cuando parten o regresan a los puertos nacionales donde tienen sus bases, hacen escala en los puertos canarios para embarcar el gas-oil al precio internacional que les facilitan sus proveedores. Y también saben, que aparte del beneficio que les supone a las empresas de gran altura la diferencia de costos entre los precios del mercado internacional y el precio político de la CAMPESA para esta flotas, 1,50 pesetas/litro más barato que para las flotas costeras y de bajura, sus armadores tienen la ventaja de haber merecido la confianza que les dispensan las compañías extranjeras, al concederles la facultad de los pagos aplazados.

Este sistema de los pagos aplazados para el gas-oil del sector pesquero, ha sido siempre ignorado por los responsables de ese monopolio, que exigieron siempre que el gas-oil se les pagase por adelantado antes de embarcarlo. Por este comportamiento todos sabemos que a los dirigentes de CAMPESA jamás les mereció confianza

COLABORACIONES

comercial el sector pesquero en general, ya que nunca le han concedido el beneficio de los pagos aplazados, como hacen las empresas extranjeras instaladas en España.

Sin embargo, la flota pesquera de bajura tiene que embarcar necesariamente el combustible en los puertos nacionales, salvo algunos pesqueros con base en los puertos andaluces próximos a Ceuta, que pueden embarcarlo en ese puerto al precio internacional. Los demás no tienen otra opción de momentos que comprarlo al precio que CAMPSA ha fijado para los embarques menores de 50.000 litros, que es 1,50 pesetas/litro más caro que el que fijaron para embarques superiores a 100.000 litros.

La estadística que manejamos —que no es actualizada, ni sus datos son muy fiables— dice que la flota pes-

quera española, en la que trabajan unos 100.000 tripulantes, está compuesta por unas 17.600 embarcaciones que disponen de una potencia propulsora de 2.600.000 HP. Que de esta flota, en el sector considerado de pesca de bajura y litoral se encuadran unas 16.500 embarcaciones, que con una potencia propulsora instalada de 1.450.000 HP. dan trabajo como tripulantes a 78.000 pescadores.

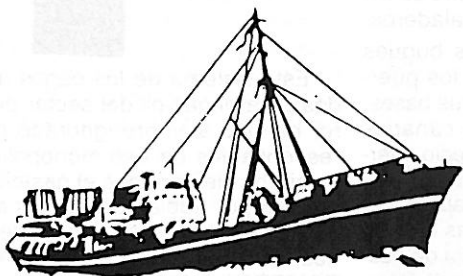
A la vista de los datos expuestos, los armadores pueden fácilmente comprender cuáles fueron las «razones técnicas» que llevaron a los de CAMPSA a fijar precios diferentes para el gas-oil que consumen los pesqueros. No es preciso ser un experto en temas marítimos para comprender que 16.000 embarcaciones de menos de 100 TRB no disponen de tanques con capacidad para 50.000 litros de combustible. Los restantes 550 buques de porte com-

prendido entre 100 y 150 TRB, aun disponiendo de tanques de mayor capacidad no pueden tomar en un solo embarque esa cantidad, por los tiempos limitados que duran sus viajes o mareas.

Los que deseamos que este importante sector de la pesca pueda liberarse de su indefensión, esperamos que las empresas extranjeras instaladas en nuestro país, que hasta el momento solamente pueden suministrar en los puertos nacionales aceites lubricantes a los buques de pesca de altura, consideren de interés el volumen de mercado que genera la potencia de 1.450.000 HP instalados en esta flota. Sabemos que sus armadores lo desean, y por eso decimos que deben ser las futuras Asociaciones de Productores las que juzguen y condenen el comportamiento que reciben de la CAMPSA.

TALLER ELECTROMECHANICO NAVAL

HNOS. SANTANA

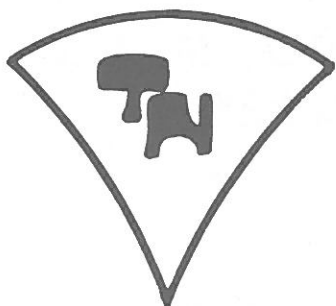


DEVANADOS DE MOTORES · DINAMOS · ALTERNADORES
Y TRANSFORMADORES · REPARACION DE TODA LA
MAQUINARIA ELECTRICA E INSTALACIONES DE BUQUES

SE GARANTIZA EL TRABAJO

Bias de Lezo. 10 (Edif. Cine Litoral)
Telefono (928) 270655

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



TECNASA

Técnicas Navales, S.A.

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

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



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»



TAB-TOR

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

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

MODELOS PARA TRATAR DE
125 a 350 m³ HORA

CONSUMO ENTRE 6 y 12 Amp.
SEGUN MODELO

GENERADOR ELECTROLITICO
DE HIPOCLORITO SODICO

EFFECTOS NAVALES



Distribuidor
Oficial
D. NAVAL

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

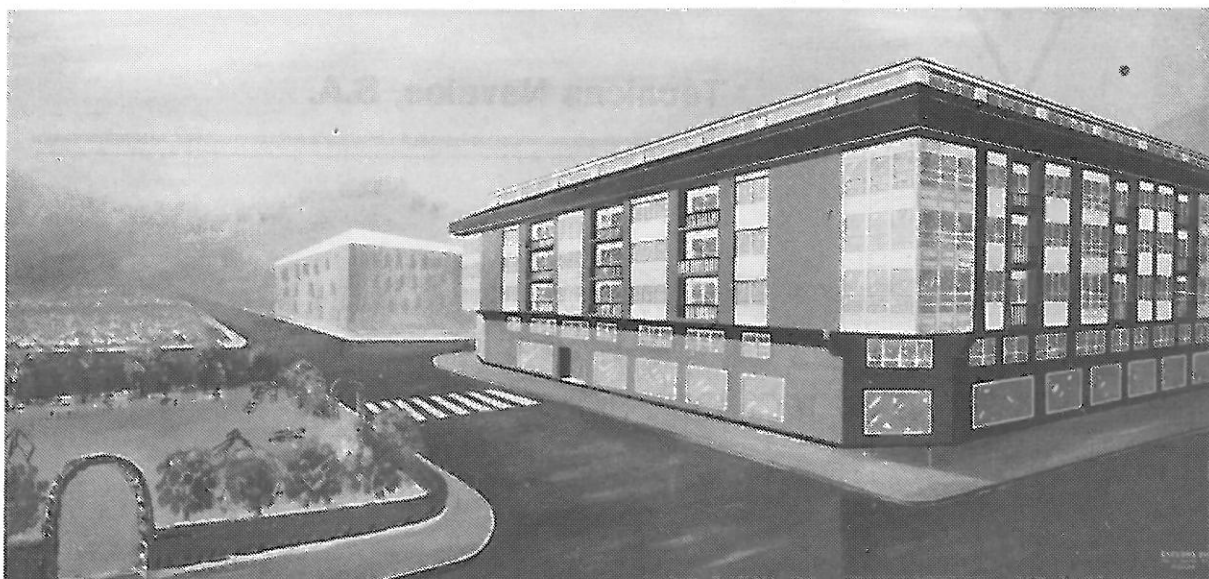
Télex: 95701 - STSL - E
35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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



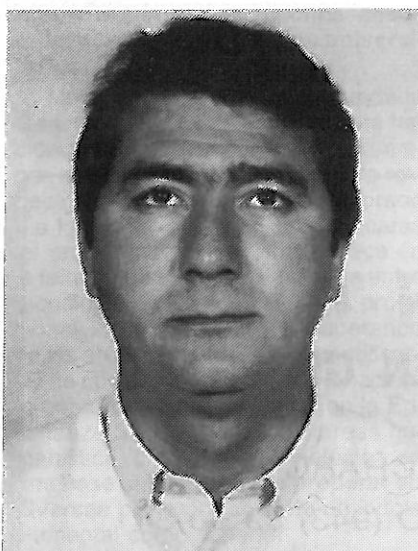
SERVICIO OFICIAL

TECNAUTO RIVEIRA, S. L.

MECANICA - CHAPA - PINTURA

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

SANTA EUGENIA DE RIVEIRA
(LA CORUÑA)



Reflexiones sobre la Reforma

Por D. ELOY MONTERO RODRIGUEZ

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

Ante las continuas preguntas acerca de la reforma de las enseñanzas actualmente en marcha, quisiera hacer una serie de reflexiones a la misma que pudieran ser clarificadoras del proyecto actual.

Partamos de las palabras pronunciadas por el Ministro de Educación, Sr. Solana, ante el Congreso de los Diputados, el día 17 de octubre de 1988, cuando indicaba:

La reforma de la actual F.P., que tiene una desajustada orientación académica, una estructura sumamente rígida y unos alumnos que en su nivel más bajo no tienen todavía edad laboral; **debe realizarse de forma descentralizada, flexible y en estrecha colaboración con los agentes sociales**».

Puede por ello apreciarse que se recoge una clara filosofía de lo que debe ser el futuro de la enseñanza que prepare a los profesionales. Pero para poder abordarla con un mínimo de éxito, habría que tener en cuenta algunas consideraciones de las experiencias realizadas hasta la fecha y de algunos puntos no muy claros del Anteproyecto de Reforma según niveles.

a) Comparando la F.P. de primer grado y los cursos experimentales de culminación de las enseñanzas secundarias (entre 14 y 16 años) se llega a conclusiones totalmente abstractas:

Las diferencias encontradas al estudiar el rendimiento entre el grupo experimental y los de control (los que estudian la actual F.P.) no son en términos absolutos muy grandes, pero sí son significativas y sistemáticas. Poco o nada significaría esto, por ser muy difícil la comparación de ambos sistemas al tratarse de enseñanzas totalmente diferentes: los Planes Experimentales son de niveles de enseñanzas secundarias sin ningún carácter profesional y sin embargo los actuales son un grado (y no un nivel educativo) de F.P., aunque —desgraciadamente— devaluado.

