



..... Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera • Nº51 • Febrero 1998

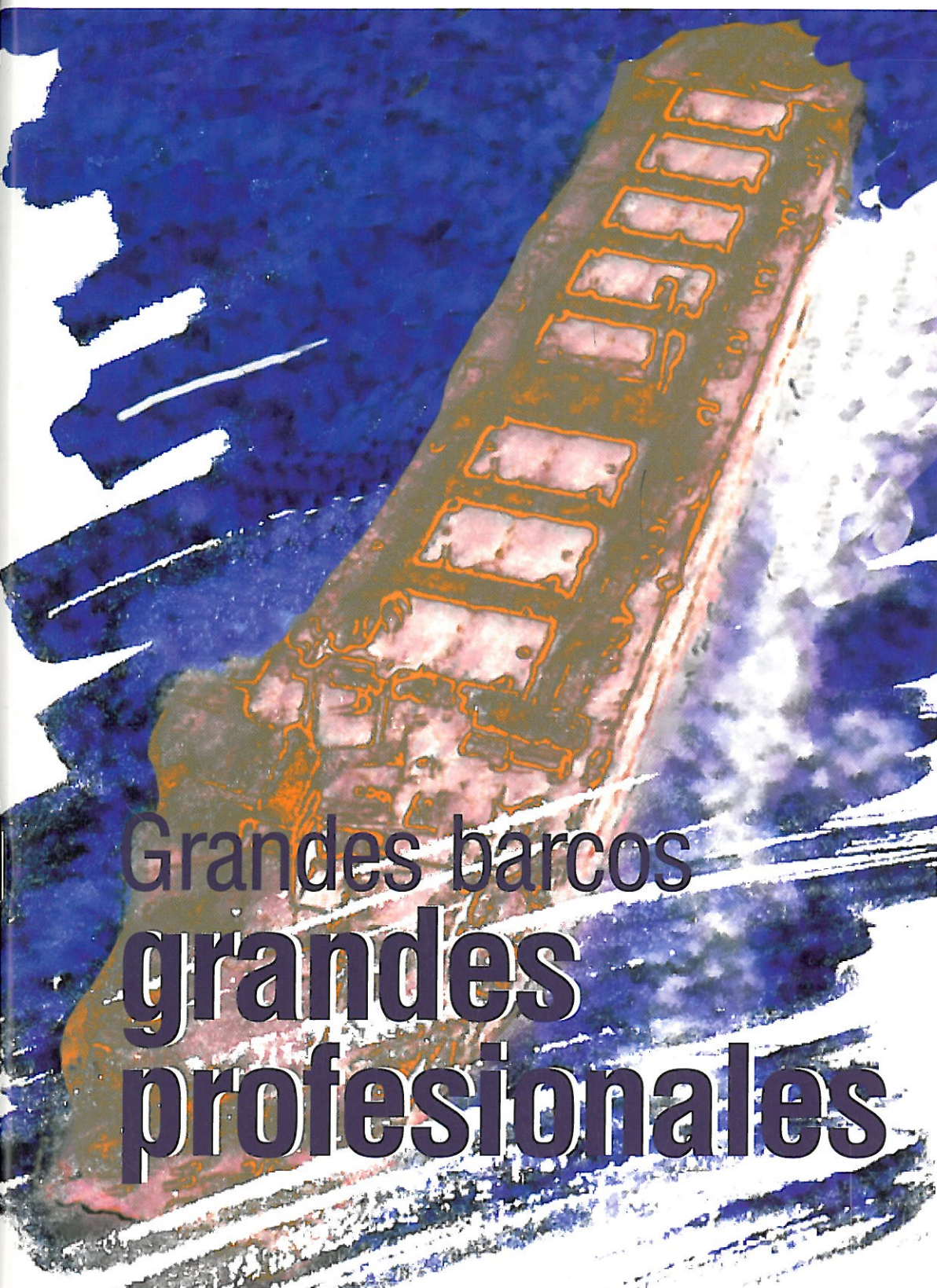
AETINAPE



Loyola de Palacio
recibe a
AETINAPE

Entrevista con el
Conseheiro de Pesca
de la Xunta de Galicia:

«No me
temblará
la mano»



Grandes barcos
grandes
profesionales

EL MUNDO MARÍTIMO ATRAVIESA UNA BORRASCA ARTIFICIAL. HAY GENTE EN PIE DE GUERRA CONTRA LOS CRITERIOS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN, GUARDIA Y SEGURIDAD EN EL MAR REFLEJADOS EN LAS NORMAS INTERNACIONALES. ESTÁN, POR TANTO, EN GUERRA CONTRA EL MUNDO. SON LOS «UNIFORMADOS» DE OTRAS ÉPOCAS, PERO YA NO CORREN TIEMPOS DE PRIVILEGIOS. HAY QUE SER PRAGMÁTICOS: TODO EL MUNDO SABE QUE LOS GRANDES BARCOS NECESITAN GRANDES PROFESIONALES.



CON EL MAR TODOS TENEMOS QUE DAR LA TALLA. LOS PECES Y TÚ.

La pesca desaparece.
Hay que dejar crecer
a los peces.
Si no tienen el tamaño
mínimo, no los compres,
no los pesques.



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
Secretaría General de Pesca Marítima

FROM

<http://www.from.mag.es>

COMUNIDAD EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca





La danza de las víboras

No pueden ponerse puertas al mar. Ni pintar el aire de colores. Ni paralizar el movimiento de la Tierra. Sabemos que muchos harían lo imposible por paralizar las mareas, o cambiar el ritmo de las fotosíntesis. Pero aunque no se enteren, la reforma de las titulaciones marítimo-pesqueras tampoco admite vuelta atrás.

Muchos sectores de una u otra forma relacionados con las escuelas de la Marina Civil están esforzándose en cambiar la evolución normal de unos estudios que desde hacía años necesitaban una profunda transformación.

Mientras contaban con una contrastada influencia en la Dirección General de la Marina Mercante, todo iba para ellos miel sobre hojuelas. El anterior director general, Rafael Lobeto —en estos momentos encausado por presuntas graves irregularidades económicas— era el mástil en el que durante muchos años estuvo erguida la bandera de la inmovilidad. Porque son los paralíticos quienes no permiten avanzar por el camino de la normalidad y la cordura. Los que mantienen todavía hoy amordazada la reforma marítimo pesquera. Cesado ya por el anterior gobierno, Lobeto supo rodearse de grises funcionarios que todavía hoy intentan controlar con artificios burocráticos muchas de las iniciativas de la DGMM en materia de atribuciones profesionales.

Pero la tenaza empleada por Lobeto contra los titulados náutico-pesqueros comienza a dar de sí. Hoy, con una persona neutral al mando del organismo, los inmovilistas han pasado a la retaguardia. A un oscuro camarote desde el que se dedican a conspirar contra las actuales autoridades.

Fernando Casas está siendo víctima de una guerra sin cuartel contra la cordura. Unos pocos marinos amparados tras la fantasmagórica organización colegial en otra época beneficiada por las prebendas del poder, se sirven de cualquier trinchera para intentar apedrear a un responsable político que se está limitando a aplicar el sentido común a una situación kafkiana que heredó, junto a la crisis sectorial más negra de la historia de la marina mercante española, un sistema de salvamento a base de obras faraónicas sin una rentabilidad social concreta, y el grave desprestigio de una institución que nunca debería haberse separado tanto de la realidad.

Hoy, los retrógrados utilizan a los profesores de las Universidades, a los pocos funcionarios que logran vencer... a los cándidos estudiantes que manipulan con mensajes apocalípticos... y al reducido número de profesionales que todavía les guardan fidelidad.

Y juntos, conjugan una indignante danza de víboras que pretende sembrar con malas artes el camino natural de cosas tan sencillas como la carrera marítima única, o el fin de anacrónicos privilegios de oropel.

HALIOS

La pesca más rentable



HALIOS 9 nace como resultado de 10 años de investigación en el sector pesquero, al amparo del

proyecto europeo EUREKA.

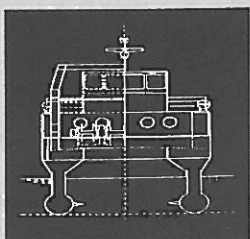
Buques mucho más rentables

Hoy, **HALIOS 9** agrupa a nueve empresas que apuestan por la introducción de nuevas tecnologías, como fórmula para hacer más rentable la pesca.

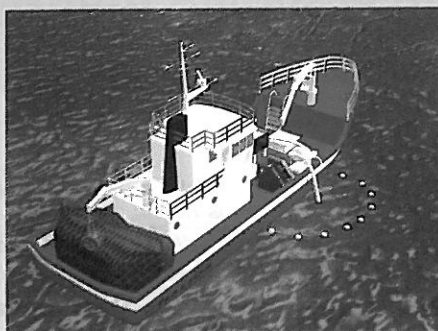
Más velocidad para llegar antes



Nueve productos que incluyen pesqueros tan innovadores como los veloces Swath, los rápidos y estables catamaranes, un

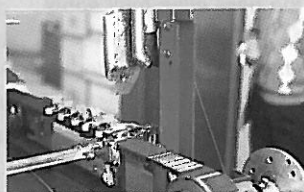


Más oportunidades para pescar mejor y con menos esfuerzo



palangrero de nueva generación y un barco de bajura polivalente.

En cuanto a equipos, **HALIOS 9** incluye modernas cajas de plástico que evitan vuelcos y mermas, sistemas de refrigeración



ALLIBERT MANUTENCIÓN, S.A.

CAJAS PARA AUTOMATIZACIÓN DE BODEGAS

ASTILLEROS ARMON S.A.

PALANGRERO POLIVALENTE

BALENCIAGA, S.A.

BARCO POLIVALENTE DE BAJURA

E.N. BAZAN

PESQUERO RÁPIDO CATAMARAN

FRIO MOVIL S.A.

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN PASIVA

HIDRANORTE INGENIEROS S.A.

PALANGRE AUTOMÁTICO UNIVERSAL

SCAP EUROPA, S.A.

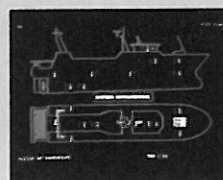
SISTEMA DE INFORMACIÓN Y CONTROL VICS

TALLERES NAVALES DE VALENCIA (TANAVAL)

BUQUE SWATH DE BAJURA

UNITAT DE DIAGNOSTIC I TRACTAMENT (UDT)

SISTEMA DE TELEMEDICINA

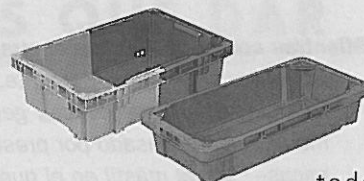


Todo bajo control

ecológica sin hielo, un palangre totalmente automatizado, un sistema de información y control de



Mejor conservación del pescado. Mejor precio



toda la operación del barco y la novedosa telemedicina, que garantiza una asistencia sanitaria inmediata.

La salud también es rentable



SUMARIO

CRÓNICA

- Asamblea General de AETINAPE • 12
- Discurso de José Manuel Muñiz • 14
- Visita a la Ministra de Agricultura, Loyola de Palacio • 20
- Los vendedores de títulos falsos, condenados • 27

COLABORACIONES

- Empleo y sociedades mixtas / **Ricardo Gatzagaetxabarria** • 28
- La pesca, un sector alternativo / **Guillermo Vázquez** • 31
- Perspectivas de futuro para la pesca española / **Samuel Juárez** • 33
- Situación de la marina mercante española / **Fernando Casas** • 37
- La modernización de la pesca andaluza / **Paulino Plata** • 41
- Los orígenes del salvamento marítimo en el País Vasco / **Ignacio Espel** • 43
- El comercio responsable en la pesca / **Miguel S. Peña** • 46
- Fondo Formación: cada año más presente en la pesca / **Félix Bedoya** • 49
- El estado del buceo en España / **Juan Carlos Codesido** • 52
- La dignidad del pescador / **María Cristina de Castro** • 58
- La responsabilidad como problema ético / **Ramón M. Caamaño** • 60
- Pastoral marinera / **Cesáreo Canabal** • 61
- Telemedicina: una realidad a bordo / **María Teresa de Miguel** • 66
- La gripe / **Ana Martín** • 69
- De la jornada laboral / **Rómulo Sosa** • 71
- Achicar agua con un tolete / **«Pescador»** • 73
- ¿Será el furtivismo una cuestión de huevos? / **«Mujer a son de mar»** • 76
- Una agresión más a la familia marinera / **«Una madre»** • 78



ENTREVISTA

Con el conselleiro
de Pesca,
Marisqueo e
Acuicultura
da Xunta
de Galicia,
Amancio Landín

• Páginas
de 6 a 11

STAFF

AETINAPE

Órgano informativo de la Asociación
Española de Titulados Náutico-pesquera

Número 51 / Febrero de 1998

Edita AETINAPE

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

Maquetación Grupo Vertebral.
Impresión Venus, artes gráficas. Pol.
Pocomaco. A Coruña

Depósito legal C 1.760-1982

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

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

Delegaciones



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

Delegados

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

Colaboradores

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



Amancio Landín

Amancio Landín no pertenece a ese tipo de políticos distantes y engreídos tras la mesa del despacho. Su disposición es afable y hasta suelta algún que otro disparo —aunque amable— contra las obligaciones «propias del cargo» que frecuentemente amenazan la agenda de trabajo de cualquier responsable de la Administración. Otro beneficio para sus interlocutores: usa sólo las palabras necesarias y cuando habla, no pierde el tiempo, algo nada frecuente entre las personas de su nivel. Esperemos que no se contagie de la prosopopeya vacía de los despachos.

El conselleiro se muestra abierto con el sector

«Ante las presiones, no me temblará la mano»

Amancio Landín es el pontevedrés que eligió Manuel Fraga para llevar adelante su política pesquera. Con él hemos querido repasar algunos asuntos pesqueros de Galicia. Antes de ser conselleiro, este biólogo de 51 años formado en la Complutense de Madrid fue delegado de su departamento en Pontevedra y posteriormente director general de Marisqueo y Acuicultura. De su biografía destaca el haber sido durante 7 años director del Centro Experimental de Vilaxoán, y de su apariencia deducimos una mirada tímida pero confiada, una conversación tranquila, una afabilidad agradable, y sobre todo, poco de eso que podríamos llamar «afectación por el cargo».

«Ha habido una reducción de la flota que hay que considerar básicamente finalizada; como mucho habrá algún goteo. Pero confío en que la reducción del empleo sea pequeña»

«Veo el futuro con bastante esperanza, pero pondría una condición para esa esperanza: la de llevar a cabo una explotación racional de los recursos que tenemos»

• **Siempre que hablamos con una autoridad de reciente acceso a su cargo, resulta obligado solicitar un balance del sector. ¿Cómo está la pesca, en pocas palabras?**

Es un sector, como todos sabemos, difícil, conflictivo, y en determinados subsectores digamos sometido a tensiones. No hay más que leer la prensa estos días y ver el tema de Argentina por ejemplo, en el que hay problemas constantes por uno u otro lado. Estábamos viendo también el asunto de la vieira, que como saben en Galicia tiene sus problemas. En cambio hay otros subsectores que se van salvando bastante bien.

Parece usted optimista ¿Cuál es el futuro, en términos generales?

Independientemente de estas tensiones que hay en determinados segmentos de flota, veo el futuro con bastante esperanza, pero pondría una condición para esa esperanza: la de llevar a cabo una explotación racional de los recursos que tenemos. Y si no asume ese criterio, ese concepto básico, entonces esa esperanza, ese éxito que prevemos para el futuro, no será realmente positivo para nadie.

Hace algunos años, Aetinape

presentaba un proyecto legislativo para la reordenación de la pesca gallega. No sé si tienen previsto tomar alguna iniciativa de tipo estructural...

En principio, no. Ha habido una reducción de la flota que hay que considerar básicamente finalizada, y como mucho habrá algún goteo. Algún goteo en cuanto a puestos de trabajo, como consecuencia de la modernización de los distintos barcos, pues casi siempre la tecnología conlleva una disminución en las tripulaciones; espero y confío en que esa disminución del empleo sea pequeña.

Yo querría que todos coordinásemos estas evoluciones en función de la disponibilidad presupuestaria y por tanto estableciésemos unos criterios claros y transparentes —y al decir esto estoy diciendo lo más consensuados posibles con el propio sector—, para poder atender, en función de las disponibilidades presupuestarias, a toda esta renovación y modernización de la flota. Entiendo que no será fácil, y que la Administración tendrá que tomar una decisión, puesto que me imagino que los componentes de la flota bacaladera tienen otros intereses, y por tanto necesitan otras soluciones que los del Gran Sol, y estos diferentes que los congeladores, o los palangreros y así sucesivamente. Al final tendrá que haber una decisión, y la Administración tendrá que tomar una decisión concreta que a lo mejor no convence a todo el mundo, pero intentaremos consensuarla lo más posible entre todos.

¿Qué balance se puede hacer de iniciativas que en su día fueron polémicas, como el descanso semanal de los buques?

Yo creo que el balance es positivo. Como en todo, habría que mirarlo desde dos puntos de vista: el del armador que dirá que fue negativo, y el del sector productor o del marinero, que ha sido positivo. Entiendo que si hoy se suprimiese el descanso semanal íbamos a tener unas críticas tremen-

damente duras y no sería aceptable.

Por otra parte, no tenemos datos cuantitativos sobre el estado de los caladeros, pero el descanso hay que interpretarlo como una medida técnica más de regulación de la explotación y por tanto yo entiendo que ha sido muy positivo.

¿Va a continuar la política de ayudas sociales a subsectores que pasan por momentos críticos?

Entiendo que sí. Van a seguir las ayudas, aunque yo comparto que a veces son poco aprovechadas por el propio sector. Posiblemente suceda que el sector pesquero es poco dado a cambios. La reconversión de un marinero puro y duro del sector extractivo en un pequeño empresario que en tierra se dedique, por ejem-

«Aunque estableceremos criterios claros y transparentes, la Administración tendrá que tomar decisiones concretas que a lo mejor no convencerán a todo el mundo, pero intentaremos consensuarlas lo más posible entre todos»

«Con carácter general, los recursos estructurales se están utilizando bien, independientemente que quizá alguna inversión sea un poco aventurada o que no hiciese excesiva falta desde un punto de vista empresarial»

plo, a la transformación de productos, hacia la industria del turismo o hacia actividades de este estilo... Es ahí donde las medidas de acompañamiento tienen que estar apoyadas en una labor de concienciación mucho mas grande.

Hay en marcha gran cantidad de recursos de la Unión Europea para la transformación de la economía pesquera: los llamados fondos estructurales. ¿Cree que esos recursos se están aprovechando bien?

Con carácter general sí, independientemente que quizá alguna inversión sea un poco aventurada o que no hiciese excesiva falta desde un punto de vista empresarial. Pero globalmente entiendo que sí, y bienvenidos sean los fondos estructurales y su continuidad durante largos años.

¿Pero se están utilizando estos fondos para promover una verdadera transformación de la pesca?

Básicamente, los dos sectores lo están aprovechado bien, el sector extractivo para modernizar los barcos, las unidades pesqueras, en el sentido que si bien no se aumentan las capacidades de esfuerzo, sí se aumentan las condiciones para el adecuado tratamiento de la pesca a bordo y las medidas de seguridad de los barcos. En el sector transformador también puesto que de alguna forma se está produciendo una concentración de empresas o incluso fusiones, aunque de éstas no tanto; se están modernizando los sistemas de producción, eliminando costes y aumentando la competitividad del sector. Yo soy de los convencidos de que es en este sector, en lo que se ha dado en llamar el complejo mar-industria, donde están las mayores posibilidades de creación de empleo. Es en tierra, y no precisamente en el sector extractivo, sino en el transformador y en el comercializador. Las previsiones desde luego apuntan claramete en este sentido.

Otro de los problemas que afectan al sector es el de la falta de



caladeros, cada vez más agudizada ¿Hay alguna forma de paliar esa falta?

Yo creo que sí, sobre todo en el caladero nacional, que es donde trabaja nuestra flota de bajura y de litoral. Creo que las medidas cualitativas —fundamentalmente de racionalización de la flota— deben primar sobre las cuantitativas, de producción, de número de buques... Se están haciendo cosas. En cuanto a los caladeros en aguas exteriores, en aguas lejanas, también se pueden seguir logrando acuerdos. Desde luego, la Consellería estará siempre en primera línea; es uno de los temas que hemos llevado a Madrid en la reciente visita que hicimos con el presidente Fraga a la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación: la defensa de los intereses de la flota gallega en aguas exteriores y la promoción de campañas de investigación pesquera y campañas piloto o experimentales de busca de especies para explotar... Creo que es por donde tenemos que insistir, y lo vamos a hacer en la medida que nos lo permitan los presupuestos.

Estoy seguro de que su sentido de la diplomacia no le permite realizar ningún comentario crítico sobre la última etapa de la conselle-

«Las mayores posibilidades de creación de empleo están en tierra, y no precisamente en el sector extractivo, sino en el transformador y en el comercializador»

ría de Pesca... era un clamor en todo el sector la decadencia de este departamento antes de las últimas elecciones gallegas, el pasado mes de octubre...

Desde luego no quiero entrar a juzgar en sentido negativo la labor de mis antecesores. No encuentro ningún punto negativo, por así decirlo. Prefiero analizar las partes positivas.

«La pesca internacional es uno de los temas que hemos planteado a Madrid: la defensa de los intereses de la flota gallega en aguas exteriores y la promoción de campañas de investigación pesquera y campañas piloto o experimentales de busca de especies para explotar»

«Es evidente que somos una gran potencia pesquera, pero otra cosa es el peso que tenemos dentro del conjunto de la política gallega, española y europea y que ciertamente es poco, si los comparamos con otros intereses económicos»

Lo que nosotros intentamos es mirar hacia el futuro y únicamente echar la vista atrás para aprender de lo que se ha hecho, pero no para criticar. Lo que pretendemos es dar pasos hacia adelante.

¿No cree que se estaba abusando mucho de frases pronunciadas a boca llena, como la de que somos una gran potencia pesquera... para disimular de alguna forma el estado crítico del sector?

Es evidente que somos una gran potencia pesquera. Por lo menos

Galicia es la primera potencia pesquera de Europa. Otra cosa es el peso que esa potencia pesquera tiene dentro del conjunto de la política gallega, española y europea y que ciertamente es poco, si los comparamos con otros intereses económicos. Pero tenemos que hacer todo lo posible por retener nuestra enorme potencialidad pesquera, y promocionarla todavía más, eso está claro.

La profesión náutico-pesquera está sometida a un profundo cambio en su sistema formativo... vd. ha tenido algo que ver...

Yo tuve que ver un aspecto muy limitado, referido a la Acuicultura y mas específicamente de crustáceos... es decir que he tenido muy poquito que ver. Estuve en un grupo de trabajo que a su vez estaba dividido en tres subgrupos: pesca, acuicultura y buceo. Yo en lo de pesca prácticamente no participé. Creo que todas las modificaciones o reestructuraciones que se hagan con una visión clara de futuro, son buenas. En aquel grupo de trabajo había gente muy conocedora de los temas pesqueros y por tanto su aportación tuvo que ser positiva. Lo que queda es toda la implantación de estos ciclos y casar de alguna forma las anteriores titula-

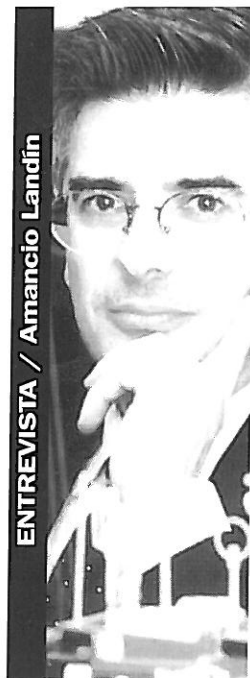
ciones académicas con sus competencias profesionales, con estos nuevos títulos. Pero yo creo que la reforma en general es positiva.

Es de suponer que la administración gallega hará todo lo posible para que ese proceso de reforma se finalice cuanto antes...

Evidentemente el proceso está siendo largo. Es otro de los temas que el pasado 9 de enero llevamos a Madrid. Hay una serie de temas pendientes de finalizar, que no terminan de desarrollarse, pero la impresión que hemos traído es buena. El tema está prácticamente resuelto y ojalá que sea así. Si no, continuaremos intentando influir o solicitar de Madrid que no esté eternamente parado o entre dos aguas, porque no es bueno para nadie.

El asunto de las multas del fletán ha generado un gran debate profesional en torno a las responsabilidades de las empresas pesqueras.

ENTREVISTA / Amancio Landín



¿Hay pocos empresarios?

«Llevar a la pesca un espíritu empresarial»

Suele decirse que en la pesca faltan empresarios...

Evidentemente, tenemos todo un abanico de posibilidades. Si cogiésemos ejemplos, nos encontraríamos desde los que tienen una mentalidad netamente empresarial agresiva y con una perfecta visión de futuro, y otros que siguen anclados allá en las épocas de atrás. El sector pesquero es tremendamente variable. En él coexisten desde el gran empresario, hablemos de los grandes congeladores, que evidentemente tienen que tener una mentalidad empresarial neta, con el autóno-

mo con su embarcación de una Tm, es decir nos encontramos un abanico completo.

¿Le gustaría que hubiese más de los primeros?

Si, evidentemente y desde luego la Consellería está luchando por llevar ese espíritu a la pesca de bajura y al marisqueo, que es donde se nota más la falta de esta mentalidad empresarial. Para estar en la sociedad de hoy, que es un contexto totalmente competitivo y globalizado, como se está diciendo constantemente, nos hace falta este espíritu.

«El proceso de reforma de las enseñanzas está siendo largo, y así lo hemos planteado en Madrid. La impresión que hemos traído es buena. El tema está prácticamente resuelto»

¿Vé vd. con buenos ojos que se regule más específicamente este asunto?

Claro que sí, porque detrás de un capitán de pesca hay un armador y las cosas deben llegar a aclararse. Hay que dilucidar de forma clara las responsabilidades. En los casos de infracción —entrecomillada—, hay que perseguir al que realmente tenga que responder de la acusación, y es cierto que el profesional quedaba, cuando menos, en un cierto desamparo. Esas cosas no sólo afectan a la pesca de altura o gran altura, sino que nosotros los vivimos a nivel de nuestras competencias directas en la pesca de bajura, y queremos abordarlo en un futuro. No vamos a ponerle plazo para la reforma o desarrollo de una ley de sanciones propia, pero esperemos que a nivel no sólo esta-

tal, sino internacional, también se avance en cambios importantes.

Hace algunos años era frecuente ver como nacían centros de formación pesquera en cualquier lugar, sin demasiada planificación ni atención a las necesidades reales del sector; en la mayoría de los casos respondían al capricho de regidores locales más o menos bien conectados con el gobierno de Santiago. ¿Va a revisarse el estado de la cuestión, con objeto de adecuar la infraestructura educativa existente?

Estoy en buena medida de acuerdo con lo que me está diciendo; muchas veces, la planificación que hace la administración quizá se haya realizado un poco deprisa y corriendo. No obstante, el replanteamiento o la

«Esperemos que a nivel no sólo estatal, sino también internacional, se avance en cambios importantes en cuanto a las sanciones a los profesionales como consecuencia de su responsabilidad al mando de los buques»

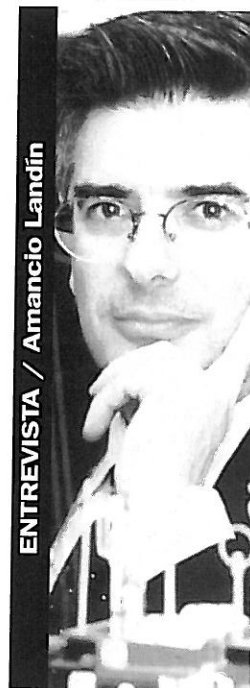
«Todos tenemos mucho que decir»

Como vd. sabe, la profesión marítimo-pesquera ha sido en varias ocasiones víctima de un menoscabo provenientes de algunos organismos de la administración. Aunque la situación tiende a normalizarse, ¿Qué valoración puede hacer en conjunto de una profesión como esta, de tanta importancia en el sector pesquero?

Yo creo que en la Consellería de Pesca nunca se les trató mal, y es un colectivo formado por unos profesionales que tienen detrás de sí una grande y sólida experiencia muy aprovechable. Claro que hay que tener en cuenta a profesionales que han estado embarcados en la pesca —podemos remontarnos a los bacaladeros que llevaban más de 60 tripulantes a bordo— con una larga y dura experiencia en el mundo de la mar... sus opiniones se tienen muy en cuenta. Creo que la administración pesquera no sólo tiene que basar sus actos en lo que opinen los biólogos, los economistas o profesiones por el estilo, si no que el mundo práctico del profesional marítimo, los náutico-pesqueros, tienen mucho que decir. Entre todos tenemos que aportar nuestro punto de vista... cada uno lo que nos corresponde para sacar la pesca adelante.

«Cuando tenga que tomar una decisión, por desagradable que sea para un colectivo, y haya razones suficientes para tomarla, la voy a tomar»

ENTREVISTA / Amancio Landín



reconsideración del número de escuelas es un problema que hay que meditar mucho; es decir, a lo mejor es mucho mas fácil crear una escuela y echarla andar que suprimirla. Hay que sopesar las consecuencias que pueda tener desde el punto de vista localista —entrecomillado—, o bien desde el punto de vista de los intereses de los alumnos de la ciudad o de la comarca... incluso intervienen hasta los intereses y los derechos generados del profesorado, el futuro de estos edificios... Hay que planteárselo todo, pero es un tema complejo y que de momento nosotros no hemos abordado. No lo descartamos, pero tampoco lo vamos a abordar en el corto plazo. En este momento tenemos otras prioridades.

Ya que ha hablado de los derechos generados por los funcionarios docentes, me da pie a entrar en un tema que no tenía previsto... sabe vd. que una de las presiones que frena la reforma de las enseñanzas

es la inmovilidad de muchos de estos empleados públicos... quizá vd. todavía no haya notado estas presiones, puesto que lleva poco tiempo en su cargo, pero ¿y si la nota? ¿cuál será su actitud?

Es cierto, de momento no he sentido esa presión en absoluto. Tengo que decir que la única demanda que existe encima de la mesa se refiere a cuándo van a ser las oposiciones que están convocadas... no hay mas presión que esa. Y tanto en este aspecto como en cualquier otro relacionado con la pesca, el marisqueo o la acuicultura, lo que sí tengo que decir muy claro es que cuando tenga que tomar una decisión, por desagradable que sea para un colectivo, y haya razones suficientes para tomarla, la voy a tomar.

Los tan traídos y llevados cursos de seguridad marítima que deberían haber hecho ya todos los tripulantes del país, no acaban de finalizarse, al parecer, por la desidia

de las autoridades. ¿Cómo valora el papel de la Consellería en este aspecto?

Creo que tenemos una actitud activa, porque no son sólo estamos colaborando a través de las Cofradías, sino incluso a través de sindicatos u otras organizaciones. Pero no podemos ir mas allá que hasta dónde las condiciones presupuestarias lo permiten. Desde luego intentamos acelerar al máximo todos estos cursos, porque para nosotros la seguridad de los profesionales del mar es un tema prioritario y no vamos a cejar ni ahorrar esfuerzos.

«En materia de creación de Centros de Enseñanza, la planificación que hace la administración quizá en muchas ocasiones se haya realizado un poco deprisa y corriendo»



Las Asambleas Generales tienen lugar los años impares, alternándose con los Plenos. La última fue el pasado 20 de diciembre, en A Coruña



La Casa del Mar de A Coruña fue una vez más el escenario de la Asamblea General de AETINAPE, a la que asistieron el nuevo conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Amancio Landín; el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, y el director general de Estructuras y Mercados Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima, Abelardo Almécija.

La Asamblea General, colofón a un año positivo

Los responsables de la administración presentes en el acto, arrojaron al presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, y escucharon atentamente el discurso dirigido a la Asamblea, en el que se recogen algunas claves necesarias para interpretar la actualidad del sector marítimo-pesquero, como ya es habitual en estos actos públicos anuales organizados por la Asociación.

Un salón de actos abarrotado, con la presencia además de numerosos periodistas que se encargaron de trasladar a la opinión pública las informaciones sobre la reunión y la actualidad pesquera que la protagonizaba.

En una carta previa a los socios, el presidente recordaba que «la asociación somos todos, con nuestras circunstancias y nuestros proyectos; con la voluntad que seamos capaces de reunir para seguir construyendo entre todos lo que ya somos: la principal organización marí-

tima española». «Merece la pena — finalizaba Muñiz— que continuemos apoyándonos mutuamente».

Además de la convocatoria, en la que figuraba el programa de actos y el orden del día de la reunión interna de la Asociación, cada miembro recibió en su casa un repertorio de temas de actualidad en el que se comentaban algunos asuntos de interés: los tribunales y las titulaciones falsas, la campaña del Comme, las amenazas que se ciernen sobre las conquistas profesionales de los últimos años; los refrendos de las tarjetas profesionales, los cursos de seguridad marítima, la Ley de Sanciones; la reciente entrevista con la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio; la reunión de la comisión de Reforma de las Enseñanzas y las alegaciones presentadas por AETINAPE al proyecto de Real Decreto que recoge las nuevas titulaciones.

El director general de la Marina Mercante causó gran expectación en la reunión

Fernando Casas sintió el aliento náutico-pesquero ante las fuertes presiones

Una de las intervenciones que más expectación causaron de las que se sucedieron durante la pasada Asamblea General de AETINAPE fue la del director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, un alto responsable de la administración que trata de impulsar —no sin presiones y sobresaltos— la reforma administrativa de un departamento que durante los últimos años estaba amordazado.

Uno de los principales mensajes que el director general trasladó a los participantes consistió en animarles a presentarse a las oposiciones convocadas para controladores marítimos de la administración periférica de la entidad, que por primera vez acepta a algunas figuras profesionales náutico-pesqueras.

La conclusión del proceso de reforma de las enseñanzas, que sólo se encuentra pendiente de la adscripción a cada título de su correspondiente capacidad profesional, estuvo también presente en la intervención de Casas, quien en principio parece mantenerse firme ante las decisiones de otorgar de una vez las atribuciones a los nuevos

títulos creados por el equipo de trabajo multidisciplinar, coordinado por el Ministerio de Educación y Ciencia.

Insistió en su idea de que la carrera marítima debe estar integrada, superando las actuales divisiones entre pesca y marina mercante, y responder con decisión y agilidad a las demandas de un sector cada vez más competitivo.

El hecho de que Casas esté abordando con serenidad y naturalidad una política de apertura hacia el colectivo náutico-pesquero le convierte en el blanco de las iras de los anteriores responsables de su departamento, comprometidos con los intereses del Colegio de titulados de las escuelas náuticas. Este dato, que no se tradujo en palabras durante los discursos, estuvo presente en todo momento. Ante ello, los asistentes apoyaron en varias ocasiones las intervenciones del director general.

Fernando Casas atendió a los periodistas antes de dirigirse a la Asamblea. A ellos dijo que la crisis de los últimos años en la marina mercante se debió a la necesidad empresarial de reducir costes.

La Mesa Presidencial:
Abelardo Almécija, José
Manuel Muñiz, Amancio
Landín y Fernando
Casas.

«La pérdida de empleos, culpa de la competitividad empresarial»

El director general de Estructuras Pesqueras transmitió tranquilidad ante las decisiones de la UE

Almécija: «más dinero para renovar la flota»

La satisfacción en torno a las decisiones del Consejo de Pesca de la UE, de no confirmar los recortes que días antes había anunciado la Comisión fue uno de los argumentos expuestos por Abelardo Almécija, director general de Estructuras Pesqueras de la secretaría general de Pesca Marítima, que acudía a la reunión de AETINA-

PE representando al responsable de este departamento, Samuel Juárez, que se encontraba precisamente en Bruselas tratando temas relacionados con este particular. Habló también Almécija de los fondos estructurales que la Unión otorga al sector pesquero y que distribuyen los gobiernos autónomos. Además anunció que el estado tiene unos fondos suplementarios para la

pesca que sólo para Galicia alcanzarán los 2.000 millones de pesetas, según declaró a la prensa local. Estos fondos provienen «del sobrante que el Estado tiene para 1998».

Dijo también que precisamente estos fondos, junto a otros de carácter estructural, permitirán avanzar en el proceso de renovación de la flota.

«Barcos mejores, no más barcos»

Discurso del Presidente

Muñiz: «Somos una organización útil, dialogante, abierta y dinámica»

Como en todas las reuniones anuales de AETINAPE, el discurso del presidente analiza las principales cuestiones de la actualidad marítima española. En esta ocasión, como novedad, introdujo una breve alocución en idioma gallego para saludar al conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, recientemente elegido por Manuel Fraga para dirigir la política pesquera de la comunidad donde esta actividad tiene mayor peso específico en la economía global.

El empleo fue, como de costumbre, uno de los ejes del discurso presidencial

Queridos amigos; estimadas autoridades. Bienvenidos todos a esta Asamblea General ordinaria de nuestra Asociación.

Como cada año alterno nos encontramos reunidos para hacer un repaso crítico a la actualidad del mundo marítimo-pesquero, y mantener con vida y dinamismo el corazón de esta organización que gana fuerza cada día y se sitúa poco a poco como un punto de referencia imprescindible en el mundo marítimo-pesquero español.

Eso se logra con el esfuerzo diario de muchos ciudadanos que confían en las respuestas civiles y democráticas a los problemas que les afectan, abordados siempre desde una perspectiva útil, dialogante, abierta y dinámica.

Útil porque tarde o temprano tenemos que percibir los avances que vamos consiguiendo, por nuestro interés y en beneficio del conjunto de la sociedad. Dialogante, porque la negociación y el intercambio de pareceres es la única forma de comportamiento aceptada en democracia, el privilegio de los hombres libres. Abierta porque nuestra entidad no mira sólo por el estrecho interés de sus afiliados, sino por el conjunto del sector, compuesto además por otros muchos ciudadanos que animan, con su trabajo el calor que necesitan sus familias. Y dinámica, porque las preocupaciones por el bien común de un importante colectivo, sólo acarrearán beneficios sociales, impulsos para crecer y madurar como personas y como profesionales.

Pero la salud interna de la organización que nos une contrasta,

de alguna manera, con el panorama que ofrece el sector. Aunque no deseamos construir un discurso catastrófico, los datos de la realidad no dejan lugar para muchas alegrías. Tampoco vamos a dejarnos llevar por los fuegos artificiales amañados en los gabinetes de imagen de los gobiernos, la realidad está ahí: una pesca internacionalizada, sujeta a los vaivenes del desigual crecimiento de la riqueza, con sus alarmantes contrastes sociales, que afecta de manera profunda a las comunidades periféricas de este primer mundo dominado por grandes emporios comerciales y financieros.

Incluso nuestras mayores empresas pesqueras, esas que son el ejemplo de cómo debería haberse musculado la pesca española, observan graves problemas de competitividad y tamaño para llegar con sus tentáculos, en primer lugar, a los países dueños de las grandes reservas de pesca, y después, a los consumidores impulsivos de marcas que previamente les han de ser recordadas en los medios de comunicación por los personajes populares de las nuevas tómbolas mediáticas.

No sé si debemos, pero nos sentimos en la obligación de recordar que todavía existe una parte considerable de la población marítimo pesquera en situación de desempleo. Y digo que no sé si debemos recordar esa máxima gubernamental de que la política económica persiga reducir el paro. Hace doce años había en España más de 60.000 trabajadores a bordo de buques mercantes y pesqueros de más de 150 TRB. Hoy no superan los 27.000. Ha sido, y sigue siendo, una dura reconversión.



«Los piratas del mundo imponen su fuerza, y después van a los foros internacionales a consolidar sus conquistas»

Quizá ya sea una antigua utopía eso de aspirar al pleno empleo, a la igualdad y la dignidad que nos iba a ofrecer el trabajo. Quizá ese planteamiento no figure ya más que en los manuales de lo que ha sido una época dominada por las ideologías materialistas, hoy en el recuerdo nostálgico de los nuevos triunfadores. Por mucho que nos cueste, hemos de regresar al humanismo y la solidaridad para reclamar, como ciudadanos, nuestra insatisfacción con la perpetuidad del desempleo, que afecta al sector marítimo-pesquero de manera tan cruda.

No sería justo descargar, como pudiera parecer de mis palabras, toda la responsabilidad del inmenso problema del paro en los gobernantes. Ellos no son la única fuerza que mueve esta sociedad. Sólo son los responsables de la coordinación y la orientación de los recursos. Nadie, ninguno de los que estamos aquí,

podríamos decir que no tenemos responsabilidad. Los hombres y mujeres tenemos que mirarnos al espejo y preguntarnos qué podemos hacer. En primer lugar, los que más dinero ganan. Pero también todos los demás. Los que tienen trabajo seguro, con su comportamiento solidario, con una cultura de compromisos que no se reduzca a la declaración del IRPF. Pero especialmente los que están sin empleo. Nadie debería esperar sentado a que otro le resolviera la vida.