Comparar una enseñanza general, aunque tenga contenido tecnológico cultural, con una profesional es como querer comparar el blanco con el negro o lo dulce con lo amargo.

Otra cosa es la comparación efectuada entre los primeros años de bachillerato actual y la nueva Enseñanza General Experimental, ya que en los dos casos se trata de una enseñanza general de tipo secundario, siendo entonces la comparación completamente válida. Algunas de las personas responsables de la Reforma parece (por los síntomas que apuntan) **no tener una idea clara entre las diferencias que existen entre la Enseñanza General y la preparación para una profesión**. Esta ceguera arrastra en nuestro país desde que se promulgó la Ley

del 70, ya que en su desarrollo la tergiversaron de tal forma que, **convirtieron la F.P. en un segundo camino devaluado de la Enseñanza General, algo completamente nocivo y que no admite comparación alguna**. Sería interesante comparar la actual F.P. de primer grado con los módulos de nivel 2 y seguro que se observaría una primacía indiscutible de estos últimos, con un alto contenido profesional y desprovistos totalmente de materias generales de tipo academicista. Aquí sí resultaría correcta la comparación, porque su finalidad sería única y exclusivamente la de determinar cuál de las dos formas es la que prepara mejor profesionalmente.

b) Un peligro que se observa en el proyecto de reforma es el de empeñarse en introducir los estudios de F.P. dentro del nivel de la Enseñanza Secundaria, algo que la versión original de la Ley de Educación del 70 no contempló con gran acierto, considerando el primer grado de la F.P. como una primera salida al mundo del trabajo al finalizar la enseñanza obligatoria (prematamente a la edad de 14 años), es decir, un Grado y no un Nivel de Enseñanza Profesional; el segundo grado de F.P. era una salida del Bachillerato a empleos técnicos de tipo medio, es decir, una enseñanza postsecundaria de características no universitarias, **lo contrario a lo que ocurre en numerosos países desarrollados, en los que esta Enseñanza Técnico Profe-**



Pescados Varela, S.A.

Especialista en derivados de la Merluza
Kokotxas, Huevas, etc.
y
Bacalao seco

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

PASAJES SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)

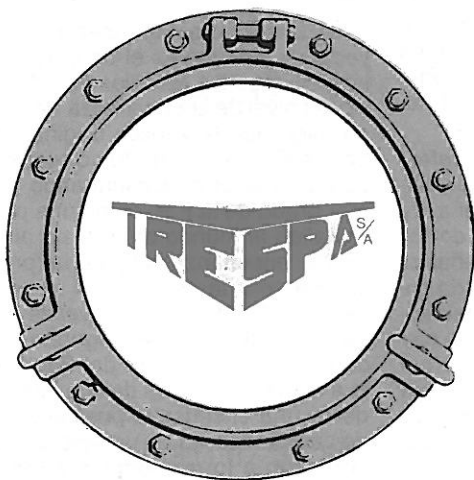


FELIX SANTOS **SUMINISTROS A BUQUES EN GENERAL**

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



SUMINISTROS **INDUSTRIALES** **Y NAVALES**

Lezo-Bide, 9
Telfs. 51 28 34
51 24 70

PASAI DONIBANE
(Guipúzcoa)

sional tiene características de Enseñanza Superior, en muchos casos entroncada en los ámbitos universitarios.

Mezclar la Enseñanza Secundaria General con la Profesional se está haciendo evidente en estos últimos tiempos que es contraproducente tanto respecto a sus fines como al profesorado y a los edificios donde debe ubicarse tal enseñanza. El problema radica en la falta de distinción que se hace entre tecnología cultural y tecnología profesional, algo que ya se está superando en las áreas humanísticas y científicas. Se ha comprobado de forma fehaciente que una buena formación en la Enseñanza Secundaria en las áreas humanística, científica y tecnológica **es una base suficiente para preparar en diversas profesiones** tanto de índole elemental como superior.

En el proyecto presentado por el MEC se habla de una Educación Profesional Base en el seno de la Enseñanza Secundaria Superior, al parecer **confundiéndola** con una Enseñanza Cultural Tecnológica y Práctica en la que tienen cabida las diversas técnicas actuales aunque siempre bajo un punto de vista general y sin caer en aspectos estrictamente profesionales que puedan desvirtuar los objetivos y fines de una enseñanza general. Las pautas que marca el proyecto de los diversos bachilleratos con ciertas acentuaciones inmediatas, pueden sin quererlo **marcar líneas de discriminación de tipo secundario en contraste con otras de tipo elitista**.

c) Otro problema que puede desvirtuar la Reforma es la mezcla de la Enseñanza General y Profesional en centros mixtos que pueden devaluar tanto la Enseñanza General como la Profesional, ya que la tradición y el profesorado pueden conducirnos a ello, debido a que las características, metodología y fines de ambas son completamente diferentes. Si en la actualidad los Centros de F.P. completamente separados de los de Bachillerato no han podido vencer su patente academicismo tal como el MEC denuncia, ¿qué



hay que esperar en un futuro si ambos se encuentran mezclados? Los centros que vayan a preparar para los niveles 1 y 2 de empleo, debieran sacarse fuera del sistema educativo, teniendo una idea muy clara: que los primeros prepararán para empleos no cualificados o semicualificados en un aspecto estrictamente ocupacional y, los de segundo nivel (lo que se denomina en los países desarrollados F.P.) forman para cualificaciones elementales. **Por el contrario los centros que preparen profesionales para el nivel 3, los que con toda propiedad pueden llamarse técnico-profesionales pueden ser centros dirigidos por el MEC de Enseñanza Postsecundaria, que al igual que la Universidad prepare profesionales de tipo técnico intermedio.** El que estos últimos centros estén bajo la supervisión del MEC no quiere decir que en los currículos, titulaciones, formación del profesorado, etc., no intervengan otras organizaciones o ministerios que tenga una íntima relación con el empleo. Sindicatos de trabajadores, patronales, organizaciones profesionales, colegios, etc., tienen mucho que decir en lo que respecta a la formación de profesionales sin excluir a los de procedencia universitaria.

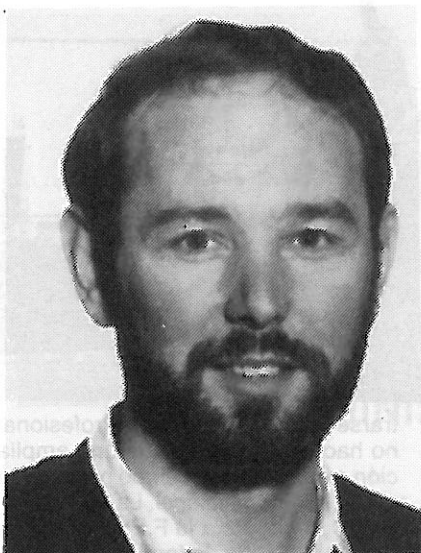
d) La dicotomía que se presenta en la F.P. entre enseñanza de base ubicada en el Bachillerato y la específica de los módulos tal y como se refleja en el proyecto de la Reforma, **es algo que puede hundir completamente al sistema de módulos.** En éstos debe cen-

trarse toda la Enseñanza Profesional, no haciéndose necesaria una ampliación excesiva en el tiempo para preparar un buen profesional. La famosa Ley del 70 marcó para la F.P. de segundo grado un tiempo de formación máximo de dos años, habiéndose comprobado su suficiencia al partir de una base de Bachillerato o de un curso de acceso de Enseñanzas Generales. La aberración de las Enseñanzas Especializadas introducidas por un nefasto director general y el consentimiento de un ministro ignorante, ha desvirtuado la Ley del 70 y la ha convertido en una enseñanza híbrida que **no es profesional ni Secundaria General**.

Hay que insistir en que con una buena preparación de base, se pueden reducir en el tiempo los estudios profesionales rebajando notablemente su coste económico, pues según especialistas en economía de la educación se considera que la **Enseñanza Profesional es hasta 5 ó 6 veces más cara que la General**.

Si se corrigiera en estos puntos señalados el proyecto presentado por el MEC podríamos lograr unas enseñanzas operativas, diáfanas, de gran flexibilidad y tal como apuntó el Sr. Solana desprovistas de materias academicistas que logren motivar convenientemente a los futuros profesionales.

Rías: Jornada Reforma Vigo EMR
Comisión CEE Sevilla
Prof. y emp. (acero)
Comisión Educación Congreso de los Diputados, Sr. Solana, 1988.



**Buena fe..., mala fe...
La aplicación de la ley
y el olvido de la Justicia**

El «Cason» y algunas de sus consecuencias

Por D. ANGEL PEREZ
Mecánico Naval Mayor
Presidente del Comité de Empresa
Alúmina- Aluminio

No me río, pues el asunto es muy grave, y si no que se lo pregunten a las mujeres de los miembros del Comité de Empresa de Alúmina-Aluminio, a nuestras mujeres, que mientras que duró el sol en San Ciprián, iban «todos a una» como en Fuenteovejuna, pero claro, en la obscuridad la sombra se oculta y como alguien dijo: «los falsos amigos son como la sombra, que mientras que hay sol está pegada a ti, pero cuando el sol se oculta desaparece».

No me río, no, ni me quejo, pues afortunadamente mis amigos NO siguen siendo los mismos sino que aumentaron ya que hay más gente honrada de lo que, a pesar de todo, parece. Pero esas mujeres después de 14 meses de lucha, después de 14 meses de creer que era verdad, que la Justicia existía, que no era un falso sueño, pues eso, DESPERTARON.

La sentencia de la Sala 6.^a del Tribunal Supremo, al igual que en su día la dictada por la Magistratura de Trabajo n.º 2 de Lugo, aunque a nadie pillaron de sorpresa, a mí me dejaron, cuanto menos perplejo.

No es que dude de la imparcialidad de los Sres. Magistrados, ¡bastantes problemas tengo sin buscarme más! no, lo que pasa es que quisiera saber,

si no es mucho preguntar, por qué me despiden.