Es necesario subrayar la falta de vocación empresarial tanto de muchos armadores actuales, como de otras personas que no acaban de poner sus ojos ni su capital en la economía marítima. Esperamos que todos seamos capaces de revertir esta situación, creando las condiciones para esa vitalidad y esforzándonos en conseguir el repunte necesi-

rio. Y sobre todo, abandonando vicios acomodaticios que juegan a favor de la improductividad y el enflaquecimiento de los resortes emprendedores y creativos sobre los que construir motores activos para el sector.

Por difícil que sea, todos tenemos que ser conscientes de que no vivimos en una sociedad utópica donde todo se resuelve sin esfuerzos. Más al contrario. Como dicen nuestros más hábiles pescadores, «Quen queira perceberes ten que molla-lo cu».

Pero más allá de ese problema estructural por encima del cual no debemos pasar de puntillas, existen muchos otros, más puntuales y concretos. La pesca y su dimensión internacional, por ejemplo. Estamos asistiendo a las maniobras oscuras habituales en el ámbito mundial. Se impone la fuerza de los piratas, y después van a los foros internacionales a consolidar sus conquistas. Como en la más lógica de las guerras medievales. Países con impolutos pedigrís democráticos, como Canadá, junto a otros recién llegados a la moda del desarrollo, como Argentina, convertirán el Atlántico de norte a sur, si no se frenan sus desmanes, en un espacio vedado a las capturas. Y de paso nos obligan a ser víctimas de nuestra propia dimensión pesquera, que subyace tras la retórica confusa de ser algo así como la mayor potencia pesquera de todo el mundo mundial, que diría, irónico, un brillante y conocido orador. Y nosotros, viendo cómo nuestra fuerza depende del pecado capital de la pesca española: el no tener una mayor fortaleza interior. El ser los invitados de piedra en el banquete de los satisfechos. En los últimos años, no hemos logrado, ni en España ni en Europa, un poder con influencia real en las decisiones de nuestros gobiernos, y ahí reside buena parte de nuestra debilidad.

Nos sorprenden noticias como la de Argentina, que acaba de aprobar una Ley preocupante para el futuro de muchos compañeros españoles

«Todavía no hay un espacio pesquero europeo consolidado, algo que puede parecer lógico en este proceso de construcción que nos ha tocado vivir, pero tenemos que conseguirlo ya»

que prestan sus servicios en empresas mixtas hispano-argentinas. Es necesario frenar los intentos expansionistas de estos países. Debe ponerse coto y observar con minuciosidad los apresamientos en aguas internacionales, para que no vuelvan a producirse despropósitos carnavalescos como el del Arpón, de reciente memoria. Debemos negociar con nuestros vecinos apoyados en el interés de nuestra flota, y no como hasta ahora, que se está regalando la potencia pesquera europea a otros países con mano de obra más barata, mucho más apta para el esforzado trabajo artesanal, como reflejan los manuales de la competitividad.

Todos estos problemas volverán a reflejarse, de una u otra forma, en el momento en que Marruecos vuelva a imponer su lógica aspiración a fortalecer su sector pesquero, ante la tímida sensibilidad europea hacia el nuestro. Para ello, será necesaria la adopción de medidas preventivas para evitar graves problemas sociales y económicos.

Pero los problemas no están sólo aguas afuera. También dentro de casa habita la incomprensión. Al parecer, somos ciudadanos de Europa, una unidad cultural a la que, ciertamente, nunca hemos sido ajenos. Pero por mucha voluntad de integración que tengamos, por mucho espíritu abierto hacia los nuevos aires de concordia continental, hacia la Europa fuerte, armónica y cómoda que todos deseamos, nos encontramos a veces con tropiezos que la memoria nos traslada a la ya superada época de esos pequeños estados que todavía conservan sus banderas y sus monedas, pero en franca regresión.

Todavía no hay un espacio pesquero europeo consolidado, algo que puede parecer lógico en este proceso de construcción que nos ha tocado vivir, pero tenemos que conseguirlo ya. Y para ello, son inadmisibles los comportamientos chauvinistas y cerriles de muchos europeos que sus res-



pectivos gobiernos deberían reorientar. Una empresa pesquera europea, un espacio laboral pesquero europeo, una administración pesquera cada vez más coordinada y un profesional marítimo único para el nuevo espacio, son los objetivos a los que de una vez por todas deberíamos obligarnos.

Es una verdadera lástima, pero de Europa, de momento, sólo percibimos recortes pesqueros, zancadillas a los profesionales que quieren ejercer en buques europeos no españoles, amenazas a las empresas de capital español en otros países y desconsideración legal para las titulaciones en otros países. Si en principio existía el foco nacionalista y regresivo del Reino Unido, ahora se suma Francia con planteamientos que atacan de lleno al Tratado de Roma, santo y seña de la nueva identidad nacional que todos

estamos dispuestos a asumir.

Uno de los asuntos que más preocupan al sector ya desde hace años, es el de la formación. Podemos decir que hemos avanzado en muchos aspectos. Que la cordura ha ido imponiéndose ante quienes creían que la educación y las titulaciones deberían estar embalsamadas, sin que el tiempo y la realidad dinámica que nos rodea influyera en ellas para nada. Pues sí. Hemos logrado que los cambios vayan tomando cuerpo, que los avances tecnológicos y productivos vayan calando en las escuelas. Hemos ido venciendo a las posturas inmovilistas de muchos funcionarios enquistados en su puesto, adormilados por su nómina y desconectados de la realidad. Todavía faltan algunos flecos, como la adecuación de las nuevas atribuciones a unos nuevos

«Estaremos en la Universidad, porque afortunadamente, esta institución apuesta más por la flexibilidad y la conexión con la economía real, que por el estatismo y la fosilización de sus recursos»

«En materia formativa, hemos ido venciendo a las posturas inmovilistas de muchos funcionarios enquistados en su puesto, adormilados por su nómina y desconectados de la realidad»

títulos, la correspondencia entre las viejos y las nuevas titulaciones, y la imbricación del sector marítimo-pesquero en la enseñanza superior universitaria. Sabemos que tenemos razón, porque hoy la Universidad, afortunadamente, apuesta más por la flexibilidad y la conexión con la economía real, que por el estatismo y la fosilización de sus recursos. Cabe destacar la nueva polivalencia de todos los títulos marítimos, para abandonar las angostas carreras de antaño, una polivalencia que llevamos muchos años reclamando y que parece que, por fin, está definitivamente perfilada. Esperamos, además, acabar con el grave proceso de deterioro de la formación marítimo-pesquera al que en general se ha llegado en los últimos años.

Otro tanto se puede decir de

la administración marítima. Los nuevos enfoques que se han dado a la gestión de la Dirección General de la Marina Mercante, personalizados por su responsable, aquí presente, aportan nuevas esperanzas no sólo a quienes podamos de una u otra forma sentirnos mejor tratados que con anteriores directores, sino al concepto mismo de la administración pública. Las instituciones no pueden ser búnquers al servicio de sí mismas, y eso es lo que

más nos gusta de la situación actual. Por primera vez vemos una Dirección de la Marina Mercante alerta con el sector, preocupada por organizar soluciones a su profunda crisis. Intentando aportar audacia, algo de por sí revolucionario ante los viejos planteamientos endogámicos y propagandísticos. Confiamos en que los procesos iniciados continúen, y que los resultados del buen hacer comiencen a verse cuanto antes. Se impone con urgencia la reorganización de un sector tan desbaratado como es el del cabotaje español, con elevadísimos niveles de desempleo.

Nuestra simpatía con la gestión actual de la Marina Mercante nos obliga a mostrar un sólido apoyo ante los embites que su responsable está sufriendo. La pandilla de señoritos de medio pelo que antes gobernaba el organismo está acosando, víctima de

su propio resentimiento: han perdido las poltronas, y con ellas, el vicio de sus prebendas y sus ilegítimas actitudes corporativas. Tenemos que reafirmar explícitamente nuestro sólido apoyo al director general, para que no ceda ni un milímetro ante las fuertes presiones que constantemente recibe para que los titulados marítimo-pesqueros continúen postergados en muchas funciones para las que hemos sido formados. La reciente apertura al Cuerpo de Controladores Marítimos, y la pendiente incorporación a las Capitanías Marítimas serán acciones donde se materialice nuestra capacidad profesional.

Aparte del proceloso océano de presiones en el que se mueve el director de la Marina Mercante, ha recibido una herencia bastante pobre en lo que se refiere a una de sus funciones básicas: la política de seguridad. En este momento, el Tribunal de Cuentas del Estado y la Fiscalía se encuentran investigando posibles desmanes de los anteriores responsables de este departamento, que hacían aspavento de grandes inversiones en materia de seguridad marítima, tanto en la construcción o adquisición de grandes infraestructuras, como en la millonaria y poco reflexiva contratación de servicios.

Es ahora el momento, en cambio, y así se lo hemos dicho en varias ocasiones al Director General, de abordar una política más preventiva, más humana, más centrada en el capital humano de los tripulantes de nuestra flota. Una política de aumento de las inspecciones pesqueras, y de realización de los cursillos de seguridad anunciados en virtud de un acuerdo internacional, y todavía inconclusos. Ya se pierden en nuestra memoria los años que llevamos escuchando que no hay capacidad para asumir su cumplimiento. Sólo pedimos un poco de racionalidad y mesura, porque entre todos, utilizando los recursos que la administración tiene en sus manos, creo que no será difí-

«No toleraremos, ni ahora ni nunca que, más allá de cualquier anécdota o incidente, se organicen campañas de desprestigio o se intente socavar la dignidad de los hombres y mujeres náutico-pesqueros que entregan toda su gran capacidad humana y profesional»

cil alcanzar los objetivos. Nos sirven, para ello, las palabras del Secretario General de Pesca, cuando al decir que el Estado debe buscar fórmulas de cooperación con la sociedad para realizar estos cursos necesarios. Pero debería priorizarse la utilización de los recursos públicos humanos y materiales existentes, antes de encomendarnos a iniciativas que pueden no estar del todo capacitadas, aunque voluntad no les falte.

Es también momento de reafirmar la profesionalidad y las máximas garantías funcionales y estructurales de servicios del Estado que ocupan mayoritariamente titulados náutico-pesqueros, cuyo comportamiento deontológico en organismos como el Servicio de Vigilancia Aduanera o la Inspección Pesquera está demostrando que en nuestro colectivo existe la capacidad de hacer de esos cuerpos operativos referentes de la máxima calidad al servicio de los ciudadanos y el bien común. No toleraremos, ni ahora ni nunca que, más allá de cualquier anécdota o incidente, se organicen campañas de desprestigio o se intente socavar la dignidad de los hombres y mujeres que entregan toda su gran capacidad humana y profesional.

También hemos de valorar muy positivamente, y lo reafirmamos aquí, que los máximos responsables del gobierno en el sector marítimo, ministros de Fomento, Rafael Árias Salgado, y de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, hayan dedicado un poco de su tiempo a conocer directamente los puntos de vista de los profesionales náutico-pesqueros sobre los asuntos de su competencia.

Así mismo, valoramos positivamente que desde la Secretaría General de Pesca Marítima, a pesar de las asignaturas pendientes, se realice una gestión dominada por la cordura, la discreción y la racionalidad, tres cualidades muy apreciadas en cualquier gobernante. Además, se

●●●●●

«Agradecemos a los ministros de Fomento, Rafael Árias Salgado, y de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, su amable dedicación para conocer directamente los puntos de vista de los profesionales náutico-pesqueros sobre los asuntos de su competencia»

●●●●●

«La Comisión de Pesca del Parlamento, por fin, empieza a asumir su papel de compromiso con el sector, gracias al destacado impulso de gran cantidad de asuntos marítimo-pesqueros que requirieron sus reflexiones y decididas acciones que han tenido el eco necesario en la más alta institución del Estado»

●●●●●

mejoraron las relaciones con el otro gran organismo marítimo, la Dirección de la Marina Mercante. Esperamos igualmente que el difícil papel que debe jugar España en el panorama pesquero internacional sea compensado con unos resultados que a todos nos enorgullezcan.

Es necesario hablar, un día como hoy, del resultado del Consejo de Ministros de Pesca, del que esperamos noticias no catastróficas, como las que se barajaron estos días pasados. Entre todos tenemos que revertir la costumbre de que España sea el país que asuma los mayores sacrificios en reducción del esfuerzo pesquero.

La futura Ley de Sanciones logrará con seguridad dotarnos de instrumentos más claros y actuales para no incurrir en atropellos como el que todavía colea a raíz de las llamadas «multas del fletán». En esta situación se encuentran muchos otros compañeros de otros caladeros, que han sido abandonados por sus armadores. Como ustedes saben, este tipo de conflictos ha puesto en situación muy difícil y de forma totalmente injustificada, a muchos profesionales.

Por último, he de referirme a un conjunto de personas que están muy bien conectadas con el sector, y que realizan una labor casi siempre callada, pero muy útil para todos. Son los miembros de la Comisión de Pesca del Parlamento, que por fin, empiezan a asumir su papel de compromiso con el sector, gracias al destacado impulso de gran cantidad de asuntos marítimo-pesqueros que requirieron tanto profundas reflexiones, como decididas acciones en favor de causas concretas que han tenido el eco necesario en la más alta institución del Estado. En AETINAPE nunca hemos escatimado esfuerzos para lograr esa conexión necesaria entre el sector y el Parlamento. Y seguiremos trabajando en esa línea.

Pero no podemos dejar pasar la ocasión de saludar muy especialmente a una persona que está entre

«Desde a nosa modestia, saudamos ó novo Conselleiro de Pesca da Xunta de Galicia, ó que tan só lle desexamos paciencia, serenidade e decisión ante as tormentas sobre as que vai ter que boga-la súa dorna»

nosotros por primera vez como máximo responsable de la pesca en Galicia, un país que no sólo ha vivido siempre hacia el mar, sino que buena parte de su población ha comido casi exclusivamente del mar. Sabemos que o labor que lle agarda, señor conselleiro, non é doado. Sabemos que o sector pesqueiro galego ten graves problemas estruturais que só permiten solucións estruturais de medio e longo prazo. Hai que compensar, nese senso, a paseniña diminución do sector extractivo ante a que hai que procurar alternativas reais. Agardámo-lo seu apoio para que o noso colectivo se integre cada vez máis nos ámbitos profesionais e docentes que se

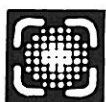
sitúan ó abeiro da administración pública. E, sobre todo, agardamos que a grandilocuencia e a propaganda chovinista deixe paso ó traballo, a constancia e á intelixencia.

En definitiva, agardamos de vostede unha actitude franca e aberta cara ós profesionais marítimo-pesqueiros, e ofrecémoslle toda a colaboración que vostede poida necesitar. Desde a nosa modestia, quedamos á súa disposición. Tan só lle desexamos paciencia, serenidade e decisión ante as tormentas sobre as que vai ter que boga-la súa dorna.

Hasta aquí les he ofrecido una colección de asuntos sobre los que tenemos nuestras opiniones, contras-

tadas y concebidas desde la observación y la inteligencia. El repaso anual a las idas y venidas de nuestro sector. Las causas de los desvelos constantes por ofrecer a nuestra gente del mar la dignidad que se merece. Y alguna de las claves por las que constantemente tenemos que ofrecer una visión amarga de la realidad que nos rodea. No es lo que quisiéramos, pero es lo más claro que vemos.

Y también vemos claras las fechas que se avecinan, por lo que decir Feliz Navidad es algo más que una obligación protocolaria. Para todos ustedes, nuestros mejores deseos. Deseamos de todo corazón que sean felices. Muchas gracias.



Planitec, S. L.
PAPELERIA TÉCNICA

PLANITEC MANTIENE EL RUMBO

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

Infórmate en AETINAPE o acude directamente a:

VELAZQUEZ MORENO, 49 - V I G O

TIENDA:

Velázquez Moreno, 49

Telfs. (986) 222919 - 222918

Fax: 431707 - 36202 V I G O



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

TECOMAR, S.L.

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

Calle San Pedro, 12

Teléfono 39 19 44 (4 líneas) - Télex 38039 TCMR - E
PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)



Una delegación de AETINAPE encabezada por su presidente, José Manuel Muñiz, celebró una reunión de trabajo con la Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio a la que también asistió el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez. En ella, los miembros del colectivo profesional expusieron los principales problemas y circunstancias por las que atraviesa el sector en este momento, además de los puntos de vista y opiniones sobre las posibles soluciones defendidas por la Asociación.

La reunión tuvo lugar el pasado 25 de septiembre

Los profesionales del mar visitan a Loyola de Palacio

La entrevista se enmarcaba en las reuniones habituales que los responsables de AETINAPE mantienen con diferentes responsables del gobierno central o los autonómicos, y miembros de los distintos Parlamentos, relativos a temas pesqueros. En este sentido, el pasado mes de junio se entrevistaban con el Ministro de Fomento, Rafael Árias Salgado.

La posible solución del problema que afecta a varios Capitanes de Pesca afectados por las llamadas «multas del fletán» o la situación del pesquero «Arpón», secuestrado en Argentina, eran en aquel momento los temas acuciantes demandados por la actualidad, si bien también se trataron otros temas como la necesidad de poner fin a la reforma de las enseñanzas náutico pesqueras, cuando ya han pasado 4 años desde su promulgación, u otros de carácter general. Los puntos de vista de la Asociación sobre algunos temas, se recogen en un dossier preparado especialmente para esta ocasión entregado a De Palacio y que publicamos a continuación.

«Desde hace más de 15 años, AETINAPE es interlocutor habitual tanto de las instituciones públicas, como de otras entidades no gubernamentales con presencia en el sector»

¿Qué es AETINAPE?

La organización profesional de los titulados náutico-pesqueros españoles. Una entidad nacida para dignificar la actividad directiva de las empresas marítimo-pesqueras, en el marco de una preocupación constante y general por elevar los índices de bienestar de todos los trabajadores que prestan sus servicios en el sector marítimo.

Desde hace más de 15 años es interlocutor habitual tanto de las instituciones públicas relacionadas con la administración marítimo-pesquera, como de otras entidades no gubernamentales con presencia en el sector.

La sede central de AETINAPE se encuentra en la ciudad de A Coruña, y cuenta con delegaciones en Pasajes, Gijón, Vigo, Huelva, Cádiz, Denia, Palma de Mallorca, Lanzarote y Las Palmas de Gran Canaria. Asimismo, dispone de delegados en más de 20 puntos del litoral español.

Su revista, órgano informativo de la entidad, tiene una tirada de 8.000 ejemplares que circulan por todos los ámbitos profesionales relacionados con la pesca y el transporte marítimo.

En la actualidad es el colectivo de profesionales del mar más numeroso de la Unión Europea.

Las enseñanzas marítimo-pesqueras

Hace 4 años que concluyó el diseño de la reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras. Para entrar en funcionamiento sólo falta la asignación de atribuciones profesionales, pues mientras tanto las Escuelas no pueden aplicarla. Es necesario que la SGPM y la DGMM se propongan conseguir este objetivo.

LOS PORQUÉS DE UNA REFORMA

La inadecuación entre los con-



tenidos formativos de la carrera marítimo-pesquera y el mercado laboral del sector era un importantísimo condicionante que tenía hipotecadas la necesaria y constante adecuación entre la realidad de las aulas y el medio socioeconómico en que se encontraban los titulados recién salidos de ellas.

Esa inadecuación obligó a los diferentes agentes sociales relacionados con la pesca y el transporte marítimo a plantearse el futuro de esta carrera y su función en el desarrollo económico de las industrias y servicios relacionados con la pesca y el transporte marítimo.

Nació así la reforma de las enseñanzas profesionales marítimo pesqueras, un proceso enmarcado en

la dinámica establecida por la LOGSE. Además de los expertos del Ministerio de Educación, en ese proceso intervinieron todos los departamentos administrativos relacionados con estas disciplinas, y entidades independientes de carácter profesional, —navieros, comunidades autónomas, SGP, DGMM, AETINAPE y agentes sociales—. Nuestra organización colaboró en todo el proceso de estudio de una manera constructiva y aportando el mejor parecer desde una perspectiva profesional.

UNA CARRERA DE FUTURO

Como resultado de este proceso, el sector marítimo pesquero cuenta, desde 1994, con un matizado y preciso esquema formativo en sintonía con los avances técnicos y conceptuales de estos últimos años, muy importantes no sólo por la aplicación constante y tópica de las nuevas tecnologías, sino también por los cambios experimentados en relación al mercado y la funcionalidad de las empresas marítimas en el actual contexto internacional, con los esquemas competitivos aguzados por la pertenencia a la UE y la liberalización del comercio internacional.

Además, la citada reforma se apoyaba en una filosofía positiva de interrelación entre las actuales dos ramas de la carrera marítima —pesca y marina mercante—, hacia la superación de una división que nunca, y menos en este momento, había respondido a un criterio lógico y racional de organización dentro del mundo marítimo.

Una vez que los expertos acabaron su trabajo de naturaleza técnica, la totalidad de los autores de esta reforma preveían que, superadas las dificultades lógicas que presenta todo proceso negociador y organizador, los organismos públicos encargados de dar validez definitiva al proceso, agilizaran sus diligencias y los criterios allí recogidos pudieran ser aplicados de inmediato.

Pero no fue así. Si bien desde

En este momento, resulta necesario que la totalidad del sector, comenzando por los responsables de la administración marítima, se unan para efectivizar la reforma de las enseñanzas

el año 94 está aprobado el grueso de las reformas, la Dirección General de la Marina Mercante no acababa de atribuir las competencias profesionales que corresponden a cada una de las nuevas titulaciones. Para ello, los técnicos de aquella casa alegaban constantemente incomprensibles razonamientos de pretendida naturaleza técnico-profesional.

Para explicar esta situación — que muchos consideramos completamente absurda— tan sólo podemos mirar a un punto negro, a una sombra que, apoyada en una estrecha interpretación de la realidad profesional, nos persigue de manera enfermiza durante los últimos años.

Hoy, con una gestión más ecuánime al frente de la DGMM, la perspectiva está empezando a cambiar. Los profesionales marítimo-pesqueros pasaron de ser ignorados para ocupar puestos técnicos en la administración periférica de la Marina Mercante, a ser admitidos en algunos puestos, si bien todavía quedan «cotos cerrados» en Capitanías marítimas y otros departamentos de la administración marítima.

Esta ha sido la primera acción de consideración efectiva con el colectivo marítimo-pesquero, si bien se espera que a corto plazo se pueda comenzar a aplicar la antedicha reforma de las enseñanzas, para permitir su entrada en vigor efectivo en todas las Escuelas del litoral.

Para ello es necesario que se produzca la asignación de atribuciones profesionales a cada una de las nuevas titulaciones en los términos que aprobaron los responsables de la reforma. Éstos, en un principio diseñaron los perfiles profesionales, en relación a las necesidades previstas en el sector marítimo para los próximos años. Posteriormente, dotaron estas titulaciones de contenidos programáticos; de ahí la importancia de respetar la polivalencia de estas titulaciones y sus correspondientes capacidades profesionales, pendientes —

desde hace 3 años— de la decisión de la DGMM.

En este momento, resulta necesario que la totalidad del sector, comenzando por los responsables de la administración marítima, se unan para efectivizar esta Reforma, realizando todos y cada uno las aportaciones positivas necesarias para conseguir el objetivo fundamental de la aplicación de los nuevos planes.

Los títulos superiores y la Universidad

Dentro de la nueva formulación de las enseñanzas medias marítimo-pesqueras, existen dos titulaciones que deben ser equiparadas a los títulos de Diplomatura Universitaria, ya que se trata de titulados superiores de Puente y Máquinas, que a partir de la reforma actual quedan fuera de la nueva formación profesional. Son las titulaciones de Capitán de Pesca y Mecánico Naval Mayor.

Próximas reuniones del Consejo de Universidades estudiarán estos aspectos de los nuevos títulos. Abundando en la filosofía básica de nuestra entidad en materia educativa, que persigue la unificación y las equivalencias entre las dos ramas de la formación marítima (actualmente bifurcada entre la marina mercante y la marina pesquera), nos vemos en la necesidad de recabar el apoyo de todas las entidades relacionadas con el sector marítimo para que unan sus esfuerzos para conseguir que los estudios marítimo-pesqueros se incorporen a la enseñanza superior.



Por una Ley de Pesca

La Ley de Pesca es la más importante de una serie de medidas que se solicitan para la ordenación y el estudio en profundidad del sector marítimo-pesquero. Pero existen todo un conjunto de acciones que resultarían positivas para superar la actual etapa de incertidumbres. La creación de un Plan Estratégico para el sector pesquero debería reflejarse en la elaboración de una Ley de Pesca que, como mínimo, debería contemplar las siguientes líneas de trabajo:

- a) Estudio y ordenación de caladeros propios.
- b) Estudio de caladeros históricos con el fin de asesorar a la Administración comunitaria en la negociación de los Acuerdos Pesqueros con terceros países.
- c) Potenciar las prospecciones pesqueras comerciales en nuevas zonas de pesca, buscando caladeros alternativos.
- d) Crear un servicio de Observación Pesquera, dotado de los medios humanos y materiales necesarios para llevar a cabo el estudio y

Hay que promover un análisis permanente de la pesca y abordar sus problemas de forma global, buscando el punto óptimo entre resultados y empleo, y buscando las alternativas que ofrece el cambio irreversible del nuevo orden pesquero mundial.

seguimiento dinámico de la producción de las pesquerías y de su explotación.

Además de esta reivindicación, AETINAPE dispone de una Tabla Reivindicativa en la que se recogen numerosos aspectos relacionados con las actividad marítimo-pesquera:

Potenciar los medios por parte de la Administración Pesquera para la formación y reciclaje de los profesionales náutico-pesqueros, que les permita acce-

der a puestos de trabajo alternativos en el procesamiento y conservación de los productos derivados de la pesca, en la función de observadores e inspectores de pesca, y en la Administración Pesquera comunitaria, central o de los gobiernos autónomos.

Estructurar los medios necesarios por parte de la Administración para racionalizar y diversificar el sector extractivo promoviendo cursos de reciclaje y formación de los profesionales náutico - pesqueros que les permita poder acceder a diferentes actividades derivadas del sector extractivo.

Necesidad de un estudio socioeconómico en profundidad sobre las repercusiones sociales y económicas que golpean a las sociedades pesqueras, donde la supervivencia se encuentra comprometida habida cuenta del nuevo orden marítimo internacional, como son tripulantes, fabricantes de equipos y pertrechos, astilleros, talleres y otras industrias y sectores económicos auxiliares, para que a través de los fondos estructurales ayuden a sobrellevar las graves consecuencias estructurales a las que se enfrentan en estos momentos y que

le permitan superarla contribuyendo a la diversificación en las regiones afectadas a través de la creación de actividades económicas que creen empleo alternativo.

Hay que promover un análisis permanente de la pesca y abordar sus problemas de forma global: la extracción, el procesamiento, la comercialización, buscando el punto óptimo entre resultados y empleo, y buscando las alternativas que ofrece el cambio irreversible del nuevo orden pesquero mundial.

Urge la adaptación de las actuales Cofradías de Pescadores a la normativa de la UE, así como la necesaria profesionalización de éstas, a través de la incorporación a las mismas de profesionales cualificados del sector marítimo-pesquero.

Creación de Organizaciones de Productores que engloben a toda la flota para que defiendan en conjunto los intereses y viabilidad del modelo de explotación a seguir en el futuro. Las actuaciones más relevantes de estas OO.PP. serían las siguientes:

- Potenciar la explotación y comercialización de especies infraexplotadas e infravaloradas en el mercado.

- Controlar los desembarcos que aseguren la total transparencia de los canales de comercialización.

- Establecer la normativa que regule todo el proceso comercializador en segunda venta, procurando llegar a acuerdos con las administraciones central y autonómicas para impedir la comercialización de inmaduros y ejemplares por debajo de las tallas legales.

- Potenciar la inspección y vigilancia, de modo que los inspectores coordinen sus esfuerzos en la vigilancia del cumplimiento de las normativas comunitarias, nacionales y autonómicas que debería ser extensible a todas las pesquerías y flotas, coordinándose entre las diferentes organizaciones del sector, tratando de mejorar las medidas de protección de los recursos actualmente en vigor.

- Revisar y controlar el censo de embarcaciones.

- Reducir el esfuerzo pesquero, estableciendo reparto de cupos de capturas.

- Una vez que la pesquería reaccionase y se acomodara a la nueva situación, establecer horarios que limitaran la actividad diaria.

- Establecer paros temporales (adaptación de las capacidades) mediante la inactividad, haciéndolos coincidir con descansos o vacaciones de la tripulación.

- Practicar Investigación de Mercado: Las OO.PP. tendrían que abrir líneas de Investigación de Mercado para poder introducir en el mismo las especies de poco valor comercial. Esta medida está fuertemente apoyada por el IFOP.

- Elaborar un Plan de Pesca: Establecidas las OO.PP., la elaboración de un Plan de Pesca para el sector es vital para la explotación, protección y conservación de los recursos. Este Plan debe orientar seriamente el modelo y método de explotación, así como el sistema de gestión, tanto en la extracción como en la comercialización. El Plan en sí, debe contener, entre otras cosas:

- Censo de buques operativos en sus diversas modalidades.

- Cupos por especies y barcos.

- Horarios de explotación.

- Modelo de explotación.

- Medidas de inspección.

- Puntos de descarga y control.

- Plan de Inspección.

- Sistemas de venta.

- Protección de los precios.

- Canales de comercialización.

- Control de Calidad.

- Procesado y transformación.

Se solicita a la Administración que se adopten medidas de acompañamiento social para las tripulaciones afectadas por paralizaciones forzadas, bien por falta de caladeros o descansos biológicos, estas medidas de ayuda deben alcanzar a todos los afectados, sin que sea objeto de dis-

Se solicita que los titulados náutico-pesqueros estén presentes como técnicos y asesores en los equipos administrativos encargados de desarrollar las negociaciones de convenios y tratados en materia de pesca

criminación el tipo de pesca a que se dediquen, ni el tamaño de los barcos.

Se solicita a la Administración Pesquera española que los titulados náutico-pesqueros estén presentes como técnicos y asesores en los equipos administrativos encargados de desarrollar las negociaciones de convenios y tratados en materia de pesca.

Se solicita al Ministerio de Asuntos Exteriores el apoyo consular incondicional en caso de apresamientos internacionales, pidiendo a las autoridades diplomáticas españolas una poyo ágil y eficaz sin perjuicio de la culpabilidad o inocencia de los apresados.

Urge conocer la pirámide de edad de nuestros hombres del mar, para así conocer qué acciones serían necesarias para reestructurar el mundo laboral marítimo. Eso no se hace, y en su lugar seguimos impartiendo cursos, y creando nuevas escuelas para dar nuevos títulos, cuando no somos capaces, no ya de crear nuevos empleos, sino de mantener los existentes, cuya cifra va disminuyendo de forma cotidiana.

Se solicita del Gobierno español que adopte las medidas necesarias para que desde la UE se tome conciencia de la creación de un pabellón comunitario para la flota pesquera de los Estados miembros.

La responsabilidad a bordo

El actual «Proyecto de Ley por el que se establece el régimen de control para la protección de los recursos pesqueros» incluye aspectos relevantes acerca de las sanciones a profesionales. Los puntos de vista de Aetinape se contienen en las alegaciones presentadas a dicho proyecto.

Una mayor concreción de la responsabilidad solidaria de los armadores en las posibles sanciones derivadas del incumplimiento de la normativa pesquera es la base de las alegaciones presentadas por AETINA-

PE al Proyecto de Ley «por el que se establece el régimen de control para la protección de los recursos pesqueros», que está siendo sometida a consultas por el Gobierno. Esta Ley incide en las sanciones que pueden afectar a los profesionales del mar.

No siempre los profesionales del mar son responsables de la dirección de las labores de pesca. Las normas de comportamiento, la ejecución de los trabajos de extracción e incluso las actitudes personales de profe-

mente el máximo responsable del buque— no coincide con la figura del máximo responsable de la pesca, el llamado «Patrón de Pesca», que generalmente es un oficial que recibe órdenes directas del armador para dirigir las labores de extracción. Esta fórmula tradicional de relaciones profesionales en el interior de los buques, impera en la gran mayoría de las empresas pesqueras españolas, lo que les confiere un carácter de especificidad que no debe someterse



sionales y empresarios en este tiempo de crisis de empleos, son muy peculiares en el sector marítimo, y no pueden compararse con la responsabilidad profesional de un médico o un ingeniero, cuyo control sobre cada uno de sus proyectos o ejecuciones es mucho más directo y está sometido a una normativa deontológica absolutamente rígida.

Eso no sucede en el mar. En muchos casos, el Capitán —teórica-

a una normativización ajena a esta realidad.

La organización profesional considera que fijarse en la responsabilidad solidaria de los armadores es una forma de reconocer su vinculación real con el proceso extractivo, impedirles que puedan ordenar arbitrariamente acciones contra la legalidad, e incluso perfeccionar los medios de selección de los efectivos humanos a su servicio, algo que

La «Inspección Pesquera Única» sería una dimensión más de otra reivindicación tradicional desde que existe la política pesquera común: Prevenirse contra el nacionalismo excesivo de algunos países vecinos

igualmente estimula la mejora constante de los profesionales del mar.

En el momento actual, resulta obligado realizar una referencia a algunos capitanes de pesca que están afectados por unas multas impuestas en situación confusa, por haberse hecho a la mar sin el correspondiente Permiso Temporal de Pesca (PTP) en medio del conflicto ocasionado por la actitud canadiense ante uno de nuestros pesqueros, el llamado «conflicto del fletán».

apetecibles. Sería muy importante considerar la posibilidad de agilizar la tramitación de la ley para estudiar una fórmula jurídica que pudiera beneficiar —gracias a la aplicación retroactiva de la nueva legislación, o de alguna otra fórmula— a estos profesionales tan injustamente tratados por las circunstancias.

La dimensión internacional

Los conflictos internacionales protagonizados casi siempre de forma involuntaria por buques españoles, requieren una atención precisa y acreedora de éxitos. Los frentes son fundamentalmente la UE, Marruecos, Canadá y Argentina.

La necesidad de establecer y organizar mecanismos para controlar los numerosos conflictos internacionales que se plantean cotidianamente debería constituir un objetivo de la política pesquera de hoy, debido a su presencia en caladeros internacionales y de terceros países.

Unión Europea. La necesidad de contar con una inspección pesquera única dentro de la estructura de la UE resulta necesaria para frenar los conflictos con Gran Bretaña, Irlanda y Francia, cuyas inspecciones nacionales realizan su función amparadas en argumentos inter-

interesados en función de sus opiniones públicas nacionales o de los intereses de sus propias empresas pesqueras. Esta «Inspección Pesquera Única» sería una dimensión más de otra reivindicación tradicional desde que existe la política pesquera común: Prevenirse contra el nacionalismo de ingleses y otros europeos sólo será posible gracias a que nuestro gobierno garantice el derecho a la libre cir-

culación europea de trabajadores, en especial aquellos enrolados en buques de empresas mixtas. Así mismo, es de esperar de los responsables pesqueros españoles que realicen las gestiones oportunas para iniciar el proceso de homologación de las titulaciones marítimo-pesqueras en todo el ámbito de la Unión, debido a la innegable presencia internacional de estos profesionales.

Aguas internacionales. El actual comportamiento marítimo de países ribereños del Atlántico, como Canadá o Argentina, rebela una estrategia tendente a un doble objetivo: continuar el desprestigio de la flota española y crear conflictos que acaben provocando una ampliación de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de esos países, lo que redundaría en beneficios para su creciente industria pesquera. De todo ello se derivan consecuencias nefastas para la flota española, pues tanto desde un punto de vista estructural, como desde una perspectiva puramente humana y de ejercicio profesional, los pescadores y su trabajo resultan una presa fácil como moneda de cambio, en medio de la confusión y la propaganda que rodean los diferentes conflictos marítimos internacionales desatados en los últimos tiempos. Tender a que los organismos internacionales responsables del control de las pesquerías en diferentes áreas internacionales, se dotaran de mayores infraestructuras para el control de la actividad pesquera en base a criterios objetivos e independientes sería una vía de salida a estos nuevos conflictos, sobre la base de que las aguas fuera de las Zonas Económicas Exclusivas no son de control nacionales, y por tanto, en ellas no se pueden aplicar la legislación de cada país.

En este sentido, cabe hacer una mención especial al caso del buque pesquero «Arpón», retenido en Argentina acusado de una falta que nadie reconoce. Nunca serán suficientes los llamamientos que hagamos

Debería organizarse la administración pesquera periférica, con el objeto de optimizar los esfuerzos de la administración, al contar con los profesionales adecuados para el ejercicio de cada labor específica

ante las autoridades españolas para que actúen con firmeza ante ese país, pues con sus acciones está logrando dificultar la presencia de nuestros buques en aguas internacionales, hasta lograr ampliar la ZEE, el verdadero objetivo de su agresividad.

Otros conflictos. Marruecos y los acuerdos de pesca con ese país deberían contemplar fórmulas más eficaces entre este país norteafricano y la Unión Europea, para ejercer la inspección y prevenir en lo posible interpretaciones parciales de la realidad.

La administración marítimo-pesquera

La creación de una administración pesquera periférica se revela como una de las decisiones más importantes que deban tomar los responsables en breve. La incorporación de titulados marítimo-pesqueros resultaría positiva para el ejercicio de las funciones de control y gestión en el litoral.

Las autoridades pesqueras todavía continúa sin diseñar su propio modelo de administración periférica, en contraposición a otros organismos públicos, que sí lo han hecho.

Un documento interno firmado a principios del año 96 entre los responsables de los departamentos de Pesca y de Marina Mercante, revela que Pesca realiza una dejación de sus funciones en favor de los funcionarios en la periferia de la Dirección General de la Marina Mercante.

Con este documento se desvanecieron las posibilidades de realizar una reforma administrativa integral que tuviera en cuenta las distintas capacidades profesionales de todos los especialistas marítimos, ya que los titulados náutico-pesqueros quedaban completamente marginados de la administración marítima viendo como su lugar era ocupado por los titulados de la Marina Mercante. Esta situación ya se ha empezado a corregir por parte de la DGMM, si bien la administración pesquera continúa sin diseñar su propio modelo administrativo, en el que tengan su lugar los especialistas formados en los centros marítimo-pesqueros.

Resultaría muy positivo que se elaboraran esos planes de organización, con el objeto de optimizar los esfuerzos de la administración en relación con la estructuración de la pesca, al contar con los profesionales adecuados para el ejercicio de las labores encomendadas.



Los vendedores de títulos falsos, condenados

Todavía circulan diferentes titulaciones falsas de puente y máquinas, de diversas categorías

Los hechos descubiertos por AETINAPE en relación con una trama de falsificaciones de títulos náutico-pesqueros han sido por fin sancionados por un Tribunal de Justicia. La propia Secretaría General de Pesca, después de recibir informaciones de la entidad profesional, puso en marcha una investigación que dio como resultado esta sentencia. De todos modos, las investigaciones deben continuar, ya que no está dicha todavía la última palabra. Al parecer, la trama no se reduce a estos tres condenados, y son numerosos los rumores en todo el litoral que apuntan en direcciones similares.

Todavía queda mucho por investigar, pues esta sólo era la «punta del iceberg»

La sección tercera de la Audiencia Provincial de Madrid ha dictado sentencia por la que se condena a tres personas —una de ellas funcionario público del Estado— por delitos de «falsedad de documento oficial y estafa».

Eduardo Iglesias Catoira era director de una sucursal bancaria en Aguiño —cerca de Riveira (A Coruña)— cuando sucedieron los hechos; José Luis Durán González, presidente de la Organización de Productores y Cultivadores de Marisco de la Ría de Vigo. Y Rafael Ferrer Almenara era el contacto dentro de la Administración: nada menos que funcionario de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras.

La sentencia es consecuencia de unos hechos que AETINAPE puso en conocimiento de la Secretaría General de Pesca Marítima en el año 90. Se comunicaba entonces que algunos títulos de los desarrollados por Real Decreto 1611/1987 y sendas órdenes ministeriales de abril y mayo de 1988 estaban siendo canjeados de forma irregular, una operación tras la que se movía dinero, pues los títulos se vendían, como en una discreta feria que al final acabó por no ser tan discreta.

Los sucesos ocurrieron durante los años 1989 a 1992. Las víctimas principales eran patrones de pesca litoral de segunda clase que llevaban varios años ejerciendo, a los que les decían que «tenían derecho» a canjear su titulación por el de patrón de primera clase de pesca litoral. Tras esa mentira, cobraban cantidades que dependían del momento y de la víctima. Desde quince mil pesetas, hasta 700.000.

La clave del delito era el funcionario de la Inspección de Enseñanzas ahora condenado. Él hacía sustituir en la documentación que enviaba a la Secretaría General de Pesca Marítima el título real, de

segunda, por el que había sido objeto de la venta, de «primera».

Aprovechándose de la normativa que posibilita estos canjes para las personas que realmente cursan los años necesarios para obtenerlo, se fraguaban operaciones que resultaron millonarias para los implicados.

La sentencia recoge como probados todos estos hechos e impone diversas penas para cada uno de ellos. Rafael Ferrer, dada su condición de funcionario, es quien recibe mayor recriminación: siete años de prisión mayor y suspensión de su cargo como funcionario por el mismo tiempo por el delito de falsedad de documento público; además de dos años más de prisión menor por la «cooperación necesaria» en el delito de estafa a los afectados.

Las penas a los otros dos condenados son de tres años de prisión menor por la falsedad y dos años de prisión menor por la estafa a cada uno de ellos. La sentencia establece además que todos deberán indemnizar a los afectados en las sumas que percibieron de ellos para la obtención de las tarjetas. Un cuarto encausado falleció en 1995.

La sentencia fue calificada por AETINAPE como «acorde con la gravedad de los hechos». La organización profesional indicó también que la administración debería continuar investigando este tipo de fraudes que se consideran un auténtico peligro para la navegación, un fraude profesional, y, en general, una vergüenza para todo el entorno marítimo-pesquero.

En rueda de prensa, los portavoces de la Asociación indicaron que incluso había constancia «de personas que navegan con titulaciones de otras ya fallecidas». Además, se considera que este caso es la simple «punta del iceberg», ya que se cree que se están despachando muchos buques sin control por parte de la administración marítima, que debería ejercer un mayor control.

«La mayoría de los países donde están constituidas Sociedades Mixtas y Empresas Radicadas, tienden a adoptar medidas directas o indirectas para fomentar el empleo de sus nacionales»

El empleo y las sociedades mixtas pesqueras

Las actualmente denominadas Sociedades Mixtas aparecieron en la legislación española por primera vez en 1976, con el nombre de Empresas Pesqueras Conjuntas y su regulación legal no ha sufrido variaciones esenciales desde aquella fecha, dejando a salvo, naturalmente, el hecho importantísimo de que hoy son concebidas en la política pesquera de la Unión Europea como una acción de carácter estructural, tendente al cese de la actividad bajo pabellón comunitario de los buques pesqueros, y por ello merecedora de las subvenciones establecidas para tal fin.

Por Ricardo Gatzagaetxabarria / Presidente de la Comisión de Agricultura y Pesca del Senado

La legislación vigente concibe como Sociedad Mixta, una sociedad de derecho privado, constituida por uno o varios armadores de la Unión Europea y uno o varios socios de un país tercero, enmarcada en el cuadro de las relaciones formales entre la Unión Europea y los terceros países, es decir, en Acuerdos pesqueros de primera o segunda generación.

Igualmente señalar que se concibe como Empresa Pesqueras en Países Terceros, aquellas que tienen establecimiento permanente en un país tercero y cuyo capital social haya sido suscrito en su totalidad por uno o varios socios comunitarios, entre los que figure al menos un socio español.

Recordar que las antiguas Empresas Pesqueras Conjuntas, muchas de las cuales hoy siguen en actividad, supusieron una brillante iniciativa de la Administración Pesquera, que dio lugar al abanderamiento en terceros países de numerosas embarcaciones que, acosadas por la falta de caladeros donde faenar bajo pabellón

español, se hubieran visto obligadas al amarre o al desguace.

Señalar que debido a la defensa de las Sociedades Mixtas que se efectuó desde la Administración Central ante las instancias comunitarias, se logró que, catorce años después de su aparición en España, la Unión Europea admitiese esta figura como un instrumento de su propia política pesquera y las regulase por primera vez en el Reglamento (CEE) 3944/1990, quedando consagradas definitivamente en el Reglamento (CEE) 3699/1993, Consejo de 21 de diciembre de 1993, más conocido como Reglamento IFOP, que concibe a aquéllas como una acción estructural, dentro del marco más amplio de la denominada adaptación de las capacidades.

La existencia de las Sociedades Mixtas es indudable que provoca un beneficioso efecto en el orden económico y social, pues al contrario que otras acciones estructurales subvencionadas en igual importe que ésta, como por ejemplo el desguace,



«Es de sumo interés que se mantengan los empleos de españoles en los buques de Sociedades Mixtas y que estos desarrollen su actividad en condiciones lo más homogéneas posibles respecto a la de los trabajadores del mismo sector en España»

con la constitución de aquéllas se conserva el buque, activo de indudable valor, se explotan los caladeros de otros países; abasteciéndose así el mercado comunitario de productos pesqueros y habiendo salvado en buena parte los puestos de trabajo de las tripulaciones españolas, que, de otro modo, se convertirían en parados, generalmente de larga duración, pues dada la especialidad de sus conocimientos se torna difícil su adaptación a los trabajos en tierra.

Manifestar que, hoy en día se está observando una disminución continuada y progresiva muy importante de los puestos de trabajo de las tripulaciones españolas, proporcional al incremento de las tripulaciones autóctonas, como consecuencia del aumento progresivo de los costes laborales de las tripulaciones españolas, a los que hay que añadir los costes operativos de desplazamiento y estancia en el País tercero hasta su embarque efectivo.

El ingreso de las tripulaciones españolas como empleados de la Sociedad Mixta se lleva a cabo mediante la suscripción de un contrato de trabajo con esta última, que es una sociedad extranjera.

Constatamos también que la mayoría de los países terceros donde están constituidas las Sociedades Mixtas y Empresas Radicadas, adoptan o tienden a adoptar medidas directas o indirectas para fomentar el empleo de sus nacionales en los buques pertenecientes a las sociedades mixtas.

El Real Decreto 798/1995 de 19 de mayo establece que los tripulantes españoles de las Sociedades Mixtas y Empresas Radicadas, figuren dados de alta en el Régimen Especial Español de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, salvo lo dispuesto en Tratados o Convenios Internacionales.

Así apreciamos que los nacionales de esos terceros países menos desarrollados, tienen un régimen retributivo laboral y de protección social inferior al europeo y español, lo que puede acarrear la no contratación de tripulantes españoles, con el perjuicio para los mismos de la pérdida de

su empleo y el que a su vez las Sociedades Mixtas, pierdan un capital humano de alta cualificación profesional pesquera.

Ante esta coyuntura es de sumo interés, tanto que se mantengan o aumenten los empleos de nacionales españoles en los buques pesqueros de estas Sociedades Mixtas, como que estos desarrollen su actividad laboral en condiciones lo más homogéneas posibles respecto a la de los trabajadores del mismo sector en España, la única o mejor manera de conseguir esos fines es mediante medidas incentivadoras.

Las medidas incentivadoras habitualmente más utilizadas en España como medida de fomento al empleo, vienen siendo las consistentes en bonificaciones en las cuotas empresariales a la Seguridad Social.

Esta medida es posible en este caso porque se ha de cotizar por estos trabajadores al Régimen de Seguridad Social español y que procede también condicionar su otorgamiento, a que se garantice la aplicación a los trabajadores implicados, la aplicación de las condiciones laborales que, en España, rijan para los trabajadores de este sector.

Es por ello que ante esta problemática es necesario dar una solución que satisfaga doblemente, por un lado a los trabajadores españoles que tengan su cobertura de Seguridad Social en España, beneficiando así

mismo a sus familiares y por otro a los socios españoles de las Sociedades Mixtas y Empresas Radicales, a través de medidas de fomento de empleo que estimulen el mantenimiento de los puestos de trabajo y la contratación de los tripulantes españoles.

Señalar que en la actualidad existen 164 buques que corresponden a 126 Sociedades Mixtas, con capital español, que dan empleo a 3.280 tripulantes españoles.

Los países donde existen constituidas más Sociedades Mixtas son:

Argentina	44
Marruecos	14
Senegal	10
Namibia	10
Angola	8
Islas Malvinas	8
Mozambique	4
Mauritania	4
Uruguay	3
Chile	2

El resto en menor cantidad hasta completar las 126 empresas mixtas corresponden a otros países.

Considerando que en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, existe un Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países terceros, a cuya inscripción se deben otorgar unos efectos que sean beneficiosos para el conjunto del sector pesquero español.

Es por todo ello hemos presentado una Proposición de Ley sobre la protección de las Sociedades Mixtas y Empresas Radicadas Pesqueras cuya parte normativa establece que:

Los socios españoles de las Sociedades Mixtas y de las Empresas Radicadas, inscritas en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, gozarán de una bonificación del 60% de la cuota empresarial de la Seguridad Social durante toda la vida del contrato, correspondiente a los trabajadores españoles que tengan contrato en vigor o sean contratados por éstas, siempre y cuando, a las relaciones laborales con estos, se aplique, como mínimo las condiciones laborales establecidas en algún convenio colectivo español, aplicable a la actividad pesquera del buque.

«Los nacionales de países menos desarrollados tienen un régimen retributivo y de protección social inferior al europeo y español, lo que puede acarrear la no contratación de españoles»

Hágase un PLAN con futuro

P L A N D E
P E N S I O N E S

 **CAIXA GALICIA**

«De entre las diversas lacras que afectan a la pesca gallega, el mayor de los déficits es el nulo respaldo del poder político»

La pesca, un sector alternativo

El sector pesquero -que en el contexto del Estado Español o de la Unión Europea puede ser evaluado como una rama de actividad económica de segundo o tercer nivel- conforma en Galicia un pilar básico, esencial, de nuestra capacidad productiva.

Por Guillermo Vázquez / Diputado del Bloque Nacionalista Galego en el Congreso



La pesca -alrededor de la cual se mueve un amplio entramado económico, bien en el campo comercializador, bien en el industrial- representa una fuente de empleo para la que objetivamente no existen alternativas a corto plazo. Por lo tanto, la defensa del sector pesquero como una especialización productiva de algunos territorios del Estado o de la UE, Galicia, es un asunto, más que necesario, vital.

De entre las diversas lacras que afectan a la pesca gallega, el mayor de los déficits es el nulo respaldo del poder político. El sector debe ser considerado de una vez como lo que es: una actividad económica para el desarrollo de nuestro país, un sector que debería tener más peso en el contexto de las decisiones económicas que se toman, ya sea a nivel estatal o comunitario. La pesca no puede ser tratada, como ocurre muchas veces, como moneda de cambio para la defensa de intereses ajenos a nosotros, por legítimos que estos sean.

Venimos asistiendo en los últimos tiempos a una lucha implacable por el control de los mercados, y por lo tanto, por el dominio de la extracción de los recursos pesqueros. Y en esa lucha, es una evidencia que la flota gallega, la más importante del Estado, viene sufriendo un

de restricciones desde el ingreso en el MCE, hoy UE.

Estamos hablando de restricciones que no tienen su origen en la incapacidad de competir de los armadores y marineros gallegos, pero si en las decisiones exclusivamente políticas. La estrategia contra nuestros intereses es clara: lo que se persigue es que nuestra flota deje el espacio libre a otras, mientras que el mercado



español, alto consumidor de pescado, permanece más abierto de lo que nunca estuvo.

Así vemos como se hizo la aplicación de la PCC al sector pesquero gallego o las dificultades que la Unión Europea tiene para defender la presencia de nuestra flota en los caladeros internacionales tradicionales, por no hablar de la repetida práctica de dejar fuera de los acuerdos comerciales con terceros países el capítulo de la pesca, como ya sucedió con el Tratado con la Federación Rusa o volverá a pasar con el futuro convenio con Sudáfrica.

Esta situación debe cambiar si tenemos como objetivo mantener la existencia de un sector pesquero pujante. Hay futuro si se toman las decisiones adecuadas. Conviene que seamos conscientes y sabedores de las dificultades, pero siempre convie-



*«Tenemos
conocimientos,
tradición,
preparación técnica
y un más que
satisfactorio factor
humano. No se trata
de crear algo de la
nada; ya existe y muy
rico, lo que hace
falta es deshacernos
de los estorbos que
tienen disminuida
nuestra capacidad
productiva»*

ne acreditarnos en nuestras propias posibilidades. Tenemos conocimiento, tradición, preparación técnica y un más que satisfactorio factor humano a nuestro lado. En Galicia no se trata de crear algo de la nada; ya existe y muy rico, lo que hace falta es deshacernos de los estorbos que tienen disminuida nuestra capacidad productiva.

Por lo tanto, el primer paso es aumentar la importancia de la pesca en el contexto de la política económica del Gobierno Español. El segundo, presionar al Ejecutivo para que defienda ante la Unión Europea nuestros intereses.

También a la Xunta le conviene desarrollar un papel en esta misma dirección, aprovechando las pocas o muchas posibilidades de presión política de que disponga, exigiendo su presencia en los foros donde se negocien cuestiones que incumban a nuestra flota.

Es necesario exigir de Bruselas que se negocie en serio la presencia de las flotas comunitarias en aguas donde es posible la presencia si se discutiese con interés.

Es vital también que se garantice el mantenimiento de la capacidad productiva en lo que se refiere al número o a la potencia de los barcos, evitando más desgracias.

Es preciso al mismo tiempo demandar un trato de igualdad de Bruselas y que no se nos penalice con la consideración de sobredimensionados en lo que respecta a las aguas comunitarias.

Hay otros aspectos de la cuestión de los que podríamos hablar si tuviéramos más tiempo. Pero para eso, es fundamental y prioritario que el poder político -tanto en el gobierno del Estado como en el de la Xunta- sea quien a dar a la pesca tratamiento de sector estratégico y vital de nuestra economía.

En esta batalla va a estar siempre, y con moral de victoria, el BNG.

«El progreso tecnológico es también el origen de la sobrepesca, fenómeno que será preciso evitar para hacer que el rendimiento que se obtiene de los mares sea óptimo»

Perspectivas de futuro para el sector pesquero español

Nuestro país es un gran consumidor de productos pesqueros. Esta característica de nuestro mercado hace que la finalidad básica de nuestra flota sea el abastecimiento del floreciente consumo de pescado, independiente de la posteriores transformaciones que de la materia prima se producen.

Por Samuel Juárez Casado / Secretario General de Pesca Marítima



El futuro de nuestro sector pesquero estará íntimamente ligado a los siguientes aspectos:

- 1- La conservación del recurso
- 2- La renovación de la flota
- 3- El empleo de los buques de pesca.
- 4- La cooperación pesquera con terceros países.

1- LA CONSERVACIÓN DEL RECURSO.

El progreso tecnológico ha jugado un papel esencial en la evolución de la pesca a escala mundial, al igual que ha ocurrido en España. Este progreso es responsable de que la humanidad haya podido explotar recursos pesqueros cada vez más lejanos e inaccesibles, que han contribuido, y contribuyen, de forma decisiva, a proporcionar un importante aporte de proteínas de origen animal.

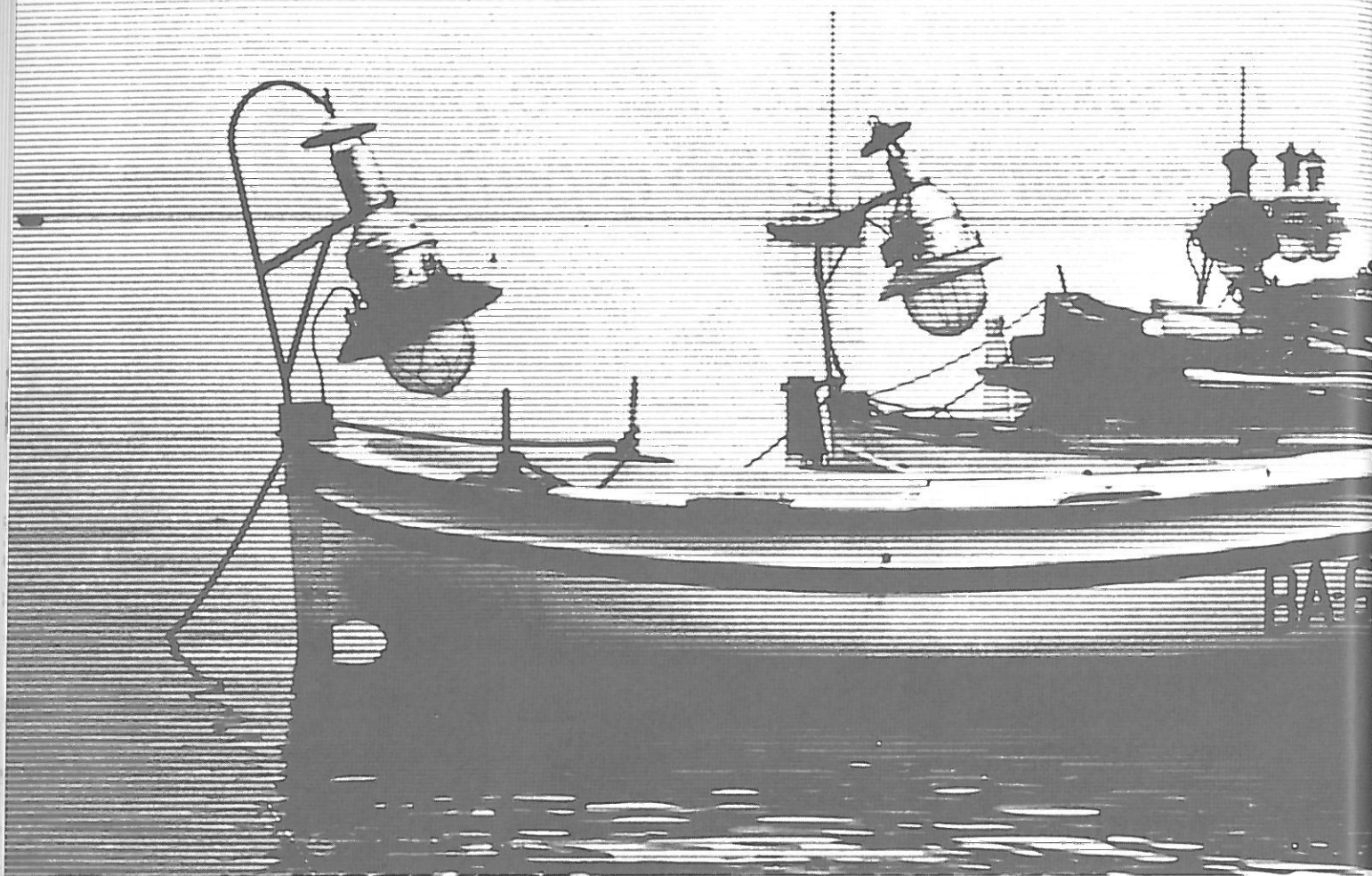
Pero este progreso tecnológico es también el origen de la sobrepesca, fenómeno que será preciso evitar para hacer que el rendimiento que se obtiene de los mares sea óptimo. Todos tenemos la obligación de tomar las medidas necesarias para extraer de los mares la mayor riqueza posible, y eso sólo se obtiene mediante una explotación racional que permita la supervivencia de un número suficiente de individuos que aseguren la reproducción y el mantenimiento de la población.

En un mercado abierto, con tendencia a abrirse e internacionalizarse cada vez más, debemos admitir el progreso tecnológico, pero sin que ello suponga un incremento del esfuerzo pesquero. Antes al contrario,



este progreso puede ser también utilizado para configurar sistemas de capturas más selectivos y respetuosos con el recurso.

El progreso tecnológico y una adecuada reglamentación de la actividad deben servir para que la explotación asegure la supervivencia de los stocks y, a través de ello, se optimicen



los rendimientos económicos, se mejore la competitividad y se logre, en definitiva, un mayor bienestar social para las poblaciones dependientes de la pesca.

Los sistemas de pesca empleados deberán evitar la captura y, por tanto, la comercialización de ejemplares inmaduros, y la pesca en las zonas más sensibles, desde el punto de vista biológico. En este sentido, tanto la Administración española como la comunitaria se están esforzando en diseñar una normativa de medidas técnicas de la pesca, más acorde con estos principios: se delimitan zonas de veda espacio-temporales y se mejora el control mediante la dotación de más y mejores medios humanos y materiales, y con programas que se apoyan en el progreso tecnológico, tales como el sistema de localización de buques-vía satélite.

Dentro de este ámbito, se incluyen también las acciones que tienen por objeto la mejora del conocimiento de las poblaciones marinas, su dinámica y comportamiento ante la

pesca, que nos permita adoptar las normas de gestión más apropiadas a la conservación del recurso. Es necesario que, a lo largo de los próximos años, en España se potencien las actividades de investigación pesquera, y la transferencia de tecnología a la industria extractiva.

El problema de las restricciones en cuanto a caladeros de pesca se ha traducido en una importante reducción de la flota pesquera de altura. Esta reducción ha sido dolorosa, como cualquier reestructuración de un sector productivo, pero necesaria, ya que el sobredimensionamiento de las flotas no conduce más que a la sobrepesca, a la ineficiencia económica y, por tanto, al fracaso.

Las principales flotas españolas han efectuado ya ajustes importantes en el marco de programas de orientación plurianuales, y no se prevé que en este sentido se precisen mayores esfuerzos, salvo en flotillas muy concretas de nuestro litoral.

Cuando el problema de sobrecapacidad se identifica, es preciso

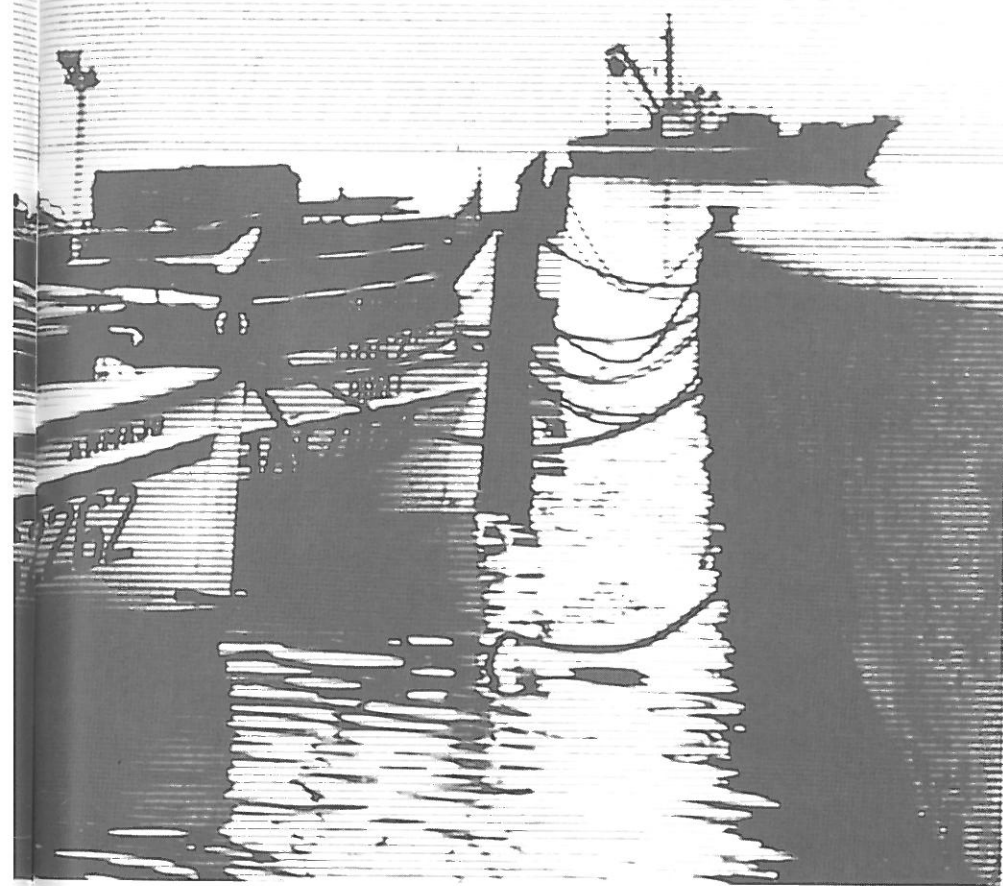
afrontarlo con realismo y sin demagogia, ya que sólo una flota con la dimensión óptima podrá ser competitiva, para así poder capitalizarse y renovarse adecuadamente.

2.- LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA PESQUERA

La modernización y renovación de las flotas es un objetivo primordial para conseguir afrontar con optimismo el futuro, y es un objetivo que no debe estar reñido con el control del incremento del esfuerzo pesquero.

La flota española está procediendo ya a un importante proceso de renovación, tras un largo paréntesis de dos décadas. Como se expresó anteriormente, esta renovación es imprescindible, y debe servir para manejar la eficiencia, capturando peces con más racionalidad y dañando menos el recurso, con sistemas más selectivos, evitando los descartes y aprovechando mejor todo lo que se extrae del mar.

El progreso tecnológico debe servir para que las capturas reciban un mejor tratamiento a bordo, que las



revalorice y que las aproveche mejor. El pescador debe ser capaz de mejorar sus rentas por esta vía en lugar de capturar más cantidad, y en este cometido juega de nuevo la renovación y modernización de la flota.

En este contexto, debemos disponer de buques capaces de explotar recursos en latitudes y fondos todavía inaccesibles. El proceso por el cual el progreso tecnológico da lugar a que se puedan explotar nuevos recursos todavía no está concluido, y sin duda la pesca de especies de gran profundidad serán una alternativa de futuro -lo está siendo ya- para las flotas de altura y gran altura.

3.- EL EMPLEO EN LOS BUQUES DE PESCA

Es de destacar la evolución del número de tripulantes en los buques de pesca en España a lo largo de los últimos años, que pasó de 120.000 en el año 1.975 a 97.000 en el 83, 82.409 en el 94 y 74.798 en el 96. Esta evolución en número de tripulantes es consecuencia, por una parte,

«El progreso tecnológico debe servir para que las capturas reciban un mejor tratamiento a bordo, que las revalorice. El pescador debe ser capaz de mejorar sus rentas por esta vía en vez de capturar más cantidad»

de la reducción de la flota pesquera, y, por otra, de la progresiva modernización de los buques, que siguen el comportamiento general de la industria como consecuencia del progreso técnico, y proceden a realizar patrones de explotación cada vez menos intensivos en mano de obra.

La gran reducción en el número de tripulantes de buques pesqueros desde hace veinte años hasta la actualidad, no es más que la réplica del proceso sufrido años atrás en el resto de Europa. En efecto, ya en los años sesenta, en los países del Norte de Europa la industria pesquera comienza a experimentar dificultades para conseguir tripulantes para su flota de larga distancia, dadas las posibilidades de empleo alternativo en tierra.

En España, este proceso ha sido, y es, más lento, sin duda debido a que las alternativas laborales en nuestro país son muy distintas de las de la Europa de los años sesenta, pero está teniendo lugar en cualquier caso, pues sólo así se explica que, a pesar de reducirse de forma tan importante los empleados en la pesca entre 1977 y 1996 (un 39 %), no haya aumentado apreciablemente el desempleo en el sector pesquero, y que este índice se mantenga en uno de los más bajos de todos los sectores económicos: en noviembre de 1996 era de un 5,8 % (fuente: INEM).

Los buques se renuevan, y si bien con ello se mejora notablemente su habitabilidad y su seguridad, con lo que se frena en cierto modo la tendencia que comentábamos; también se automatizan, y con ello se hacen menos dependientes de los hombres para desarrollar su trabajo.

Así pues, el hecho de que el número de tripulantes empleados a bordo de los buques se reduzca no debe alarmarnos en demasía, ya que se trata de una consecuencia lógica del progreso, tanto en el aspecto tecnológico como en lo que se refiere al bienestar social.

Si conseguimos que la flota pesquera que permanece en activo tenga un alto grado de eficiencia, sin duda las actividades económicas directamente relacionadas con la pesca -industria auxiliar naval, astille-

«La Unión Europea debe ser consciente de que, en la política de acuerdos internacionales de pesca, se obtienen beneficios muy importantes en el orden económico y social»

ros, talleres, efectos navales, servicios financieros, transportes, comercialización de la pesca, transformación, etc- podrán ser capaces de generar el empleo inducido suficiente como para que las franjas litorales altamente dependientes de la pesca puedan disfrutar de un grado de bienestar aceptable.

Las capturas mundiales se han estabilizado, e incluso se han reducido ligeramente en los últimos años, y según estima la FAO el fenómeno de la sobrepesca está generalizado en la mayor parte de las pesquerías del mundo.

Esta situación, que es evidente e innegable, no viene sino a corroborar que la extensión de las zonas económicas exclusivas a 200 millas no evitó la sobrepesca, aun cuando esta es la excusa o la justificación principal de quienes en su día defendieron esta extensión a 200 millas. Se trató pues de un interés puramente económico y comercial, y de un afán de defender con ello a la humanidad, y de preservar de la destrucción a un recurso común.

Todavía existen pesquerías de importancia para nuestro país que se desarrollan en aguas internacionales: las pesquerías de túnidos y pez espada, las pesquerías en aguas de la NAFO y del Atlántico Sudoccidental, así como las pesquerías de aguas profundas tanto en el Atlántico Norte como en el Atlántico Sur.

Para gestionar conveniente y responsablemente este recurso común de la humanidad, la vuelta a las organizaciones internacionales es la opción más deseable, pues fue en estas organizaciones donde más se fomentó la cooperación internacional, científica y de todo tipo.

España debe pujar en los próximos años para que las organizaciones multilaterales de pesca, sean las que -de acuerdo con la Conferencia de Nueva York, concluida en 1995, sobre poblaciones transzonales y especies

altamente migratorias- adquieran un mayor protagonismo y capacidad de actuación en su misión de regir la gestión de las pesquerías en aguas internacionales.

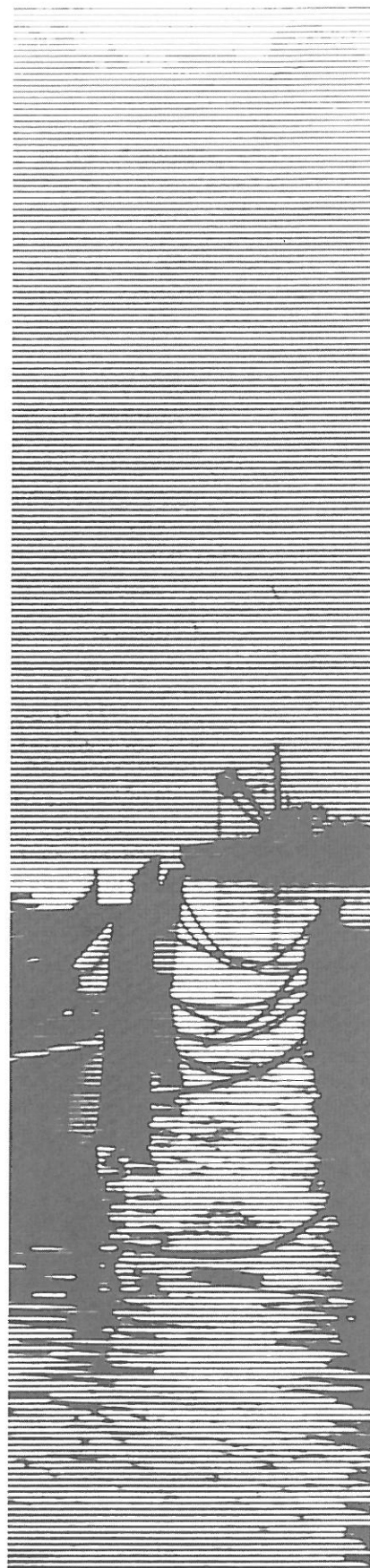
Estas organizaciones deben tender a ir cubriendo todos los recursos pesqueros susceptibles de explotación en todo el mundo, deben tener un comportamiento democrático y basarse en las recomendaciones de los comités científicos, evitando las situaciones de supremacía de cualquier Estado.

Es, asimismo, imprescindible que se doten de los mecanismos necesarios para hacer efectivamente ejecutivas sus decisiones de gestión, y para corresponsabilizar con dichas medidas a todos los estados que pretendan explotar los recursos pesqueros.

4.- LA COOPERACIÓN PESQUERA CON TERCEROS PAÍSES

España seguirá teniendo una importante flota faenando en aguas de terceros países, en una relación de conveniencia: el Estado costero obtiene compensaciones financieras, de cooperación y concesiones comerciales y nosotros aportamos los medios de producción, la tecnología y el mercado.

La Unión Europea debe ser consciente de que, en la política de acuerdos internacionales de pesca, se obtienen beneficios muy importantes en el orden económico y social, rentabilizando así el gasto, y se puede además ofrecer a los terceros países actividades de cooperación y ayuda al desarrollo a cambio de unos recursos que, de otro modo, no serían aprovechados debido a la incapacidad técnica y económica de muchos de estos países. La pesca es un recurso renovable, y en muchas ocasiones los países costeros no tienen otra oportunidad de aprovecharlo que recurrir a convenios con países que, como el nuestro, pueden proporcionar los medios para esta explotación.



Situación y perspectivas de la Marina Mercante española

El sector marítimo español está viviendo en la actualidad un período decisivo para su desarrollo futuro. La necesidad de recuperar nuestra actividad, en un momento de muy exigente convergencia con el resto de países de la Unión Europea, marca un reto de indudable dificultad, que hace preciso la elaboración y posterior ejecución de una estrategia adecuada, con participación inexcusable e imprescindible de todos aquellos que componen el complejo ámbito marítimo español. Esta es la base para articular un proyecto que debe construirse día a día en un tejido profesional y económico tan cambiante y competitivo.

Por Fernando Casas Blanco / Director General de la Marina Mercante



En el ámbito del transporte marítimo español, se han ejecutado o están en marcha, diversas actuaciones que se analizan a continuación.

ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE MARITIMO

Es por todos conocido el prolongado proceso de declive que desde comienzo de la década de los ochenta se ha producido en la actividad de la Marina Mercante española, debido fundamentalmente a una respuesta inadecuada al doble reto planteado en este período; las dificultades y cambios que se produjeron en el mercado de fletes mundial, y la apertura comunitaria de los tráficos europeos a la que quedaba obligada la actividad mercante española.

El Registro Especial de Buques de Canarias

El primer paso, dentro del conjunto de competencias en manos del Estado, debía consistir en situar al Registro Especial de Buques de Canarias en términos competitivos

respecto a los segundos registros de otros Estados europeos. Y en este sentido el actual Gobierno dio un paso decisivo al reducir sustancialmente, desde comienzos de 1997, las cargas fiscales y sociales de los buques del citado Registro, en paralelo con lo que ya se había establecido desde hace tiempo en otros países de nuestro entorno industrial.

Además, y ante la proximidad de la etapa final de liberación del cabotaje (1 de enero de 1999) que afectará al tráfico regular con las islas y con Ceuta y Melilla, el Ministerio de Fomento está trabajando en la futura incorporación a dicho Registro de los buques que realizan tráficos afectados por dicha liberalización.

Pero las medidas no pueden quedar aquí. El marco institucional debe quedar apuntalado con garantías para que, en la última etapa de liberalización, España no vuelva a ser el país más afectado, y para que, a partir de dicha fecha, la revitalización progresiva de la actividad marítima sea un valor seguro.

«Se está haciendo un enorme esfuerzo de coordinación para facilitar la realización de cursos, fundamentalmente de lucha contra incendios y de supervivencia en la mar»

Renovación de la flota

La elevada edad media de la flota (el 33% de los buques de pabellón español tienen actualmente más de 20 años y el 20 % más de 25), requiere un giro de 180 grados en el proceso de renovación de buques que hasta la fecha se ha venido manteniendo, precisándose de un importante incremento de la inversión, fundamentalmente en unidades más avanzadas.

Las medidas que, con objeto de facilitar la renovación de la flota, ha aprobado recientemente la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE), a Propuesta conjunta de los Ministerios de Fomento y de Industria y Energía y establecen mecanismos de incentivos compatibles con las directrices de la Unión Europea y ya utilizados en otros países comunitarios. El sistema todavía pendiente de un desarrollo específico posterior contempla dos tipos de mecanismos:

Apoyo a la financiación para la renovación de la flota, mediante la creación de un mecanismo de aval estatal, similar al ya existente para la exportación de los astilleros, con el fin de facilitar la aportación de garantías complementarias a la hipotecaria, en operaciones de financiación de buques por parte de las empresas navieras españolas.

Fomento de planes de transporte para el desarrollo del transporte marítimo, que equilibren adecuadamente a largo, medio y corto plazo, tanto las necesidades de este transporte, como la disponibilidad de oferta de buques por parte de las empresas navieras españolas.

Ordenación de los servicios marítimos regulares de cabotaje

Otra medida urgente era la configuración de un marco institucional adecuado para los servicios marítimos regulares, y en particular para los de cabotaje.

En este sentido, el Gobierno ha aprobado recientemente el "Real Decreto 1466/1977, de 19 de septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público". Este

Real Decreto adapta las disposiciones el Reglamento 3577/92 CEE a la situación específica de nuestros tráficos regulares de cabotaje, donde los territorios insulares y Ceuta y Melilla representan una demanda ciudadana de gran importancia cualitativa y cuantitativa.

Al mismo tiempo constituye una objetivación de las condiciones en que puede acceder a servir este mercado cualquier oferente español o comunitario mediante la introducción de unas medidas de exigencia objetiva para la mejor garantía de prestaciones al usuario, así como para salvaguardar una competencia leal en los tráficos. En el se distinguen tres ámbitos específicos.

El de las líneas continentales, es decir, las establecidas entre puertos continentales españoles, que quedan sujetas a información pero no a autorización, como era preceptivo hasta este momento.

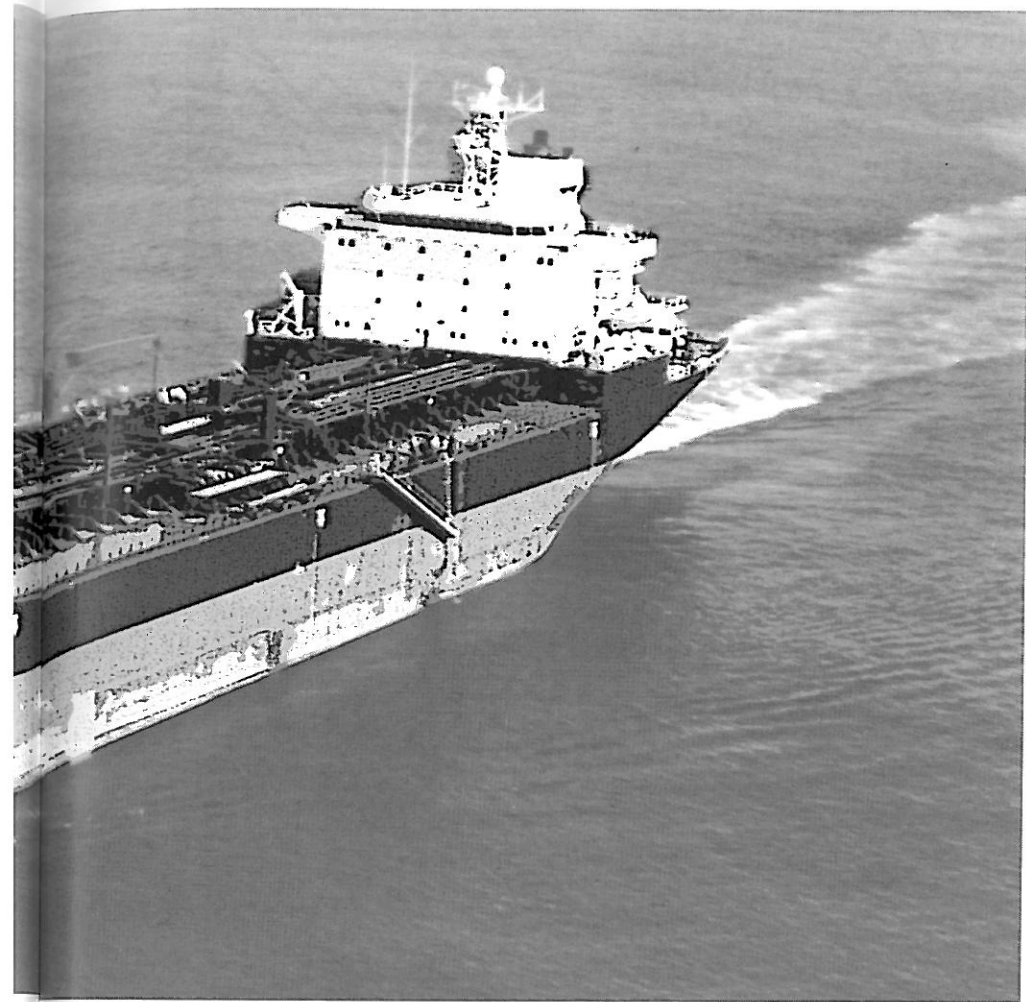
El de las líneas de transporte entre la península y territorios no peninsulares, que podrán establecerse mediante el cumplimiento de Obligaciones de Servicio Público para todos los que quieran participar en su prestación. Precisamente estas obligaciones se limitarán a garantizar unos niveles de servicio en capacidad, cali-

dad y continuidad para los usuarios, y cuando el servicio no esté asegurado por una concurrencia adecuada y suficiente, el Estado podrá asegurar su prestación mediante el establecimiento de un Contrato. Y ello sin obstáculo para que otros operadores puedan desarrollar también servicios en paralelo en dichas líneas, siempre que cumplan las correspondientes obligaciones de servicio público ante los usuarios.