—Quizás porque no «caigo bien»... porque digo la verdad.

—Quizás porque no «caigo bien»... porque digo la verdad.

—Quizás porque hay que arropar a los **incompetentes**, «no se sabe por qué»... o tal vez sí.

—Quizás porque hay que «frenar a los trabajadores»... que pueden acabar con los **chollos**.

—Quizás porque hay que cobrar el dinero del seguro «sin tener la razón»... cosa difícil.

—O, quizás porque después de tantos años de «escuchar una única voz y de caminar por un único sendero»... sólo se **cambió** de voz, pero sigue el **mismo tono**, sólo se varió el sendero, pero sigue el **mismo camino**, lamentablemente.

Sí, ¿por qué me despiden? Me explicaré, si puedo:

—Los cargos formulados contra los miembros del Comité según consta en las sentencias de las Salas nombradas, fueron dos:

1.º Promover situación de HUELGA ilegal.

2.º Transgredir la BUENA FE contractual de manera insólita al hacer caso omiso a los numerosos requerimientos que le dirigió la Dirección en orden al establecimiento de los imprescindibles servicios mínimos que asegurasen la **viabilidad futura** de las instalaciones. (Digno de resaltar que el Real Decreto que recoge la transgresión de la buena fe contractual es de fecha 4 de marzo de 1977, año anterior al de la Constitución).

En un párrafo de la sentencia del Tribunal Supremo se lee textualmente: «es evidente, pues, que **no cabe calificar de huelga**, como en definitiva concluye el Magistrado (refiriéndose al Magistrado Ron Curiel, de la Sala 2.^a de Lugo), lo sucedido».

Entonces, ¡Señorías!, dónde está la transgresión de la BUENA FE **si no hubo**, cosa que ya sabíamos, HUELGA, no procedían los famosos y tan sutilmente aireados y manipulados de cara a la opinión pública, que se utiliza cuando conviene, servicios mínimos, luego por pura y contundente lógica NO existió transgresión de la BUENA FE.

¿O es que nuestro ordenamiento jurídico es tan «completo» que a pesar de

no existir causa, ni motivo, ni hecho punible, ni nada de nada, se nos puede declarar culpables, como se ha hecho, por el artículo 33 del decreto m. y o. (mando y ordeno).

No quisiera dejar de resaltar que uno de los tres Magistrados que componían el Tribunal de la Sala 6.^a, Sr. Bris Montes, emitió un voto particular del cual paso a transcribir textualmente unos párrafos:

«...son tres condiciones que no implican reivindicaciones económicas ajenas a los hechos acaecidos y son peticiones que pueden ser asumidas por la empresa, si ésta no se aviene a ellas, por razones que no constan en los hechos probados, es evidente que los perjuicios causados en las instalaciones de la empresa no pueden ser imputables a los actores que obraron siempre en el ejercicio de su representación obrera defendiendo los intereses de sus representados y, con una acción que podía ser discutible y quizás sea desacertada, como lo son sin duda la mayoría de las acciones realizadas en un contexto tan anómalo, imprevisible y grave como el que ha quedado reflejado en los hechos, pero que es ajeno a la mala fe».

Y más adelante dice:

«...según todo lo razonado se esti-

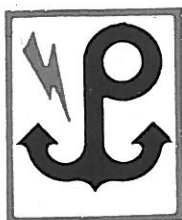


ma que la Sala debió acoger el recurso formalizado contra la sentencia y declarar el despido de los actores improcedente».

Y quienes lo deseen que saquen sus propias conclusiones.

Quizás la transgresión de la BUENA FE, o lo que es lo mismo la MALA FE, estuvo de parte de aquellos «compañeros» que fueron a declarar en el juicio

a favor de la Dirección y que no hace mucho festejaron todos ellos juntos, no sé si revueltos, en una cena de «complicidad» su éxito en la **cruzada**, y a los cuales se les recompensó con la imposición de unas medallas y otras chucherías. Y no digo que los compraron; no, digo que los premiaron, que no es lo mismo aunque lo parezca; me pregunto con qué dinero se pagó eso, ¿sería con el de todos los españoles?



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)

Ojalá que sus familias, sus mujeres y sus hijos, no sufran en sus carnes la falta de valentía y honradez de sus esposos y padres al igual que nuestras mujeres y nuestros hijos están sufriendo en las suyas la injusticia a la que estamos siendo sometidos, uniéndose a ello la tremenda desfachatez e impunidad con la que se pasean, de aquí para allá, todos aquellos que, de una forma u otra, han tenido, tienen y tendrán la culpa de lo acontecido en Finisterre, Guitiriz y en San Ciprián.

O la MALA FE estuvo por parte del Director del Complejo, Sr. Moñita, quien el sábado 12 de diciembre de 1987, me llamó a mi domicilio pidiéndome que acudiese con urgencia a la factoría ya que la peligrosa carga del «Cason» estaba allí y no sabía que hacer.

Sí, todavía planean muchos interrogantes que por bien de la Justicia y de la libertad debemos aclarar y voy a luchar por ello, pero parece que hay a quien la verdad no interesa y para disfrazarla se escudan en sentencias que lo único que hacen es aprobar nuestro despido, pero no aclaran la verdad, y que con todos mis respetos están erradas y no tienen lógica. Ya dije en otras ocasiones que los Magistrados son HUMANOS, como humanos se comportan y por desgracia los humanos NOS equivocamos muchas veces.

Tendría que hablar de los supuestos gastos a los que INESPAL hace alusión con motivo de la parada, también del porqué retrasaron premeditadamente el rearranque de las cubas, de cómo «milagrosamente» esas cubas IRREMISIBLEMENTE perdidas (según consta en la sentencia) están en fun-

cionamiento, del ex-director general de la Marina Mercante y el ex-gobernador civil de La Coruña en paradero desconocido y de las increíbles situaciones contradictorias con que me he encontrado en estos catorce meses, pero hoy se me hace un poco tarde y mañana es otro día más de lucha.

Quisiera decirlos a todos los que me honréis con dedicar parte de vuestro tiempo a leer estas líneas que no me arrepiento de CASI nada de lo que he hecho, pues lo hice con honradez; ni de lo que pienso, pues lo pienso libremente; ni de lo que siento, pues lo siento como humano; ni de lo que digo, pues lo digo con firmeza; ni de seguir luchando, pues lucho por la justicia; sólo me arrepiento de haber actuado, y no me río, aunque sea paradójico, de BUENA FE.



METOPA DE AETINAPE

Elaborada en cerámica de Gres en color, esta metopa es una reproducción del escudo de AETINAPE.

Tamaño: 25 cm. x 22 cm.

Pedidos a la sede central de AETINAPE:

Avda. Gral. Sanjurjo, 16-18
2.º dcha. 15006 - La Coruña,
o en las Delegaciones.

Precio: 5.000 pesetas.

CARTA ABIERTA A UN SECRETARIO GENERAL

Por COLISBER

En la mar, a 19 de febrero de 1989.
Sr. D. José Loira Rúa.
Secretario General de Pesca Marítima.

Muy señor mío:

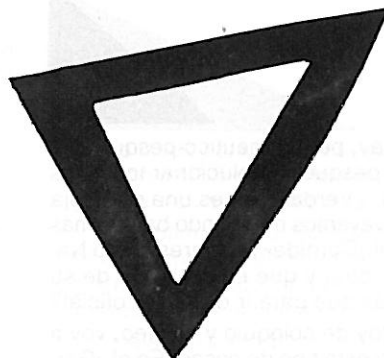
La verdad es que no sé exactamente cómo se encabeza una carta a un Secretario General, pero espero que si hubiese algún error de protocolo no me lo tome a mal, se debería más la ignorancia que a la falta de respeto.

El motivo de digirme a usted es el siguiente: En el mundo de la pesca quien soluciona los problemas es siempre el que más manda, o sea, el Patrón de Pesca. Yo creo que usted debe ser como el Patrón Pesca de ese barco en seco de la calle Ortega y Gasset, 57, y que el Sr. Ministro debe ser como el armador; así me dirijo a usted esperando que me atienda y que a ser posible tome en consideración lo que con mis limitaciones intentaré exponerle.

Lo cierto es, Sr. Secretario, que tanto a mi como a mis compañeros nos preocupa el futuro del sector por lo menos tanto como a cualquiera de los colectivos implicados. Namibia da señales de agotamiento, y eso afecta a demasiados de nosotros para que nos sea indiferente. La flota del banco canario sahariano ya se ve afectada por la reducción pactada en el convenio de pesca Marruecos-CEE. En el Atlántico NW, área de NAFO sólo hay sitio para 15 barcos, en los caladeros que creíamos alternativos, como los de Africa Occidental, Guinea Bissau, Costa de Marfil, Sierra Leona, Mauritania, etc., no se han hecho prospecciones, ni contactos político para poder pescar, o si se hicieron se ignoran sus resultados. Se anuncia la concesión de créditos blandos a Argentina, y los argentinos no nos dan ninguna contraprestación pesquera, pero nos exportan pescado y nos exportarán mucho más gracias a los barcos de pesca que construirán con el dinero que les presta nuestro país.

De la situación de sobrepesca en nuestras propias pesquerías más vale no hablar. Y aun así nos vamos escurriendo año tras año como las anguilas, pero la preocupación nuestra se concreta en una pregunta, ¿cuánto aguantaremos capeando, Sr. Secretario?

Necesitamos muchas cosas para solucionar tantos problemas, pero ante todo necesitamos información. Información que sea fiable, que esté actualizada, y que le sirva a usted, Sr. Secretario, para que pueda tomar las decisiones más adecuadas, que nos den pesca hoy y pesca en el futuro.