Y por último el de los servicios interinsulares, sin conexión con el territorio peninsular, competencia de las Comunidades Autónomas correspondientes y que como tal vienen ejercitando su autorización. Estos servicios van a continuar en este régimen, ya sea con un funcionamiento similar al establecido por el Real Decreto para las líneas anteriores, o bien mediante una normativa particular emanada directamente de sus respectivos Gobiernos.

En este momento se está trabajando, por una parte, en la elaboración de una Orden Ministerial que desarrolle el Real Decreto en determinados aspectos, como los criterios para la acreditación de la capacidad económica de las empresas navieras y la garantía económica exigible, los





requisitos que deben de cumplir los buques adscritos a una determinada línea, los criterios para determinar la compensación económica por obligaciones de servicio público, etc...; y por otra, en el desarrollo de los pliegos de cláusulas técnicas y administrativas para la convocatoria de un concurso público que permita a la Administración General del Estado contratar la prestación del servicio de las líneas de interés público.

Otras medidas

Otras medidas que sin duda deben suponer un apoyo adicional a la revitalización de la actividad marítima son:

El fomento del tráfico marítimo de corto recorrido ("Short Sea Shipping") como alternativa ventajosa al cada vez más congestionado tráfico terrestre.

La colaboración e intergración eficiente de los servicios portuarios indirectos como el practicafe, el amare y el remolque.

La adaptación de las relaciones laborales a las exigencias impuestas por el marco internacional donde las empresas españolas deben competir, lo cual requiere de un esfuerzo adicional de negociación por parte de

las empresas y los agentes sociales con el apoyo ineludible de la Administración.

El reforzamiento en los puertos españoles del Control por el Estado del Puerto, a través del llamado Memorandum de París, con el fin de evitar la competencia desleal por parte de los buques sub-estándar de otros pabellones.

La generalización de la aplicación, por parte de las empresas españolas con el apoyo de la Administración, de los Sistemas de Gestión de Calidad y de la Seguridad, que redundarán en empresas más competitivas, y en buques y actividades más seguras.

Recursos humanos

Es tarea primordial de todos garantizar una formación de alto nivel de calidad para la gente de mar, tanto de la que embarca en nuestros buques, como de la que realiza gestiones en tierra.

En este sentido, la labor principal corresponde al sistema educativo, tanto inicial como de actualización profesional. No obstante, desde el punto de vista del papel de la Administración, cabe señalar la realización de dos proyectos:

Elaboración conjunta con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de un Real Decreto sobre requisitos y atribuciones de determinadas profesiones del sector pesquero y de la marina mercante, con objeto de proporcionar accesos a la profesión marítima para las nuevas titulaciones académicas creadas en 1994 en desarrollo de la LOGSE.

En este Decreto se racionalizará la estructura de títulos, ofreciendo una respuesta uniforme y conjunta a las titulaciones profesionales para buques mercantes y pesqueros. Además se posibilitará a las Comunidades Autónomas la expedición de los títulos y tarjetas profesionales relativos a los buques pesqueros y se mantendrá la expedición por el Ministerio de Fomento de los relativos a buques mercantes.

Adopción de la normativa básica reguladora de las titulaciones profesionales marítimas con objeto de adecuarlas al esquema y a las disposiciones de la reciente normativa internacional al respecto:

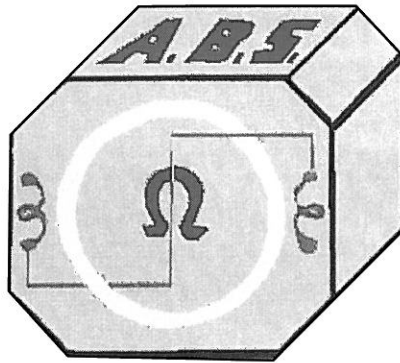
a) Las enmiendas de 1995 al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, 1978, y

b) La Directiva 94/58/CE relativa al nivel mínimo de profesiones marítimas, junto a su próxima modificación.

Ambos instrumentos internacionales han establecido un modelo nuevo en materia de obligaciones internacionales para la formación y titulación marítima que afecta a nuestro sistema vigente.

Es importante destacar también el enorme esfuerzo de coordinación que se está realizando desde las Capitanías Marítimas, y desde la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima a través de su Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", para facilitar la realización de cursos, fundamentalmente de lucha contra incendios y de supervivencia en la mar, a todos los profesionales que los precisen para obtener los certificados de especialidad correspondientes.

Antonio Brito Sánchez

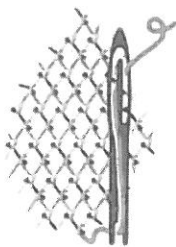


TALLER ELECTRO-MECÁNICO ELECTRICIDAD, NAVAL E INDUSTRIAL

- *REBOBINADO DE MÁQUINAS DE CORRIENTE CONTINUA Y ALTERNA.
- *MONTAJE DE INSTALACIONES Y CONSTRUCCIONES DE CUADROS;
GENERALES, PROTECCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y AUTOMATISMO.

C/. Profesor Lozano, 21(Urb. El Cebadal) Tel.465768 - Fax.461121 - LAS PALMAS

GRUPO DE EMPRESAS



**LUSOGA
NET**

ARMADO DE TODO TIPO DE APAREJOS

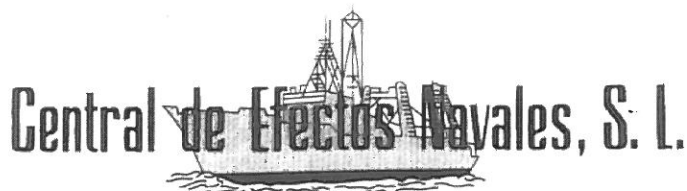
- TRENES DE ARRASTRE
- PUERTAS DE ARRASTRE
- REDES, CABLES E HILOS
- FERRETERIA NAVAL Y PERTRECHOS

Apdo. Correos, 223
36080 - PONTEVEDRA
Mollabao, 147
36160 - PONTEVEDRA
Tel. (986) 85 46 20 - 22
Fax (986) 84 44 18



ARMADO DE TODO TIPO DE APAREJOS
TRENES DE ARRASTRE
PUERTAS DE ARRASTRE
REDES, CABLES E HILOS
FERRETERIA NAVAL Y PERTRECHOS

Mollabao, 147
Tel. (986) 85 46 20 - 22
Fax (986) 85 46 18
36915 PONTEVEDRA



Eduardo Cabello, 35
Tel. (986) 20 62 66 - 20 63 00
Fax 34 - 986 - 20 01 29
BOUZAS - 36208 VIGO

«Es un documento abierto para definir el futuro del sector y sentar las bases para su ordenación y desarrollo»

El plan de modernización del sector pesquero andaluz

Por Paulino Plata Canovas / Consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía



Al concluir un año más es el momento de hacer balances, valoraciones y reflexiones. Por eso, aprovecho la oportunidad que me brinda la revista AETINAPE para analizar y comentar lo que ha sido la política pesquera de la Junta de Andalucía durante el presente año, de la que cabe destacar la finalización y puesta en marcha del Plan de Modernización de la Pesca, un proyecto ambicioso y completo con el que se intenta diseñar la política pesquera de este fin de siglo y el inicio del próximo.



El Plan de Modernización del Sector Pesquero Andaluz es un documento abierto para definir el futuro del sector y sentar las bases para su ordenación y desarrollo. Se compone de ocho programas operativos con objetivos, estrategias y líneas de actuación que conforman las intervenciones de la Junta de Andalucía desde 1997 hasta el año 2.003. La aportación económica del Plan es de 75.000 millones de pesetas financiados por las administraciones Comunitaria, Central y Autónoma, y la iniciativa privada.

Al tratarse de un documento abierto se someterá a evaluaciones periódicas y permanentes adaptaciones para que la actividad pesquera se acomode y con ello consiga el papel que le corresponde en el conjunto de la economía andaluza, ya que de su éxito depende el futuro de unas

15.000 personas entre armadores y pescadores.

La idea de preparar un plan de estas características tiene su origen en un compromiso electoral de hace ahora tres años, cuando adquirimos ante los ciudadanos la necesidad de elaborar, conjuntamente con el sector, un Plan de Modernización de la Pesca debido a la completa situación del sector pesquero andaluz. De ahí, la exigencia de realizar un proyecto estratégico que aproveche oportunidades y evite nuestros puntos débiles, y que integre las intervenciones públicas y las coordine entre sí con el sector privado, para adaptarlo a la evolución marcada por la Política Pesquera Común de la UE y del mercado mundial.

Desde un primer momento, el Plan se planteó como un documento abierto, flexible, tanto en su preparación y realización como en su ejecu-



ción, para adaptarse periódicamente a las demandas de armadores y pescadores. Este plan es fruto del consenso con los agentes sociales y económicos, tal y como recoge el Pacto Andalúz por el Empleo. El documento se concibe como un informe para conocer la situación del sector y dar respuestas reales a sus problemas y expectativas. Con él se ha conseguido que empresarios y trabajadores asuman como suyas las propuestas y las actuaciones que finalmente decida apoyar la administración pesquera.

La preparación del Plan se ha desarrollado en dos fases; en la primera, se realizó un diagnóstico de la situación pesquera en el territorio andalúz, se delimitaron los objetivos y se formularon las grandes líneas de los programas operativos. En una segunda fase, que se inició en septiembre de 1995 y se prolongó a lo largo de 1996, se analizaron puerto a puerto los problemas, y se detallaron los programas operativos y sus líneas de actuación. En ambas, tuvo un especial protagonismo el propio sector que, desde el inicio y durante dos años, ha mantenido con los responsables de la Consejería de Agricultura y Pesca un intenso proceso de debate y reflexión.

Antes de concluir esta reflexión sobre la política pesquera andaluza, es obligado referirnos a la mujer y

la importancia de su integración y aportación a los programas sociales. Para ello, es fundamental la formación a través de cursos de capacitación en las poblaciones costeras. En este sentido, el programa 8 del Plan de Modernización resalta la importancia de promocionar el papel de las mujeres de los pescadores que, hasta ahora, apenas había tenido relevancia.

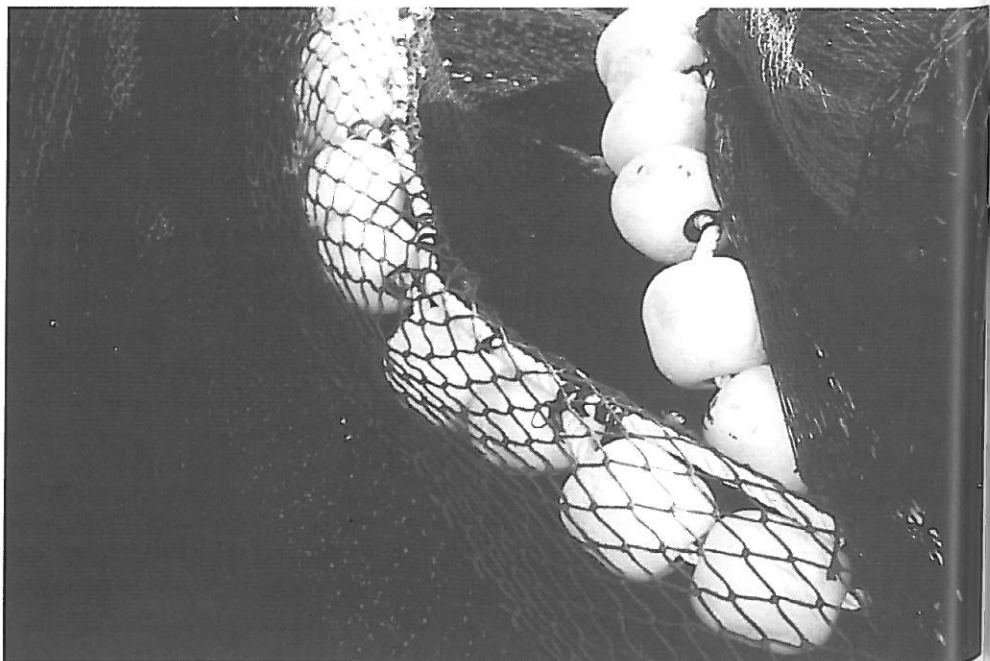
En la actualidad, la Consejería de Agricultura y Pesca de Andalucía participa y colabora en 6 proyectos de formación para mujeres de pescadores,

de los cuales uno acaba de concluir y los otros cinco restantes se desarrollarán a lo largo del próximo año.

El curso de formación "El pequeño negocio del sector pesquero", que se ha celebrado recientemente el Lepe (Huelva), ha servido para formar a un grupo de mujeres y facilitarles la inserción laboral en el ámbito de la pesca, además de promover su integración hacia nuevas oportunidades económicas del sector en el entorno local. Los contenidos del curso se han enfocado hacia el autoempleo, la información y orientación socioeconómica del sector en el Golfo de Cádiz, y la gestión del negocio pesquero.

Con carácter general, el Gobierno andalúz intenta crear políticas específicas para el sector pesquero que faciliten la integración del trabajador y su familia en el entorno y en los programas sociales.

Aplicar paulatinamente el Plan es la línea de trabajo y colaboración que queremos continuar el próximo año y que se resume en dos palabras: renovación y competitividad. Esto nos permitirá seguir desarrollando el Plan de Modernización de la Pesca para mejorar la situación de la flota y la comercialización de productos pesqueros. En resumen, un importante reto al que, tanto el sector como la administración, tenemos que hacer frente para seguir mejorando nuestra flota y rentabilizar al máximo sus posibilidades.



«Sorprende la total ausencia de datos estadísticos mínimamente elaborados»

Los orígenes del salvamento marítimo en el País Vasco

Por José Ignacio Espel Fernández / Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasajes

Lo primero que llama la atención cuando se aborda desde una perspectiva histórica el tema del salvamento, tanto a nivel de España como del País Vasco, es la total ausencia de datos estadísticos mínimamente elaborados que hay en este terreno. Como mucho, en algunos casos, existen archivos en los que se conservan expedientes de actuaciones de salvamento concretas. Sin embargo, confeccionar a partir de esos expedientes un balance pomenorizado de actuaciones, recomponer la historia de las distintas asociaciones... son tareas todavía pendientes; tareas que, a pesar de su innegable interés, superan por completo los límites de nuestro trabajo.

•
Hechas estas consideraciones previas, pasamos, sin más, a exponer las informaciones recogidas.

El 5 de mayo de 1879 se reúne en el Ateneo de la ciudad de San Sebastián, un grupo de guipuzcoanos con objeto de redactar el proyecto de lo que, poco más tarde, será "Sociedad Humanitaria de Salvamento Marítimo de Guipúzcoa". Del acta de esta sesión entresacamos, por indudable interés, los siguientes párrafos:

"Hay medios de salvamento que en nuestro país no se han ensayado todavía, hay elementos que el pescador y el marino pueden llevar consigo al hacerse a la mar y que les servirían para defenderse en caso de peligro, mientras llega de tierra el esperado auxilio. Hay, en fin, para la organización de estos auxilios de tierra y para su acción rápida y eficaz, un elemento de mayor poder de la acción individual las más veces impotente o la acción oficial la más veces insufi-



«... en toda la extensión de las costas extranjeras, desde el Báltico hasta el Golfo de Gascuña, hay asociaciones de este género que son la Providencia del naufrago, y que arrancan todos los años gran número de víctimas al mar...»

ciente. Es la fuerza de la asociación libre y activa, inspirada en un puro sentimiento humanitario, y esta Asociación es la que aspiramos a fundar en Guipúzkoa con el concurso de todas las voluntades y el apoyo de todas las familias.

En toda la extensión de las costas extranjeras, desde el Báltico hasta el Golfo de Gascuña, hay asociaciones de este género que son la Providencia del naufrago, y que arrancan todos los años gran número de víctimas al mar. En el Bidasoa se interrumpe esa cadena salvadora. Los guipuzcoanos, al fundar esta sociedad, forjaremos el eslabón que ha de enlazarla con las aguas españolas. Y si las provincias que nos siguen a lo largo del litoral nos imitan, como nos imitarán bien pronto al menos nuestros hermanos de Vizcaya, los que contribuyan con su apoyo a la creación de nuestra Sociedad habrán realizado un bien de incalculable trascendencia para lo venidero.

Necesitaremos recurso de consideración para fundar una Asociación robusta y capaz de producir resultados eficaces en breve tiempo. No es sólo al puerto de San Sebastián al que deseamos dotar de medios eficaces de salvamento, son cuatro centros de auxilio los que hay necesidad de fundar a lo largo de la costa guipuzcoana, desde Fuenterrabía a Motrico, y para organizarlos y dotarlos convenientemente se necesita un fondo de cuantía al

establecerse la Asociación y una suscripción mensual para sostenerla después. Por eso, y para que pueda ser prolijada la obra por el mayor número, hemos fijado el límite de la cuota mensual en dos reales”.

La simple lectura de los párrafos que anteceden nos induce a plantear las siguientes consideraciones:

-Guipúzcoa es, seguida de Vizcaya, provincia pionera en el campo de salvamento marítimo.

-A pesar de este carácter “pionero”, la Sociedad Humanitaria de Salvamentos Marítimos de Guipúzcoa, se constituye con cincuenta y cuatro años de retraso respecto a la primera institución inglesa de auxilio de naufragos, con veinticuatro respecto al R.N.L.I. con trece en relación a la “Société Centrale”...

-Existía, no sólo conocimiento de esas sociedades sino también clara conciencia de su utilidad.

Teniendo todo esto presente, ¿por qué tardó tanto en nacer esa asociación?, ¿por qué surge precisamente en 1879? La respuesta a estas dos preguntas es, en líneas generales, la de siempre; en este caso concreto es preciso referirse al temporal del veinte de abril del año anterior. Así lo describió “El Noticiero Bilbaíno”:

“Sobre las once y media de la mañana, roló el viento, empezando a soplar del Sur, aunque suavemente, y así continuó hasta la una menos cuarto en que, de una manera inesperada, un viento huracanado del Noroeste se

«1878: En los tres cuartos de hora que duró el temporal, hizo naufragar embarcaciones a lo largo del Cantábrico, que según cifras que van aportándose en días sucesivos, no se registra en el catálogo de siniestros marítimos otro que se le iguale en el número de víctimas; Bermeo fué el puerto que más duramente acusó la tragedia: noventa y cinco ahogados».

dejó sentir con extraordinario ímpetu. En los tres cuartos de hora que, aproximadamente duró el temporal, hizo naufragar embarcaciones a lo largo del Cantábrico, que según cifras que van aportándose en días sucesivos, no se registra en el catálogo de siniestros marítimos otro que se le iguale en el número de víctimas; Bermeo fué el puerto que más duramente acusó la tragedia, con noventa y cinco ahogados».

Los principios que regulan la organización y funcionamiento de la "Sociedad Humanitaria de Salvamento Marítimo de Guipúzcoa" aparecen recogidos en los estatutos fundacionales y en el reglamento de las tripulaciones de los botes salvavidas y pueden resumirse en los siguientes puntos:

-Las cuotas de los socios y las aportaciones voluntarias constituyen las principales fuentes de ingresos.

-Nace, en principio, con un objetivo doble, se trata, no sólo de atenuar las consecuencias de los accidentes, sino también de prevenirlos en la medida de lo posible.

-Aunque la acción de la sociedad se limita en una primera etapa a las aguas del puerto de San Sebastián, su vocación es provincial; Fuenterrabía, Guetaria y Deba son los siguientes puntos en los que se piensa establecer medios de socorro.

-Al servicio de la asociación figuran un total de veintisiete personas. El material de salvamento está al

cuidado de un guardián, con salario fijo, que presta a la vez y constantemente el servicio de vigía. La tripulación está integrada por veinticuatro marineros al mando de un primer patrón y un segundo en calidad de suplente; para todos ellos se establecen remuneraciones que dependen del número de salidas que realicen y de los resultados que obtengan.

Nada más constituirse esta sociedad, se encarga la construcción del bote salvavidas Guipúzcoa, de 13 metros de eslora, 2,37 de manga y 0,93 de puntal. Esta embarcación, que reunía grandes condiciones de seguridad, estuvo prestando sus servicios a lo largo de más de cuatro décadas. A finales de 1925 fue sustituida por un

bote salvavidas a motor.

En los archivos de esta entidad se conservan multitud de expedientes de salvamentos; son, de alguna forma, la muestra más representativa de lo acertado y oportuno de su creación.

De las noticias de prensa que hemos podido disponer se deduce que la organización del salvamento de Vizcaya se llevó a cabo con algunos años de retraso en relación con la de Guipúzcoa.

En un "Noticiero Bilbaíno", de febrero de 1880, se plantea a raíz del naufragio de un pesquero de Santurce en el que perecen todos los tripulantes la necesidad de adoptar medidas urgentes al respecto. A los pocos días, y bajo el título "Otro siniestro" se trata de la goleta "Royalich" que encalla en el puerto de Bilbao se vuelve a plantear el problema... La cuestión entonces candente, la apertura de una estación de salvamento, sigue sin

resolverse.

En diciembre de 1883 el Club Náutico y la Junta de Salvamento de Portugalete abren una suscripción pública con objeto de obtener recursos para establecer una estación de salvamento de naufragos en la barra de aquella villa. La decisión de instalar esta estación en la entrada del puerto la habían tomado estas instituciones en marzo de aquel año. Una vez adoptada esta resolución, solicitaron informes sobre organización y medios precisos al R.N.L.I. y, antes de dirigir su llamamiento a la población vizcaína, recabaron y obtuvieron grandes ayudas de los Ayuntamientos de Bilbao, Portugalete y Santurce, así como de la Diputación de la Provincia.

«La organización del salvamento de Vizcaya fue posterior a la de Guipúzcoa, según la prensa de la época»

El Comercio responsable en la industria de la pesca

Al igual que esa canción suramericana que dice algo así como "A que le llaman distancia, eso me habrán de explicar", me gustaría que alguien me aclarara que es lo que entienden por el concepto Responsable aplicado a la industria pesquera, y que tan de moda está ultimamente.

Por Miguel S. Peña / Consultor pesquero



Primero fué "Pesca Respon-sable", término acuñado en la FAO hará unos diez años -cuando comenzó a hablarse de un Código de Pesca Responsable- y del que, por unos comentarios (un tanto escépticos, debo reconocer), precisamente publicados en esta revista, recibí de uno de mis colegas en esa organización una carta, instándome a la rectificación pública de mis opiniones negativas sobre el intento de incluir la responsabilidad en una actividad tan poco "Respetuosa" -utilicemos otra palabra- como es la pesca.

Pues bien, ahora le toca el turno al comercio de los productos de la pesca, entendiendo que se aplica la palabra en un sentido lato, al igual que se hace cuando en inglés se utiliza el término "Marketing", englobando en él igualmente las actividades de procesamiento.

La filosofía de nuestro Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, es "que no se pueda comercializar todo aquello que no se pueda pescar", y lo asocian con la postura de que "no se puede hablar de una ordenación total del sector de la pesca en el mundo, si junto a una pesca responsable no se arbitran los mecanismos necesarios para asegurar un comercio responsable".

No sé, quizás son imaginaciones mías, pero yo esto lo veo mas próximo

a aquella postura de Acceso al mercado por acceso al recurso (posición que, aunque nadie lo diga, ha sido abiertamente condenada en todos los foros y organizaciones internacionales) que a una defensa de los derechos del consumidor, que es hacia lo que debe dirigirse todo comercio que quiera llamarse "Responsable".

Uno de los puntos de la declaración final de la III Conferencia de Ministros de Pesca, indica que "Se encuentran preocupados por los problemas que plantea la falta de indentificación de los productos pesqueros a lo largo de los circuitos comerciales". Cuando uno acompaña a la parienta -o por qué vamos a mentir, cuando uno

«Pero no se puede hablar de una ordenación total del sector de la pesca en el mundo, si junto a una pesca responsable no se arbitran los mecanismos necesarios para asegurar un comercio responsable»

**«Dicen que la
puesta en práctica
del Comercio
Responsable es
complicadísima.
Puede que para un
científico resulte
difícil relacionar
«estado de los
recursos» con
«protección al
consumidor», pero
si pregunta a
pescadores,
detallistas, y
amas de casa, le
facilitarían la
comprensión del
problema»**

hace la compra- en las grandes superficies, es muy frecuente observar, en la zona dedicada a las frutas y verduras, como las peras, manzanas, pomelos, naranjas, etc., están identificadas por su origen. Y me pregunto, si el consumidor puede determinar su opción de compra conociendo si eso viene de Francia, Chile, Argentina o Suráfrica, ¿porqué no hay un cartelito junto a esas 3 o 4 variedades de merluza que uno se encuentra hoy en día en cualquier pescadería, indicando si es del Gran Sol, Namibia, Argentina, o cualquier otro sitio?. Me parece que los inspectores veterinarios siguen existiendo en puertos, mercados centrales, salas de elaboración, frigorífi-

cos, etc. ¿Es tan difícil añadir el origen en los albaranes, conocimientos, o cualquier otro tipo de documentación? Yo creo que no.

Y vamos con otra declaración que también me cuesta trabajo digerir (como verán, esta vez, los palos van a lloverme por diferentes frentes). D. Alvaro Fernández, Director del I.E.O., afirma que "La puesta en práctica del Comercio Responsable es complicadísima". (Ind. Pesq., núms. 1691 - 92, Oct. 97). Comprendo que para un científico puede resultar difícil relacionar estado de los recursos con protección al consumidor - que debería ser el fin último de ese comercio responsable-, pero seguro que si pregunta a un pequeño panel de pescadores, detallistas, y amas de casa, escuchará infinidad de comentarios que le

facilitarían la comprensión del problema. Y desde aquí, mi simpatía personal por el Sr. Fernández, a pesar de la escasísima relación que con él he mantenido, pero debe de comprender que el problema de comercio responsable no está solamente derivado del "Black fish"

De verdad, me cansa el repetir una vez mas, que somos el país occidental donde con mas desfachatez e impunidad se engaña al consumidor de productos pesqueros. Y ello se hace a la vista y conciencia de toda clase de organismos que deberían fiscalizar, controlar, proteger, etc...

Insisto en que el tema me cansa, y que me cuesta trabajo enumerar un puñado de entre la infinidad

de engaños a que se somete una y otra vez al comprador en primera instancia, y después al grupo de consumidores finales. Citando mis "favoritos", para no fatigarme mucho, irían saliendo:

- El famoso fletán negro, que no sé si hay mas de una firma comercial que lo venda bajo su verdadera denominación.

- Eso que llaman "Mero blanco", y que está a punto de desaparecer debido a las itinerantes capturas abusivas a que está sometido.

- La Perca del Nilo, disfrazada como filetes de "mero".

- Las toneladas y toneladas de filetes de "merluza de cola", vendidos como de verdadera merluza.

- Todo el cazón que se comercializa como pez espada.

- La propaganda del pescado "congelado a bordo".

- El porcentaje de carne, y la calidad de "eso que llaman atún", y que viene metido en las latas de conserva.

- Los glaseos escandalosos en toda clase de productos.

- Pescados tropicales congelados con un grado de frescura inicial, totalmente inaceptable.

- Productos descongelados y recongelados en varias ocasiones.

- Bonitos y atunes procedentes de la "costera" con diez y doce días de haber sido capturados, y sin haberse eviscerado, con lo que su calidad se corresponde con el trato recibido, "y con la edad".

Y así podríamos seguir y seguir.

A mi juicio lo único que impide un fracaso estrepitoso en el consumo de pescado en nuestro país (consumo que en realidad dista mucho de esas cifras ampulosas) es la pérdida de la cultura tradicional, el público actual desconoce el verdadero sabor y aspecto del pescado, y al igual que los norteamericanos, lo único que buscan es que no tenga espinas, y a ser posible que tenga un color atractivo, y carne firme.

"Dime de que presumes, y te diré de lo que careces", solía comentar mi maestro, y ello puede aplicarse aquí ya que, siguiendo a un diario de la capital del Reino (ABC, Domingo 14/9/97,

«Pero no se puede hablar de una ordenación total del sector de la pesca en el mundo, si junto a una pesca responsable no se arbitran los mecanismos necesarios para asegurar un comercio responsable»

pag. 85): "España propone etiquetar el pescado en todas sus fases de comercialización", y en boca de D. Samuel Juárez, se indica que "España propondrá que se incorpore a las normas de comercialización la identificación de la especie de pescado de que se trate, para que el consumidor tenga en todo momento información sobre lo que está comprando". Esto es un poco, como la guinda que termina adornando el pastel. Yo no sé si nuestro Secretario General de Pesca tiene la costumbre -por otra parte tan extendida- de participar los fines de semana en la compra doméstica, y si gusta de observar las pescaderías y lineales de pescado -tanto fresco como congelado- en los centros comerciales y grandes superficies, porque de hacerlo, vería cuan lejos nos encontramos de eso que preconiza, y que por otra parte, coincido con él en que es uno de las primeras decisiones a tomar. Para apli-

carlo "en casa", creo que no es necesario ningún consenso, sino solamente ganas de hacerlo, y abandonar de una vez ese proteccionismo equivocado que a ninguna parte lleva.

Y siguiendo con refranes, citaré otro, también muy normal en boca de mi maestro: "Para ese viaje, no hacían falta alforjas". después de largas deliberaciones, los máximos responsables del sector pesquero de 47 países, y los representantes de Organismos Internacionales como la FAO o la propia UE, han decidido "Invitar a los organismos internacionales y al conjunto de la Comunidad Internacional con competencia pesquera y comercial, a buscar soluciones eficaces a estos problemas, y a aplicarlas a la mayor brevedad posible, con objeto de definir el comercio responsable que complementa y refuerce de manera concreta la pesca responsable". Pienso que sería muy difícil

decir menos con mas palabras. Pasarán diez años, y seguiremos lo mismo, descafeinando las declaraciones oficiales para contentar a todo el mundo, pero habremos acabado con multitud de especies, y se seguirá pescando y comercializando de forma totalmente arbitraria.

Y terminamos, parafraseando a D. Angel Uresberueta, Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco: "Al usuario hay que darle transparencia y que sepa si come lo que realmente había demandado". Estoy plenamente de acuerdo, pero cuidado! porque, p.e., si hablamos de las "costeras del bonito", y de "la pesca artesanal del bonito", junto a , o en el cartel indicador de que es un pescado de anzuelo, y no de enmalle, debería indicarse la fecha de captura, ... para no engañar al consumidor y que conozca el alcance que hoy tienen palabras tradicionales como "costera".

**«El
proteccionismo
sin más, como
parece ser la
intención última
de muchos de
sus inspiradores
del comercio
responsable,
no beneficia
al sector
productivo»**

OJO AL PROTECCIONISMO EXCESIVO

La pesca comercial existe, porque existe un mercado que demanda esos productos, y nuestros pescadores son los primeros interesados en que se mantengan unas normas y un "fair play" justo y que obliguen a todos. El proteccionismo sin más, como parece ser la intención última de muchos de los inspiradores del comercio responsable, no sólo a la larga, sino incluso a medio plazo, no beneficia al sector productivo, y buena prueba de ello es el descenso real en el consumo que se viene apreciando en nuestro país,.... aunque no quiera reconocerse a nivel oficial.

«Albatros» es el proyecto más conocido entre este colectivo, ya que se ha contactado con todas las cofradías y empresas del sector»

Fondo Formación: cada año más presente en la pesca

Durante 1997 Fondo Formación ha presentado una gran dedicación a uno de los sectores más productivos de nuestro país: el sector marítimo-pesquero, realizando un gran número de acciones formativas dirigidas a los trabajadores del mar a través de cofradías y empresas del sector.

Por Félix Bedoya López / Director del Centro de Formación de Nuevas Tecnologías

Desde que Fondo Formación comenzó su actividad dedicándose a ofrecer formación y asesoramiento a los profesionales que desarrollan su trabajo en el sector pesquero, ésta se ha visto incrementada con la participación en varios Proyectos e Iniciativas Comunitarias.

«Albatros», cofinanciado por Forcem y el Fondo Social Europeo, es el proyecto más conocido entre este colectivo, ya que se ha contactado con todas las cofradías y empresas del sector de las Comunidades Autónomas españolas Objetivo 1 para la Unión Europea.

A todas aquellas entidades interesadas se les ha proporcionado formación y asesoramiento en diferentes áreas, constituyendo un total de 3.600 los profesionales que desde la puesta en marcha del proyecto en 1996 asistieron a cursos que les ha formado para contribuir a afrontar con éxito la evolución de las Nuevas Tecnologías aplicadas a este sector, además con esta formación se pretende contribuir a la concienciación acerca de la necesidad de explotar de forma racional los recursos de nuestras costas, obteniendo a la vez mayores beneficios. En esta actividad de concienciación, se elaboró también una campaña de difusión en radio y la emisión de videos informativos.

En la búsqueda de alternativas de creación e empleo, Fondo Formación organizó y puso en marcha las "Jornadas sobre el Aprovechamiento de las Algas", un producto con un gran potencial si tenemos en cuenta la riqueza de nuestras costas y lo poco que se explota este recurso.

En colaboración con CEVA (Centre d'étude et Valorization des Algues), socio en el Proyecto Albatros y entidad de referencia en Francia en Algología, se desarrollaron una serie de conferencias a cargo de investigadores de CEVA y profesionales gallegos, que despertó el interés de numeroso público. El contenido de estas Conferencias fue recogido en un libro editado pro Fondo Formación.

Otro área en el que se ha volcado Fondo Formación a través de este proyecto es el Buceo Profesional. Así, se diseñó un programa formativo para buceadores profesionales que se desarrolló en Marsella, concretamente en INPP (Institut National de Plongée Professionnelle), también socio en el proyecto y entidad de mayor prestigio en Europa en lo relativo a actividades subacuáticas.

Este curso, en el que los participantes obtuvieron el título de Clase II Mención A, capacita a estos profesionales para la realización de actividades subacuáticas hasta 60 metros de profundidad.

El mismo grupo participó posteriormente en un curso de Formación de Formadores con el fin de recibir los conocimientos necesarios para formar a futuros buceadores una vez esté regulada la legislación relativa a esta actividad.

Sin duda, Albatros ha sido el Proyecto con mayor difusión por sus características, pero no el único en el que ha participado Fondo Formación, que dedicó parte de su actividad a desarrollar la tercera fase del Programa NOW. La mujer del sector Marisqueo en Galicia. Este programa se enmarca en la Iniciativa

«Las líneas de actividad de «Euromat», enmarcado en el Programa Leonardo Da Vinci, son la formación relacionada con la industria de productos derivados de la pesca»



Comunitaria Empleo y está cofinanciada por la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura y el Fondo Social Europeo y gestionado por Fondo Formación.

Las acciones formativas dirigidas a las mariscadoras de playa de todo el litoral gallego se clausuró el pasado mes de junio, con un resultado de 600 mariscadoras formadas en 30 cursos realizados en toda la costa gallega.

Los cursos ofrecieron formación en temas de producción, ventas y organización, ampliándose con la realización de "Encuentros" entre las diferentes agrupaciones de mariscadoras con el fin de analizar, debatir y proponer alternativas de futuro para el sector, así como para que las futuras generaciones disfruten de una profesionalización del sector marisquero.

El programa NOW (Nuevas Oportunidades para las Mujeres), se puso en marcha en 1996 con el fin de profesionalizar el sector del marisqueo a pie a través de la formación y el reci-

claje dirigido a las mujeres como colectivo mayoritario en esta actividad. Han sido un total de 1.200 las mariscadoras que han participado en las fases anteriores de esta formación centrada en las mejoras que se podrían alcanzar actualizando técnicas productivas, organizativas y de comercialización del producto del marisqueo. El objetivo prioritario de este programa es el de convertir a las mariscadoras de meras recolectoras de marisco a productoras del mismo.

Otro proyecto centrado en el sector pesquero es Euromat, enmarcado en el Programa Leonardo Da Vinci, cuyas líneas de actividad se centran en la formación relacionada con la industria de productos derivados de la pesca.

El objetivo es ofrecer intercambios formativos entre jóvenes en período de formación inicial de diferentes países en aspectos relacionados con la industria pesquera, realizando prácticas en empresas del sector. Es el caso de un grupo de estudiantes procedentes de Noruega que durante su período de estancia en Galicia tuvieron

posibilidad de conocer los métodos de procesado y comercialización del pescado a través de formación y prácticas en empresas.

Un objetivo prioritario para Fondo Formación es la Seguridad y la Prevención de Riesgos Laborales, y para ello gestiona el Plan de Seguridad Marítima que lleva a cabo en colaboración con la Consellería de pesca, Marisqueo y Acuicultura, impartiendo los cursos de Lucha Contra Incendios y Supervivencia en la Mar, obligatorios para todas aquellas personas que ejercen una actividad marítimo-pesquera.

Durante 1997 ha pasado por el Aula de Seguridad cerca de 1.800

profesionales, un dato muy significativo si tenemos en cuenta que la formación es fundamental para evitar accidentes laborales.

Ante la intensa actividad desarrollada en el sector pesquero, Fondo Formación estuvo presente con un stand en la World Fishing Exhibition celebrada en Vigo el pasado mes de septiembre. Aprovechando su estancia en esta Feria, realizó la presentación el CD-ROM que ha elaborado con la información de los puertos más importantes de Europa, iniciativa que alcanzó un enorme éxito, a juzgar por el importante número de solicitudes de ejemplares.

Como conclusión, se puede decir que la dedicación de Fondo Formación al mundo de la pesca abarca mayores campos cada año, intentando ofrecer una formación y asesoramiento de calidad con el objetivo de seguir proporcionando el mejor servicio al mayor número posible de personas, Fondo Formación continuará afrontando nuevos retos en el futuro.

Este texto corresponde a una nota de prensa publicada por la Dirección General de la Marina Mercante sobre las titulaciones profesionales en el sector pesquero. Debido a su interés, la publicamos íntegramente

El Ministerio de Fomento, conforme con las Titulaciones Profesionales y Académicas del sector

En relación con la nota de prensa difundida por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME) respecto a la retirada del proyecto del Real Decreto sobre «condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la marina mercante y del sector pesquero», la Dirección General de la Marina Mercante, manifiesta lo siguiente:

Primero. El citado proyecto no se ha realizado por el Director General de la Marina Mercante, sino que su elaboración ha sido llevada a cabo conjuntamente por los Ministerios de Fomento y de Agricultura, Pesca y Alimentación y han participado Comunidades Autónomas, otras administraciones (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y Ministerio de Educación y Cultura) y agentes sociales (sindicatos, asociaciones empresariales y profesionales).

El conjunto de organismos y entidades que han participado en su elaboración consideran muy positivo el contenido del proyecto, excepto en el caso del citado Colegio y organismos o entidades de su influencia corporativa.

Segundo. En correspondencia con las nuevas titulaciones académicas que se establecieron en 1994, como consecuencia de la implantación de un nuevo sistema de formación profesional establecido en la ley Orgánica 1/1990 de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE), el proyecto establece las atribuciones y los requisitos de obtención de los títulos profesionales que se regulan en el mismo, en concordancia con la ley y las disposiciones internacionales incorporadas al derecho español (BOE de 20.05.97 sobre Enmiendas de 1995 al Convenio internacional STCW-78/95).

Tercero. Dado que desde 1994 no se abordará la necesaria reforma y que existía la inseguridad de las salidas profesionales, que afectaba especialmente a estudiantes, centros de formación profesional y, en general, al conjunto del sector marítimo pesquero, ha sido urgente determinar las habilitaciones para ejercer en los buques mercantes y pesqueros de los citados títulos académicos.

Cuarto. Los requisitos exigibles para la obtención de los títulos profesionales que se regulan en el proyecto y las atribuciones de éstos, han sido determinados en base a los planes de estudio, currículos formativos y perfiles profesionales contenidos en los respectivos títulos académicos, así como en total conformidad con los diferentes instrumentos internacionales en la materia, tal y como se ha mencionado anteriormente. Asimismo, se han tenido en cuenta los compromisos alcanzados en su día, entre los diferentes agentes sociales y administraciones, cuando se acordaron los planes de estudio y perfiles profesionales.

Quinto. Las razones aducidas por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante de retirar el proyecto no se fundamentan en criterios objetivos, y únicamente obedecen a razones de defensa de intereses corporativos, de rechazo total al colectivo de titulados de formación profesional y de cierre a sus salidas profesionales.

UN ARTÍCULO SINGULAR

Sobre la FP

Coincido con la consejera de Cultura, Victoria Rodríguez Escudero, en que la Formación Profesional es clave para el desarrollo de nuestro territorio. La FP tiene una cierta mala imagen, a manos de los furtivos de la titulomanía superior: si no haces una carrera de cinco años, para nada sirves. Ya está bien. Vivimos en una sociedad en que, salvando todas las excepciones individuales, la docencia tiene unos ciclos convencionales y que, a partir del bachillerato obligatorio, ESO, eso lo que sea, se abre un fecundo horizonte de posibilidades. El clasismo de las llamadas carreras superiores ha sido ridiculizado por algo tan indecente como las leyes del marecado. A mí me gustaría ser electricista de endecasílabos, abogado de tornillos, historiador de lagares de sidra, cirujano de corchos, forense de desesperaciones o albañil de pentagramas. Quien no sepa que la nobleza está en la magia de las realidades, no sabe lo que es la FP.

FAUSTINO F. ÁLVAREZ.

La Voz de Asturias. 19 de febrero de 1998.

«Hemos comenzado de cero, sin ningún apoyo, y soportando continuas zancadillas de los mismos personajes que se han encargado de destruir el sector»

El estado del buceo en España

Consideraciones generales para su ordenación profesional

Es de todos conocida la derogación del 12 de enero de 1.996 de prácticamente toda la normativa que regulaba las actividades subacuáticas en España. Nadie niega que la Constitución Española en su artículo 149.1.19º, indica que el Estado sólo tenía atribuciones en materia de pesca marítima, pero lo que no es justificable es el dejar a un sector totalmente desprotegido, sin solucionar previamente este problema.

Por Juan Carlos Codesido / Presidente de la "Asociación Galega de Actividades Subacuáticas Profesionais"

Ante esta situación de caos, en Galicia un grupo de personas ligadas a las actividades subacuáticas profesionales, crearon la "Asociación Galega de Actividades Subacuáticas Profesionais", asociación laboral creada para tratar de solucionar el problema que se generó y defender los derechos de los profesionales.

Hemos comenzado de cero, sin ningún apoyo, y soportando continuas zancadillas de los mismos personajes que se han encargado de destruir el sector. Pero a día de hoy hemos conseguido, y que nadie trate de atribuirse el tanto, que Administraciones Públicas y las CCAA aborasen las transferencias en materia de titulaciones profesionales, tarjetas y escuelas, además de que el Ministerio de Fomento publique unas normas de seguridad, que al menos nos equiparen con los niveles de seguridad de otros países europeos.

Se empezó tratando el problema de manera personalizada, posteriormente de forma administrativa, luego con presiones sociales y por último de manera política, logrando que el Parlamento de Galicia y el Estatal, instaran a sus respectivos Gobiernos a solucionar al problema de manera oficial, dando como plazo el 31 de diciembre de 1997.

El buceo profesional necesita no sólo una regulación normativa, sino una aplicación estricta de la misma. El gran mal del buceo profesional en España ha sido que la legislación que había no se aplicó y que la Administración tampoco puso ningún empeño en ello, movida a veces por intereses de tipo personal.

Esta actividad laboral parte ahora de cero, y algunos estamos

«La legislación que había no se aplicó y la Administración no puso ningún empeño en ello, movida a veces por intereses personales»

empeñados en equiparlo al de otros países de U.E..

El buceador profesional es un trabajador, obtenga beneficio o no, y como tal debe de estar protegido adecuadamente y tratar de reducir los riesgos y las enfermedades laborales a cero. Para ello se necesita un marco jurídico, que en parte lo tendremos en breve, mejor o peor pero lo tendremos. Pero lo más importante será crear una cultura laboral-empresarial, que introduzca procedimientos de trabajo en equipo, "check-listas", y equipos de protección individual y de trabajo adecuados. Pero ¿cómo conseguir esto?, la única solución es la formación y la concienciación, aunque esto no será fácil porque las actuales escuelas profesionales están influenciadas por cuestiones emanadas del desorden



que siempre ha padecido esta modalidad de buceo. Una de las causas es que el profesorado provenía del buceo militar o del deportivo, que tampoco tienen nada que ver con la forma, procedimientos, y filosofía de actuación con el buceo laboral civil.

El buceo profesional es un servicio, que trabaja para muchos y dispares sectores, como la navegación, el petróleo, la pesca, la construcción, las hidroeléctricas, la nucleares, la enseñanza, la ciencia, el rescate, la policía, etc.... Es obvio que la figura del trabajador subacuático debe especializarse y que nadie se crea pobre de él!, que con un curso de un mes ya nadie lo para bajo el agua y sabe de todo.

Es vital e importantísimo el separar, con murallas que sólo se pue-

den franquear con normativa muy meditada, los tres tipos de buceo que existen en España que nacen del Decreto 2055/1969, y que actualmente emanan de distintas fuentes jurídicas.

Tipos de Buceo

DEPORTIVO-RECREATIVO

Normativa de la que emana: Ley del Deporte. **Competencias:** Los CCAA que hayan tenido transferencias del mismo. **Seguridad:** O.M. de 22 de noviembre de 1997. Normas de seguridad para la práctica de las actividades subacuáticas. (M. Fomento).

PROFESIONAL-LABORAL

Normativa: Ley de Puertos y Marina Mercante. Ley y reglamento de prevención de riesgos laborales. **Competencias:** Las CCAA que hayan tenido transferencias en el mismo.

Seguridad: O.M. de 22 de noviembre de 1997. Normas de seguridad para la práctica de las actividades subacuáticas. (M. Fomento).

MILITAR

"Ámbito competencial exclusivo de la defensa del territorio nacional".

Normativa: del Ministerio de Defensa y de aplicación en el ámbito militar exclusivamente.

En el plano de la enseñanza, es primordial que los instructores y profesores vayan al extranjero y se recien para ver lo que se hace en Francia, Gran Bretaña o Noruega. Con motivo de un viaje a la I.N.P.P. la pasada primavera, me he quedado sorprendido de la imagen tan mala que tienen de las Escuelas españolas, especialmente de alguna que actúa con el beneplácito de una CCAA cuyas costas baña el

«S un curso tiene que costar un millón de pesetas, porque lo vale, y garantiza la adecuada formación de nuestros buceadores, que así sea»

Mediterráneo, y todos conocemos.

Es tal esta mala imagen, que no te convalidan ningún título español. Fue curiosa una definición que hizo un alto directivo sobre el sistema español: "... mucha teoría, muy poca práctica, medios escasos e insuficientes, malos procedimientos y muy poco interés por la seguridad". Sinceramente, a mí me dejó con la moral por los suelos.

Creo que todos debemos reflexionar y si un curso tiene que costar un millón de pesetas, porque lo vale, y garantiza la adecuada formación de nuestros buceadores, que así sea (es lo que ocurre en los lugares más avanzados al respecto).

Las CCAA con las transferencias organizan el buceo profesional a su manera, supongo que expedirán títulos, autorizan escuelas e incluso regularán las condiciones de obtención e incluso la creación de distintos títulos profesionales; en fin, de alguna manera hay que salir de este descontrol, dado que el Estado ha perdido la memoria y se ha olvidado del artículo 149.1.30º de la Constitución Española. ¿Valdrán los títulos catalanes para bucear en el País Vasco, u los gallegos en Baleares...?; ¿Tendrá la misma validez un título obtenido en una CCAA con medios precarios o simplemente "vendido", que el de otra en la que se exija el cumplimiento de un plan rígido y ordenado de estudios prácticos y teóricos?; ¿Qué atribuciones tendrá mi título profesional en el Principado de Asturias, en Andalucía o en Madrid...?. Son preguntas cuya respuesta debería estar mucho más clara de lo que está a día de hoy.

Las tan esperadas Normas de seguridad, que publica el Ministerio de Fomento, tienen todos los contenidos que se barajan en otras normativas europeas, pero se nota a leguas, la poca gana que ha tenido el Órgano Directivo de la Administración encargado de resolver este "marrón" que les cayó venido del cielo, de imperativa y acertada forma política, basado en un argumento legal incierto y de difícil aplicación, aunque bienvenido sea, de un par de artículos de la Ley 27/1992 de Puertos y de la Marina Mercante. Afirmino que los contenidos son buenos, pero uno que ha seguido todo el pro-

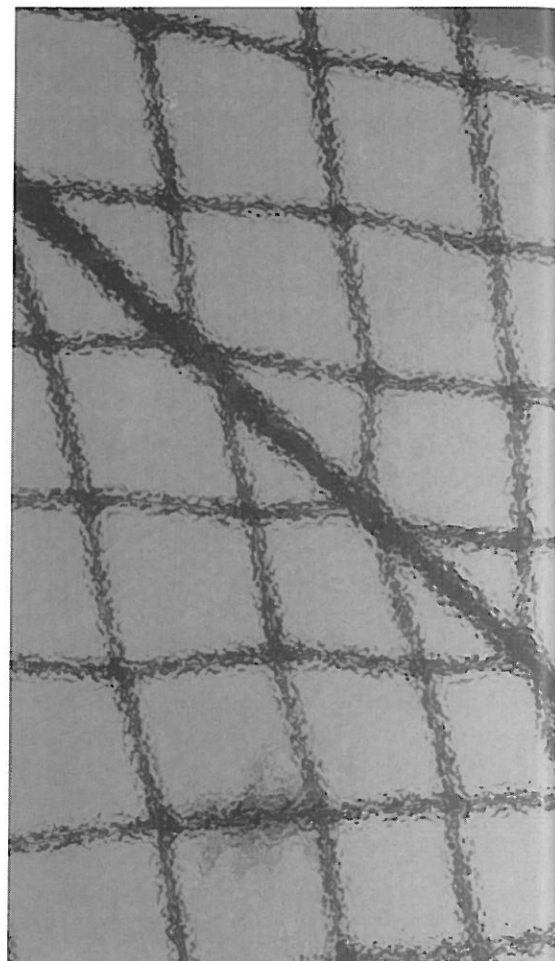
ceso de creación, haciendo un símil, podemos decir que la norma ha nacido de un matrimonio forzado y, el resultado es un hijo no deseado, engendrado en tiempo récord, por medio de un recorta, pega y colorea (como dijo un ilustre titular de otro Órgano Directivo de la Administración), de las tres o cuatro fuentes de información o padres que la han concebido. La fecha de nacimiento prevista de esta normativa al igual que las transferencias, era el 19 de octubre, fecha de elecciones en tierras Gallegas, en la que los políticos han ganado y pienso que los profesionales (con la publicación de las bases normativas) también, debido a que algo tenemos para comenzar.

En todo caso, la publicación de las Normas de seguridad para la práctica de las actividades subacuáticas, en el pasado Boletín Oficial del 22 de noviembre, pienso que representan un indiscutible avance del sector, con todos los defectos que les podamos encontrar, y pueden situar a las actividades subacuáticas profesionales en el lugar que le corresponde en el ámbito europeo. A todos los efectos debe-

«Las pequeñas empresas se van a ver obligadas a incrementar sus plantillas y a tener unos equipos de protección individual de mayor coste que los actuales»

mos de estar de enhorabuena.

Si estas normas se cumplen, y va a haber gente que se va a preocupar en que así sea, las pequeñas empresas se van a ver obligadas a incrementar sus plantillas para pequeños trabajos y a tener unos equipos de protección individual de mayor coste que los actuales. Indudablemente esto hará desaparecer a parte de los "artesanales" y con toda energía a los ilegales, ya que esto incrementará el precio y el control sobre los trabajos. No podemos consentir que si el citado reglamento nos obliga a que un trabajo lo realicen cuatro personas con unos equipos determinados, venga un "artista" o "el buzo de toda la vida" y lo haga a su manera por diez veces menos, pasando en algunos casos de Hacienda, de la Seguridad Social, de la seguridad laboral y en definitiva desgraciando la profesión, y a veces a sí mismo. Nadie debe de poder bajar el precio de un trabajo a costa de infringir las Normas de seguridad, hay que recordar que ahora podrá sancionar la



«Es necesario que si vemos a alguien que compite de manera ilegal con nosotros, lo avisemos, y en caso de persistir en su empeño lo denunciemos»

Dirección General de la Marina Mercante y el Ministerio de Trabajo, y que en algunos casos las multas tipificadas alcanzarían, en materia de seguridad laboral, un máximo de cien millones de pesetas.

Es necesario que si vemos a alguien que compite de manera ilegal con nosotros, lo avisemos, y en caso de persistir en su empeño lo denunciemos ante la Administración correspondiente o a la Guardia Civil que sabrá muy bien lo que tiene que hacer.

En consecuencia, es indudable que con todo lo dicho no se arregla la problemática del buceo profesional y que aquí no se va a acabar el problema. Es necesario pues, forzar a la Administración para que haga cumplir las normativas.

Otro punto fundamental, va a ser la creación de un régimen especial dentro del I.S.M. para buceadores profesionales, con los coeficientes correctores adecuados. No puede ser que la única categoría que contemple del I.S.M. sea la de marinero-buceador, lo

que permite tener al buceador con la misma cobertura de un marinero, cuestión patética y de una irresponsabilidad total por parte de las autoridades laborales.

Otro punto importante es el de la sanidad, debe de haber cámaras hiperbáricas operativas en hospitales, en propiedad o en concierto con la Administración. Y el trabajador debe de tener un control sanitario adecuado e integral de su salud, especialmente en lo relativo a enfermedades como la osteonecrosis disbárica. Estamos cansados de ver a buceadores con prótesis en articulaciones con cuarenta años de edad, sin una cobertura sanitaria adecuada, y absolutamente desprotegidos.

No nos podemos olvidar de las empresas, ellas son el motor de esta profesión. Tendrán que adecuarse a los requisitos de las normas de seguridad y parecerse a tantas otras de la Unión Europea con una dimensión adecuada. Para ello deberá cambiar (algunas) sus hábitos de trabajo y equipos de protección individual, esto supon-

drá que tendrá que invertir en plantas y equipos, y utilizar el personal adecuado en los trabajos, que pienso que en materia de seguridad deberán de ser subvencionadas por la Administración. Es importante que las empresas tomen esto en positivo y que traten de solucionar este problema, como un avance de su gestión.

El buceo profesional está como está, por culpa un poco de todos, se ha dejado ir y en todos los aspectos está descarrilado, es un círculo vicioso que hay que romper drásticamente. Las empresas están en una constante lucha a la baja en sus precios, los buceadores aceptan lo que les echen y las escuelas son máquinas de fabricar titulados (que ahora no eso) y no profesionales, todo ello con un toque de confusión procedente del buceo deportivo-recreativo y el militar.

No sería justo echarle toda la culpa a la Administración aunque la tiene, porque los verdaderos culpables de esta situación somos los profesio-

Consideraciones para la ordenación del buceo profesional

nales, que hemos caído en un conformismo casi ignorante, que nos ha hecho olvidar nuestros derechos constitucionales básicos.

Desde aquí me gustaría aclarar un tema, que es el de algunas personas pertenecientes a Administraciones Públicas Pesqueras, que identifican al buceador profesional como un furtivo y un ladrón. Solamente explicarle a estos servidores públicos de dudosa ilustración jurídico-administrativa, a los cuáles les recomiendo encarecidamente repasen los temas básicos de su oposición (si es que han tenido que superarla), y que cobran de los impuestos de todos; que en la actualidad un buceador profesional es un titulado náutico-pesquero por es Estado Español y que tiene unas reglas de juego en la sociedad como cualquier otro ciudadano. También explicarles que un "furtivo" (palabra que no existe administrativamente), no comete una falta y mucho menos una apropiación indebida, sino que es un infractor administrativo en materia de recursos pesqueros según la normativa correspondiente. Les rogaría que no tachen a una profesión por lo que puedan hacer unos cuantos, que en la mayoría de los casos ni siquiera tienen título, recuérdense de aquello de la presunción de no existencia de responsabilidad administrativa mientras no se demuestre lo contrario (Art. 137.1 de la Ley 30/92). En este país ni todos los políticos son ladrones, ni todos los funcionarios "cace-ros", ni todos los buques introducen droga en el país, pero como decimos en Galicia "habelos hainos", y no por ello su profesión se verá defenestrada aunque algunos cometieran o cometan graves delitos, que no infracciones administrativas.

Esto solamente es pedir respeto por una profesión, que creo que se lo merece, por su dureza y desinteresada actitud ante desastres y desgracias que han tenido los que el mar u otro medio acuático les ha jugado una mala pasada.

SEGURIDAD

- a) Aplicación y control del cumplimiento de las Normas de Seguridad para la Práctica de las Actividades Subacuáticas.
- b) Puesta en marcha del sistema o régimen sancionador en materia de infracciones.
- c) Implicar activamente a la Inspección de Trabajo en el control y vigilancia de la actividad.
- d) Utilización de Cuerpos de Seguridad del Estado, y Autonómicos, para el control y vigilancia "in situ" de la actividad.

ENSEÑANZAS.

- a) Desarrollo de las normativas de enseñanza de las titulaciones profesionales en las CCAA.
- b) Implantación de título de F.P. de grado medio "Técnico de Buceo a Media Profundidad" (RD 727 y 750/94).
- c) Estandarización de las titulaciones, condiciones de obtención y currículos, de los títulos profesionales de buceo laboral, en todo el Territorio español.
- d) Adecuación de los contenidos de los cursos a los títulos del H.S.E. Británico y a los del Ministerio de Trabajo Francés.
- e) Formación específica en primeros auxilios para buceadores profesionales (similar a la de los títulos de: Diving First Aid Part I and Part II Divers. Del H.S.E.). Que sea obligatoria para el desarrollo de la actividad.
- f) Reciclajes técnicos gratuitos y formación continuada de los profesionales titulados del sector.
- g) Creación del Diario de Buceo Profesional, similar al "Log-book" oficial, en sustitución de la Libreta de Actividades Subacuáticas.

DE LO SOCIAL

- a) Creación de un régimen de cotización especial para buceadores profesionales en el I.S.M.
- b) Firma y puesta en marcha de un convenio laboral donde se fijen las tablas salariales, similares a las de otros países europeos.

SANIDAD

- a) Creación de centros hiperbáricos operativos dentro de hospitales, y firma de convenios de la Seguridad Social con hospitales navales.
- b) Desarrollo normativo de: examen médico y pruebas de acceso al buceo profesional, reconocimientos periódicos y normas de exclusión.
- c) Posibilidad de realizar los exámenes y reconocimientos médicos gratuitamente en el I.S.M., o centros dependientes del Ministerio de Trabajo o de las CCAA.
- d) Vigilancia exhaustiva de las enfermedades de tipo profesional, como la osteonecrosis disbárica.

EMPRESAS.

- a) Líneas de ayudas, para adecuarse a las nuevas normas de seguridad.
- b) Créditos blandos, para la ampliación de infraestructuras y equipos, con objeto de ser competitivas a nivel europeo.

SITUACION NORMATIVA ACTUAL DEL BUCEO PROFESIONAL EN ESPAÑA

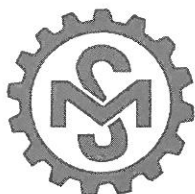
R.D.s de Transferencia a las CCAA.

Titulaciones profesionales. (Enseñanzas, escuelas, tarjetas profesionales). Normas de Seguridad. (O.M. de 14 de octubre de 1997).

-D.G.M.M.

-Inspección de Trabajo.

- F.P. de grado medio. (Técnico de buceo a media profundidad, RD 727 y 750/94). A impartir por las CCAA con competencias en material de educación. A impartir por el MEC en CCAA sin competencias en materia de educación.



TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

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

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



Distribuidor:

- LUBES
- BUNKER
- DISPERSANTES



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

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

**EFFECTOS
NAVALES
EN
GENERAL**



COMPRESORES Y REPUESTOS

FILTRO SEPARADOR
RACOR®



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
PARA LAS ISLAS CANARIAS



DISTRIBUIDOR
OFICIAL
D. NAVAL

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

Télex 95701 STSL - E
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Desde la Fe se me despierta la inquietud por la necesidad de una transformación

La dignidad del pescador

El abordar la reflexión sobre las prerrogativas de la dignidad, a las que corresponde un respeto y consideración, y trasladamos en ella al mundo de la mar, me interpela profundamente cómo se quebranta este derecho inalienable a toda persona.

Por M^a Cristina de Castro García / Delegada Nacional del Apostolado del Mar para el sector pesquero



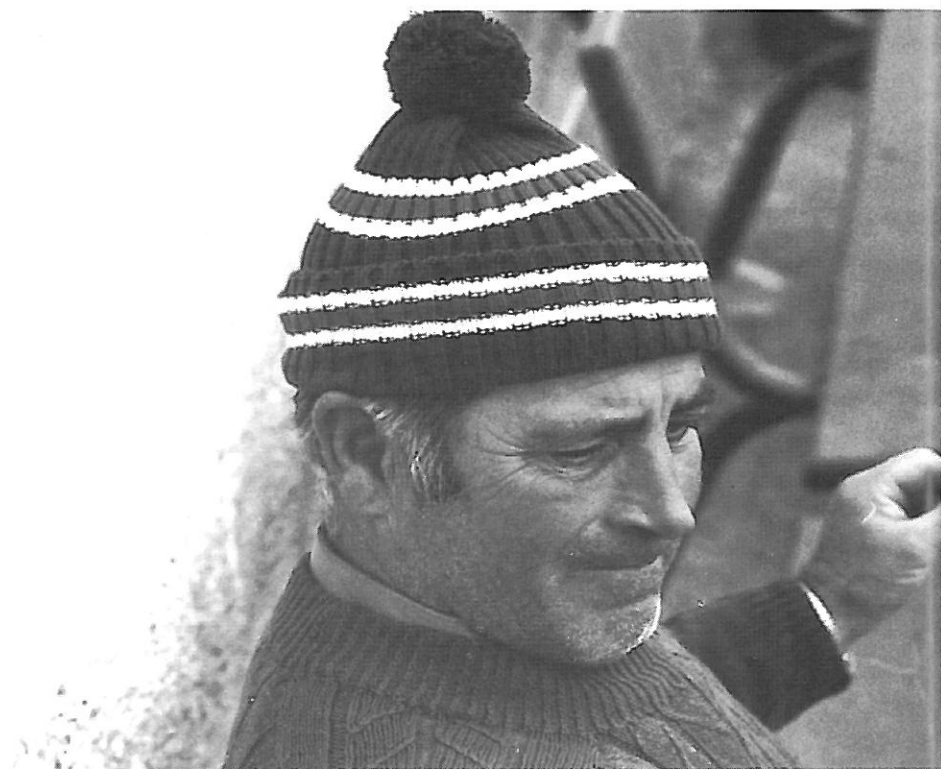
•

Desde la Fe, de la que creo participan muchas de las personas implicadas en la configuración de las estructuras del sector pesquero, desde allí, en donde se me despierta la inquietud por la necesidad de una transformación, tengo que decir sencillamente que el hombre es hijo de Dios y que todos los hombres, hermanos en Cristo, merecen el mismo respeto.

Cuando afirmamos que el trabajo es para el servicio del hombre y no el hombre para el trabajo, que es decir lo mismo que el hombre no ha de ser esclavo de su trabajo y mucho menos esclavizado por otros hombres, o que es un deber de los padres atender a las necesidades de su familia en las que se incluye la educación de los

hijos, y que el pescador es un ser social que necesita de los espacios en los que ha de desarrollar esta prerrogativa, tenemos que proclamar y denunciar que en trabajo de la mar, y más expresamente en el de la pesca, estas afirmaciones se trasgreden con los hechos.

Representando al Apostolado del Mar, he llevado la problemática laboral, familiar y social de la vida del pescador ante los organismos representativos de la UE (DGV, Ecosoc, Coface), de la Iglesia en Roma (Plenaria de la Movilidad, en donde se integra el mundo marítimo), que Aetinape tuvo la deferencia de publicar en estas páginas. Más tarde, ante los sindicatos (Jornadas de CCOO en Santoña). Los resultados de estas



«Es muy posible dignificar el trabajo de la mar con la aplicación de una estructura más humanizada: tripulaciones de relevo para evitar las prolongadas estancias en la mar, propiciar el descanso de los trabajadores y el empleo de los parados, un reparto más equitativo de las ganancias...»

intervenciones han tenido escasa resonancia. Europa no toma en consideración a las personas porque sólo se centra en la economía, la Iglesia no cuenta con una estructura para aportar una presencia significativa y los sindicatos, que tienen sus objetivos, no han proporcionado ningún tipo de sintonía.

Muchas veces se denuncian las irregularidades y arbitrariedades

leyes laborales y sociales que protegen a los trabajadores del mar, unas leyes escritas y promulgadas para que se cumplan, pero también es verdad que, allí en donde se infringen, no se observa una exigencia de rectificación o de disciplina. Las irregularidades que se sufren en la mar quedan en ella y el silencio de los pescadores no hace resonar estas injusticias en las conciencias de quienes las producen.

Los responsables de la administración pesquera, desde los ministros hasta el último funcionario de los departamentos de estas gestiones, pasan por múltiples competencias, de más a menos, pero todos tienen su cometido específico. Los organismos de los ministerios de Pesca, Trabajo y Asuntos Sociales Sanidad y Dirección General de Marina Mercante llevan implícitas las responsabilidades que afectan directamente al trabajo y a la vida de los pescadores y sus familias. Son demasiadas las personas que disfrutan de un puesto de trabajo en función

empresarios, aunque la Constitución nos recuerde en el art. 40,2: "los poderes públicos (...) garantizarán el descanso necesario, mediante la limitación de la jornada laboral, las vacaciones periódicas retribuidas y la promoción de centros adecuados". Así, también, en el art.39,1 de la misma: "Los poderes públicos aseguran la protección social, económica y jurídica de la familia". Aun así, no se percibe una vigilancia para que estos principios se cumplan, a pesar de existir organismos destacados para ello.

Cuando los pescadores y sus familias se levantan de su resignación y reivindican sus derechos, algunas veces con fuertes movilizaciones, porque no son atendidos en diálogo o reflexión y menos con interés para proceder a justas soluciones, se detecta la incomodidad y la crítica de quienes no sufren estas situaciones que, desde siempre, afectan a estos trabajadores; pero, habría que preguntarse: ¿cuál es la causa profunda de estos efectos?. No hay más que una respuesta: sus derechos son frecuentemente vulnerados por el sistema, algo que a casi nadie le importa.

Hace muy pocos días leía en el diario "El Mundo" lo siguiente, que transcribo: "Marineros. Háblame del mar, marinero. Cuéntame por qué sois legión de los que todavía no tenéis convenio colectivo. Explícame qué clase de profesión es la vuestra, tan buena para la literatura y tan infernal para sobrevivirla. Sois, marineros, una raza maldita, a la que se escatiman derechos y dineros. Vuestro esfuerzo digno sólo vale un salario indigno. Y el mañana, si llega, cuando ya sólo seas un marinero en tierra es aún más negro que el puñado escaso de billetes que te ganas hoy. Háblame del mar, marinero, y déjame pensar que muy pronto alguien pondrá sentido común a vuestra historia. Dios lo quiera".

Quienes sólo tenemos el poder de la palabra no podemos cambiar las cosas, pero seguiremos inquietando las conciencias y reclamando los derechos de las personas que, como los hombres de la mar y sus familias, tienen su dignidad agredida con naturalidad, y desde siempre.

que sufren los pescadores, maltratan su dignidad, y creo que es pueril volver a repetirlas porque los lectores de esta revista las conocen bien y la sociedad, lejos de la realidad que vive este colectivo, no percibe esta comunicación.

La estructura de una empresa pesquera se programa en función de los beneficios económicos del empresario y las consecuencias que inciden en los trabajadores, en este caso los pescadores, ya sean positivas o negativas para sus derechos como persona, no son objeto de análisis ni de impedimento para que sea rectificada. Es muy fácil comprobar cómo funciona el sistema, y a nadie "le duelen prendas".

Es verdad que existen una

de estas gestiones y su cometido no revierte eficazmente en beneficio de los trabajadores del mar.

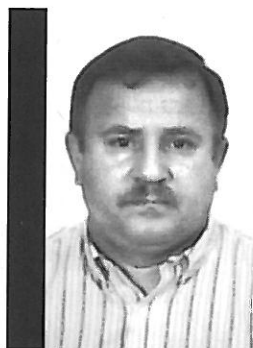
Es muy posible dignificar el trabajo de la mar con la aplicación de una estructura más humanizada: tripulaciones de relevo para evitar las prolongadas estancias en la mar, propiciar el descanso de los trabajadores y el empleo de los parados, un reparto más equitativo de las ganancias, sin esas llamativas diferencias entre el "pesca" y el resto de la tripulación, mayores medidas de seguridad, y unas estancias más habitables para personas que desarrollan su trabajo lejos de límite de horario y de esfuerzo.

Pero a casi nadie le interesa tomar en serio estas consideraciones, porque rebajaría la economía de los



La responsabilidad como problema ético

Un viejo amigo mío me sorprendió el otro día con una extraña teoría sobre el mundo en que vivimos. «Aquí hace falta -me dijo- una guerra entre los listos y los tontos, en la que, por primera vez en la historia ganásemos los tontos»



Por D. Ramón Martínez Caamaño. / Patrón de Pesca de Altura y Sacerdote.

Al ver mi desconcierto, me aclaró que en este mundo en que vivimos ganan siempre los listos: los que encuentran la triquiñuela para no pagar cuotas e impuestos, más que cuando les conviene; para no dar golpe; para trepar y ascender a costa de los demás. Y, en cambio, siempre pierden los ingenuos que se comportan responsablemente, los que pagan y trabajan religiosamente, los que por hacer de la honradez y de la verdad un sagrado ejercicio, hacen de "primos".

Tenía algo de razón mi amigo: tal vez el mundo no marche bien gracias a esos que más que listos yo los llamaría "listillos" y que se pavonean de inteligentes. Esta conducta no sería especialmente peligrosa si no fuera contagiosa: por que el pisado diez veces difícilmente consigue no decidirse también él a pisar. Entre esta caterva destacamos:

Al listillo-caradura ó "escurre-hombros", que tiene siempre mil razones para cargar su parte de trabajo a los demás. Que se le muere una tía cada mes o una buela cada tres. Pero siempre encuentra disculpas para "escaquearse" de sus obligaciones.

Está el "tío listo" que siempre encuentra la manera de no pagar o pagar solo cuando le conviene.

Todo esto no sería tan preocu-

pante si no fuese por que la mandanga funciona: trepan los trepadores, se aprovechan los aprovechados y camelan los camelistas. Es un hecho que, de momento al menos, parecen ganar la guerra y empujan a la buena gente a esa maldita lógica de decir que "Dios nos mandó que fuéramos hermanos-responsables y solidarios -y no que fuésemos primos".

Y lo verdaderamente cierto es que el mundo no funcionará mientras en él rijan estas filosofías irresponsables, mientras dominen los listillos en vez de los inteligentes y los buscadores de la verdad y el bien común. Mientras se rinda culto al caradura y al sinvergüenza. Mientras se ríen las gracias del cínico. Mientras se pregone a los cuatro vientos que lo mejor es vivir sin dar golpe o se siga escuchando el "tu no seas tonto".

Hoy quiero terminar rindiendo mi homenaje a los "tontos" a los que sienten el honor de "dar el callo", a cuantos viven más preocupados por su conciencia que por los pisotones que reciban en la vida, por los que se sienten profundamente solidarios con su profesión y compañeros.

Nunca habrá una guerra en la que ganemos los tontos. Pero, por fortuna, habremos sido responsables y verdaderamente humanos.

Un abrazo a todos

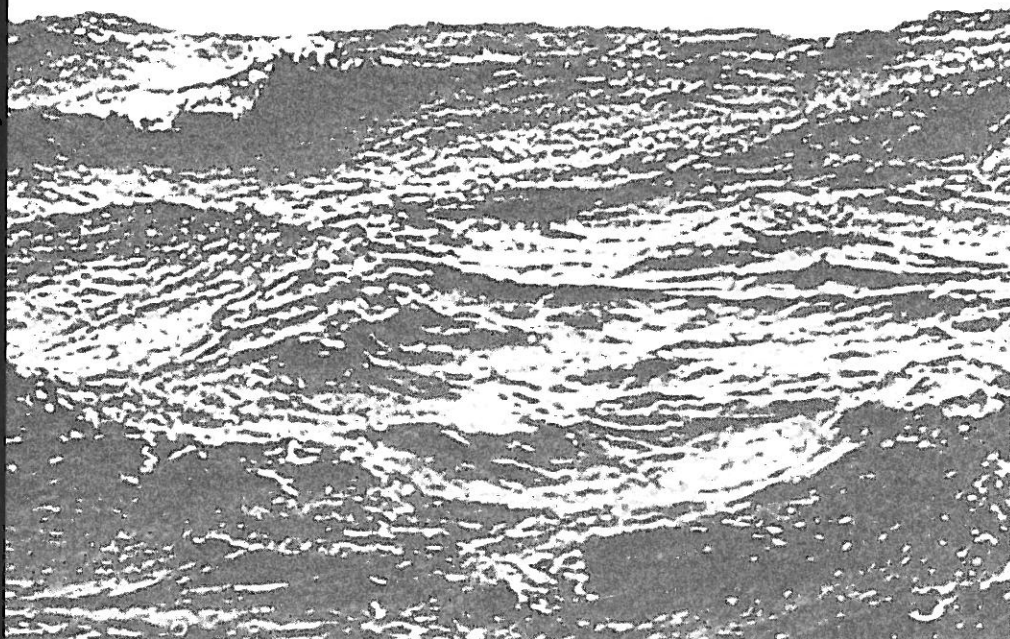
«Hablo a compañeros con una alta sensibilidad a los problemas de un mundo que debiera ser prioritario para la Iglesia»

Pastoral marinera

Semana Teológica. Septiembre 1997- Poio

Por Cesáreo Canabal Castro / Párroco de Riveira (Primer puerto de bajura)

Intentar hacer un diagnóstico sobre la situación de un sector tan múltiple y variado como es el mundo del mar en Galicia no es nada fácil y hasta resultaría ridículo e inexacto "meterlo todo dentro del mismo saco".



... Porque es diferente la situación socio-humana del marinero de altura que permanece tres o cinco meses consecutivos en la mar y el que viene cada noche, aunque sea sólo a dormir, a su casa, es distinto el que trabaja ocasionalmente en su pequeña embarcación que el marino mercante que convive hasta siete meses en un camarote con personas de diferente nacionalidad, cultura y religión...

Por supuesto que muchos de vosotros podríais y con mayor elocuencia y experiencia que yo, hacer esta COMUNICACIÓN que los responsables de la Del. del Clero me han confiado.

Comenzaré ofreciendo unos datos sociológicos referentes a marineros, pescadores y sus familias.

La ubicación de GALICIA en la fachada atlántica de Europa con sus 1.200 Km. de costa y una orografía

que ampara el nacimiento de tantos puertos naturales tiene que ser considerada como un feliz regalo del Creador que el hombre debe aprovechar al máximo.

Doy por supuesto que hablo a compañeros con una alta sensibilidad a los problemas de un mundo que aunque sólo sea por número de personas, debiera ser prioritario en la Iglesia, pero tampoco no será una ofensa afirmar que nuestro desconocimiento de la gente del mar es bastante notorio. A pesar de sus largas estancias en la mar, que les mantiene alejados de la parroquia y les hace difícil su integración en nuestras comunidades, sus familias viven en nuestros pueblos o villas y ciudades marineras.

La realidad que voy a exponer se basa en las conductas hechas estos días a sacerdotes y personas vinculadas al mar y también mi peque-

«La vida social del pescador es mas bien escasa; sus largas ausencias le hacen sentirse un desconocido en el pueblo y a él no le resulta fácil integrarse. A veces ni puede cumplir con sus compromisos cívicos de votar en las elecciones»



ña experiencia sacerdotal hace muchos años en Marín, luego mi relación con muchos marineros mercantes en los años 60-75 en Miño y actualmente el contacto personal con bastantes marineros de Riveira y sus familias.

-El nivel cultural de nuestro marineros y pescadores es muy bajo. El 50% tiene sólo estudios primarios y muchos dicen sólo saber leer y escribir. El porcentaje de profesionales es todavía bajo (AETINAPE). Una vez que los chicos se enrolan en un barco no tienen fácil acceso a continuar sus estudios y lograr al menos el certificado de escolaridad o de graduado escolar... Y al cabo de unos años se sienten desfasados.

La profesión marinera se transmite por lo general por herencia familiar sobre todo en pesca de bajura y una vez hechos a la mar le resulta difícil encontrar un trabajo en tierra. Sólo un 15% dicen ir al mar por vocación.

-La ausencia mas o menos larga del hogar es lo más duro para el pescador y la familia. Ello agrava la convivencia familiar y hace que la esposa tenga que asumir el papel:

padre-madre. El esposo se desentien- de de todo lo que atañe a los hijos... lo único que a veces hace es "comprar" como sea el cariño del niño o muchacho dándole cuanto pida. Podría contar cientos de experiencias: Nochebuena, y el papá en Sudáfrica o Gran Sol, onomástica o cumpleaños de la mujer sola siempre... Incluso a veces ni se le espera para el BAUTISMO del bebé.

Alguien ha llamado a las esposas de marineros "VIUDAS DE VIVOS".

-La vida social del pescador es mas bien escasa, sus largas ausencias le hacen sentirse un desconocido en el pueblo y a él no le resulta fácil - INTEGRARSE...a veces ni puede cumplir con sus compromisos cívicos de votar en las elecciones...

Su ausencia en actos culturales o religiosos es habitual y suele refugiarse en su pandilla de amigos en el Bar o tasca del puerto.

-La situación laboral, aunque estos años ha mejorado -dista mucho de lo debido. No hay legislación laboral adecuada. Se burlan las leyes a nivel nacional y no digamos internacional con suma facilidad, se despide libremente sin liquidación, las horas extras no se retribuyen, las vacaciones particularmente en pesca de altura ni existen, las duras condiciones de trabajo sobre cubierta, el riesgo sobre todo en condiciones climáticas adversas, la obligada convivencia de sólo hombres en el camarote con personas de distinta nacionalidad, cultura y religión. La carencia de medios aptos de salvamento en casos de naufragio...(Ramón Miniño, buen amigo mío, estuvo hace dos años durante 48 horas meciéndose en una balsa acompañado de tiburones en el Caribe)... (Cuando un aventurero de montaña o mar hace su travesía le acompaña un Helicóptero o un buque por si le acontece algo).

Los barcos están pensados para la producción y no para ser HOGAR, salvo en contadas excepciones.

-La jubilación provoca en muchos casos una situación de crisis. A los sesenta no se aprende a vivir de otro modo, fácilmente. La adaptación permanente al hogar, después de tantos años ausente no resulta cómoda a veces para ambos.

La retribución salarial tampoco es la de un Conselleiro.

-La RELIGIOSIDAD del marinero o pescador es muy "singular". La mayoría se confiesan creyentes. Un 75% llevan en su barco o al cuello un signo religioso. La Virgen del CARMEN es su "DIOS" o amuleto. La persona de Jesús la desconocen totalmente. Su habitual ausencia en nuestras celebraciones hace que no conozcan la liturgia, el abandono de los Sacramentos es total, ellos mismos se sienten "extraños" en el templo y nos lo dicen... "Yo no sé estar" y creen que los demás les miran como extraños.

Posiblemente -sin pretenderlo- hice una radiografía excesivamente pesimista... Lejos de mi ánimo dejar sabor amargo en nadie, porque reconozco los grandes logros alcanzados, pero también es cierto que siendo GALICIA una primera potencia pesquera europea es la última en retraso productivo. Alguien ha dicho, que nuestros pescadores siguen haciendo fundamentalmente lo mismo que en el NEOLÍTICO: "pescar como quien caza". La mayor parte de pescadores se dedican a lanzar el anzuelo o aparejo y recoger el pescado.

Mientras por ejemplo Dinamarca tiene 450 industrias de transformación y comercialización que generan 11.000 puestos de trabajo y sólo 9.000 pescadores y Francia tiene 900 industrias con 20.000 trabajadores, España tiene más de 100.000 pescadores y de ellos más de 30.000 son gallegos.

Como complemento a fin de no cansarnos con nombres y números adjunto un cuadro con los puertos y censo aproximado de marineros conforme los datos que copio de la obra "Los puertos pesqueros des Galicia y Norte de Portugal" fruto de trabajo y tesón de Ángel Alonso González, editada por Caixa Galicia a través de su Aula del mar.

No tenemos datos exactos de la tripulación mercante; advirtiendo que desde el año 1986 al 1996 el descenso ha sido notable de 27.250 a 9.100, debido a la desaparición de buques transporte o Buques-Crucero, y barcos con bandera irregular.