Considero, Sr. Secretario, que a usted no le informan bien, es más, creo que le informan mal, y no por maldad o por falta de interés de sus informadores, sino que por una parte está la falta de medios crónica que sufren los científicos, y por otra parte, esa especie de desorganización monumental y eterna que padece el mastodonte burocrático que es la Administración Marítima Española, donde no hay manera de concretar competencias y responsabilidades, diluyéndose todo en una desesperación de papeles e impotencia que de momento no tiene remedio.

En este país nuestro sólo hay dos organismos de importancia que investiguen en la mar pesquera y que se supone que le dan a usted la información científica que les solicite. Estos organismos son: el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, del cual depende el Instituto de Investigaciones Marinas, antes llamado Instituto de Investigaciones Pesqueras, y el Instituto Español de Oceanografía, organismo autónomo adscrito a su Secretaría General.

Aparte de estos dos organismos, existe actividad investigadora en el sector de la pesca en la mayoría de universidades y consejerías de pesca de las comunidades autónomas con costa, aunque hay que destacar que si en los dos organismos antes citados no existen directrices concretas encaminadas a conjuntar sus trabajos, menos las va a haber entre un montón de universidades y comunidades autónomas dispersas por todo el litoral.

En cuanto a buques de investigación, por orden de importancia tenemos: el «Cornide Saavedra», dependiendo directamente de su Secretaría General, el «García del Cid» que depende del Instituto de Investigaciones Marinas, y una flotilla dependiendo del Instituto Español de Oceanografía, compuesta por tres barcos de mediano porte (100-150 TRB) y por unos cuantos barcos pequeños tipo bote o poco más.

Supongo que todo esto usted ya lo conoce, Sr. Secretario, pero le voy a seguir contando. En el barco adscrito a su Secretaría, o sea, en el «Cornide Saavedra» el único titulado náutico-pesquero que va en el puente, ocupa la plaza de tercer oficial y encargado de las maniobras de pesca; entre nosotros, Sr. Secretario, al hombre le toca el trabajo más complicado pero es el que menos cobra del puente, los otros oficiales y el Capitán, son capitanes o pilotos de la Marina Mercante y se llevan los billetes siem-

pre y la gloria cuando la hay, pero al náutico-pesquero le toca hacer que los trastos pesquen y solucionar todos los problemas de los aparejos. ¿Verdad que es una paradoja que los náutico-pesqueros vayamos mandando barcos más grandes y modernos que el «Cornide» en mares como Namibia, Malvinas, el Indico, etc., y que en un barco de su Secretaría no sirvamos más que para ir de tercer oficial?

Aprovechando que estoy de coloquio y cotilleo, voy a seguir chafardeando sobre este tipo de cosas. En el «García del Cid», barco de investigación propiedad del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, va al mando un Capitán de la Marina Mercante que nunca embarcó en un pesquero y que además es licenciado en biológicas por la Universidad a Distancia; muchos pensarán que el ser biólogo es un mérito para mandar un barco de investigación pesquera, pero la verdad, Sr. Secretario, es que si yo tuviera que seleccionar a un Capitán para que maneje un barco de investigación pesquera provisto de puertas, malletas, redes, cables, sondas, net-sonde, etc., buscaría al mejor Capitán de Pesca que pudiera encontrar y no a un Capitán de la Mercante licenciado en biológicas, teniendo en cuenta que biólogos ya van a ir en el barco los suficientes para que el Capitán no tenga que utilizar sus conocimientos de biología y sí sus habilidades para manejar el barco y sus elementos pesqueros. Imagínese, Sr. Secretario, la diferencia de datos que puede suponer en una evaluación de stock por el método de área barrida, el que en el puente del barco de investigación vaya un profesional de la pesca o un transportista de la mar, o sea, que haya cierta seguridad de que el área barrida esté barrida realmente y los peces que hubiera en la superficie recorrida por el arte estén dentro del copo para que los biólogos puedan contarlos y no espantarlos por la mar adelante.

Si ahora seguimos imaginando, el que usted tenga que legislar basándose en esos datos y que yo esté pescando en esa zona, quiere decir que los dos estamos interesados en que la información sea exacta, porque si yo, pescador, sé que la información que usted utilizó para legislar y regular mi actividad no es exacta, me voy a sentir injustamente tratado y esa ley nunca tendrá valor moral que me obligue a cumplirla sino que usted tendrá que ponerme un policía al lado para que yo cumpla la ley que usted firmó partiendo de una información errónea.

Con este ejemplo, pretendía explicar que no es sólo un sentimiento corporativista lo que me mueve a hacer este tipo de reflexiones, sino que el sentido común me lleva a la conclusión de que es muy distinto navegar en dos coordenadas que en tres coordenadas.

Para nosotros los pescadores es la tercera coordenada la que tiene mayor importancia, porque es en la profundidad donde conseguimos el pan, y ese conocimiento es lo que nos diferencia.

Si lo anteriormente dicho da una idea de cómo funcio-

nan los dos barcos de mayor porte que usted utiliza para su información científica, la flotilla del Instituto Español de Oceanografía es harina de otro costal, ahí sí hay titulados náutico-pesqueros, pero las condiciones laborales de estos titulados son vergonzosas y nos encontramos con que la apatía y la desmotivación dominan sobre los demás determinantes del trabajo diario, como podría ser el conocimiento de cosas interesantes.

Pregúntele usted, Sr. Secretario, al señor Robles Pariente lo que gana un Patrón de embarcación en el I.E.O. Siendo como es usted natural de un pueblo de la costa, compare lo que le diga con el sueldo medio de cualquier marino de cubierta, no Patrón. A continuación, se puede preguntar usted qué rendimiento puede tener un Patrón o un Mecánico cobrando después de retenciones menos de 80.000 pesetas por mes. Conozco el caso de un Patrón que cobraba en el paro 96.000 pesetas por mes y lo dejó para un contrato laboral temporal de Patrón en el I.E.O. cobrando 83.700 pesetas por mes, a los seis meses no renovó el contrato, había aprendido muchas cosas, pero a su familia no podía mantenerla dignamente, dejando un trabajo que según él le hubiera apasionado seguir haciéndolo.

Con todo esto, Sr. Secretario, quiero decirle que dentro de la Administración pesquera los únicos trabajos que tenemos los náutico-pesqueros de momento es en investigación, y dentro de la investigación los peor pagados. Es una triste paradoja que los que ponemos el pescado en el muelle después de meses en la mar y en mares muy lejanos, no tengamos un sueldo digno manejando sus barcos de investigación.

Hablando en plata, Sr. Secretario, para manejar los arranches de un barco hay que ser Patrón de Pesca, un Patrón de Pesca se lleva al año aproximadamente el mismo dinero que un director de producción de una empresa que facture en el año lo mismo que la venta bruta del barco en el mismo tiempo, y eso es un dinero que el Patrón de Pesca gana para su familia, ya que en todos los casos él no lo disfruta más que brevemente. Pues bien, difícilmente puede tener a un hombre de este estilo trabajando en investigación sin darle a cambio un nivel económico digno para su familia.

Y estos problemas nos afectan a todos, a usted porque no tiene buenos datos para legislar y ordenar el sector, a los científicos porque si no tienen buenos barcos con tripulaciones competentes que puedan utilizar en sus investigaciones, difícilmente pueden contestar de una manera fiable a sus demandas de informes, y a nosotros, pobres pescadores, porque siempre sufrimos en el quehacer cotidiano las meteduras de pata de unos y otros.

La verdad, Sr. Secretario, es que nosotros somos un poco paletos, esto se debe al tener que pasar demasiado tiempo aislados, pero también es verdad que somos unos paletos viajados, o sea, con mundo, y el haber visto lo que se hace en otros países ya nos da referencia para saber lo que no se hace en el nuestro. También nos planteamos que con el potencial que tenemos hoy por hoy se podría estudiar un plan de investigación pesquera que aglutine

a todos los sabios despistados que aisladamente están estudiando cosas que conjuntamente nos servirían quizá para saber lo que nos va a traer el futuro, o por lo menos para intentar mejorar la gestión y explotación de nuestros recursos.

Aunque parezca extraño, los pescadores, Sr. Secretario, somos iguales que todos los ciudadanos y no nos resistimos a la tentación de comentar en tertulia el cómo arreglaríamos el país si estuviéramos en el sitio de los políticos. Lo cierto es que el único país que conocemos lo bastante para hablar con propiedad es la pesca, y el medio para hacer la tertulia es la radio que nos permite los comedios diarios a distancias considerables.

En una de esas tertulias chafarderas peleando a ratos con los atmosféricos de la radio, tuvimos unos cuantos compinches la osadía de esbozar un plan de investigación pesquera que nos permitiera contrarrestar los esfuerzos que hace Francia para ocupar el puesto de país investigador pesquero dentro de la CEE, dejándonos a nosotros el puesto de currantes, carne de cañón.

Nos lo tomamos tan en serio que incluso calculamos los costes, y justo en ese momento, a la hora de hacer los números, fue cuando nos dimos cuenta de que realmente era posible, también se planteó que nada se perdía con intentar explicarlo, le toca a usted, Sr. Secretario, la explicación porque es el que más manda, el Patrón de Pesca de ese barco —Administración pesquera— y porque la verdad sea dicha, buena falta le hace a Ortega y Gasset, 57, un poco de imaginación y también de ambición, que como no nos espabilemos los gabachos y los guiris nos van a comer las sopas y para el 92 seguiremos siendo los pescadores de Europa, pero nos mangonearán los franceses y los daneses, porque los argumentos que pesan en los foros internacionales son argumentos científicos, y además vende mucho tener a los sabios en el escaparate.

Le explicó, Sr. Secretario, que esto es el esbozo de un plan y que como tal esbozo necesita maduración y desarrollo, pero no es una tontería y merece la pena pensar en ello.

En primer lugar partiríamos de tres secciones a conjuntar que serían:

1. Barcos de investigación.
2. Científicos y laboratorios.
3. Directrices políticas.

Los barcos de investigación serían tripulados por técnicos pesqueros de todas las especialidades, capaces de solucionar los problemas técnicos que los científicos plantean para llevar a buen fin sus investigaciones. Aparte de este trabajo técnico, serían los encargados de tomar el pulso al sector desde las zonas de pesca haciendo de intermediarios entre los pescadores, los científicos y los administradores.

Los científicos marcarían las metas y estarían coordinados de manera que sean capaces de mantener el flujo datos-conclusiones ayudándose de toda la infraestructura que tienen en sus centros, tendrían que organizar un grupo de especialistas de cada pesquería con personal es-

pecializado para poder asesorar científicamente cualquier convenio CEE-países terceros que puedan ser de interés para la industria pesquera española.

Por último, las directrices políticas serían marcadas por el Gobierno, teniendo en cuenta los factores económicos y sociales, dando cabida en esta sección a asociaciones profesionales, sindicatos y empresarios.

Dejando a un lado a la parte científica y a la parte política y habida cuenta de nuestra presencia en diversas pesquerías, nosotros considerábamos una meta a cubrir de cara al 92, de 10 barco que nos aseguraran una presencia investigadora de cien días por año en cada pesquería española.

El tamaño del barco considerado ideal por nosotros es de unas 300 TRB y aproximadamente 1.000 CV de potencia, capaz de acceder a todas nuestras pesquerías sin tener un elevado coste de operatividad, llevaría un tripulación bien entrenada, lo más polivalente y de no más de 15 personas, teniendo capacidad para un máximo de diez científicos.

De entre los tripulantes se especializaría a varios para hacer el trabajo de observadores en otros barcos, trabajando el barco el mínimo con sus aparejos, se procuraría sólo trabajar con elementos de pesca en prospección pesquera y pescas experimentales.

Estos barcos cubrirían dentro de lo posible las necesidades de apoyo logístico dentro de una pesquería a cualquier barco de nuestra bandera. Aparte del trabajo científico se procuraría la divulgación de tecnologías avanzadas, el levantamiento de cartas de pesca y cualquier otro servicio que puedan necesitar los pesqueros nacionales que operen en la zona.

El coste de estos diez barcos es de unos 3.000 millones de pesetas a repartir en cuatro años, y habida cuenta del dinero asignado a los distintos trabajos de investigación que se programan dentro de la Europa Azul, si lográramos que los barcos trabajen 200 días al año se pueden facturar 70 millones por año y barco, lo que nos permitiría una infraestructura investigadora tipo «fundación con fines no lucrativos», que sea versátil y capaz de preparar a técnicos de alta cualificación, logrando amarrar de esta manera nuestro peso pesquero de una forma integral dentro de la Comunidad Europea.

Bueno, Sr. Secretario, me parece que ya está alargándose de más esta carta, espero que si le interesa el asunto del plan de investigación, cuente con los náuticos-pesqueros para llevarlo a cabo, y si no le interesa ese plan, me gustaría pensar que esta carta sirviera para que se planteara que España es una potencia pesquera gracias a nosotros que somos los que pescamos, y que si servimos para pescar también servimos para opinar sobre los asuntos pesqueros.

UNA VALVULA DISTRIBUIDORA Y/O SU SOLENOIDE PUEDE ARRUINAR SU MAREA

Nota: Solenoides son bobinas eléctricas cilíndricas que actúan como un electroimán moviendo el núcleo al energizar la bobina. El término se utiliza a veces, erróneamente, para referirse a la válvula distribuidora u otro mecanismo que la solenoide actúa.

Las solenoides son elementos comunes a bordo de los buques en la actualidad. Sirven para interferir entre los controles remotos y los sistemas neumáticos, hidráulicos o eléctricos que éstas actúan. Pequeñas y generalmente fiables, su comportamiento a veces se pasa por alto, aun cuando se montan en sistemas de gran responsabilidad, como son los sistemas electro-hidráulicos de gobierno.

ANTECEDENTES

En 1985, el Servicio de Guardacostas U.S.A. empezó a investigar averías de los sistemas de gobierno imputables a las solenoides. Parte de la motivación para este estudio han sido informes de averías recurrentes en solenoides de buques sujetos a inspección, así como el agarrotamiento de un servomotor de gobierno controlado por solenoide en un petrolero, que dio lugar a una colisión, explosión e incendio y al menos 7,3 millones de dólares U.S.A. de pérdidas. Aunque en este caso las solenoides no fueron las culpables de este accidente, tienen el mismo potencial.

RESULTADOS HASTA EL MOMENTO

En la investigación de estos incidentes el Servicio de Guardacostas U.S.A. ha encontrado lo siguiente:

- Muchas averías de las solenoides refrentadas no dieron lugar a avería, porque se detectaron en las verificaciones que reglamentariamente se realizan antes de la llegada y salida de puerto.

- Muchas de las averías no dieron lugar a daños porque la tripulación fue capaz de pasar al sistema de gobierno de emergencia.

- La utilización de solenoides en algunos diseños actuales puede dar como resultado la completa pérdida de gobierno a pesar de la redundancia.

- La mayor parte de las averías pueden evitarse mediante mantenimiento y reemplazo de la bobina periódicamente.

A continuación se discute la operación y mantenimiento de las solenoides utilizadas en los servomotores de gobierno.

CUIDADO Y ALIMENTACION DE LAS SOLENOIDES

La mayor parte de las solenoides están diseñadas para operar millones de ciclos, y a menudo lo hacen.

Los fallos de las solenoides pueden clasificarse en dos grupos:

- De naturaleza eléctrica.

- De naturaleza mecánica o eléctrica.

Al ser aparatos electromecánicos pueden fallar a causa de una rotura en el arrollamiento, un cortocircuito entre espiras, un agarrotamiento en la armadura u otro fallo mecánico. Como nos estamos refiriendo a válvulas distribuidoras accionadas por solenoides de C.A. es obvio que el primer fallo posible es el de la bobina de la solenoide. El diámetro del conductor y el aislamiento están calculados para una larga vida, siempre que no se abuse de la solenoide. La corriente de arranque es unas seis veces mayor que la corriente de mantenimiento. Cualquier condición que prolongue o incremente el arranque o conexión y sea la causa de que la solenoide consuma más corriente, dará lugar a un recalentamiento de la misma. El calentamiento hace que el aislamiento se deteriore y finalmente, que se cortocircuiten espiras de la bobina. Este cortocircuito a su vez produce un aumento de consumo del solenoide y finalmente la bobina se quemará.

Para compensar el calentamiento que se puede producir al aumentar la frecuencia de los ciclos (6 a 10 ciclos por minuto en un servomotor) de conexión desconexión muchos solenoides van sumergidos en aceite. Un aceite mineral ligero disipa el calor de la bobina y lubrica las partes móviles. La pérdida del aceite puede dar lugar a calentamientos.

Una alimentación del solenoide a bajo voltaje, agarrotamiento del eje de la armadura o materiales extraños en la armadura pueden evitar que el solenoide asiente correctamente lo que lleva a que consuma demasiada corriente.

Una alimentación del solenoide a voltaje superior al de diseño permite que ésta opere correctamente, pero consume una intensidad excesiva cuando está energizada.

Cualquiera de las situaciones anteriores producirán eventualmente el fallo de la bobina, un excesivo voltaje o intensidad producirá el quemado de la bobina y su fallo total.

En una válvula distribuidora o direccional, dos solenoides mueven la corredera de control de izquierda a derecha. Si por cualquier razón se energizan las dos solenoides al mismo tiempo, sólo una actuará correctamente y la otra se calentará. Esta situación puede ser causada por un sistema de control defectuoso, que puede entre otras

razones haber sido dañado por variaciones transitorias de voltaje del sistema eléctrico del buque.

Estos picos de voltaje tienen un bajo contenido de energía, que puede sin embargo ser suficiente para producir la avería del sistema electrónico de control, especialmente si no está protegido por un transformador de aislamiento, almacenadores de picos, tales como diodos ZENER, varistores deberán montarse en el sistema para evitar averías por elevaciones de voltaje transitorias.

Las protecciones contra cortocircuitos ordenadas por el Servicio de Guardacostas O.M.I. (Internacional Maritime Organization) y sociedades de clasificación, no son fiables para proteger los circuitos del sistema de gobierno contra picos de voltaje.

En la parte hidráulica de la válvula de control direccional o distribuidora, varios factores pueden poner en peligro el buen funcionamiento de la válvula. Cualquier agarrotamiento de la corredera de la válvula dará lugar a una operación defectuosa de la válvula distribuidora.

Los mínimos huelgos en la corredera de la válvula hacen necesario la utilización de un aceite hidráulico limpio, si se quiere tener un funcionamiento fiable.

Un aceite sucio que se ha deteriorado hasta el punto de formar barnices o lodos y partículas metálicas puede producir agarrotamiento de la corredera de la válvula y otras averías en el sistema hidráulico.

Las correderas de las válvulas que no funcionan frecuentemente, tales como válvulas de derivación o desa-

hogo tienen tendencia a «pegarse» en cuanto existe la mínima contaminación o barniz.

El mantenimiento preventivo es la clave de un funcionamiento sin problemas. El aceite del sistema debe ser el adecuado y mantenido en óptimas condiciones de limpieza. El sistema debe de poseer filtros de aspiración y/o de línea que deben ser limpiados a intervalos de tiempo regulares.