«Hace setenta años nació el Apostolado del Mar, gracias a un grupo de cristianos laicos y por inspiración de un recién converso al catolicismo Peter Anderson... Esta fue la primera piedra de un edificio a construir»

PUERTOS	Nº EMB.	TRIP.
Arco Cantábrico		
Ribadeo	23	110
Foz	27	160
Burela-S. Cibrao	190	1.400
Celeiro	65	780
O Barqueiro-Bares	20	40
Arco Ártabro		
Espasante-Ortigueira	60	350
Cariño	80	650
Cedeira	106	535
Mugardos	20	50
Ferrol	21	75
Ares	30	125
Pontedeume	16	70
Sada	45	310
Lorbé. Mera	25	150
A Coruña	260	2.000
Caión	15	80
Arco Finistérico-C. da Morte		
Malpica	140	600
Corme	40	150
Laxe	50	180
Camelle-Arou	65	150
Muxía	40	185
Fisterra	95	300
Corcubión-Ezaro	27	90
Arco Rías Baixas		
O Pindo-Lira	48	125
Muros	130	450
Porto Son, Sin	170	480
Riveira-Aguño	460	2.100
Pobra	150	200
Cabo de Cruz	150	300
Rianxo	470	750
Vill. Carril	10	30
Vilanova	150	250
Illa de Arousa	500	1.470
Cambados	400	1.000
O Grove	250	550
Portonovo	110	300
Marín	145	1.800
Bueu	110	425
Cangas Aldán	200	600
Moaña	230	480
Redondela	800	1.050
Vigo	305	6.500
Baiona	150	400
A Guarda	170	1.000

Ante este mundo tan complejo y diverso de hermanos e hijos de Dios, miembros de nuestra Iglesia es lógico que nos preguntemos: ¿QUÉ PODEMOS Y TENEMOS QUE HACER?

Caer en los típicos tópicos de que la situación es crítica y generalizada no conduce mas que a sentirnos "profetas de calamidades" que denunció el Papa Juan XIII.

"CARGAR CON EL AHORA" es lo único que corresponde a quienes somos animadores y responsables en nuestras comunidades. El pasado ya no existe y el futuro tampoco, el PRESENTE es fruto de un pasado. Lo que importa no es lo que aún no es vida y lo pasado ya es muerte.

No podemos enfermizamente atarnos al pasado y tampoco "soñar dormidos" con el futuro. Cuando uno lee el N.T. descubre el "ideal" de las comunidades cristianas: comunidades fraternas en las que todo lo compartían. (Hch.2,44)

La esperanza cristiana nunca puede ser pretexto y excusa para desentendernos del quehacer de HOY.

El desafío pastoral debe alcanzar unas metas y para ello es preciso trazar y recorrer un camino.

Hace setenta años nació el Apostolado del Mar, gracias a un grupo de cristianos laicos y por inspiración de un recién converso al catolicismo Peter Anderson... Esta fue la primera piedra de un edificio a construir.

-EVANGELIZAR el mundo del mar es una tarea que considero prioritaria aunque solo sea por número de bautizados que afecta a nuestras comunidades.

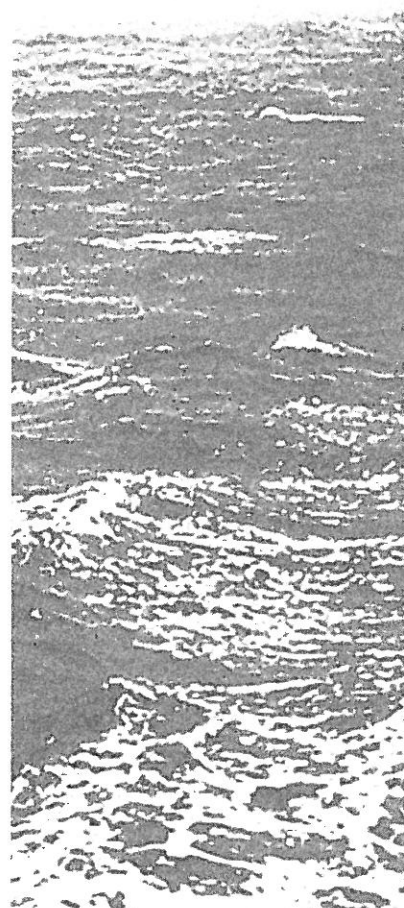
Corremos el riesgo de aplicar el término "EVANGELIZAR" a cualquier renovación catequética o cambio en el modo de celebrar los Sacramentos.

Nos hallamos en un momento cualitativamente distinto en la historia religiosa de nuestro mundo en el que aparece la magnitud creciente de las zonas de increencia, de indiferencia religiosa y aún de rechazo de la fe.

Es en este mundo donde tiene que anunciarse el EVANGELIO, del que apenas tienen noticia nuestros pescadores.

Definir lo que es EVANGELIZACIÓN no resulta fácil... Cualquier defi-

«No podemos enfermizamente atarnos al pasado y tampoco soñar dormidos con el futuro»



«Nos preguntamos: ¿Nuestras parroquias marineras son núcleos evangelizadores? Nuestro trabajo pastoral y nuestras líneas de acción pastoral están respondiendo a las exigencias de la Nueva Evangelización que Juan Pablo II reclama?»

nición parcial o fragmentaria empobrece una realidad tan rica y compleja como el Papa Pablo VI, expone en su encíclica testamentaria "EVANGELII NUNTIANDI". Con todo me permito hacer una descripción copiando palabras de José M^a Rovira en Pastoral Misionera: "por Evangelización entendemos el ofrecimiento libre de la B.N. de Jesús a un medio -una clase social, un pueblo, un sector de población- cuyas gentes aún no han recibido el Mensaje evangélico o LO HAN RECIBIDO DE MANERA INSUFICIENTE, puesto que apenas han captado la significación que tiene este mensaje en su propia vida".

Es claro que la Evangelización es tarea fundamental en la acción de la Iglesia. S. Pablo nos dice: "EVANGELIZAR no es para mí ningún motivo de gloria; es más bien un deber que pesa sobre mí. Ay de mí si no evangelizare" (1 Co.9,16)

Está claro que las primeras comunidades eran grupos de personas en estado de misión, que tienden a creer y salir de sí mismas para hacer presente el Evangelio en su mundo.

Nos preguntamos: ¿Nuestras parroquias marineras son núcleos evangelizadores? Nuestro trabajo pastoral y nuestras líneas de acción pastoral están respondiendo a las exigencias de la NUEVA EVANGELIZACIÓN que Juan Pablo II reclama?

Hemos de reconocer algo ya tantas veces repetido: Tenemos una "pastoral de mantenimiento" intraclesial que sigue atendiendo fundamentalmente a "los que están".

Cierto que en los planes diocesanos aparece de cuando en vez la palabra "pastoral de alejados o pastoral misionera", pero las mas de las veces es sólo: palabra de moda.

Inconscientemente seguimos creyendo que la fe es un dato hereditario... Seguimos actuando como si todos fueran creyentes por estar "ritualmente bautizados"...

Cuando Dios es una palabra vacía o una esperanza ilusoria para una gran mayoría... seguimos cerrando los ojos para no reconocer que un tipo de cristiandad está desmoronándose,

«Los primeros evangelizadores fueron laicos, el mismo pescador de Galilea fue un laico que no perteneció al grupo sacerdotal»

como afirma la Conferencia Episcopal francesa en reciente documento.

Para nuestros marineros "lo religioso" es un factor determinante... casi todos se dicen CRISTIANOS, pero nos preguntamos ¿son personas a las que el EVANGELIO les convence y se esfuerzan por vivir de acuerdo con él?

- Estos bautizados, confirmados, casados en la Iglesia- y no por la Iglesia- conocen lo que ello implica?

- ¿No habrá que ir teniendo en cuenta los diversos niveles de fe o de pertenencia a la Iglesia: creyentes convencidos, cristianos rutinarios, cristianos ocasionales y personas que han roto del todo con la Iglesia y el Evangelio?

Entre todos tenemos que ir buscando cauces y medios para una catequesis y en muchos casos para una primera evangelización en los diversos sectores... ¿Se puede seguir ofreciendo hoy a todos de manera indistinta y exclusiva la Eucaristía dominical como única manera de vivir y celebrar la FE?

Quizás hemos olvidado que la acción pastoral tiene su ritmo y se construye por etapas: tiempo de anuncio y testimonio, tiempo de evangelización, conversión, catecumenado, comunidad adulta en la fe... ¿En cuántas de nuestras parroquias hay intentos serios de catequesis de JUVENTUD y de ADULTOS?

El culto sigue acaparando casi toda nuestra actividad y por excelencia el culto funerario, que no festivo y pascual.

Nadie piense que infravalora la pastoral sacramental y cultural, pero es evidente que cuando todos los esfuerzos se gastan en un sector del campo pastoral, no quedan energías para otras actividades.

Dice el P. Liege. "Es la Fe la que conduce al sacramento y no al revés. El sacramento está más en el momento de llegada que en el punto de partida".

La parroquia se ha convertido a lo largo de los siglos en la comunidad más importante para integrar en la vida cristiana en todos sus aspectos.



**«En el folleto «Proyecto evangelizador del Apostolado del Mar»
existen una selecta serie de citas que
avalan cuanto aquí he intentado apuntar»**

Es el espacio natural en el que los cristianos viven su FE. Pero surge la pregunta ¿qué tipo de parroquia tenemos: autoritaria, consultiva, participativa?

Los primeros evangelizadores fueron laicos, el mismo pescador de GALILEA fue un laico que no perteneció al grupo sacerdotal... Los primeros caminos de la Fe en ASIA, GRECIA o ROMA fueron recorridos por misioneros laicos que no querían tanto inventar una nueva religión; cuanto dar un "sentido nuevo" a la vida de aquellos pueblos que se adherían a la FE...

Tenemos que RE-inventar como debe concebirse hoy un "movimiento apostólico" promoviendo un cristianismo no sólo ético sino estético y gozoso, pasando de "unos hombres sacados de entre los hombres" a ser miembros de un equipo de pastoral con seglares.

Nuestra acción pastoral hasta ahora estuvo pensada, dirigida, planificada y realizada casi exclusivamente por el clero. Esto llevó a que los seglares se desentiendan de la tarea que como bautizados le corresponde: CREER, VIVIR, CELEBRAR, y COMUNICAR LA FE.

Esto dice el Concilio "Los laicos están llamados, particularmente a HACER PRESENTE y OPERANTE a la iglesia" (L.G. 18).

Nuestra tarea fundamental será la de promover comunidades evangelizadoras, cristianos convencidos que se sienten iglesia en el medio ambiente donde viven.

Evangelizar no es solo ANUNCIO, sino TESTIMONIO y esto nos lleva a una "pastoral de compromiso" "pastoral de gestos y acciones colectivas" que muestren sin ambigüedades nuestro posicionamiento y talante evangélico. Pablo VI dice: "transformar y renovar desde dentro a la misma humanidad, esto es CONVERTIR LA CONCIENCIA personal y colectiva del hombre".

A fin de no alargarme dejo de citar la abundante doctrina de la Iglesia. En el folleto "Proyecto evangelizador del Apostolado del Mar", tenemos una selecta serie de citas que avalan cuanto aquí de modo un tanto desordenado- he intentado apuntar.

A M O D O D E C O N C L U S I Ó N

1º A qué acciones y a qué personas damos preferencia, dedicando más tiempo y esfuerzos al ministerio pastoral?

- Cuales han sido las motivaciones que nos han llevado a este tipo de actuación?

Me parece que la respuesta está clara.

Nuestra atención pastoral no tiene como horizonte inmediato los ambientes y colectivos que habitualmente "están lejos" donde no tienen oportunidad de oír el EVANGELIO.

"Hacemos cosas" y dejamos "pasar el tiempo".

2º Qué acciones evangelizadoras urge "INTENTAR" poner en marcha?

a) Capacitación de seglares e incorporación de los mismos en la tarea evangelizadora.

b) Educación en la fe, no sólo a niños y jóvenes, sino también y de modo decidido con adultos.

c) Acción caritativa, solidaria y asistencial.

d) Pastoral ocasional sistemática (bautismos, 1ª Comunión, confirmandos, matrimonio, Unción de enfermos).

e) Coordinación pastoral a nivel de zona y obispados. (los marineros son gente nómada)

3º Cómo promover la dimensión evangelizadora del mundo de la mar?

Antes de nada conocer la situación ¿con cuántos marineros tenemos relación? a cuantos de nuestra parroquia conocemos? hacemos lo posible por ir a su encuentro donde sea?. Ante esta situación de increencia es preciso examinar cuanto hay entre nosotros de antitestimonio que impide hacer presente el Rostro del Señor.

- Debemos hacer una opción clara y decidida por un modelo IGLESIA "EN MISIÓN".

Nuestra acción pastoral debe preocuparse mas por una verdadera "inculturación en el pueblo gallego".

4º Cómo lograr una mentalización y capacitación adecuados en los agentes de pastoral?

- Formación permanente teológica y técnica. Lo de ayer no basta y a veces "ni sirve".

- Autoevangelización en ambiente de oración y fraternidad.

- Planificación por objetivos en las zonas de litoral.

- Replantear y coordinar la Delegación Diocesana e interdiocesana del A. del M.

- Lograr que nuestras comunidades parroquiales tomen en serio la responsabilidad de "hacer presente a la Iglesia en la vida con un talante gozoso y pletórico de ESPERANZA".

«Están ya operativos sistemas de transmisión de imagen y de datos diagnósticos a distancia»

Telemedicina: una realidad a bordo

De forma genérica, la "Telemedicina" abarca cualquier forma de práctica médica a distancia, sin que coincidan en el mismo lugar el paciente y el médico que presta la asistencia.

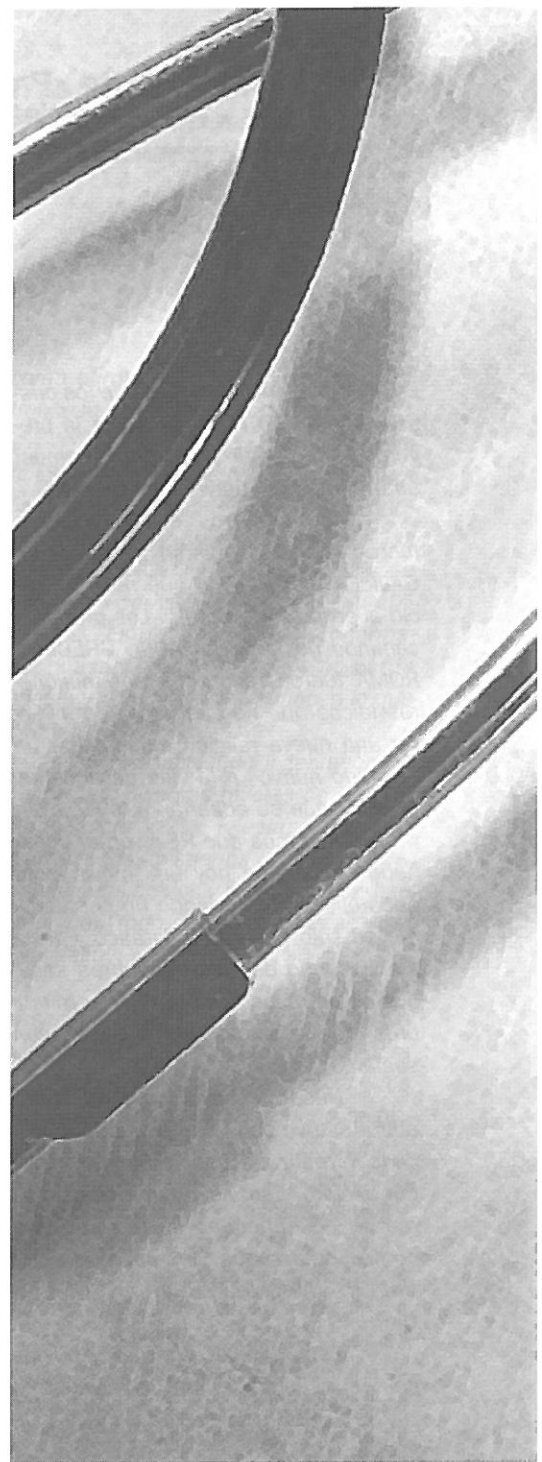
Por M^{ra} Teresa de Miguel Tarancón / Jefa del Servicio de Sanidad Marítima del ISM

En los últimos años, los avances en Informática y Comunicaciones han hecho realidad los sueños de futuro.

Actualmente ya están operativos, aunque la mayoría sólo en fase experimental, sistemas de transmisión de imagen y de datos diagnósticos a distancia. La mayor parte de los Proyectos de I + D en materia sanitaria subvencionados por la Comisión Europea, incluyen la incorporación de sistemas de Telemedicina, como mejora e innovación en la asistencia médica de los pacientes. Esto quiere decir que nos encontramos ante un hecho sin controversias: en el presente, los gestores y planificadores sanitarios de los Servicios de Salud de los países desarrollados, deben tener en cuenta la Telemedicina a la hora de crear y repartir recursos asistenciales para su población de referencia, y muy especialmente la de aquellos grupos sociales que por sus características particulares, como el medio rural, zonas de alta montaña, insularidad, marinos..., no estén en disposición de utilizar los recursos sanitarios tradicionales en un tiempo o modo considerado "normal" para la generalidad de la población.

El futuro de la Telemedicina aplicada a la tensión sanitaria del hombre del mar, debe contemplarse desde varias vertientes:

1-Facilitar la transmisión de exploraciones diagnósticas y complementarias (Electrocardiogramas, Constantes Vitales: pulso, temperatura, presión arterial..., Espirometría, Datos analíticos básicos, etc...), desde los barcos a los Centros Asistenciales (Centro radio-médico, Buques Sanitarios, Hospitales de referencia en tierra...).

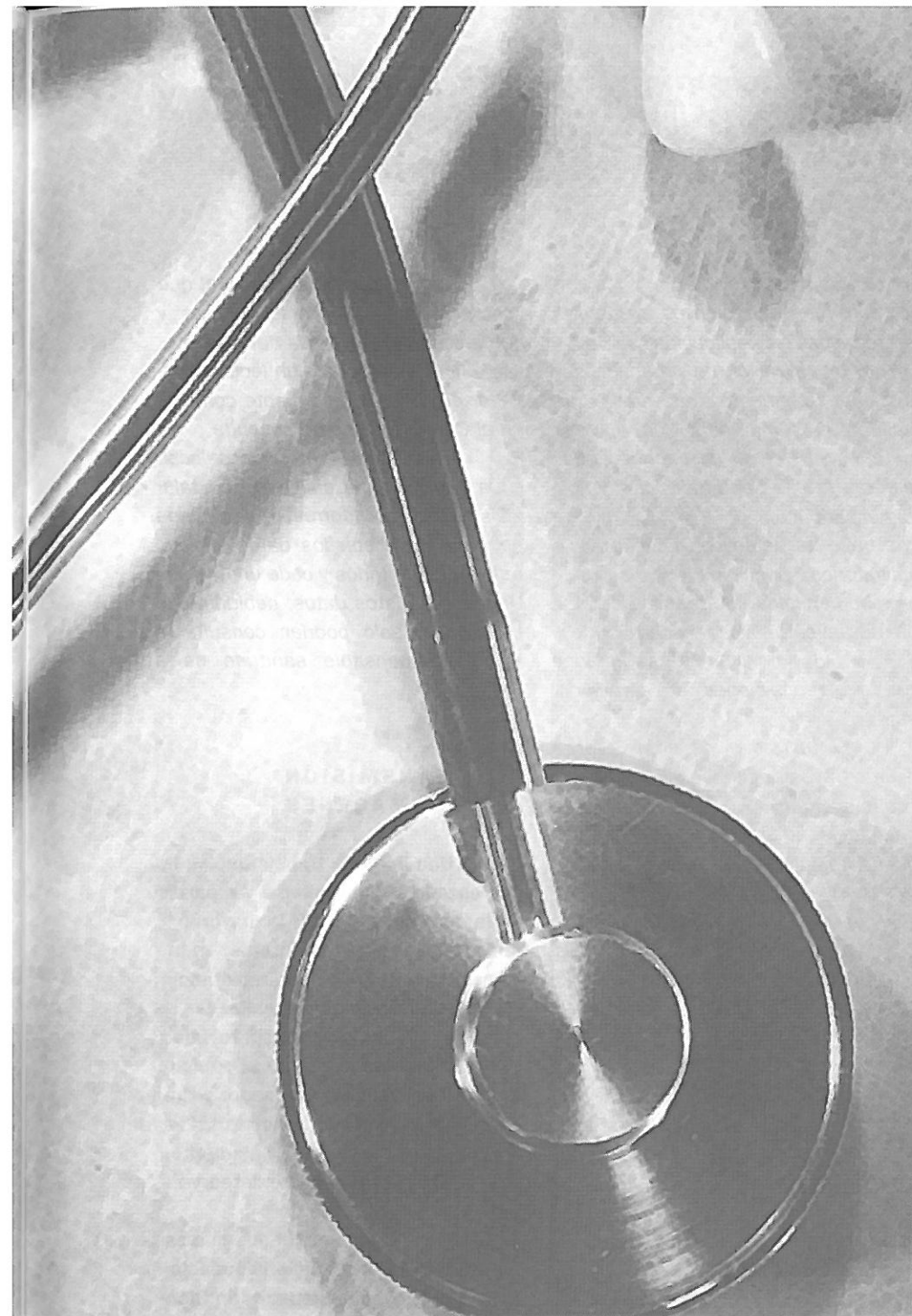


2-Utilizar "Programas Expertos" a bordo de los barcos, para facilitar tanto la práctica de cuidados de enfermería y los tratamientos médicos a aplicar por personal no sanitario, como el reciclaje y la formación sanitaria continuada de los marinos embarcados.

3-Mejorar la confidencialidad del acto médico a distancia.

4-Permitir la transmisión de imágenes, tanto fijas como en movimiento.

El Instituto Social de la Marina, a través de su Servicio de Sanidad Marítima y como responsable de la asistencia médica de los marinos durante sus períodos de embarque, ha estado siempre preocupado por mejorar la atención sanitaria prestada a los trabajadores del mar. Desde hace más de 10 años, ha venido participando en



Las ventajas que ofrece el sistema son proporcionar una mejor calidad asistencial al paciente, una mayor seguridad diagnóstica al médico y la reducción de los costes del armador en base a las evacuaciones evitadas.

Actualmente, del conjunto del sistema diagnóstico-modular, solo está operativo, tras su chequeo y fase experimental desarrollada a bordo del Buque Sanitario "Esperanza del Mar" del ISM, el módulo electrocardiográfico.

El ISM, ya tiene instalado en el Centro radio-médico y en los Buques Asistenciales "Esperanza del Mar" y "AME", el equipo receptor de electrocardiogramas que permite recibir e interpretar los electrocardiogramas enviados desde los barcos, estando asimismo totalmente operativo el sistema de comunicación con el cardiólogo especialista, que permite realizar interconsultas de forma permanente e inmediata con la Unidad de Diagnóstico y Tratamiento de Barcelona (UDT), empresa responsable de la investigación y desarrollo de estos equipos. Para que la posibilidad de enviar electrocardiogramas de pacientes embarcados sea un hecho, solo falta que los barcos lleven el electrocardiógrafo, que permita grabar y emitir las señales del paciente hasta el Centro médico.

Este equipo, que ya se encuentra comercializado y disponible en el mercado, es un pequeño aparato, del tamaño de un teléfono móvil que, sin cables y aplicado directamente al pecho del enfermo, graba la señal car-

numerosos Proyectos y Programas de investigación, con la finalidad de incorporar la Telemedicina a bordo de los barcos, y así facilitar la asistencia de los marinos embarcados.

A continuación vamos a explicar someramente la situación en la que nos encontramos respecto de los puntos anteriormente mencionados.

Transmisión de exploraciones diagnósticas desde los barcos:

El Proyecto Telemed, encuadrado en el Programa Comunitario EUREKA-HALIOS, ha desarrollado un sistema de asistencia sanitaria a distancia, especialmente diseñado para ser utilizado por y para los marinos, que permite la transformación de datos médicos de los pacientes.

El sistema, concebido con una estructura modular integrada e inde-

pendiente, incluye los siguientes parámetros diagnósticos: electrocardiograma, espirometría, tensión arterial, temperatura y frecuencia de pulso; y hace posible que los equipos diagnósticos-receptores instalados a bordo de los buques, recojan los datos biomédicos de los pacientes, para ser transmitidos a distancia por cualquier medio de comunicación disponible en el barco (satélite, onda media, VHF...), y ser recibidos, mediante la correspondiente unidad receptora, en los Centros Médicos responsables de la asistencia de los trabajadores del mar. A su vez, los médicos de éstos Centros, tendrían la posibilidad de solicitar simultáneamente una interconsulta al médico especialista del Centro de referencia con el que estén conectados.

«Mediante éste sistema se logra un diagnóstico positivo, que permite detectar con rapidez y eficacia la presencia de lesión»

díaca para después transmitirla, a través del sistema de comunicaciones disponible en el barco, hasta el centro médico que atiende al paciente, en dónde la señal se decodifica mediante el equipo receptor, en donde se visualiza directamente por el médico mediante una pantalla de ordenador. Si el facultativo lo considera oportuno, puede solicitar inmediatamente una interconsulta al especialista, enviando directamente desde su PC y vía modem, la señal electrocardiográfica al Centro de referencia para su diagnóstico y valoración inmediata.

Mediante éste sistema se logra un diagnóstico positivo, que permite detectar con rapidez y eficacia la presencia de lesión cardíaca, adoptando las medidas terapéuticas mas adecuadas y posibles en cada situación, y un diagnóstico negativo, que permite evaluar las "falsas alarmas", evitando evacuaciones innecesarias de tripulantes a tierra.

En un próximo futuro, está previsto chequear y validar los otros módulos del sistema: Espirómetro y Alarmas médicas (tensión arterial + pulso + temperatura), con el fin de incorporarlos al sistema de ayuda al diagnóstico a distancia.

Utilización de "Programas Expertos" a bordo:

La utilización de soportes informáticos (CDrom, programas específicos) con el fin de facilitar la consulta médica por radio y la formación sanitaria continuada de los marinos responsables de los cuidados médicos a bordo, ha sido otro de los aspectos en los que ha venido trabajando el Servicio de Sanidad Marítima durante los últimos años.

En la actualidad, y en colaboración con el Departamento de Electrónica y Computación de la Universidad de Santiago de Compostela, se está desarrollando una Guía Sanitaria de soporte CD-rom, destinada a su utilización por los responsables sanitarios de los buques. Esta nueva Guía, además de un contenido actualizado de las materias y capítulos, presenta ventajas frente al tradicional soporte impreso, como son la incorporación de imágenes en movi-

miento (para explicar mejor y mas gráficamente la realización de maniobras de reanimación, aplicación de tratamiento o realización de pruebas diagnósticas), fragmentos de videos que faciliten la comprensión de algunas materias, así como accesorios añadidos que facilitarán la utilización y gestión del botiquín de a bordo (incluye una base de datos con los fármacos obligatorios, principios activos, nombres comerciales, alternativas, pautas de tratamiento, avisos sobre caducidad de los medicamentos, listados con las reposiciones de fármacos, etc...).

La utilización de esta Guía se hace a través de un sencillo menú gráfico bajo entorno Windows. Se ha diseñado, dejando abierta la posibilidad de su futura utilización a través de una red transtelefónica vía satélite, a través del Centro radio-médico, desde dónde el médico que atiende la llamada, pudiera activar directamente la visualización de procedimientos concretos en el PC del propio barco, para realizar una consulta médica interactiva. Se prevé que el CD-rom con la Guía Sanitaria Multimedia esté disponible para los barcos que lo deseen, antes de finalizar el año 1.998.

Otro de los objetivos en los que se está trabajando, en estrecha colaboración con el Centro de Formación Ocupacional Marítima del ISM en Bamio, es en el diseño de un Programa Informático Interactivo para el reciclaje y la formación sanitaria continuada de los responsables sanitarios de los buques.

Mejora de la confidencialidad del acto médico a distancia:

Actualmente la confidencialidad de la consulta médica a distancia es relativa, debido a la todavía mayoritaria utilización de la comunicación a través de costera, que debe realizarse por un canal abierto que pueden escuchar otros barcos. Aunque esto se viene solventando utilizando como identificación del paciente sólo su número de DNI, consultando con él, los antecedentes clínicos del paciente al Banco de Datos Sanitario del ISM, en un futuro deberían utilizarse mejores alternativas, entre las que se encuentran:

-Tarjeta Sanitaria individual que contenga todos los antecedentes y datos clínicos relevantes del paciente, y que lleve incorporado un lector-transmisor de datos directamente conectado al Centro Médico de consulta.

-Base de Datos clínicos local: cada barco estaría obligado a instalar en su PC o red informática local, una pequeña base con los datos clínicos relevantes de todos y cada uno de sus tripulantes. Estos datos, debidamente protegidos, solo podrían consultarse por el responsable sanitario de a bordo.

TRANSMISIÓN DE IMÁGENES

Una línea de trabajo que ya ha comenzado a desarrollarse y a partir de la cual van a pivotar la mayoría de los proyectos I + D futuros, es la transmisión de la imagen a distancia.

Si el médico que realiza la consulta médica a distancia tuviera la posibilidad de visualizar al paciente en su pantalla de ordenador y tan sólo con esto, la calidad de la asistencia mejoraría considerablemente.

En la actualidad existen ya numerosos Proyectos de Investigación, algunos de los cuales cuentan con participación española (como el Proyecto Comunitario Plan-Ba en el que colabora la Universidad Complutense de Madrid), que incluyen la transmisión de imágenes entre sus principales objetivos. En éstos proyectos algo primordial es establecer y definir los equipos técnicos necesarios y precisos que permitan, a un coste razonable, hacer realidad y generalizar la utilización de técnicas y medios, reservados hasta ahora a minorías y utilizados tan solo en estudios "piloto".

La transmisión de imagen desde los barcos permitiría, entre otras cosas, guiar, por parte del médico responsable de la asistencia, el autoexamen del enfermo o su exploración por terceras personas, comprobar la correcta aplicación de tratamientos médicos aconsejados y la realización de curas.

La gripe es un problema sanitario importante en nuestra época. Económica representa también un problema debido al elevado absentismo laboral que ocasiona.



«Habitualmente se presenta como una epidemia durante la época de final de otoño y principio del invierno»



La gripe

La gripe es una enfermedad que afecta al aparato respiratorio, causada por virus y que comienza normalmente con fiebre, dolor muscular generalizado y dolor de cabeza.

Se contagia por respirar en ambientes donde el virus está flotando en el aire. Las personas enfermas de gripe al respirar, al toser eliminan virus al aire y a objetos, contaminándolos con virus capaces de transmitir la enfermedad. Así se van contagiando de unas personas a otras.

Habitualmente se presenta como una epidemia durante la época de final de otoño y principio del invierno. También puede presentarse en otras estaciones del año. Más o menos, cada tres años se suele dar una epidemia aguda que afecta a casi todo el país.

El virus de la gripe suele cambiar levemente de un año para otro, pero a veces cuando se produce un cambio importante de este virus, se presenta una gripe en casi todo el mundo (se llama pandemia) y con síntomas de mayor gravedad que en años anteriores.

Afecta a personas de todas las edades pero con mayor frecuencia de da entre los escolares. Se suele presentar a menudo en dos oleadas:

-la primera en estudiantes y miembros activos de la familia.

-la segunda en personas internadas y en instituciones semicerradas.

Las personas con riesgo elevado de presentar una enfermedad severa son aquellas que presentan ciertas enfermedades crónicas:

-enfermedades pulmonares crónicas

«El paciente debe permanecer en cama o en reposo adecuado, y evitar el ejercicio físico durante la fase aguda, hasta unas 24 a 48 horas después de que desaparezca la fiebre»

-enfermedades de las válvulas del corazón

-enfermedades cardíacas con edema pulmonar.

-diabetes

-insuficiencia renal crónica

-SIDA y otras inmunodeficiencias

-cáncer

También presentan mayor riesgo de enfermedad grave:

-Las mujeres en el tercer trimestre de la gestación

-ancianos

-niños pequeños

-pacientes encamados

Aunque se pueden identificar grupos que tienen un riesgo especial de padecer una enfermedad grave o complicada, no hay que olvidar que en períodos de epidemia, toda la población está en riesgo de padecer la gripe.

La población marinera, debido a sus condiciones de trabajo, en contacto con ambientes fríos en algunos casos, húmedos, conviviendo largas temporadas en las mismas estancias del buque, puede llegar a sufrir una situación de "epidemia" en el barco.

SINTOMAS

Hay un período de incubación de unas 48 horas más o menos durante el que la persona no suele presentar ningún síntoma.

De forma brusca comienza con escalofríos y fiebre alta (39°C - 39,5°C).

Pronto hay postración y dolores generalizados, más acentuados en la espalda y las piernas.

El dolor de cabeza es intenso y a menudo se acompaña de fotofobia (la luz le molesta).

Al principio los síntomas correspondientes al aparato respiratorio son leves: hay sensación de irritación en la garganta, molestias en el pecho, tos seca y a veces mucosidad acuosa por la nariz.

Más tarde predominan los síntomas respiratorios, con tos intensa y expectoración.

La piel del rostro está caliente y enrojecida, al igual que la mucosa de la boca.



Los ojos lloran con facilidad. A veces se presentan náuseas y vómitos.

Por lo común, tras dos o tres días, remiten algunos síntomas, entre ellos la fiebre. La sudoración, la debilidad y la fatiga pueden persistir durante varios días y, en ocasiones semanas.

COMPLICACIONES

En los casos severos, es frecuente que aparezca una bronquitis e incluso neumonía que excepcionalmente puede llegar a ser mortal. Hay que sospechar esta complicación si persisten más de 5 días la fiebre, la tos y aparece dificultad para respirar, esputos con sangre o coloración violácea en el rostro.

DIAGNÓSTICO

Normalmente se hace por la clínica, es decir por los síntomas que aparecen. A veces se diagnostica como gripe muchos catarros o resfriados que aparecen en invierno.

Para hacer un diagnóstico específico se han de realizar analíticas de sangre del paciente. Habitualmente al ser un cuadro benigno, no se llegan a realizar estos análisis.

PREVENCIÓN

La forma de prevenir esta enfermedad es vacunarse. La vacunación es especialmente importante en los pacientes con riesgo elevado de contraer una gripe severa, ya citados anteriormente.

Como ya comentamos anteriormente, debido a las características laborales de los trabajadores del mar, un caso de gripe a bordo, se puede contagiar a buena parte de la tripulación. Por ello, creemos que está indicado la vacunación contra la gripe a este colectivo, aunque no tengan ninguna enfermedad de las citadas anteriormente como indicación de esta vacuna...

La vacuna se administra en una sola dosis, en inyección intramuscular. Es mejor realizarla durante el otoño (septiembre-octubre), de modo que se alcance su mayor efecto durante los meses de mayor incidencia de la gripe, normalmente de noviembre a marzo.

La vacuna se debe repetir cada año.

Para algunos casos de gripe, se puede utilizar como prevención un medicamento llamado amantidina. Puesto que éste fármaco puede tener efectos adversos, se debe tomar siempre bajo prescripción de un médico.

TRATAMIENTO

Una vez que se ha contraído la enfermedad, el tratamiento básico para la mayoría de los casos es aquel que alivie los síntomas, antipiréticos para bajar la temperatura y analgésicos para aliviar los dolores. Para aliviar la obstrucción nasal, se puede administrar temporalmente un descongestionante. La inhalación de vapores alivia a veces los síntomas respiratorios y previene la sequedad de mucosidades.

El paciente debe permanecer en cama o en reposo adecuado, y evitar el ejercicio físico durante la fase aguda, hasta unas 24 a 48 horas después de que desaparezca la fiebre.

De la jornada laboral



Una vez más en la historia de Europa se vuelve a tocar el asunto de la reducción de la jornada laboral, que no estará exenta de polémica entre la sensibilidad social y lo que parecen intereses económicos empresariales y a veces gubernamentales

Rómulo Sosa/ Profesor de Máquinas Marinas

Opino que, en estos asuntos trascendentes por su calado, es bueno recurrir al recuerdo de lo que ha pasado en ocasiones anteriores cuando se ha reducido la jornada de trabajo.

Entre 1816-48, cuando la gran deflación del siglo XIX, con una crisis agrícola enorme, con empobrecimiento de las mayorías y correlativo enriquecimiento de la alta burguesía, con el desencadenamiento de numerosas revueltas sociales, Inglaterra fue la primera nación en resolver estos problemas: En 1820 restringe el empleo infantil. En 1947 reduce el trabajo femenino y establece la jornada diaria de 10,5 horas, que anteriormente se encontraba en 12 horas.

Los empresarios pusieron el grito en el cielo diciendo que esa hora y media era la única que tenían de beneficio en sus industrias. Justamente a partir de ese momento, al tener los trabajadores más tiempo libre comenzó a aumentar el consumo y consecuentemente la producción, el desarrollo industrial y social.

De 1849-72, fueron años gloriosos y modernizadores de las sociedades, el poder adquisitivo de la población aumentó notablemente, así como

la demanda agregada. En algo tenía que percibir la sociedad los beneficios producidos como consecuencia de la invención de la máquina de vapor.

Ahora, con todo el desarrollo tecnológico producido en los últimos años, en todos los campos de actividad, con la evidente acumulación de riqueza en pocas manos, opino que la reducción de la jornada deberá ser una consecuencia de todo lo anteriormente expuesto, que volverá a beneficiar a empresarios y trabajadores en todas la actividades.

Además, favorecerá el empleo y consecuentemente la paz social; si bien lo del empleo mejorará más el día en que la Seguridad Social suprima la condición de la edad legal de jubilación, 65 años para las pensiones contributivas. En las pensiones contributivas, en justicia, solamente se puede hablar de años de cotización, así por ejemplo, cuando se cumplan un máximo de 35 años de cotización usted se jubilará tenga la edad que sea. Porque con 65 años de edad unos habrán cotizado 35 años y otros 48 y cobrarán lo mismo, lo que evidentemente es injusto y más aún tratándose de trabajo. ¿No les parece?

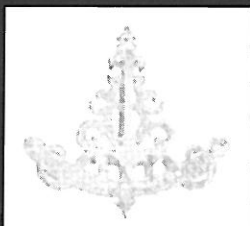


TALLERES ELÉCTRICOS DEL MUSEL, S.L.

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

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

Teléfono (98) 588 76 33
Fax (98) 588 76 16



PERITAJES NAVALES Y TERRESTRES RAFAEL PERNAS FUENTES

COMISARIO DE AVERIAS

C/. Marqués de la Valdavia, 3 - 4º B - 28012 MADRID
Telf.: (91) 468 28 12 Telefax: (91) 468 28 12

AL SERVICIO DE LAS COMPAÑIAS DE SEGUROS, ARMADORES Y ABOGADOS

- | | |
|---------------|---|
| 1- PERITAJES: | CASCOS PESQUEROS Y MERCANTES |
| 2- PERITAJES: | YATES MADERA ACERO Y POLIESTER, ESTADO VALOR |
| 3- PERITAJES: | ESTADO Y VALORACION BUQUE PARA NUEVOS SEGUROS |
| 4- PERITAJES: | ABORDAJES |
| 5- INFORME: | PERDIDAS TOTALES |
| 6- PERITAJES: | ESTADO CONTENEDORES FRIGORIFICOS Y CARGA GENERAL |
| 7- PERITAJES: | MERCANCIAS, CERTIFICADO DE AVERIAS, ACTA DE CONTROL DE DESCARGA,
CERTIFICADO DE PESAJE, ACTA DE APERTURA DE ESCOTILLAS |
| | PALANGRE DE FONDO Y SUPERFICIE PARA BUQUES PESQUEROS
DE 25 A 250 TRB
LITORAL COSTA DE 5 A 100 TRB |
| 8- ESTUDIO | ESPECIAL CAMPAÑA DE BONITO |
| REMOLQUES | ESPECIAL ARRASTRE NORTE PARA BUQUES DE 101 A 250 TRB |
| PARA | ESPECIAL ARRASTRE ALTURA NORTE CALADE4ROS DE GRAN SOL Y ROCAL |
| BUQUES | ESPECIAL ARRASTRE NORTE DE CANARIAS, BUQUES DEDICADOS AL MARISCO FLOTA DEL SUR |
| PESQUEROS | ESPECIAL ARRASTRE SUR DE CANARIAS, BUQUES DEDICADOS A LA PESCA DE CEFALOPODOS |

«Las conclusiones de la «Declaración de A Toxa» tienen para el sector pesquero español el mismo efecto que esta expresión»

Achicar agua con un tolete

Esta expresión marinera la escuche por primera vez a mi abuelo (el pescador), y a lo largo de los años la he oído en muchas ocasiones a hombres de mar que fueron maestros en el arte de saber pescar. Su significado pudiera explicarse como: El afanarse en realizar un trabajo con el que no se obtiene ningún beneficio. O sea "emplear el tiempo en algo que no sirve para nada, mientras aparentamos que estamos ocupados haciendo algo importante.

Por "Pescador"



•
La III Conferencia de ministros de Pesca que se celebró en la Isla de A Toxa, convocada para hablar sobre un COMERCIO RESPONSABLE PARA LA PESCA, puede haber servido para que las personalidades asistentes enalteciesen con su presencia el nivel internacional de la Feria Mundial de la Pesca, que por tercera vez se celebró en Vigo. Pero las conclusiones de la «Declaración de A Toxa» tienen para el sector pesquero español el mismo efecto que "achicar agua con un tolete".