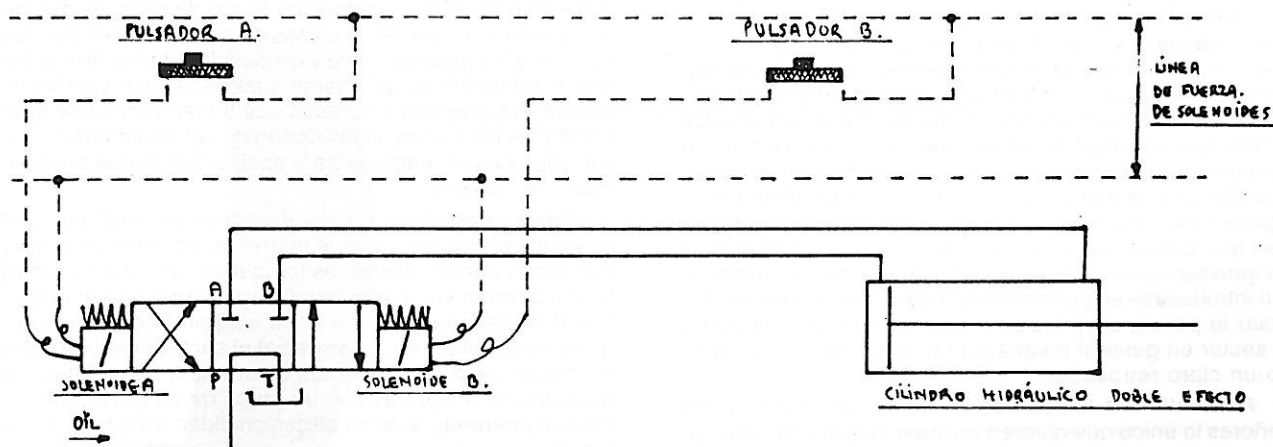
La carga de aceite del sistema debe cambiarse periódicamente para eliminar las partículas que puedan haberse acumulado en la misma y porque los ADITIVOS se «gastan» con el tiempo. Cuando se añada aceite al sistema debe ser del mismo tipo del recomendado por el fabricante del sistema.

Si se efectúan reparaciones que impliquen desmontaje, soldadura, esmerilado, etc., en una parte del sistema, la parte afectada debe limpiarse y rellenarse con aceite del mismo tipo.

Las correderas de las válvulas deben revisarse periódicamente, comprobando que funcionan libremente y no hay signos de acumulación de barnices ni rayaduras.

Las solenoides deben reemplazarse cada 12-24 meses. Válvulas que no operan regularmente tales como válvulas de derivación o desahogo deben verificarse regularmente comprobando su correcta operación.

BENJAMIN J. CLIMENT GINER
Mecánico Naval Mayor



Esquema básico de mando por solenoides para válvula distribuidora 4/3 con muelles centradores.

LOS MARINOS DEL COMME PREPARAN EL ASALTO A LA PESCA

Desde octubre del año 1986, en que los tripulantes del COMME (Colegio de Titulados de la Marina Mercante Española) se hicieron cargo de la Dirección General de la Marina Mercante, entrando de una forma triunfal, alardeando de que en un corto espacio de tiempo este sector notaría una mejoría considerable pues estaría dirigido por los profesionales titulados de la llamada Marina Civil. Desde esas fechas hasta hoy, los únicos que han notado mejoría son el grupo de amiguetes que se han instalado en las poltronas de la Administración; el sector Marina Mercante ha continuado deteriorándose, el número de barcos en activo es cada día menor, hay bastantes empresas en situación de quiebra, el Plan de viabilidad de flota no ha dado ningún resultado visible; en cuanto al salvamento marítimo, tenemos como ejemplo, entre otros, el desastre del buque «Cason», con todos los gastos que ha ocasionado a la Administración y las pérdidas económicas de los pescadores de la zona de Finisterre, afectados por este siniestro, operación «hábilmente dirigida» por los señores del COMME que estaban en la Dirección General de la Marina Mercante.

Estos señores están preparando desde el Ministerio de Transportes, el desplazar a los militares de la Armada de las Comandancias de Marina y crear las llamadas Capitanías de Puerto con un cuerpo de Inspectores de Servicios Marítimos, y de esta forma controlar todo lo relacionado con la mar, ya sea transporte marítimo como pesca. Los que hemos seguido la trayectoria del COMME venimos observando como en las últimas revistas y plenos que celebran, muestran una gran preocupación por todo lo relacionado con pesca; es notoria la animadversión que este grupo ha tenido por los profesionales de la pesca y el poco interés que tenían anteriormente por el sector pesca al que consideraban marginal y de poca categoría, pero en la actualidad se han dado cuenta que este sector tiene futuro y para crear una Administración Marítima importante tienen que contar con él, por lo que están muy interesados en introducirse en este sector. Si estos señores consiguieran introducirse en puestos desde los cuales pudieran controlar la pesca, para los pescadores sería un desastre y el sector en general notaría en un corto espacio de tiempo un claro retroceso.

A la vista está lo ocurrido en Marina Mercante, estos señores lo único que quieren es crear burocracia para instalarse ellos en las poltronas, pues son unos vividores de primera clase y esa profesionalidad de la que tanto alarde hacen está aún por demostrar, desde luego hasta la fe-



cha en Marina Mercante han demostrado muy poca profesionalidad; quizás sea que los cargos que les han dado les vienen muy grandes. La flota de cabotaje, empresas con barcos de tipo pequeño-medio está desapareciendo, cuando en otros países comunitarios es lo contrario; está aumentando. El motivo, bajo mi punto de vista, es que no se puede llevar adelante un sector sin ver cuáles son las necesidades reales de éste y las peculiaridades de los distintos componentes del mismo; parece ser que sólo les interesan las grandes empresas que tienen barcos de gran porte y las pequeñas no las deben de ver importantes, quizás sea una estratagema para acabar con lo que ellos llaman «intrusismo».

Ya va siendo hora de que se tomen las medidas para desenmascarar los oscuros intereses de estos señores y que estén informados todos los que en un futuro no muy lejano puedan verse afectados negativamente por la política burocratizadora y con la de acaparar competencias, que éstos pretenden, en especial el sector pesquero; que no hagan caso de los cantos de sirenas, pues detrás de éstos lo único que hay son un grupo de vividores que necesitan poltronas, y de su profesionalidad a los hechos me remito.

A. P. MUÑOZ

Patrón Mayor de Cabotaje y de Pesca

PROBLEMAS EN LA FLOTA BACALADERA DE TERRANOVA

Según un telegrama recibido hace pocos días en tierra, la situación de las parejas de buques bacaladeros que faenan en Terranova es «insostenible».

Las condiciones de trabajo de las parejas bacaladeras españolas se hacen muy difíciles, ya que los buques no firmantes del convenio NAFO faenan normalmente en la llamada zona «3 M» y los que los firmaron con la condición de no capturar bacalao faenan igualmente con la permisividad de las autoridades. Con las restricciones actuales, a las parejas bacaladeras «se les hace difícil una actividad pesquera normal que pueda compensar los sacrificios de las tripulaciones ante las inclemencias climatológicas y las prolongadas ausencias familiares».

En este sentido, la Dirección General de Relaciones Pesqueras Internacionales de la Secretaría General de Pesca, deberá agilizar sus mecanismos de seguimiento de los Convenios Internacionales de Pesca firmados por España al objeto de que el normal desarrollo de la actividad de nuestros pesqueros no se viera cuestionado por ninguna circunstancia de este tipo.

REFORMA DE LAS COFRADIAS ANDALUZAS

Las cofradías andaluzas de pescadores se constituirán próximamente en organismos democráticos y representativos del pluralismo en el sector pesquero. Según publica el BOJA, la Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno andaluz ha dictado una nueva normativa por la que se guiarán próximamente estas «Corporaciones de derecho público, con capacidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines».

Según el texto legal aprobado, los órganos son especializados en «consul-

tas para la preparación, aplicación y elaboración de normas que afecten a las materias de interés general pesqueras y marisqueras». Los miembros de las Cofradías podrán ser todos los profesionales de la pesca, ya sean trabajadores por cuenta propia o ajena, o armadores». Las funciones representativas se realizarán de forma democrática.

El paso adelante que dio el Gobierno andaluz supone una importante medida encaminada a la renovación de las estructuras orgánicas de representación del sector pesquero, entrando así en la fase de constitución de lo que deben ser estos órganos de representación plurales, progresistas y democráticos.

EL PRESIDENTE DE LA XUNTA RECIBE A UNA REPRESENTACION DE AETINAPE

Una representación de AETINAPE encabezada por su Presidente, José Manuel Muñiz, fue recibida recientemente en el Pazo de Raxoi de Santiago de Compostela por el Presidente del ejecutivo gallego, Fernando González Laxe. El hecho de que Galicia no tenga una política pesquera a la altura de lo que este sector representa en su economía fue expuesto al Presidente, quien coincidió con los titulados náutico-pesqueros en la necesidad de reformar las enseñanzas náutico-pesqueras. En este sentido, presentaron al Presidente de Galicia las propuestas que anteriormente se habían hecho llegar a su Conselleiro de Pesca, José Enrique Rodríguez Peña, sobre la eficacia que debe guiar a la Administración marítimo-pesquera y sobre la necesaria reforma de la normativa de inspección pesquera en Galicia. Se hizo también patente el hecho de que hasta ahora el Gobierno gallego ha prestado mucha atención a los aspec-



La Delegación de AETINAPE con el Presidente de la Xunta de Galicia.

tos industriales y de producción pesquera, en perjuicio de su aspecto social. Los compromisos que el mencionado Conselleiro había suscrito están todavía incumplidos y ello se debe, según se comenta, a la actividad que lleva a cabo en el ejecutivo gallego el Director General de Pesca, un departamento en el que prima el amiguismo y consecuentemente se impide una progresiva y deseada profesionalización del sector. Los representantes de AETINAPE también manifestaron su preocupación por el malestar existente entre el personal docente del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo, ante la falta de elecciones democráticas a cargos directivos del centro.

JORNADAS SOBRE EL FUTURO PESQUERO

Unas fructíferas «Jornadas sobre la pesca ante el reto del año 2000» han tenido lugar los pasados días 9, 10 y 11 de marzo, en la Universidad Hispa-

noamericana de Santa María de la Rábida, en Palos de la Frontera, provincia de Huelva, organizadas por UGT-Andalucía. A ellas ha asistido una representación de AETINAPE, pues uno de los objetivos de nuestra Asociación es asistir a todos los foros de debate donde sean reclamados los titulados náutico-pesqueros. El Presidente, José Manuel Muñiz, participó activamente en las mesas redondas que allí tuvieron lugar, y además departió con el Secretario General de UGT, que clausuró las jornadas de trabajo, en las que también participaron representantes de otros sectores como cofradías, armadores, etc. Durante una entrevista con Nicolás Redondo, José Manuel Muñiz tuvo ocasión de exponer los puntos de vista de los titulados náutico-pesqueros sobre los problemas que acechan al sector pesquero español. El Secretario General de UGT ha manifestado en la clausura de estas Jornadas su apoyo en la defensa de la población pesquera ante los graves problemas que afectan a este importante colectivo.

El Secretario General de Pesca Marítima apuesta por la profesionalización de la Administración Pesquera

LOS CAPITANES DE PESCA PODRAN SER INSPECTORES

Según se publica en el Boletín Oficial del Estado del pasado 6 de marzo, han sido convocadas siete plazas para inspectores de pesca. La noticia no hubiera tenido demasiada importancia si no fuera por las exigencias que se les piden a los aspirantes: estar en posesión de un título de Capitán o Piloto de la Marina Mercante, o de Capitán de Pesca. Es esta la primera vez que se reconoce la figura del Capitán de Pesca como aspirante para ocupar los puestos de inspección pesquera. Es cierto que de momento acceden a estos puestos en calidad de funcionarios interinos, pero no tardarán mucho en

convocarse plazas de funcionarios. De esta convocatoria han de tomar buena nota algunas administraciones autónomas, que no modifican la costumbre de solicitar personal titulado en las escuelas de la Marina Mercante, para ponerlos al frente de las actividades pesqueras. Según se ha podido saber, la Xunta de Galicia tiene preparada la incorporación de estas personas, aunque intereses corporativos de las personas que tienen poder de decisión han venido frenando esta importante conquista del colectivo náutico-pesquero.

Con esta medida, se reconoce la profesionalidad de las personas que se han ido formando en los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros y en las Escuelas Náutico-Pesqueras. Hay que decir, además, que sigue resultando incoherente que se admita para estos trabajos de Inspección Pesquera al personal titulado como Pilotos o Capitanes de la Marina Mercante ajenos al sector pesquero. AETINAPE mantendrá informados a sus miembros cada vez que se produzca una nueva convocatoria de estas características, fruto de largos años de lucha.

EL M/P «RIO OITAVEN» PUDO SER SALVADO

Según las declaraciones efectuadas en tierra por el Patrón de dicho pesquero, que naufragó cuando faenaba en aguas del Gran Sol por culpa de una vía de agua, el barco pudo haberse salvado si los mecanismos de auxilio fueran un poco más eficaces y trabajaran con más celeridad. Pasados unos minutos de las nueve de la mañana, y tras detectar la vía de agua en la parte de proa, cerca del motor, el responsable del buque efectuó las llamadas de socorro oportunas, que fueron recogidas por la Radio Costera de Valentia, en Irlanda. En aquel momento se encontraba en latitud 49 06 N y longitud 10 52 W. Acuden otros tres pesqueros gallegos en busca de apoyo y uno de ellos, el M/P «Areosa II» —al que curiosamente había remolcado días antes el bar-

co accidentado— le prestó remolque. La vía de agua era imposible de controlar, y la tripulación fue abandonando el barco. Efectuados los contactos oportunos, se enteran de que el remolcador «Punta Salinas» se encuentra a unas 20 millas al norte de Fisterra, aunque se le comunica a los responsables que ese buque no puede desplazarse para auxiliar al M/P «Río Oitavén» porque está «dedicado a otras cosas». De hecho, hasta las 14,30 horas del día siguiente no se acabó de hundir el pesquero.

Según su Patrón, «si no hubiera comenzado a entrar el agua por los servicios, nosotros mismos lo hubiéramos salvado». Según pudieron saber posteriormente, los encargados de velar por el rescate marítimo ordenaron la salida de otro remolcador desde el puerto de Santander sobre la seis de la tarde, esto es, 9 horas después de haber solicitado ayuda urgente. El Patrón del M/P «Río Oitavén» protesta indignado contra la falta de atención y desamparo a que están sometidos los trabajadores del mar, esta es una prueba más de la incompetencia y el abandono en esta materia que pone cada día en riesgo la vida de cientos de marinos y pescadores de nuestro país.

CESADO EL SUBDIRECTOR GENERAL DE SEGURIDAD MARITIMA Y CONTAMINACION

El B.O.E. n.º 55 de 6-3-89, publica una Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en la que se dispone el cese de Juan José Achutegui, como responsable de esta Subdirección en la Dirección General de la Marina Mercante; Achutegui un personaje altamente conflictivo y claramente posicionado contra el colectivo náutico-pesquero, ya que siempre fue un hombre vinculado y comprometido con el COMME, a esta organización le debe el puesto del que acaba de ser cesado y cuya gestión ha sido negativa a todos los efectos, para el conjunto del sector marítimo.

Según noticias llegadas a esta revista se baraja como posible sustituto un marino llamado Cruz, marino mercante y de pesca, del que esperamos dé el giro necesario tanto en el comportamiento como en la política de ese importante departamento de la Administración Marítima.

FALLECIMIENTO

Ha fallecido don Francisco Maturana Vidal, Mayor Celador de Pesca del puerto de Pasajes, gran colaborador de AETINAPE y persona querida entre los náutico-pesqueros.

La Delegación de AETINAPE en el País Vasco en nombre del colectivo náutico-pesquero hace llegar a sus familiares y amigos su expresión más sincera de nuestra condolencia.

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 resaltar que si algún compañero que está inscrito en esta secretaría encuentra trabajo, nos lo comunique, para de esta forma facilitarnos nuestra labor.

Rogamos a todos los afiliados que estén interesados en presentarse a las

diversas oposiciones en el ámbito Marítimo-Pesquero, como el Servicio de Vigilancia Aduanera, Inspecciones Pesqueras Autonómicas y otras de interés para el colectivo náutico-pesquero se dirijan a la secretaría de AETINAPE.

INFORME ELABORADO POR EL COMITE ORGANIZADOR DEL V CONGRESO INTERNACIONAL DE INGLES MARITIMO A CELEBRAR EN CADIZ DEL 4 AL 9 DE JUNIO DE 1989

El próximo mes de junio durante los días 4 al 9, se celebrará en el Hotel Atlántico, de Cádiz, el V Congreso Internacional de Inglés Marítimo según decisión adoptada en Plymouth (Inglaterra) por The International Maritime Lecturers Association (IMLA).

IMLA es la Asociación Internacional de Profesores de Escuelas de Náutica de todo el mundo, ostentando la presidencia de honor el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (IMO), organismo perteneciente a la Organización de Naciones Unidas (ONU).

La sede IMLA está en la Universidad Marítima Mundial que, bajo los auspicios de la ONU se encuentra en la ciudad de Malmö en Suecia.

Desde la constitución de IMLA en Plymouth en el año 1977, se han venido celebrando reuniones bianuales en diversas partes del mundo, siendo la última la realizada en Plymouth en junio de 1987 y en la que se acordó que la reunión correspondiente al año 1989 sobre Inglés Marítimo se celebraría en la ciudad de Cádiz. Esta noticia se difundió en distintas publicaciones del mundo marítimo y entre ellas en la revista «SAFETY AT SEA» de agosto de 1987.

Estando constituido el Comité de Honor por:

Presidente: S.M. D. Juan Carlos de Borbón. Rey de España.

Vicepresidente 1.º: Excmo. Sr. don Felipe González Márquez. Presidente del Gobierno.

Vicepresidente 2.º: Excmo. Sr. don Alfonso Guerra González. Vicepresidente del Gobierno.

Vocales: Excmo. Sr. don José Barrionuevo Peña. Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Excmo. Sr. don Manuel Chaves González. Ministro de Trabajo y Seguridad Social.

Excmo. Sr. don Javier Sáez de Cosculluela. Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

Excmo. Sr. don José Rodríguez de la Borbolla y Camoyan. Presidente de la Junta de Andalucía.

Contando con la participación como conferenciantes de las personas relevantes en el ámbito de las comunicaciones y en las enseñanzas del Inglés Marítimo que se mencionan a continuación:

Prof. Capitán F. Weeks, de la Facultad de Estudios Marítimos de Plymouth. Autor del texto «Wavelength» y promotor del sistema para las comunicaciones marítimas en VHF «SEASPEAK», al cual se ha adherido España en la reunión que el Comité de I.M.O. para la Seguridad de la Navegación celebró en Londres en enero de 1988.

Prof. Dr. K. Opitz, de la Facultad de Estudios Marítimos de Hamburgo y presidente de G.A.M.E. (German Association for Maritime English). Editor de la publicación «ECHO» de interés en las enseñanzas del Inglés Marítimo.

Prof. James Kelly, Superintendente del «Canadian Coast Guard College» en Sydney (Canadá). Promotor del sistema de vídeo «ANGLOSEA», para la enseñanza de las Comunicaciones Marítimas y cuya realización ha sido posible gracias a la financiación de países como Canadá, Noruega, Estados Unidos y Holanda. Miembro del Comité Inglés Marítimo de la «International Maritime Lecturers Association».

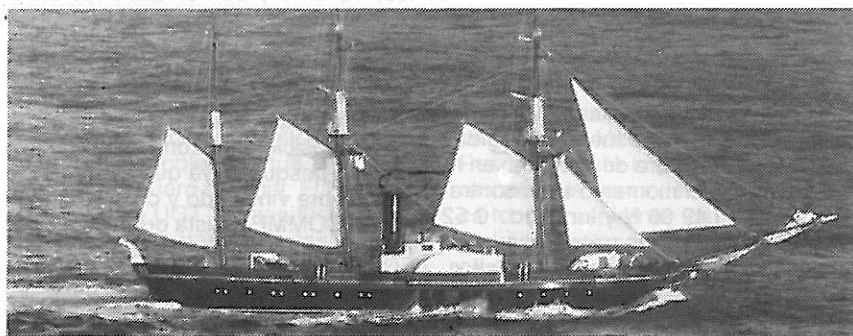
Prof. Ms. Alison Howe, filóloga norteamericana. Profesora de inglés en la Universidad Marítima Mundial de la Organización de las Naciones Unidas, con sede en la ciudad de Malmö (Suecia).