Si el segundo de abordó del departamento que comanda Dña. Loyola opina que el resultado de lo tratado "siendo un documento de inten-

ciones nos parece bastante más que lo que cabía esperar", no nos cabe duda de que el Sr. Juárez Casado sabía de antemano que de lo que se trataba era de hacer propaganda y turismo a cuenta de la feria. Hacemos ver otra utilidad, aunque sea a largo plazo, a la vista del "MANIFIESTO", es pretender que confundamos un tolete con una cubeta.

Cuando se celebra la III Conferencia para hablar de un comercio responsable para la Pesca, con el objeto de fortalecer la "Pesca Responsable" y frenar la actividad de las flotas de banderas no controladas, se hallaba apresado en un puerto argentino un buque español con nombre del principal utensilio utilizado

para la pesca de las ballenas, cuya captura sigue en moratoria, aunque depreden millones de toneladas de calamares en aguas del hemisferio sur. Se le acusaba de pescar ilegalmente en ZEE. argentina, mientras su capitán pescaba Responsablemente en una posición geográfica definida por instrumentos de alta precisión, cuyos errores son inferiores a los 25m. Pescaba basado en plano donde se reflejaban los límites de la ZEE. que ahora parece que ya no le sirven a los gobernantes actuales de aquel país.

La odisea del "ARPÓN" es sobradamente conocida por los pescadores, y es un barómetro para medir el interés de los administradores de turno, midiendo el hecho con el mismo parámetro que el caso del "ESTAY".

Sabemos que los intereses de los armadores de las flotas "industriales" son complejos, sobre todo a partir del Real Decreto 2.517/1.976, que autorizaba la formación de las Empresas Mixtas en países con caladeros y recursos suficientes que posibilitasen la rentabilidad de los grandes buques, contruidos para pescar a largas distancias. Para mantener su actividad, se hizo necesario la modificación de la legislación, hasta la publicación del RD. 830/1.985 sobre Empresas Conjuntas, cuyos derechos no pretendemos conculcar, pero tampoco podemos callarnos ante la denominación que se hace de la flota nacional por parte de países en que se ubican algunas de estas empresas. Países cuyos objetivos son copar los mercados de países consumidores como el nuestro, objetivos que están consiguiendo.

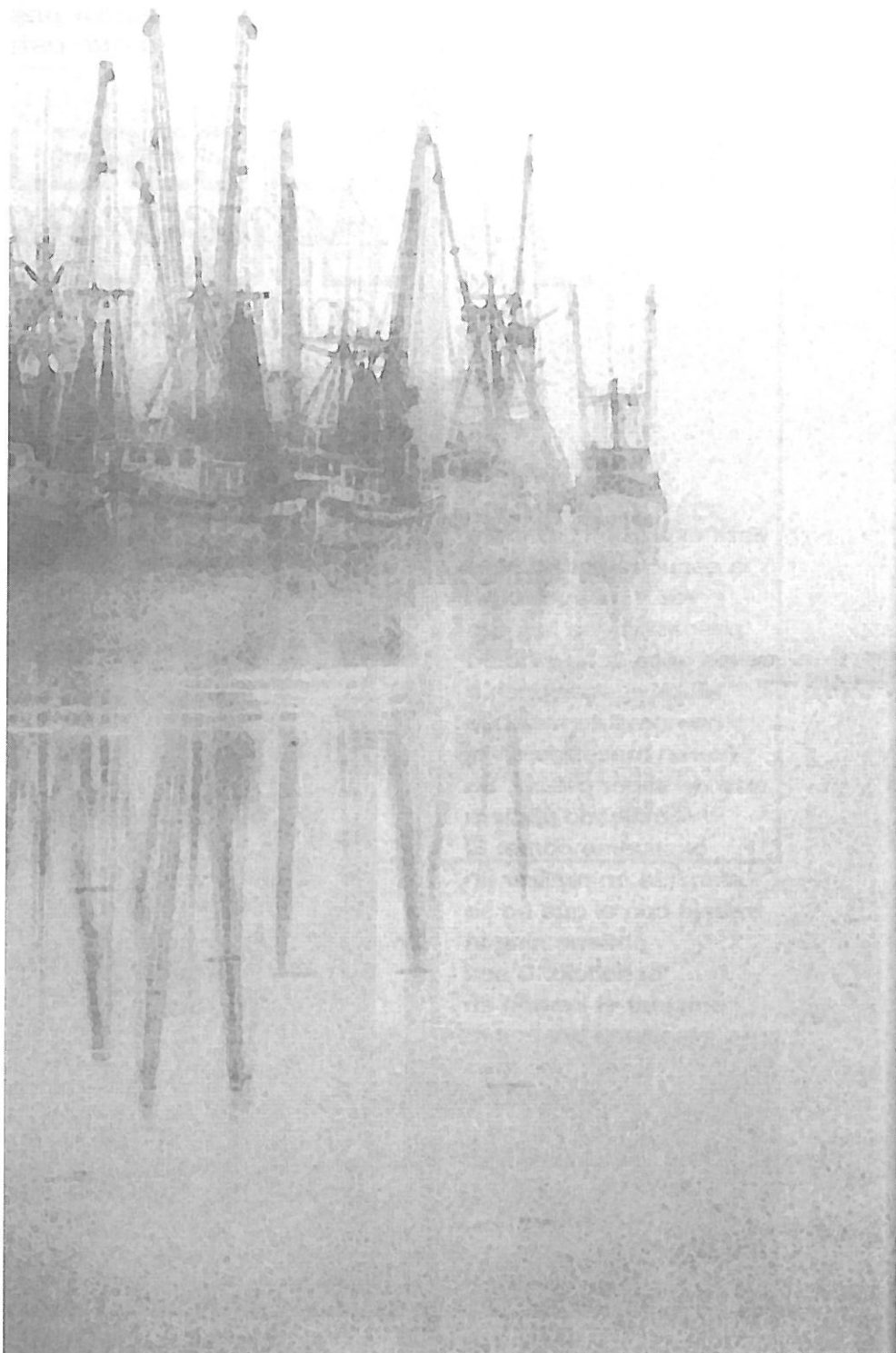
Cuando el Sr. Juárez Casado hablaba en A Toxa de buscar fórmulas para impedir la proliferación de flotas ¿corsarias?, ¿furtivas? o de banderas de conveniencia, aun no había sido apresado por Australia el buque "Sálvora", que de español solo tiene el nombre. Este buque, comprado a un país comunitario, que lo vendió por falta de licencia en caladeros contingentados, se reformó en la Ría de Vigo, parece que está abanderado en Belice, a través de una compañía radicada en Uruguay, de la que es socio un armador español, que a su vez es

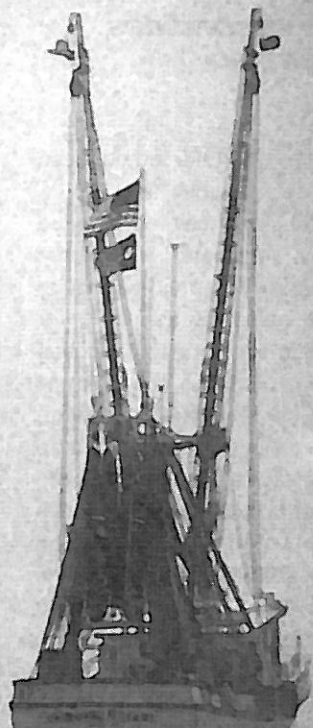
socio de alguna empresa conjunta hispano-suramericana. Menos mal que el "consignatario" de la empresa en España tiene la suficiente solvencia económica para liberar el buque, y también a sus tripulantes de los cargos que se le imputan. Tripulantes que por sus circunstancias personales se ven en la necesidad de embarcarse como mercenarios, al servicio de armadores que quieren ser anónimos, a través de compañías superpuestas para eludir responsabilidades y burlar las Reglas establecidas para las flotas de sus propios países.

Este botón de muestra -puede

haber otros muchos, donde se exporta capital español, o se invierten excedentes de Empresas Conjuntas que disfrutan de beneficios fiscales en España, por ayudas a la exportación de buques, -es una confirmación de que los intereses de los grandes grupos económicos que invierten en la pesca, buscan y encuentran resortes que les permiten burlar los criterios conservacionistas que los políticos que comandan las Administraciones dicen defender.

A lo largo del tiempo, venimos observando que a los políticos que dirigen nuestra pesca (los de antes y





***Aunque Enma
Bonino opine
que en los mares
internacionales
se actúa como en
el «far West»,
tiene la obligación
de defender
la actividad de
las flotas
comunitarias***

los de ahora), les gusta resaltar la importancia de la flota española. En las pasadas elecciones al Parlamento de Galicia, el candidato de un partido a la presidencia de la Xunta, además de catedrático en economía piloto de la marina mercante, dijo en TV. que la flota española era la mayor del mundo, (Así le fué). Tal vez por ello, piensen que la fama de esquiladora que se le aplica a la flota española en general, y a la de altura y gran altura en particular, por países que tratan de disfrazar la esquilación de sus ZEEs, tiene algún fundamento. Estos países, con empresas conjuntas o sin ellas, han

esquilado en exclusiva los cuantiosos recursos de sus caladeros, y sus políticos disfrazan estos hechos tratando de culpar a otras flotas.

España no es un país esquilador de los recursos pesqueros de los mares libres. Y, en caladeros pertenecientes a otros países, trata de cumplir eficazmente las normas que los regulan, y no se pueden repartir estos argumentos a menos que se dude de las estadísticas que publica la FAO. Según estos datos, hay 16 o 17 países cuyas flotas son mas depredadoras que la nuestra. Países que arman flotas con sistemas de pesca

que posibilitan grandes capturas, que son en su mayoría convertidas en sub-productos para alimento de animales. "Consumo humano indirecto", es como denominan sus dirigentes esta forma explotación, mientras parte de sus poblaciones tienen carencias de proteínas. Otros que, sin hábitos de consumo de pescado, no les llegan los recursos de sus amplias ZEEs, y pretenden agrandarlas con hechos consumados, como el apresamiento de buques españoles que asumen las normas para la Pesca Responsable, cumpliendo los Reglamentos que se le imponen a los buques comunitarios. Mientras tanto, algunos de ellos también arman flotas al corso para pescar a larga distancia en los mares del Sur, y eludir las normas que establece para esas Zonas de CCAMLR. Estos países y otros muchos, no tienen la menor autoridad para acusarnos de esquiladores, o darnos lecciones de Pesca Responsable.

Puede que el escaso interés de las autoridades comunitarias y españolas en la defensa de los mares libres de la zona dónde pescaba el "ARPÓN", esté condicionado por intereses económicos superiores a los de la pesca legal, que es menos rentable que la que se hace por buques armados al corso, con banderas de conveniencia, por empresas situadas en paraísos fiscales. Algunas de estas empresas abandonan su actividad e incluso a sus tripulaciones cuando sus buques son apresados dentro de las ZEEs. de los países con dominio sobre las islas situadas dentro de las zonas de la CCAMLR.

Aunque Dña. Enma Bonino opine que en los mares internacionales se actúa como en el "far West", tiene la obligación de defender la actividad de las flotas comunitarias a las que se les exige responsabilidad en el cumplimiento de las normas internacionales, y también las nacionales que los países miembros aplican a sus flotas. La actual Ley de Sanciones que se pretende modificar para adaptarla a la realidad de la pesca del futuro es una limitación que los "sálvoras" no tienen que cumplir.

A la vista de hechos como los comentados, los pescadores tenemos la impresión de que muchas de las actuaciones de Dña. Enma y de Dña. Loyola & Cía., tienen para la flota española y comunitaria el mismo efecto que achicar agua con un tolete.

¿Será el furtivismo una cuestión de huevos?

Posiblemente el título de este artículo pueda parecer desmesurado, desagradable o quizás algo peor, pero para una mujer que ha nacido entre patelas, ropas de aguas, empanadas de xoubas y huevos de aldea les aseguro que no; y más si el asunto que pretendemos tratar es el furtivismo.

Por Una mujer a son de mar



En principio los problemas surgen en tanto intentemos buscar en un diccionario el término "furtivismo" que no aparece como tal. Tendremos que referirnos entonces al término "furtivo", que sí aparece y que lo define como: "Que se hace a escondidas. Que caza o pesca sin permiso". Entenderemos entonces por furtivismo cualquier práctica que se realiza a escondidas o también el hecho de cazar o pescar sin permiso. La verdad es que la definición no nos dice mucho, parece más hacer referencia al crío que realizando su primera travesura sustrae su "boli" de la mesa de la "profe" a la hora del recreo, o del pescador "Jubileta" que se mete a pescar en el coto del señor marqués que al buque arrastrero que se dedica a arrasar los criaderos de merluza o de las planeadoras que en la oscuridad de la noche esquilman las concesiones marisqueras.

Si en lo referente a la definición no lo tenemos claro, en lo que es a los distintos significados que los diferentes estamentos oficiales, aso-

ciaciones y grupos de pescadores, comercializadores y restaurantes y amas de casa dan a la aceptación furtivismo muchísimo menos pues éstas pueden ser tan dispares como lo que a continuación se expone:

Los estamentos oficiales marítimos entienden por furtivismo:

1- La captura generalizada de ejemplares inmaduros o de especies en veda. (El individuo afín a este comportamiento respondería al tipo: furtivo con ganas.- Que mete en el saco todo lo que tenga ojos y cola).

2- La correlación de moluscos y captura de crustáceos por parte de los pescadores deportivos. (Vemos aquí al tipo furtivo: no me quiero enterar.- Que como si la cosa no fuese con él echa mano de algún centollo de cuando en cuando).

3- La captura generalizada de ejemplares inmaduros, moluscos y crustáceos por parte de pescadores jubilados. (Estamos ante el tipo furtivo: ¡No me da la gana!.- Que se tiran en la mar más horas que cuando pescaban profesionalmente y, haciendo oídos sordos, descargan todos los días cantidades ingentes de pescado no sabiendo que responder cuando son cazados por los agentes de inspección pesquera).

4- La actuación claramente delictiva de las personas que sustraen marisco de las concesiones privadas. (Responde este al tipo furtivo: yo sólo lo hago en mi planeadora.- Que como un elefante en una chatarrería no dejan títere con cabeza y como Atila por donde pasan no queda ni una mísera mincha).

5- La comercialización clandestina y los circuitos ilegales de venta. (Encontramos aquí al furtivo tipo: ¡Eso no es mío!.- Que como pueden intentan cargarle el muerto a quién sea jurando y perjurando que ellos sólo

pasaban por allí.)

Las asociaciones y grupos de pescadores ven el asunto de forma sutilmente diferente, veamos qué entienden por furtivismo:

1- Las actuaciones de los pescadores jubilados que nos van a dejar sin pulpos ni calamares. (Responde al furtivo tipo: Abuelete sin piedad.- Que estoicamente tiene que cargar con culpas propias y ajenas).

2- La actividad regatera de algunos compradores de pescado que por encima de comprar a pie de muelle te pagan la mitad de la mitad. (Sería este el tipo furtivo: trapichero furibundo.- que suma $2 + 2 = 14$ cuando cobra y $14 + 14 = 2$ cuando paga).

3- La pesca de los submarinistas deportivos que dicen que pescan por deporte, pero nosotros sabemos de buena tinta que no. (Responde al tipo furtivo: filibustero submarino.- Que dicen ser inocentes mientras no se pruebe lo contrario).

4- Las amas de casa que compran pescado a los jubilados y submarinistas. (Respondería este al tipo furtivo: Maruja bill.- Que están todo el día colgadas de los tele-culebrones y pasan del anuncio del FROM que dice que todos tenemos que dar la talla).

Por otro lado tenemos la opinión de los comercializadores y hosteleros que sí lo tienen claro, y a la pregunta de qué entienden por furtivismo responden:

1- La pesca de los grandes buques congeladores rusos, que en los videos de Cousteau se ve claramente como esquilman el mar. Nosotros nos negamos a comercializar sus productos. (Respondería este al tipo furtivo: mundo submarino- Sin comentarios.)

2- La caza científica de ballenas por parte de los grandes buques factoría japoneses, que en los videos de Cousteau también se ve claramente como esquilman el mar, nosotros por supuesto, también nos negamos a comercializar sus productos.- (Estamos ante el tipo furtivo: Otra vez mundo submarino. ¡Sin comentarios!)

3- Las matanzas indiscriminadas de focas por parte de los canadienses, que además no dejan pescar en paz a nuestros barcos. Esto también sale en los videos de Cousteau. El abrigo de pieles de mi mujer no se lo compré yo, fue un regalo de boda.- (Responde al tipo furtivo: ¡Y dale con

«El diccionario no lo tiene muy claro, pero los diferentes estamentos, asociaciones y grupos de pescadores, restaurantes y amas de casa, tampoco»

el mundo submarino! Seguimos sin hacer comentarios.)

4- La venta de centollo francés por centollo de las rías gallegas. Aunque nosotros no lo hacemos. No sale en lo videos de Costeau. (Este respondería al tipo furtivo: Pillín, pillín.- Que cree que hay mucho pánfilo en este mundo).

5- Los ofrecimientos de los marineros que a las 6 de la mañana te molestan en tu local con centollos y bogavantes en veda y que por supuesto ni se nos ocurre comprar. (Responde este a la figura: Carota jones.- Con chivo expiatorio de regalo).

Por último nos queda saber que responderían las amas de casa a la pregunta ¿Que entiende usted por furtivismo o furtivo?, veamos:

1- Los besos que le da Luis Alberto Francisco a la criada de la mujer del Licenciado Garaicoetcheberría cuando va a la cocina con la excusa de pedir más canapés.- (Respondería al tipo furtivo: Topacio. Un crápula de mucho cuidado).

2- Las caricias que María de las Mercedes Fernanda le otorga en el muslo al primo segundo de su "chamo" por debajo de la mesa en la comida familiar del día de acción de gracias. (Respondería al tipo: Cristal.

Algo ligerita de cascós).

3- Los sueños principescos de la hija adolescente de Victoria María de la Encarnación con el padrastro de su compañera de cuarto en el internado del colegio seglar donde cursa sus estudios de graduación, cuando se encuentra descansando en su alcoba.- (Respondería al tipo: Agujetas de color de rosa. Lolitadas).

Como podemos ver las opiniones que unos y otros responden al plantearse esta cuestión puede ser tan pintorescas y dispares como todo esto, pero todavía hay más, porque no podemos olvidar el conflicto que surgió con el asunto de los furanchos, los cosecheros de vino domésticos que comercializaban su producto sin ningún tipo de garantía y al margen de la Hacienda pública. Y como vamos a olvidar el caso de los cañeiros que vendían su orujo en garrafones de la misma forma que hace 300 años.

Es ahora el momento de explicar el por qué del título de este artículo:

En mi casa desde siempre hemos comido huevos de aldea, antes, cuando vivía mi madre era la propia campesina la que nos los traía a casa, tanto los huevos como la leche y ciertas hortalizas. Hoy el mundo ha cambiado y la campesina ya no hace ese tipo de reparto a domicilio, sino que vende directamente a las tiendas de ultramarinos o a ciertos supermercados, por lo que para agenciarme mi docenita y media de huevos de aldea me desplazo hasta la tienda de ultramarinos de mi barrio y Germán, el tendero, muy amablemente me surte del delicioso manjar. El otro día estuvo en la tienda un inspector de sanidad que cuando vio el cesto de los huevos con un cartelito donde rezaba "HUEVOS DE ALDEA", comenzó a abrumar a Germán pidiéndole un montón de documentos y papeles, yo evidentemente no quise enterarme de nada y salí por piernas. Al día siguiente, Carmen una vecina me comentó que a Germán le habían puesto una multa de 100.000 pts. Bajé a la tienda a preguntarle a Germán como habían sucedido las cosas y él tan solo me respondió:

- "¡Cien mil pesetas, manda huevos!"

Y es que en realidad esto del furtivismo también es un asunto de muchos huevos, aunque sean de aldea.

«Mi personas no entienden la vida de las familias de los marineros»

Una agresión más a la familia marinera



El Domingo día 16 de Noviembre, asistimos varias madres, con nuestros hijos a la muestra de la editorial SALVAT, íbamos con una invitación que le habían dado a los niños en la puerta del colegio.

Una madre

Sólo por ir, se le entregaría a los asistentes un regalo:

-Para los niños un Tamagochi.

-Para las madres un bolígrafo.

-Y para los padres un regalo musical.

Los niños, iban con la ilusión de su regalo.

Cuando llevábamos una hora esperando, salió la representante de la editorial, y nos dijo que lo sentía mucho, pero que no podía atendernos, porque no íbamos acompañadas por nuestros maridos, es decir, los padres de nuestros hijos. En este grupo de madres se encontraba una divorciada, a la que se le pedía un documento que lo acreditara. Ella, le enseñó la cartilla de la seguridad social. La representante de dicha editorial dijo que eso no era suficiente. ¿Acaso, para asistir a una reunión para vender libros hace falta documentos como por ejemplo, a una viuda el certificado de defunción y a la divorciada también le pedirían algo similar, es decir, la sentencia del juez donde conste tal separación?

Esto que nos hicieron fue una injusticia, porque los matrimonios o parejas que allí se encontraban con sus hijos sí tuvieron derecho a todos los regalos y a ver la enciclopedia. A la cual, nosotras las mujeres e hijos de los marineros no tuvimos ni tan siquiera

el derecho de entrar en el salón donde se celebraba la reunión. Esto para nuestros niños fue incomprensible, porque ya bastante desgracia tienen de no poder ver a sus padres más que unos cuantos días al año, como sabemos todas las mujeres de los marineros, es muy duro para nosotras vivir sin ellos, para cuanto más un niño, que ni siquiera puede estar un domingo con su padre. y aún por encima, discriminarlos de tal forma una Editorial.

Sepa esta Editorial que si algún libro o enciclopedia se compra en la casa de un marino, es porque lo compramos las esposas, porque ellos echan poco tiempo en casa y no tienen tiempo, y por ello somos nosotras las que tomamos estas y otras decisiones. ¿Qué es necesario pues para asistir a ver una muestra de libros de esa Editorial?. ¿Acaso hemos de solicitar a nuestros maridos un poder notarial para poder asistir?

Bien se ve, que estas personas no entienden la vida de las familias de los marineros. Ahora deberían explicarles a nuestros hijos el porque los discriminan, porque tienen menos derechos que los hijos de los padres que trabajan en tierra, y por favor no les engañen más, no vuelvan a darles invitaciones en las puertas de los colegios.

Otro año en los periódicos

Los medios de comunicación son un espléndido vehículo de contacto entre la organización y la sociedad. He aquí un recuento de los argumentos que durante este año hemos transmitido a los medios informativos.

TITULARES DE NOTAS INFORMATIVAS EMITIDAS POR AETINAPE

- La debilidad de los acuerdos con Marruecos causa una nueva "guerra biológica" de la que debemos aprender.
- La mayoría de las acciones alahuítas son ilegales.
- El arrastre litoral exige soluciones valientes. Así lo demandan los profesionales de este subsector.
- Europa apoya a Marruecos en el despegue económico de su pesca, mientras ha de sufrir un oscuro "parón biológico".
- Canadá, a punto de aprobar otra Ley que le "autopermite" controlar aguas internacionales.
- AETINAPE solicita a Pesca y Marina Mercante una comisión de coordinación en materia de enseñanzas y titulaciones.
- Plantean a la Xunta la adopción de urgentes medidas para la pesca de litoral.
- Marina Mercante continúa sin dar señales de cambio.
- El sector pesquero reconoce el éxito español, pero no admite euforias injustificadas.
- Bandera europea e inspección única, imprescindible para hacer efectiva la UE pesquera.
- Los titulados náutico-pesqueros exigen que en sus tarjetas profesionales figure el refrendo, de acuerdo con las resoluciones de la OMI.
- El Gobierno Laborista no será capaz de cambiar la actitud inglesa con respecto a los pescadores españoles.
- El Gobierno se compromete a denunciar ante la UE la falta de respeto inglesa a la libre circulación de trabajadores.
- El Ministro de Fomento apoya la reforma de las Titulaciones Marítimo-Pesqueras.
- Entidades marítimas muy poco representativas impugnan unas oposiciones por ver amenazados sus privilegios.
- La flota congeladora en aguas de NAFO solicitan al MAPA que se permita la presencia en los barcos de una pequeña proporción de bacalao y gallineta, según se recoge en los reglamentos comunitarios vigentes.
- El Presidente de la Comisión de Agricultura y Pesca del Senado informó a representantes de AETINAPE de la proposición de ley sobre la protección de las sociedades mixtas pesqueras.
- Ni Asuntos Exteriores ni Loyola de Palacio pueden "pasar" del Arpón.
- Las titulaciones Náutico-Pesqueras falsificadas detectadas en el año 92 se están investigando en un juzgado de Madrid.
- Gracias a la debilidad oficial española, Argentina continúa chantajeando al armador y a la tripulación del "Arpón".
- Representantes de AETINAPE se entrevistarán mañana con Loyola de Palacio en Madrid.
- Nota enviada por la flota congeladora española que faena en el Atlántico sudoeste, con el ruego de transmitirla a los medios de comunicación.
- La Secretaría General de Pesca Marítima y la Dirección General de la Marina Mercante deberían dialogar para profesionalizar la Administración Marítima Periférica.
- AETINAPE trasladará a los candidatos sus puntos de vista sobre la economía Marítimo-Pesquera.

- España y Europa deben reaccionar ante el rebrote nacionalista argentino
- Francia pretende acotar de nuevo el mercado laboral pesquero comunitario
- La UE no puede tolerar el nuevo ataque argentino contra la pesca española.

TITULARES DE MEDIOS INFORMATIVOS SOBRE INTERVENCIONES DE AETINAPE

- Aetinape reclama un compromiso de estado que evite el fin de la flota canario-saharaui.
- Aetinape denuncia un descontrol en las enseñanzas del sector pesquero
- Aetinape denuncia o bloqueo no ensino
- Aetinape respalda las tarifas de salvamento de la Administración
- Aetinape exige que cesen altos cargos de la Marina Mercante
- Aetinape pide coraje político para defender el empleo en el mar
- La marina mercante y pesca perdieron 55.000 empleos en la última década
- Aetinape pide dureza con Argentina
- Aetinape dice que la situación del Arpón es «una cuestión de estado»
- Aetinape exige firmeza al Gobierno español para acabar con la «piratería argentina»
- Capitanes españoles rechazan el indulto o pagar a Argentina por un acto ilegal.
- Denuncian que Argentina continuará con el apresamiento de pesqueros.
- Argentina «apresaré más pesqueros»
- Principio de acuerdo sobre o salvamento marítimo
- El sector da el visto bueno definitivo a las tarifas de remolque de pesqueros
- Los titulados náutico-pesqueros acusan al Gobierno de inhibirse en el caso del Arpón
- Aetinape solicita políticas alternativas a los actuales caladeros
- Titulados náuticos reclaman un sistema para poder votar
- La Aetinape pide a la Xunta un mayor compromiso político con el sector pesquero.
- Muñoz confía en que se prohíban las volantas
- Burlados con nuevo aplazamiento para prohibir las 'redes de la muerte' en la UE
- El Tribunal de Cuentas llama a declarar a Rafael Lobeto por su gestión
- «Fue el PSOE el que privatizó la seguridad marítima»
- Muñoz: «El Ministerio de Defensa tiene sus helicópteros parados»
- El Tribunal de Cuentas decide abrir diligencias a Rafael Lobeto

Rafael Lobeto, encausado

El que fue durante tantos años director general de la Marina Mercante es objeto de la investigación del Tribunal de Cuentas del Estado. Tanto tiempo después de haber sido denunciado ante la opinión pública por numerosas entidades del sector, comienzan a investigarse los de momento presuntos delitos del alto responsable público, como se sabe, vinculado también al Colegio de Oficiales de la Marina Mercante.

Algunos medios cifran el posible fraude en 640 millones

Los últimos años de Lobeto al frente del organismo no fueron fáciles. Acosado por la opinión mayoritaria del sector y con insistentes rumores sobre su cese, que al final decidió el ministro Josep Borell antes de que el gobierno anterior abandonara el poder.

El Tribunal de Cuentas abría diligencias previas, con la finalidad de evaluar su actuación como presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, según refleja en numerosas informaciones la prensa asturiana, ya que el ex-director general de la Marina Mercante es natural del Principado, y allí se sigue como en ninguna otra comunidad todo lo que con tiene que ver con el personaje.

Al parecer, según indicó un portavoz del Tribunal al diario «La Nueva España» de Oviedo, en la actuación de Lobeto pudiera haber indicios de delito. Si este extremo se confirmara, el «Expediente Sasemar», que es como se allí se denomina este proceso, sería remitido de inmediato al Juzgado.

Un voluminoso cajón de documentación que obra desde marzo en poder del Tribunal contiene una completa información sobre la actuación de Lobeto Lobo como presidente de Sasemar. Firma de contratos con remolcadores de salvamento, espe-

cialmente con el grupo valenciano Vicente Boluda, constitución y gestión de la empresa mixta que explotaba los helicópteros de salvamento marítimo y que tenía también como principal accionista privado al grupo valenciano, son, según el citado rotativo, alguna de las causas por las que se le investiga.

También alguna documentación relacionada con el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos», con sede en Gijón está en estudio en el mencionado expediente judicial. Todos los datos fueron remitidos para su estudio directamente desde la dirección general para los Servicios del Transporte cuando todavía eran responsables los miembros del anterior gobierno, en concreto su titular, Manuel Panadero. La DGMM depende de ese organismo del entonces Ministerio de Obras Públicas, hoy Fomento.

Otro periódico —«Transporte XXI», especializado en cabotaje— cifra los daños ocasionados por el director general en 640 millones de pesetas. Entre los datos que apunta este medio figura un estudio cuyo coste aproximado oscila entre las 200.000 y los dos millones de pesetas, por los que la DGMM pagó casi 10 millones: ¿a quién? nada menos que al Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, algo de lo que ya informó esta revista en su día.

LIBROS

«La faceta pesquera del Padre Sarmiento y su época»

Francisco López Capont

Edita: Caixa Pontevedra, con motivo de la IV Exposición Mundial de la Pesca, celebrada en Vigo en septiembre de 1997.

Pedidos a Caixa Pontevedra.

La labor que el Padre Sarmiento desplegó acerca de la pesca durante el siglo XVIII ha sido recogida con interés y cariño por el profesor López Capont, que busca con esta obra clarificar el aspecto pesquero de la época, y relacionarlo con las ideas de Sarmiento, y no simplemente hacer historia. Al hablar de pesca y del Padre Sarmiento hay que hacer referencia especial a la célebre carta que le envía al duque de Medina Sidonia, sobre la decadencia de las Almadrabas. También es de destacar el anexo de esta carta, que es la Esadística de Pesca más antigua y continuada sobre los tñidos en el Mediterráneo que existe en el mundo.

ATENCIÓN OPOSICIONES

Disponemos de apuntes actualizados para las oposiciones de:

Inspectores de pesca del Gobierno Central / Escala de titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de los Organismos Autónomos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación / Se requiere titulación de Capitán de Pesca

Controlador de Tráfico Marítimo / Centros de control de Tráfico Marítimo, Coordinación de Salvamento y lucha contra la contaminación, convocadas por la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento / Se requiere titulación de Capitán de Pesca, Patrón de Pesca de Altura o Patrón Mayor de Cabotaje

Para más información: AETINAPE. Secretaría General. Avda. General Sajurjo, 16-18 - 2º Dcha. 15006 A Coruña. Tlf. 981 - 299614 ó 299577. Fax 981 - 294307

NOTAS

Es el Centro de Formación
Ocupacional Marítima del ISM

Oferta de Cursos en Bamio

Para más información sobre los cursos, pueden dirigirse al Centro de Bamio, en Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Teléfono 986 510 255

Supervivencia en la mar, niveles 1 ó 2 / Se desarrollarán uno o dos cursos cada semana, organizados por las direcciones provinciales del ISM, asignando los niveles según sus necesidades

Lucha contra incendios y Supervivencia en la mar, nivel 3 / 2 Junio - 3 Julio

Formación sanitaria para mandos, nivel 3 / 16 - 20 febrero / 11 - 15 de mayo

Formación Sanitaria en actividades subacuáticas / 2 - 6 marzo

Formación de formadores en formación sanitaria / 2 - 13 marzo

Prevención de riesgos laborales / 25 mayo - 5 junio

Soldadura eléctrica con electrodo rev. n.1 / 1 junio - 3 julio

Instalador de gas IG-II / 30 marzo - 5 junio

Automatismos para instalaciones eléctricas / 2-27 marzo

Electrónica industrial / 27 abril - 5 junio

Amplificadores operacionales / 8 junio - 17 julio

Autómatas programables / 2 marzo - 17 abril

Simatic / 2-20 febrero

Control automático integral de buques / 20 abril - 17 julio

Frigorista de instalaciones navales / 2 febrero - 13 marzo

Frigorista de instalaciones navales nº2 y pesqueras / 16 marzo - 15 mayo

Equipos autónomos de climatización / 18 mayo - 19 junio

Operador de torno y fresadora n.1 / 2 febrero - 3 abril

Operador de torno y fresadora n.2 / 11 abril - 12 junio

Especialista en manejo de torno y fresadora por CNC / 15 junio - 2 septiembre

Introducción a la informática / 2-13 febrero

Ensamblador del PC's / 16 febrero - 27 marzo

Aplicaciones ofimáticas administrativas / 18 mayo - 26 junio

Redes locales / 30 marzo - 17 abril

Navegador en Internet / 20 abril - 8 mayo

Formación de monitores de creaciones multimedia / 29 junio - 24 julio

Instalaciones de energías alternativas / 16 marzo - 24 abril

Transporte de productos petrolíferos y gas In. y COW / 9-20 marzo / 20-31 abril / 29 junio - 10 julio

Transporte de productos químicos en buques tanque / 30 marzo - 3 abril / 11-15 mayo

Transporte de gases licuados en buques tanque / 13-17 abril / 18-22 mayo

ARPA / 23-26 marzo / 4-8 mayo

Operador de muelle / 4-22 mayo

Carga de mercancías peligrosas en bultos / 23 febrero - 6 marzo / 8-19 junio

Operador general del SMSSM / 16 marzo - 2 abril / 4-21 mayo / 29 junio - 16 julio

Inglés básico marítimo / 13-31 abril / 1-19 junio

Frases estandarizadas OMI / 2 febrero - 13 marzo / 22 junio - 31 julio

ECDIS y navegación meteorológica / 23-28 febrero / 11-15 mayo / 15-19 junio

Medio ambiente del litoral costero y SIG / 13 abril - 5 junio

Aplicaciones Bilko a la pesca / 16 marzo - 3 abril

Camarero / 13 abril - 29 mayo

Medicina subacuática laboral e hiperbárica / 13 abril - 1 mayo

El Plan de Acción Conjunta 1998 en el ámbito de búsqueda y salvamento de las personas en peligro en la mar y la lucha contra la contaminación marina, ha sido suscrito hoy por el presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), Fernando Casas Blanco y el presidente de Cruz Roja Española, Juan Manuel Suárez del Toro Rivero.

La DGMM aporta 106 millones a Cruz Roja

Firma con Sasemar un convenio para todo el litoral español, que afecta a 31 embarcaciones

Mayor operatividad de Cruz Roja para labores de salvamento

• SASEMAR adscrita al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, aportará 106 millones de pesetas a Cruz Roja Española, para asegurar, el mantenimiento, formación de voluntarios, operatividad y gestión de las 31 embarcaciones contempladas en este Plan.

Este Plan es el cuarto que se suscribe desde que se firmó el Convenio Marco de Cooperación entre ambas partes y supone una clara apuesta de futuro por este modelo, con la introducción de novedosas aportaciones y los objetivos siguientes:

-Se asegura el funcionamiento y mantenimiento de 31 embarcaciones.

-Se introduce un programa de renovación de flota, que permitirá adquirir embarcaciones en este ejercicio, y dotar a Cruz Roja de la estructura organizativa que permita la introducción a partir de los próximos planes de nuevas unidades de intervención rápida homologables a las que actualmente opera SASEMAR.

-Se estructura un nuevo programa de aplicación de tarifas que se introducirán de forma progresiva y con estructura de mercado, de forma

que preste un elemento de apoyo económico al Plan.

-Se dota a las embarcaciones de personal profesional que garantice la coordinación del voluntariado asignado a las mismas.

-Se garantiza la adecuada formación del personal voluntario de Cruz Roja Española adscrito a dichas unidades.

-Se propone como objetivo analizar la actividad y estado de mantenimiento de las unidades que permitan aumentar la eficiencia de los recursos disponibles, adecuando de forma razonada y progresiva el actual despliegue a las necesidades reales del litoral.

El marco de colaboración viene dando unos magníficos resultados habiéndose obtenido la plena integración de Cruz Roja Española en el esquema nacional e internacional de salvamento marítimo.

A todo este esfuerzo, hay que añadir que el modelo de colaboración goza de proyección internacional, siendo España la próxima anfitriona de la 8ª Reunión de Directores de la "European Lifeboat / Rescue Craft Organizations", que agrupa a todas las organizaciones Europeas de salvamento marítimo, sean estatales o voluntarias.

Llamamiento a la solidaridad de los funcionarios

AETINAPE había apoyado estas reivindicaciones desde el principio

Los funcionarios del SVA consiguen mayor «nivel» administrativo

• Los funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera que son titulados náutico-pesqueros, que hasta ahora ocupaban el grupo C de la función pública (escala de mecánicos navales y patrones de embarcación), han sido asignados al grupo B, con lo que mejoran su situación dentro de la función pública.

Sin dejar de ser una buena noticia, queda un interrogante: ¿podrán seguir accediendo a estas plazas más titulados náutico-pesqueros, o por el contrario será un paso más hacia la clausura del servicio, tal como apuntan diversos rumores?. La gran beneficiada sería la Guardia Civil del Mar.

No obstante este triunfo de los funcionarios del Servicio, la mayoría de los cuales son titulados náutico-

pesqueros, la organización se hace eco de una necesidad imperiosa: que los funcionarios, —no sólo los del SVA—, aquellos empleados que tienen más o menos asegurado su puesto de trabajo en la administración pública, son los primeros que deben dar **ejemplo de solidaridad y comprensión** con todos aquellos compañeros que se encuentran en una situación laboral más desfavorable.

La persistencia de los puntos de vista de la asociación en relación con la existencia de unos servicios marítimos ágiles y bien dotados debe comenzar por el ejemplo de los recursos humanos con los que cuenta un servicio público de esta importancia. De los funcionarios depende sobre todo el prestigio del grupo, por lo que no deben desatender su profesionalidad o darse al proverbial relajo del funcionariado.

Certificados de especialidad en lucha contra incendios y supervivencia en el mar

De acuerdo con la O.M. de 29-3-90 y de 31-7-92, por las que se establecen los certificados de la especialidad de Lucha Contraincendios y Supervivencia en la mar con dos niveles para cada uno, AETINAPE ha publicado íntegramente en las revistas nº30 y nº37, respectivamente dichas O.M. y por tal motivo recuerda a todos los Titulados de Puente y Máquinas que existen unos plazos para el cumplimiento de las mismas. Por ello rogamos a todos los interesados soliciten más información en nuestra Secretaría General.

Título de Radiotelefonista Naval

Los Capitanes de Pesca, Patrones de Altura, Patrones Mayores de Cabotaje, así como otros titulados que tengan el título Radiotelefonista Naval Restringido y deseen obtener el título de Radiotelefonista Naval. Rogamos se dirijan a la Secretaría General de AETINAPE, donde le informaran de la documentación necesaria para solicitar dicha titulación.

Bolsa de embarque: necesitamos tu ayuda

Continuamos trabajando para tratar de resolver los problemas de compañeros nuestros que se encuentran en el paro... Para que esta labor sea más eficaz, se necesita la ayuda de todos, por que 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 el mar o en tierra, nos lo comunique, 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.

Llámanos si te presentas a oposiciones

Rogamos a todos los afiliados que estén interesados en presentarse a las diversas oposiciones del ámbito marítimo pesquero (Inspecciones Pesqueras, Servicio de Vigilancia Marítima Aduanera, Instituto Español de Oceanografía, etc.) se dirijan a la Secretaría General de AETINAPE.

Otros 30.000 millones para salvamento marítimo

El Plan nacional de Salvamento Marítimo 1998/2001, aprobado en el último Consejo de Ministros, dota a la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), de los recursos necesarios para garantizar y mejorar la estructura operativa que da respuesta a las emergencias marítimas que se produzcan en la zona de responsabilidad asignada internacionalmente a España, 1.500.000 kilómetros cuadrados, una extensión que triplica la superficie el territorio nacional.