Prof. Josip Luzer, profesor de inglés en la «Faculty of Maritime and Transportation Studies» de Rijeka (Yugoslavia). Experto en el área de las comunicaciones marítimas, realizando actualmente un estudio sobre la aplicación del Código Internacional de Señales en las comunicaciones de VHF.

Prof. Hans Rudolf Rummel, profesor de español en la Facultad de Estudios Náuticos de Dedesdorf (Alemania), secretario de la «German Association for Maritime English».

Prof. Peter Dausch, profesor de español e inglés marítimo en la Facultad de Estudios de Náutica de Bremen.

Cap. Javier Gárate Hormaza, Capitán de la Marina Mercante. Director del Servicio de Tráfico Marítimo del Estrecho, dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante, primer centro de esta clase en España y cuya



inauguración se realizó el día 12 de febrero del presente año.

Prof. Peter Trenkner, Doctor en Filosofía. Jefe del Departamento de Idiomas de la Facultad de Estudios Náutico de Warnemunde-Wustrow (Alemania Oriental).

Prof. Mohamed Nagy A. G. Khiralla, Profesor de Inglés Marítimo de la Facultad de Transporte Marítimo de la Universidad de Alejandría (Egipto).

El congreso se desarrollará en jornadas de mañana y tarde. Según se acordó en la sesión plenaria de IMLA celebrada en Plymouth, en junio de 1987, los temas que se debatirán serán:

—Terminología inglesa empleada en las comunicaciones con los controladores de las estaciones de V.T.S. (Servicio de Tráfico Marítimo en VHF).

—Inglés técnico necesario para los Oficiales de Máquinas de la Marina Civil.

—La problemática del inglés para los hispanoparlantes.

—Sistema de evaluaciones y pruebas a realizar.

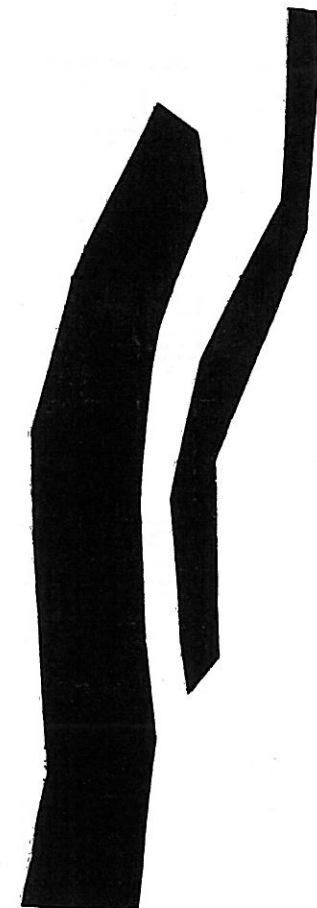
—Unificación de los programas del Inglés Técnico Marítimo.

—Métodos de enseñanza.

—Materiales, desarrollo y aplicación de los sistemas: ANGLOSEA y SEASPEAK.

Habiendo confirmado su asistencia países como Finlandia, Noruega, Suecia, Holanda, Francia, Canadá, Portugal, Polonia, Yugoslavia, Gran Bretaña y otros. El Comité Organizador con sede en la Escuela Superior de la Marina Civil de Cádiz, invita a cuantas personas e instituciones estén interesadas en aportar ponencias o asistir al mencionado congreso a que se pongan en contacto con:

Comité Organizador del V Congreso Internacional de Inglés Marítimo.
Escuela Superior de la Marina Civil
Duque de Nájera, 10
Teléfono (956) 22 422 00 - Ext. 005
Télex 76177
11002 - CADIZ (España)



• LIBRO DE CONSTRUCCION NAVAL Y TEORIA DEL BUQUE

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

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

• GRAMATICA INGLESA E INGLES MARITIMO

Hemos recibido un ejemplar de la tercera edición del libro «Gramática Inglesa e Inglés Marítimo», 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.

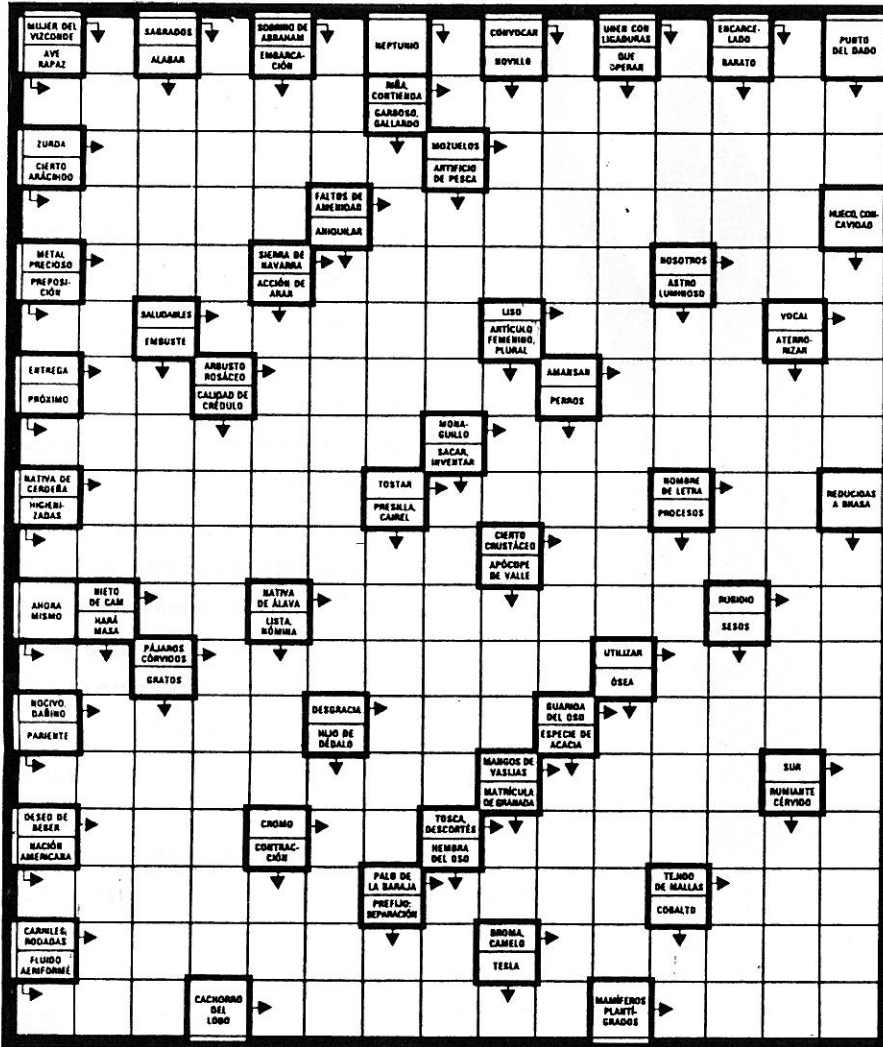
Este es un libro muy recomendable, se usa como texto en los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, y junto con tres cassettes constituye un buen método de aprendizaje del inglés marítimo.

Para más información preguntar por los autores en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico en Vigo.

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

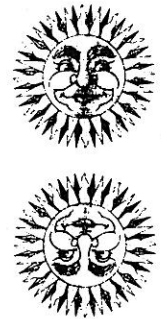
PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO



JEROGLIFICOS

Núm. 1



¿Cómo llamaban a los lucios en la Edad Media?

Núm. 2



No es necesario que lo acciones manualmente,...

Núm. 3



¿Qué anuncian para mañana?

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. Míos:

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 NAUTI-
CO PESQUERA, hasta nuevo aviso por mi parte.

Les saluda atentamente.

FIRMA,

INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐ANUAL ☐

Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:

AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 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
Fernández Latorre, 28-30
(981) 247500 - 247675

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

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 Elorbidea, 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

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

PLANOS

PLANITEC, S. L.
Velázquez Moreno, 49 - Vigo
(986) 222919 - 222918

PROVISIONISTAS 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
FELIX SANTOS
C/ Igueldo, n.º 10, Barrio Andoanegui
Trintxerpe - Pasajes de San Pedro
(943) 396018

REDES

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

REMOLCADORES

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

ROTULACION DE INTERIORES

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

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.

Gaintxurizketa Bidea
Polígono Industrial 108 - Parcela 1, A-B
(943) 492487 (7 líneas) - Fax 943 - 492570
20100 - LEZO (Guipúzcoa)

TRESA, S. A.

Lezo-Bidea, 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
NAPESCA. 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

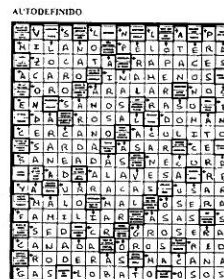
VIVIENDAS

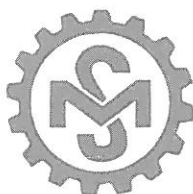
PROMOTORES RIVERMIÑO, S. L.
Constructor: ATANES. Rúa Otero Pedrayo
(981) 871474 - 840396 - 830415
Santa Eugenia de Riveira - La Coruña

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

JEROGLIFICOS:

- N.º 1: Sollos = (Sol) (IoS).
N.º 2: Gira solo = (Girasol) (O).
N.º 3: Aguaceros = (Agua) (Ceros).





TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

TELEFONOS (985) 32 18 91 / 08 - TELEX 87642 SILV E
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

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 servícos.

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

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



CAIXA GALICIA