Pretenden mejorar así su estructura operativa

Los nuevos recursos que el Plan asigna a SASEMAR se plasman, entre los siguientes incrementos:

- Centros de Coordinación de Salvamento (33%+)
- Embarcaciones de intervención rápida (50%+)
- Bases de lucha contra la contaminación marina (100%+)
- Inversión en equipos contra la contaminación marina (563%+)
- Inversión en construcción de embarcaciones rápidas (733%+)

El Plan, que parte de la experiencia avalada por las más de 15.000 personas rescatadas desde 1994, potencia la formación especializada en seguridad marítima y prevención del medio ambiente marino, así como la estructura de respuesta a las emergencias marítimas, en operatividad permanente las 24 horas del día los 365 días del año.

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo 1998/2001 es el instrumento del Gobierno que establece, para los próximos cuatro años, los programas, inversión y gasto destinados a consolidar y mejorar, con más y mejores recursos, la estructura que da respuesta a las necesidades de Salvamento y Seguridad Marítima, lucha contra la contaminación del medio marino y formación e investigación en estas materias.

El Plan cuatrienal responde a los compromisos nacionales e internacionales que asignan a España la responsabilidad sobre una zona de Búsqueda y Rescate, cuya superficie marítima, triplica la del territorio peninsular español.

Sus objetivos principales son

- Coordinar la actuación de todos los medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas y lucha contra la contaminación marina.
- Controlar el tráfico marítimo y potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación
- Desarrollar actuaciones de prevención y formación de personal especializado.

La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), adscrita a la Dirección

General de la Marina Mercante, ejecuta buena parte del plan con sus propios medios y coordina los de otras administraciones, instituciones y organismos susceptibles de ser usados para proporcionar a todos un mar seguro y limpio.

El plan, entre otras mejoras:

- Incrementa de 20 a 27 los centros de coordinación de salvamento
- De 20 a 30 las unidades de intervención rápida.
- Racionaliza y mejora la gestión de los buques de salvamento y unidades aéreas
- Crea más de 100 puestos de trabajo, directos e indirectos
- Potencia los programas de formación específica en seguridad e investigación para la protección del medio ambiente
- Crea una estructura especializada de lucha contra la contaminación, que contará con 7 nuevas bases, una inversión en equipos superior a los 700 millones y la creación de un grupo técnico de respuesta.

Las mejoras operativas se refuerzan con una gestión rigurosa que, optimizando los recursos existentes, genera un ahorro de más de 5.000 millones de pesetas, que se destina a incrementar los medios y mejorar las prestaciones, sin aumentar los costes finales, 27.669 millones de pesetas.

Este nuevo modelo de gestión en el gasto, se ve potenciado con un importante esfuerzo inversor superior a los 4.000 millones de pesetas, la mitad de cuyo importe retornará vía Fondos de Cohesión europeos.

El plan parte de la experiencia, avalada por las más de 15.000 personas rescatadas en las más de 11.000 emergencias de los últimos cuatro años, una actuación que es la tarea diaria de unos profesionales, cuyo objetivo inmediato es proteger vidas, preservar el medio ambiente marino y responder con agilidad y eficacia a las emergencias en la mar.

En resumen, en operatividad permanente las 24 horas del día los 365 días del año, prestar un servicio público a todos los usuarios de la mar, que el Plan Nacional de Salvamento garantiza.

El plan cuatrienal, financiado fundamentalmente a través de los Presupuestos Generales del Estado, costará aproximadamente 30.000 millones de pesetas entre gastos e inversión. Esta cantidad, sin incrementar los costes del anterior plan, garantiza la operatividad de la estructura actual y la amplía con las siguientes mejoras:

- 7 nuevos centros de Coordinación de Salvamento
- 10 nuevas unidades de intervención rápida
- 7 nuevas bases con material de lucha contra la contaminación
- Creación de un grupo técnico de respuesta en lucha contra la contaminación
- Creación de 100 puestos de trabajo
- Inversión de más de 4.000 millones en equipo electrónico, embarcaciones y lucha contra la contaminación. La mitad del importe retornará vía Fondos de Cohesión europeos.
- Nuevo modelo de gestión que facilita el ahorro de más de 5.000 millones de pesetas, que revierten en más medios y nuevos programas, sin aumentar los costes.

Seguridad social en Marruecos

Una nueva adaptación de la normativa, para servir a los pescadores en empresas mixtas hispano-alahuitas



**Protocolo adicional
Al Convenio entre el Reino
de España y el Reino de
Marruecos modificando el
Convenio General de
Seguridad Social entre el
Reino de España y el Reino
de Marruecos de 8 de
noviembre de 1979.
Firmado en Rabat el 27 de
enero de 1998.**

El Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino de Marruecos Deseando desarrollar las relaciones en materia de Seguridad Social entre ambos Estados; Guiados por el deseo de revisar determinadas disposiciones del Convenio de Seguridad Social entre el Reino de España y el Reino de Marruecos de 8 de noviembre de 1979; Considerando que es necesario adaptarlo a las nuevas situaciones que se han producido, han acordado lo siguiente:

Artículo 1

A los fines del presente Protocolo: (a) "Convenio" significa el Convenio de Seguridad Social entre España y Marruecos firmado en Madrid el 8 de noviembre de 1979. (b) Los demás términos tendrán el significado que les atribuye el Convenio.

Artículo 2

El inciso e) del Párrafo 1º del artículo 6 del Convenio tendrá el siguiente contenido:

"e) Los trabajadores marroquíes o españoles que ejerzan una actividad a bordo de un buque que enarbole pabellón de una de las Partes Contratantes quedarán sometidos a la legislación de dicha Parte.

Los trabajadores marroquíes o españoles que ejerzan una actividad por cuenta ajena a bordo de un buque que enarbole el pabellón de un Estado y que sean remunerados por esta actividad

por una empresa o una persona que tenga su sede o su domicilio en el territorio del otro Estado, estarán sometidos a la legislación de este último Estado, si residen en su territorio; la empresa o la persona que pague la retribución será considerada como empresario a efectos de la aplicación de dicha legislación.

Los trabajadores marroquíes o españoles que en un puerto de una Parte Contratante sean empleados en un buque abanderado en la otra Parte en trabajos de carga y descarga, reparaciones o en la inspección de dichos trabajos estarán sometidos a la legislación de la Parte Contratante a cuyo territorio pertenece el puerto".

Artículo 3

El párrafo 2 del artículo 33 queda sustituido por el siguiente texto:

"Cuando todo o parte del período de cotización que haya de tenerse en cuenta por la Institución Competente de una Parte para el cálculo de la base reguladora de las prestaciones corresponda a períodos acreditados a la Seguridad Social de la otra Parte, la citada Institución determinará dicha base de la forma siguiente:

a) Por Parte española:

El cálculo de la prestación teórica española se efectuará sobre las bases de cotización reales del asegurado, durante los años inmediatamente anteriores al pago de la última cotización a la Seguridad Social española.

La cuantía de la pensión se incrementará con arreglo al importe de los aumentos y revalorizaciones calculados para cada año posterior y hasta el año anterior al dicho causante, para las pensiones de la misma naturaleza.

b) Por Parte marroquí:

El cálculo de la prestación teórica marroquí se efectuará sobre la base del salario mensual medio definido como la relación entre el total de los salarios sometidos a cotización y percibidos durante un período efectivo declarando que preceda al último mes civil de seguro anterior a la edad de admisibilidad o a la edad de admisión a la pensión y el total de meses del período que se toma en cuenta.

Para la pensión de invalidez este período

do es de 12 meses o de 60 meses.

Para la pensión de vejez este período es de 36 meses o 60 meses.

La elección del período y la edad de referencia se determinará en interés del asegurado".

Artículo 4

El artículo 44 del Convenio queda sustituido por el siguiente texto:

1.- Si la legislación de una Parte Contratante subordina la concesión de las prestaciones reguladas en los Capítulos 2, 3 y 4 del Título II de este Convenio a la condición de que el trabajador haya estado sujeto a su legislación en el momento de producirse el hecho causante de la prestación, esta condición se considerará cumplida si en dicho momento el trabajador está asegurado en virtud de la legislación de la otra Parte o, en su defecto, cuando reciba una prestación de esa Parte, de la misma naturaleza o una prestación de distinta naturaleza pero causada por el propio beneficiario.

2.- Si la legislación de una Parte Contratante exige para reconocer la prestación que se hayan cumplido períodos de cotización en un tiempo determinado inmediatamente anterior al hecho causante de la prestación, esta condición se considerará cumplida si el interesado los acredita en el período inmediatamente anterior al reconocimiento de la prestación en la otra Parte.

Artículo 5

El presente Protocolo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a aquel en el que ambas Partes se comuniquen que se han cumplido los trámites internos previstos en la legislación de ambos países y tendrá la misma vigencia que el Convenio del que forma parte.

Firmado en Rabat dos ejemplares en español y en árabe, siendo ambos igualmente auténticos.

Por el Reino de Marruecos
El Ministro de Vivienda Empleo y Formación Profesional, Mourad Cherif
Por el Reino de España
El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas Bocanegra

«Historia y desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia»

Francisco Eiroa del Río

Edita: Diputación da Coruña

Este libro, dedicado exclusivamente a la pesca de arrastre por ser Galicia el de mayor influencia económica dentro del sector pesquero, inicia su estudio sobre redes del sistema de pesca al arrastre, ya conocidos en el siglo XVII. La pesca de arrastre ha sido fundamental en el desarrollo de Galicia. El verdadero impulsor de este sistema ha sido la incorporación de la tracción mecánica en 1904. A partir de ahí, el crecimiento ha sido lento y siempre un paso por detrás de la tecnología de los países más avanzados del sector de la pesca, pero que no ha impedido situar a Galicia como una de las primeras potencias pesqueras.

Problemas y vicisitudes en el desarrollo de la pesca de arrastre en Galicia se explican en este libro, al cual puede servir en muchos aspectos como información biográfica a futuros estudiosos del desarrollo del sector. Su autor nos explica como han evolucionado los buques de arrastre, las artes, los materiales empleados en la construcción y confección de unos y otros.

«Competencia de marinero, patrón de tráfico interior y patrón de pesca local. Conocimientos tecnológicos»

Edita: Inpsección General de Enseñanzas Profesionales Marítimo-pesqueras. Secretaría General de Pesca.

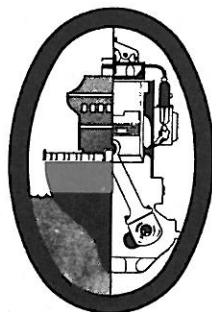
Esta obra tiene el único fin de facilitar la adquisición de los conocimientos técnicos necesarios para obtener los títulos de Patrón de Tráfico Interior, Patrón de Pesca Local y el Certificado de Competencia de Marinero para todos aquellos que quieran embarcar para ocupar plaza de marinero en los buques de nuestras Marinas Mercante y de Pesca.

El contenido de esta publicación se adapta al vigente programa de los exámenes de obtención del certificado y de los títulos citados, pero la enseñanza teórica necesita el complemento de la práctica, por lo que los aspirantes deberán dirigirse a los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, en donde pueden adquirir ese complemento, sin el cual no poseerán la plenitud de conocimientos que les capaciten para desempeñar eficientemente su destino a bordo.

«EL CAMINO MAS CORTO» SUMIMAR

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

**conózcanos
a fondo**



SUMIMAR, S. A. .
SUMINISTROS MARINOS

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

Tú

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



AETINAPE

Número de afiliado

Apellidos

Nombre

Estado Civil

Edad

Nacido en

El día

Hijo de

Y de

Domicilio

Nº D.N.I.

Teléfono

Título que posee

Nº de título

Empresa

Rama (Pesca o Mercante)

Cargo que ocupa

AUTORIZACIÓN PARA LA DOMICILIACIÓN BANCARIA



AETINAPE

Número de afiliado

Banco o Caja

Oficina de

Titular: D.

Fecha

Muy Sres. míos:

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

Les saluda atentamente:

Firma:

Código de Cuenta Cliente

Entidad	Oficina	DC	Número de cuenta

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

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

También es necesario remitir una fotocopia del D.N.I. y de la Tarjeta de Identidad Profesional Marítima. La cuota de inscripción es de 5.000 pesetas, y las cuotas mensuales, de 1.100 pesetas.

•
Jefatura del Estado

•
B.O.E. nº 169, de 16-07-97

Ley 23/1997, de 15 de Julio, de Ordenación del Sector Pesquero de Altura y Gran Altura que Opera Dentro de los Límites Geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste.

•
B.O.E. nº 244, de 11-10-97

Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992.

•
B.O.E. nº 312, de 30-12-97

Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

•
B.O.E. nº 313, de 30-12-97

Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social (Sección 3ª. -Normas reguladoras de determinados Funcionarios al Servicio de la Hacienda Pública. Artículo 56: Reestructuración del Servicio de Vigilancia Aduanera)

•
Ministerio de Administraciones Públicas

•
B.O.E. nº 214, de 06-09-97

Real Decreto 1390/1997, de 5 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 1886/1996, de 2 de agosto, de estructura orgánica básica de Ministerio de Fomento.

•
B.O.E. nº 235, de 01-10-97

Real Decreto 1378/1997, de 29 de agosto, sobre ampliación de funciones y servicios traspasados a la Comunidad Autónoma de Galicia por el Real Decreto 1283/1987, de 2 de octubre.

•
Real Decreto 1377/1997, de 29 de agosto, sobre traspaso de funciones y servicios a la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de buceo.

•
Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

•
B.O.E. nº 152, de 26-06-97

Resolución de 11 de junio de 1997, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se dispone la publicación del censo anual de buques arrastreros congeladores, conforme a lo dispuesto en la Orden de 17 de octubre de 1988, por la que se ordena la actividad pesquera de la flota española en la zona de regulación de la Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental (NAFO), y en la Orden de 18 de mayo de 1994, por la que se establecen los criterios para la confección del censo de arrastreros congeladores que faenan en la zona citada.

•
B.O.E. nº 153, de 27-06-97

Orden de 19 de junio de 1997 por la que se establecen fondos mínimos para el arrastre en el litoral de las provincias de Almería y Granada.

•
B.O.E. nº 154, de 28-06-97

Resolución de 26 de mayo de 1997, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se autoriza al Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", de Veranes (Gijón), a impartir cursillos de Competencia de Marinero Mecánico en régimen de escuela reconocida.

•
B.O.E. nº 169, de 16-07-97

Resolución de 30 de junio de 1997, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se actualiza a 1 de enero de 1997 el Censo Especial de Buques Palangeros de Superficie de caladeros internacionales.

•
B.O.E. nº 181, de 30-07-97

Orden de 23 de julio de 1997 por la que se crea la Comisión Ministerial de Información Administrativa del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y se actualizan la composición y funciones de diversos órganos colegiados de este Departamento.

•
B.O.E. nº 188, de 07-08-97

Real Decreto 1216/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca.

•
B.O.E. nº 204, de 26-08-97

Real Decreto 1315/1997, de 1 de agosto por el que se establece una zona de protección pesquera en el mar Mediterráneo.

Orden de 31 de julio de 1997 por la que se establece una reserva marina y una reserva de pesca en el entorno de la isla de Alborán.

•
B.O.E. nº 219, de 12-09-97

Orden de 1 de septiembre de 1997 por la que se regula la intensidad lumínica de los focos de los botes auxiliares de los buques de cerco en el Mediterráneo.

Orden de 1 de septiembre de 1997 por la que se prohíbe la pesca submarina en ciertas áreas destinadas a la instalación de arrecifes artificiales en aguas exteriores.

•
B.O.E. nº 235, de 01-10-97

Real Decreto 1428/1997, de 15 de septiembre, por el que se regula la pesca con artes menores en el caladero del Golfo de Cádiz.

•
B.O.E. nº 244, de 11-10-97

Orden de 30 de septiembre de 1997 por la que se regula la pesquería de arrastre en aguas portuguesas de la subzona IX del Consejo Internacional de Explotación del Mar (CIEM).

•
B.O.E. nº 260, de 30-10-97

Orden de 16 de octubre de 1997, por la que se modifica la Orden de 6 de noviembre de 1995, por la que se regula la actividad de la flota pesquera española dirigida al pez espada.

•
B.O.E. nº 282, de 25-11-97

Real Decreto 1683/1997, de 7 de noviembre por el que se regula la pesca con artes menores en el Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste.

•
B.O.E. nº 300, de 16-12-97

Orden de 10 de diciembre de 1997 por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en determinadas zonas del litoral mediterráneo.

•
B.O.E. nº 303, de 19-12-97

Orden de 4 de diciembre de 1997 por la que se convocan pruebas selectivas para ingreso en la Escala

de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de los organismos autónomos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Especialidad Inspectores de Pesca.

•
B.O.E. nº 312, de 30-12-97

Real Decreto 1838/1997, de 5 de diciembre, por el que se regula el inicio de la actividad pesquera y los establecimientos y cambios de base de buques pesqueros.

•
Ministerio de Asuntos Exteriores

•
B.O.E. nº 168, 15-07-97

Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), conforme al capítulo VII del Convenio Internacional para la Seguridad de la vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS). Hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974 (B.O.E. de 16 a 18 de junio de 1980). Edición refundida de 1996 que incorpora todas las enmiendas hasta la enmienda 28-96 aplicable a partir de 1 de enero de 1997.

•
B.O.E. nº 178, DE 26-07-97

Enmiendas de 1995 al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973 (B.O.E. 17 y 18 de octubre de 1984). Enmiendas de la regla 2 y nueva regla 9 del anexo V, aprobadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su 37º período de sesiones el 14 de septiembre de 1995 mediante Resolución MEPC. 65 (37).

•
B.O.E. nº 207, de 29-08-97

Convenio internacional para la conservación del atún atlántico, hecho en Río de Janeiro el 14-05-66 (publicado en el B.O.E. de 22-04-69, 05-11-83 y 25-02-91). Recomendaciones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico relativas a la gestión y conservación de tñidos y poblaciones afines en el Atlántico y el Mediterráneo, adoptadas en las IX y X Reuniones Extra-ordinarias de la Comisión en noviembre de 1994 y 1996, respectivamente.

•
B.O.E. nº 231, de 26-09-97

Corrección de erratas de las enmiendas al anexo del protocolo de 1978, relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, hecho en Londres 17 de febrero de 1978 (publicado en el B.O.E. nº 249 y 250, de 17 y 18-10-84). Resolución MEPC 51 (32) y Resolución MEPC 52 (32), de 06-03-92 (publicadas en el B.O.E. 137, de 09-06-93).

•
B.O.E. nº 236, de 02-10-97

Corrección de errores del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (código IMDG), conforme al capítulo VII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS). Hecho en Londres el 1 de Noviembre de 1974 (B.O.E. de 16 a 18-06-80). Enmienda 28-96 aplicable a partir de 1 de enero de 1997.

•
B.O.E. nº 238, de 04-10-97

Corrección de errores y erratas del Convenio Internacional para la conservación del atún atlántico, hecho en Río de Janeiro el 14-05-66 (B.O.E. de 22-04-69, 05-11-83 y 25-02-91). Recomendaciones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico relativas a la gestión y conservación de tñidos y poblaciones afines en el Atlántico y el Mediterráneo, adoptadas en la IX y X Reuniones Extraordinarias de la Comisión en noviembre de 1994 y 1996, respectivamente, publicadas en el B.O.E. nº 207, de 29-08-97.

•
B.O.E. nº 248, de 16-10-97

Resolución de 7 de octubre de 1997, de la Secretaría General Técnica, sobre aplicación del artículo 32 de Decreto 801/1972, relativo a la ordenación de la actividad de la Administración del Estado en Materia de Tratados Internacionales.

•
B.O.E. nº 249, de 17-10-97

Resolución de 6 de octubre de 1997, de la Secretaría General Técnica por la que se dispone la publicación de la Denuncia del Acuerdo de Navegación y Transporte marítimos entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Senegal, de 6 de diciembre de

1979.

•
B.O.E. nº 255, de 24-10-97

Enmiendas al artículo 5.3 del Convenio Internacional sobre constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, Bruselas, 18-12-71 (B.O.E. de 11-03-82), adoptadas en Londres el 25-10-96.

•
B.O.E. nº 295, de 10-12-97

Enmiendas de 1994 al Anexo I (nuevos capítulos X y XI) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (B.O.E. 16 al 18-06-80). Resolución 1 adoptada por la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar el 24 de mayo de 1994.

•
Ministerio de Fomento

•
B.O.E. nº 158, de 03-07-97

Orden de 17 de Junio de 1997 por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.

•
B.O.E. nº 198, de 19-08-97

Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, con origen o destino en puertos marítimos nacionales.

•
B.O.E. nº 203, de 25-08-97

Resolución de 31 de julio de 1997, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el curso de Contraincendios (segundo nivel), a impartir por la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Isla Cristina (Huelva), dependiente del Instituto Social de la Marina.

•
B.O.E. nº 226, de 20-09-97

Real Decreto 1466/1997, de 19 de Septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.

•
B.O.E. nº 255, de 24-10-97

Resolución de 2 de octubre de 1997, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homo-

logan los Cursos de Contraincendios y Supervivencia en la Mar (segundo nivel), a impartir por el Aula de Seguridad y Salvamento de Ferrol, dependiente de la Conserjería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia.

•
B.O.E. nº 264, de 04-11-97

Real Decreto 1621/1997, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para el control de cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas.

•
B.O.E. nº 267, de 07-11-97

Resolución de 15 de octubre de 1997, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Santander, para impartir cursos de contraincendios y supervivencia en la mar segundo nivel.

•

B.O.E. nº 280, de 22-11-97

Orden de 14 de octubre de 1997 por la que se aprueban las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas.

•

Ministerio de la Presidencia

•

B.O.E. nº 159, de 04-07-97

Real Decreto 950/1997, de 20 de junio, por el que se establece la estructura orgánica básica de diferentes Organismos autónomos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

•

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

•

B.O.E. nº 168, de 15-07-97

Real Decreto 941/1997, de 20 de junio, por el que se establece el certificado de profesionalidad de la ocupación de instalador de máquinas y equipos industriales.

Real Decreto 942/1997, de 20 de junio, por el que se establece el certificado de profesionalidad de la

ocupación de frigorista.

•

B.O.E. nº 205, de 27-08-97

Resolución de 6 de agosto de 1997, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo de la Flota congeladora del banco pesquero canario-sahariano.

•

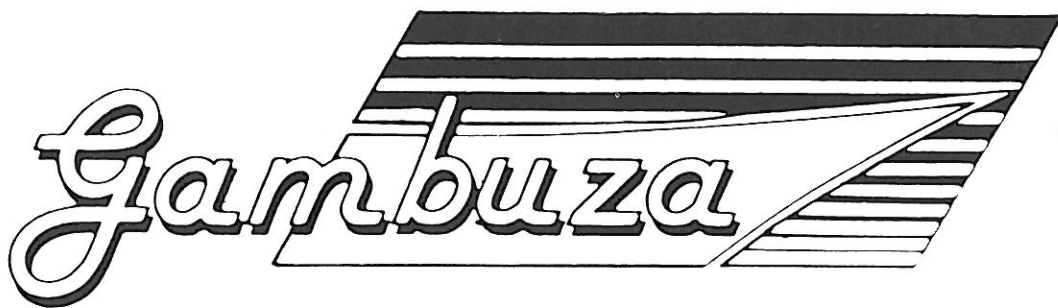
B.O.E. nº 223, de 17-09-97

Orden de 4 de septiembre de 1997 por la que se dispone la publicación de los Estatutos de la Cruz Roja Española.

•

B.O.E. nº 285, de 28-11-97

Orden de 19 de noviembre de 1997 por la que se fijan las cuantías máxima y mínima a reintegrar a las empresas inscritas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, por los gastos que les ocasione la asistencia sanitaria de sus trabajadores en puertos extranjeros.



SUMINISTROS NAVALES • SHIP - CHANDLER

Marqués de Valterra, 35
Teléfonos (986) 21 13 04
Particular (986) 20 19 27
36202 V I G O

Télex 83059 - VASG
Fax (986) 21 09 64

INSTITUTO POLITÉCNICO MARÍTIMO PESQUERO DE PASAJES

CURSILLOS
DE RECICLAJE
1998

Cursillos obligatorios para el embarque

- Supervivencia en la mar, nivel I
- Supervivencia en la mar nivel II
- Lucha contra incendios, nivel I
- Operador General Sistema Mundial Socorro Seguridad

Marítima

- Observador de Radar
- Observador de Radar de Punteo Automático (ARPA)

Cursillo de reciclaje para personal de cubierta-puente

- Artes y Aparejos de Pesca
- Informática básica, información meteorológica
- Práctica de fletamentos y transporte marítimo

Cursillo de reciclaje para personal de máquinas

- Práctica de regulación de motores diesel
- Automatismos de máquinas (electrónica, autómata, hidráulica)
- Práctica de refrigeración naval
- Iniciación a la mecánica y soldadura

Cursillos de interés general

- Procesamiento de Pescado
- Buceo profesional
- Inglés Técnico Marítimo
- Instalación de conductos para aire acondicionado y ventilación

Posibilidades de cursillos especiales
para grupos, diseñados a las
necesidades de las empresas

Contactar

Telf: (943) 404005 - 399340 Preguntar
por Secretario o Director del Centro.
Información general y preinscripción
Telf.: (943) 404168 - Fax: (943) 404177
(Secretaría)

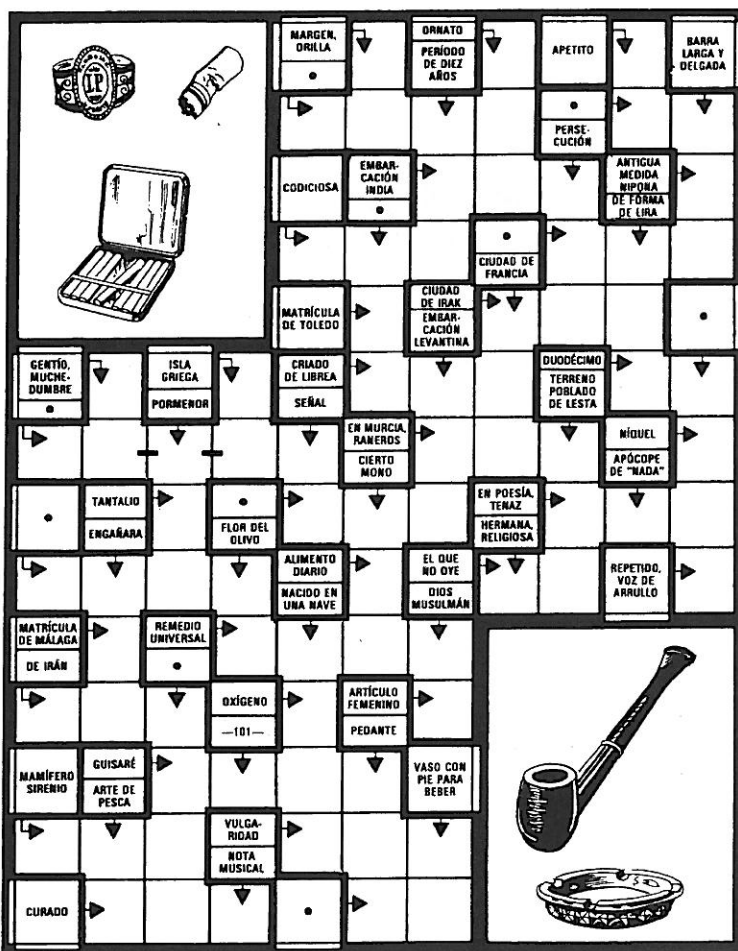




PASATIEMPOS

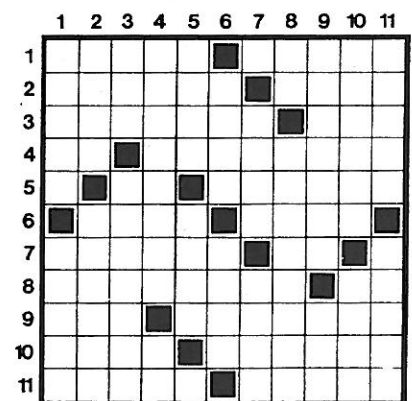
AUTOTEMATICO

(EL TABACO)



Modo de resolverse: En cada casilla va una sílaba. Los símbolos que aparecen en alguna de ellas indican que la palabra definida es del tema propuesto.

CRUCIGRAMA



HORIZONTALES. 1: Asiento con respaldo y generalmente sin brazos. (José María), escritor español. 2: Bola de hilo que se forma al devanar una fibra textil. Isla de las Antillas. 3: Desvanecimiento. Necesidad de beber. 4: Prefijo negativo. Ermitaño mahometano. 5: Matrícula de Cádiz. Hacer opaco. 6: Jara, planta cistácea. Hendedura para el botón. 7: Dícese del discípulo del profeta Elías. Artículo determinado. 8: Tiovivo. Abreviatura inglesa de «mister». 9: Hija de Cadmo y Armonía. Ciudad de Brasil. 10: Boca saliente. Sereno, humedad de la noche. 11: Carne asada. Caer dando vueltas.

VERTICALES. 1: Ensopar pan. Ciudad de Sevilla. 2: Nombre ruso de varón. Municipio de Asturias. 3: apócope de «litas». moneda de Lituania. Nativo de El Cairo. 4: Aldaba. Nieto de Cam. 5: Elevado. Pez marino comestible. 6: ...Fino, ciudad del Brasil. Ciudad natal de San Francisco. 7: Anfibio de ojos saltones. Cierta anestésico. 8: Siglas de «Era Cristiana». Patrón de un bajel. 9: Relativo a la música. Aparato que sirve para cazar o pescar. 10: Sitio poblado de abetos. Hembra del mono. 11: Ciudad de Marruecos. Nutrir la madre al niño.

Soluciones

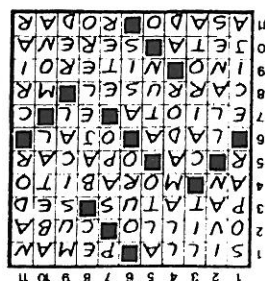
Jeroglífico

(M) (Artesano) (YA)
...martes a Noya

Autotemático



Crucigrama



JEROGLIFICO

1000



YA

Hoy iré de pesca a Vigo, y el próximo ...



Sonicolor

Tu Tienda Profesional

Avda. Costa de la Luz 27. 21002 - Huelva.
Tel.: (959) 24 33 02. Fax: (959) 24 32 77.
Avda. Héroes de Toledo 123. 41006 - Sevilla.
Tel.: (95) 463 05 14. Fax: (95) 466 18 84.



Especialistas en TELECOMUNICACIONES:

- Aficionados, comerciales, marinas, aéreas y digitales.
- Asesoramiento técnico y presupuestos gratuitos.
- Laboratorio Electrónico y Servicio Técnico propios.

KENWOOD YAESU ICOM

maxon



MOTOROLA

SIRIO

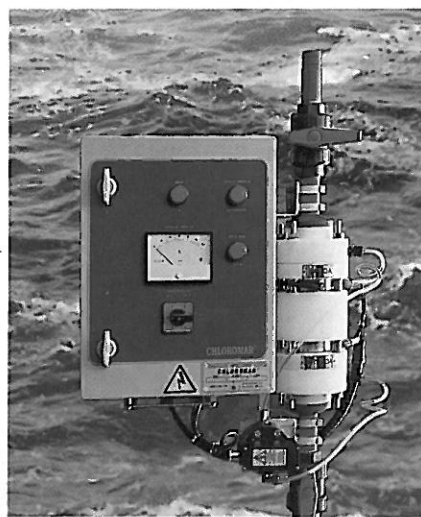
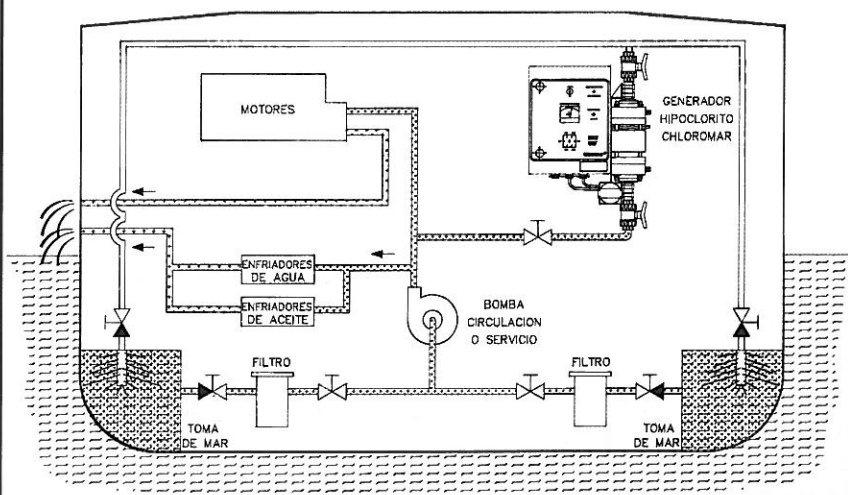


TOR DAIWA

GRELCO

CHLOROMAR®

- Mantiene los circuitos del agua salada limpios.
- Se produce agua dulce libre de bacterias e iones de cobre.
- Mínimos costes de producción y mantenimiento.
- Reduce la corrosión en intercambiadores y tuberías.



Polígono Pocomaco - Sector E, N.º 31
Teléfonos (981) 34 - 81 - 29 77 55 - 29 76 63
Fax (981) 28 42 46 - Apartado 3.009
15190 MESOIRO - LA CORUÑA (ESPAÑA)



N. TORREIRO, S. L.

ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS

GIJONESA DE ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS, S.L. - Gijón Musel (Puerto de Gijón) Tlf. (98) 5323220

AGENCIAS DE VIAJES

VIAJES BARRAL. La Coruña. Doctor Moragas, 7. Tlf. (981) 134469-134476.

ASTILLEROS

ASTILLEROS LUZURIAGA, S.A. Apartado 21 San Sebastián. Pasajes de San Juan. Tlf. (943) 354640 (4 líneas). Fax 354446

ASTILLEROS ARMÓN, S.A. Avda. del Pardo, s/n, Navia-Asturias. Tlf. (985) 631464 - 630001 - 631863 - 631870. Fax (985) 631701.

BANCOS

BANCO CENTRAL HISPANO. Urbana nº1-Avda. General Sanjurjo, 10, 15006 La Coruña. Tlf. (981) 288218-289320.

CAJAS DE AHORROS

CAJA DE AHORROS DE GALICIA - La Coruña. Of. Puerto. C. Arenal, 1. Tlf. (981) 187001. Of. Pral. Rúa Nueva, 30. Tlf. (981) 187000.

CAJA DE AHORROS DE GALICIA - VIGO Policarpo Sanz, 21. Tlf. (986) 815000

CABLES

TICSA Monturiol, 5, 08010-Barbera del Valles-Barcelona. Tlf. (93) 7399100. Fax (93) 7294273.

EFFECTOS NAVALES

COMERCIAL NAVAL CANARIA, S.A. C/Juán Rejón, 127. Las Palmas de Gran Canaria. Tlf. (928) 462345-463727.

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

ELECTROMECAÁNICA PASAIA, S.A. Euskadi Etorbidea, 53 Gudarien Plaza. Apartado de Correos 166. Pasajes de San Pedro. Tlf. (943) 398446.

TALLERES ELÉCTRICOS DEL MUSEL Pol. Ind. Falmuria, nave 6 - 33438 Prendes-Carreño. Asturias. Tlf. (98) 5587633. Fax (98) 5887616

NAVILEKTRA, S.A.

C/San Pedro, 8. Pasajes de San Pedro Guipúzcoa. Tlf. (943) 390041-390652.

MOTORES MARINOS

GERARDO GAMECHO HERRERO Ingeniero Marquina, 9 bajo (Pasajes de San Pedro). Tlf. (943) 398757.

PLANOS

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

POTABILIZADORES

N.TORREIRO. Toda clase de repuestos para todo tipo de generadores de agua dulce. Polígono Pocomaco, Sector E, nº31 Mesoiro - La Coruña. Tlf. (981) 297755 - 297663.

PROVISIONISTAS DE BUQUES

SUMPESCA, S.L. Muelle de Ribera, 9. Las Palmas de Gran Canaria. Tlf. (928) 278436.

GAMBUZA

Marques de Valterra, 35-36202 Vigo. Tlf. (986) 211304- Part. (986) 201927.

REDES

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

REMOLCADORES

REMOLCADORES FACAL, S.A. San Pedro, 10. Pasajes. Tlf. (943) 390241

REMOLQUES GIJONESES, S.A.

Linares Rivas, 8-1º. 33206 Gijón Tlf. (98) 5342101-5321295. Fax (98) 5342102

SUMINISTROS NAVALES

TECOMAR, S.L. C/San Pedro, 12. Pasajes de San Pedro (Guipúzcoa). Tlf. (943) 391944.

SUMIMAR, S.A. Gaintxurizketa Bidea. Polígono Industrial 108- Parcela 1, A-B. Tlf. (943) 492487 (7 líneas). Fax 943-492570. 20100-Lezo (Guipúzcoa)

TALLERES MECÁNICOS

MARIN, S.L. Avda. de Orense, 53 A. 36900 Marín, Pontevedra. Tlf. y Fax (986) 883611.

MARTÍNEZ. Carretera del Puerto, s/n San Ciprián-Lugo. Tlf. (982) 594292-594154.

TALLERES DE LA GUARDIA

Luján Pérez, 101. Puerto de La Luz (Las Palmas). Tlf. (928) 266486.

MANUEL SILVA, S.A.

Avda. Eduardo Castro s/n. El Musel. 33290 Gijón. Tlf. (98) 5321891-5321808. Fax (98) 5322716

TELECOMUNICACIONES SONICOLOR

Avda. Héroes de Toledo, 123. Telef. (95) 4630514-Fax (95) 4661884. 41006 Sevilla. Avda. Costa de La Luz, 27, Local 5. Tlf. (959) 243302-Fax (959) 243277. 21002 Huelva.

TELEFONÍA MÓVIL

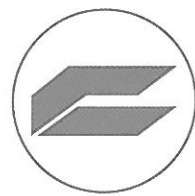
AIRTEL. Tlf. 907 100 907

Anunciarse en esta sección
le hace acreedor de
las máximas simpatías
y atenciones de nuestros
más de 10.000 lectores.

Es fácil:

Llame a nuestra oficina Central,
o a cualquiera de las
Delegaciones o Colaboradores
de AETINAPE

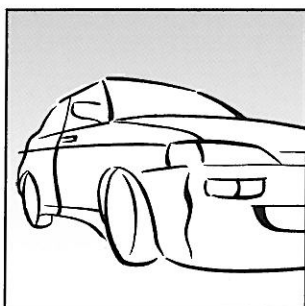
Seguro exclusivo de automóviles



CAUDAL

para

Asociados:



AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

CAUDAL, (ZURICH España) único especialista del mercado en seguros de automóviles para grandes colectivos, ofrece a los asociados de **AETINAPE** una póliza única, a medida, en unas condiciones y tratos especiales.

**Ahora, también
con coberturas
más amplias y a
mejor precio:**

Ampliación del Servicio de Grúa

Dentro de la garantía de Asistencia en Viaje, en caso de avería o accidente, usted podrá elegir el taller o concesionario oficial donde reparar su vehículo dentro de la provincia o provincias limítrofes en que se encuentre el mismo.

Su coche más seguro durante los dos primeros años

Indemnización del 100% de valor de nuevo durante los 2 primeros años de la primera matriculación del vehículo, en caso de Robo o Siniestro Total.

En el caso de ampliación a un segundo conductor

Si usted tiene un hijo menor de 25 años y con menos de 2 años de carnet y ocasionalmente conduce su vehículo, le incluiremos como segundo conductor en su póliza con un mínimo coste, siempre pensando en su seguridad y la de los suyos.

**Infórmese sin
compromiso.**

Vd. puede resolver cualquier incidencia relacionada con su seguro vía teléfono o fax, sin necesidad de desplazarse, desde conocer el precio de su seguro, contratar su póliza, hasta dar partes de siniestros.

**Llámenos al teléfono de
llamada gratuita**

900 - 13 14 15

ó a su oficina Caudal

A CORUÑA

Calvo Sotelo, 19 - Bajo
Tel.: (981) 26 45 00 • Fax: 26 37 68

VIGO

Álvaro Cunqueiro, 4 - bajo
Tel.: (986) 29 43 44 • Fax: 29 85 02

**Además, tenemos una amplia red de oficinas por
toda España. Infórmese**

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO MARITIMO



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

En nuestros 8.000 kilómetros de costa y en toda la superficie oceánica de la que España es responsable, 1.500.000 km², trabajamos día a día, las 24 horas a través de nuestros Centros Coordinadores y la flota marítima y aérea de salvamento y

lucha contra la contaminación.

Un colectivo de mujeres y hombres se mantiene en alerta permanente para salvar vidas y proteger el medio ambiente marítimo.

Desde el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovenllanos", (Telf.: 985 - 16 20 03),

aseguramos con el más avanzado equipo humano y técnico la formación en materia de seguridad.

Porque en la mar hay mucha vida en juego. **Trabajamos para su protección.**

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima