



AETINAPE

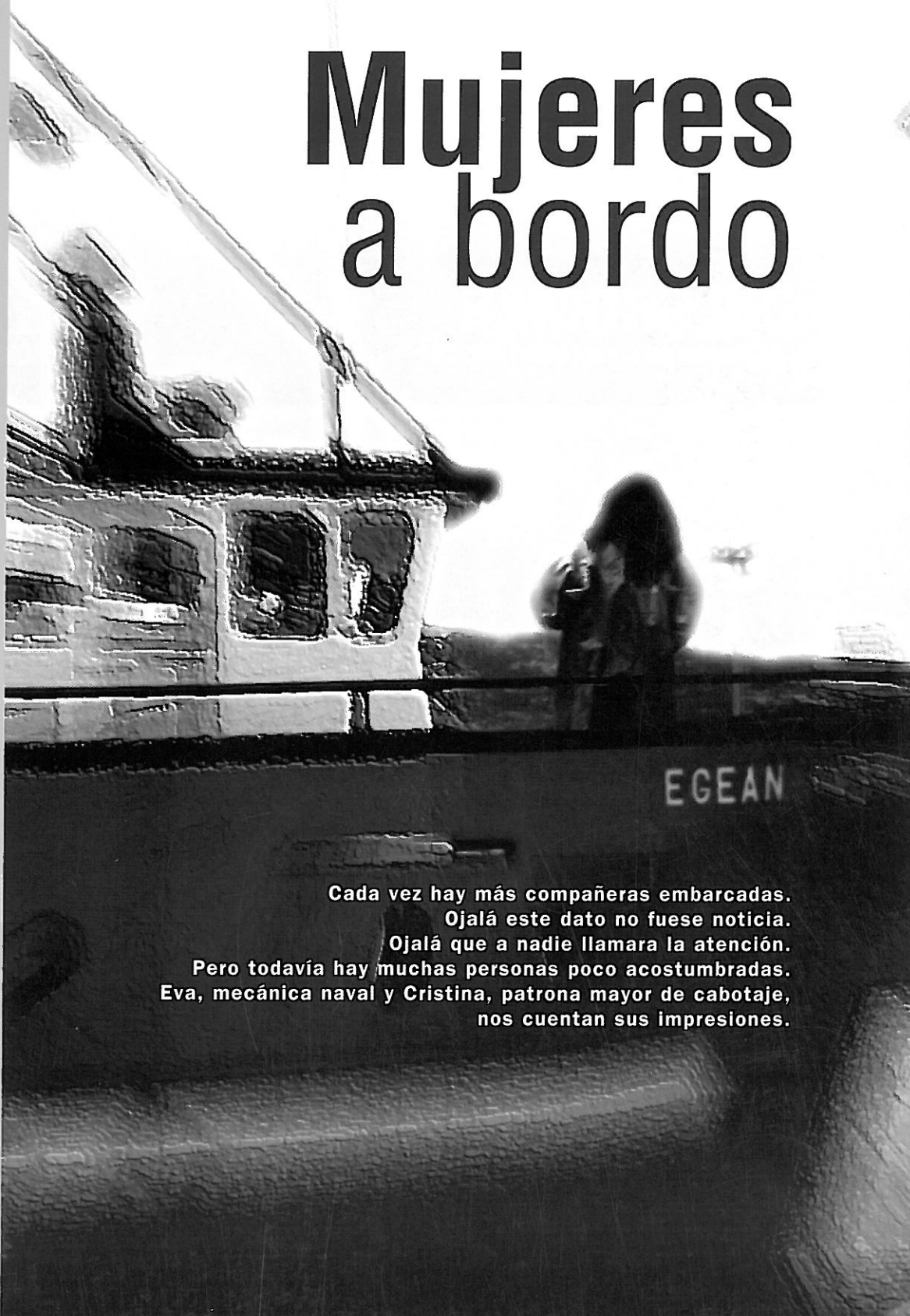
Por fin, aprobado el Decreto de Atribuciones

Las nuevas atribuciones profesionales de los titulados náutico-pesqueros son una realidad. Aunque todavía quedan cuestiones por resolver, por fin ha sido publicado el ansiado decreto y ha finalizado una larguísima época de batallas interesadas.

Se incrementan
los **acosos** a
tripulaciones en
África y el Índico

El X Pleno
de AETINAPE,
en **Huelva** a
principios de
diciembre

Mujeres a bordo

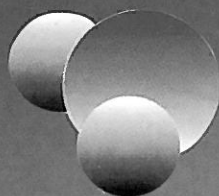


Cada vez hay más compañeras embarcadas.

Ojalá este dato no fuese noticia.

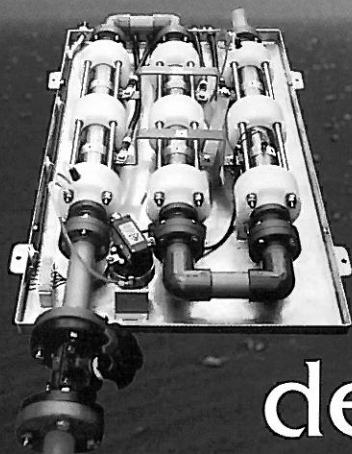
Ojalá que a nadie llamara la atención.

Pero todavía hay muchas personas poco acostumbradas.
Eva, mecánica naval y Cristina, patrona mayor de cabotaje,
nos cuentan sus impresiones.



POLIGONO POCOMACO, SECTOR E, N° 31 - 15190 MESOIRO (LA CORUÑA) ESPAÑA
TELEFONOS: +34 81 29 77 55 - 29 76 63 • FAX: +34 81 28 42 46

N.TORREIRO



CHLOROMAR®
GENERADOR DE HIPOCLORITO SODICO

Soluciones
eficaces
a bordo
de sus buques



FONTEMAR®
GENERADOR DE AGUA DULCE

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



NORTE

Se acaba una lucha. Comienza la lucha

Se acabó la larguísima espera. El pasado 26 de mayo, las rotativas del BOE publicaban el texto que daba carácter legal a las atribuciones profesionales largo tiempo perseguidas. Era la culminación de una lucha. Una lucha plagada de minas, de absurdas presiones, de intentos de poner puertas al mar, nunca mejor dicho.

El éxito nos acompañó. Pero fue necesaria muchísima paciencia, muchísima confianza en nosotros mismos, mucha esperanza. En cualquier momento —y ejemplos hay millares— las cosas podían torcerse. Las víboras podían resucitar con sus chillidos agudos para fastidiar un proceso larguísimo en el tiempo, en el que ha habido que vencer tantas dificultades.

Pero los zancadilleros de la profesión no se han limitado a nosotros. Deseaban arrastrar con sus pérfidas venganzas, con sus vergonzantes piraterías de pasillo, a quienes con nosotros estaban luchando por hacer de la profesión marítimo-pesquera un ejemplo de armonía y coherencia. No han podido con la fortaleza de quien tiene razón técnica y solidez moral suficiente para abanderar este y otros muchos procesos de transformación de la realidad profesional del mar.

Pero lejos de abandonarnos a una satisfacción imbécil, hemos de considerar esta feliz conquista de nuevas atribuciones profesionales como un punto de partida desde el cual lograr otras metas obligados por la racionalidad de los procesos y la justa medida de las cosas.

No queremos presentar esta situación como la conquista de Itaca. Ni este pasa a ser El Mundo Feliz, ni llegamos a ningún Paraíso Perdido. Es más: ahora empieza el tiempo en el que hay que demostrar a bordo, en las empresas o en los despachos las razones de nuestra reivindicación. La competitividad, la eficacia y la brillantez creativa de nuestro trabajo en el proceso de creación de riquezas para el conjunto del país, es la auténtica finalidad de una lucha que no acaba aquí. Sólo ha comenzado: la hora de la formalidad ha dejado paso a la hora de la realidad.

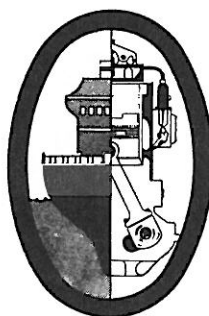
AETINAPE.

«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)

 **Remolcadores
de
Marín, s.l.**

AMARE MARIN, S.L.

Edificio de Servicios del Puerto Pesquero, 2º Módulo
36910 MARIN
Telf.: 986 89 00 71 Telf. Móvil: 909 87 59 99
Telf.: 986 45 09 89 Fax: 986 89 15 55





STAFF

AETINAPE

Órgano informativo de la Asociación Española de Titulados Náutico-pesquera

Número 52 / Septiembre de 1998

Edita AETINAPE

Redacción y Administración
Av. General Sanjurjo, 16-18,
2º Dcha. E 15006 A Coruña
Tlf. 981299614/981299577
Fax 981294307

Maquetación OCC
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.

La Asociación Española de Titulados Náutico-pesquera es la entidad profesional marítima más numerosa de la UE

SUMARIO

APROBADO EL DECRETO DE ATRIBUCIONES

CRÓNICA DEL PROCESO • Pág.de

COLABORACIONES Las nuevas atribuciones náutico-pesqueras / **Fernando Casas** • 37
Un jarro de agua fría... / **Antonio Navarro Bonilla** • 49

CRÓNICA

CALADEROS. La herencia del fletán • 22
CALADEROS. Canadá policía; Europa pasiva • 24
CALADEROS. Namibia conquista su dignidad • 25
CALADEROS. Sombra europea en Marruecos • 26
CALADEROS. Sigue la amenaza británica • 28
Los armadores también podrían tener culpa legal • 30
Ministerio de Vergüenzas Exteriores • 31

X PLENO DE AETINAPE, en diciembre: El sur existe. El sur pesca. • 32



ENTREVISTAS

MUJERES A BORDO...

Las compañeras Eva Menéndez y Cristina Jorge nos hablan de su experiencia

• Páginas de 6 a 15

COLABORACIONES

La nueva Ley de protección de los recursos / **Samuel Juárez** • 33
Las nuevas atribuciones náutico-pesqueras / **Fernando Casas** • 37
Comercializar, la asignatura aún pendiente / **Miguel S. Peña** • 41
Enhorabuena, Cardenal Cheli / **Joseba Behovide** • 40
Errores comunes sobre sanidad / **Dra. Cinta Cirac** • 46
Tocados del ala / **Ramón Martínez Caamaño** • 45
Un jarro de agua fría / **Antonio Navarro Bonilla** • 49
«Unidad de esfuerzo» / **Pescador** • 51
Las restricciones francesas y británicas a los TNP / **J.M. Mitxelena** • 64

JORNADAS DE PESCA DE ONDARROA

Nuevas titulaciones y exigencias comunitarias • 57
Recursos pesqueros de interés para la flota vasca • 59
Utilización de especies pesqueras infrutilizadas • 61

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 PALMAS	Espigón del Castillo, L5 (928) 46 22 14
	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 Antonio Banderas Tenorio
HUELVA	Javier Anatol Lopetegui
PAÍS VASCO	Juan Aizpurúa Cincunegui Juan Manuel Sanles Fontán Fernando Ríos Pardavila Lorenzo Rives Serra Lorenzo Simó Barrachina
DENIA	Francisco Curbelo Villalba
ARRECIFE DE LANZAROTE	Francisco J. Toledo Hernández
LAS PALMAS	Juan Domínguez Meliá Miguel Llinares Llinares

Colaboradores

ALICANTE	José Luis Garmendía Picasarri
PUEBLA DE 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 Emilio Vaquero Díez
TARRAGONA	José García Pazos
ALGECIRAS	Juan López Soto
ALMERÍA	José A. Maseda González
EL PUERTO DE SANTA MARÍA	
AVILÉS	Antonio Asteizna Fernández
CARTAGENA	Cristóbal García Pérez

La Mecánica Naval Eva Menéndez y la Patrona Mayor Cristina Jorge nos cuentan su experiencia profesional en un mundo tradicionalmente ocupado por hombres

Mujeres a bordo...

Por fortuna, la presencia femenina en muchas actividades relacionadas tradicionalmente con el género masculino, está incrementándose. Caminamos hacia la igualdad de sexos también por la vía profesional, algo que siempre es reconfortante y positivo para el desarrollo de la humanidad, pues es necesario acabar ya con los restos sexistas que quedan en nuestras conciencias.

La igualdad real de sexos, más cerca



El mundo marítimo-pesquero estuvo tradicionalmente vedado a las mujeres, pero esta realidad empieza a modificarse. Hemos querido dedicar un espacio de nuestra revista a dos compañeras que nos cuentan sus experiencias en un mundo que podría parecer hostil para ellas.

Ojalá no hubiera sido necesario dedicarnos a esto: sería la mejor señal de que nadie daba importancia al hecho de que un barco o una máquina sea mandado por una mujer. Pero por desgracia no es así. Algunos compañeros albergan todavía prejuicios. Esperamos que por poco tiempo. Eva y Cristina nos ayudarán a despejar las cabezas de alguna maldita sombra. AETINAPE pide disculpas a las mujeres que pudieran molestarse por convertirlas en noticia: estamos seguros de que su trabajo como náutico-pesqueras es algo natural.

«Embarqué por primera vez a los 17 años, pese a la oposición de mi padre. Ya estuve en remolcadores, pesqueros y mercantes»

Eva Menéndez Muñiz es, antes que nada, una activista. De aspecto menudo, casi delicado, lleva consigo una increíble fuerza interior. Nacida en Gijón, llegó a ser mecánico naval por afición y se maneja con comodidad en este mundo, pese a que se encontró con dificultades por el hecho de ser mujer. Su experiencia a bordo le dice que la presencia femenina en las tripulaciones cambia muchas cosas relacionadas con la convivencia en el barco. Ella es Mecánica Naval de Primera Clase, y el pasado curso se hizo MN Mayor. Nos cuenta sus impresiones y también el relato de lo que fue la lucha de los estudiantes de la Escuela de Gijón, liderados por ella, en su reivindicación del Decreto de Atribuciones.



Eva Menéndez Muñiz

«Estoy aquí por vocación»

— ¿Cómo llegaste a hacerte mecánica naval?

— Por vocación, porque es algo que siempre me llamó la atención. El mundo de la mar, las máquinas sobre todo; siempre fui bastante manitas en casa. Me acuerdo cuando era pequeña, que en vez de jugar a la goma con las niñas, yo estaba con los chicos cambiando las catalinas de la bicicleta. Sin duda que por vocación. Cuando decidí estudiar para mecánico me encontré con varios obstáculos.

Uno era mi casa, mi padre no estaba nada de acuerdo, me puso trabas, problemas, de todo... Luego fue la Escuela, tuve roces con la gente, bastantes problemas. Al principio era muy bonito, porque parecía que una mujer lucía mucho, pero cuando vieron que yo no estaba allí para divertir a nadie, que yo iba a hacer algo muy concreto, pues entonces la gente empieza a sacarte defectos, empieza a decir tal, a decir cual... piques, roces, intercambio de opiniones, y luego en los barcos.

«En algunos casos tuve dificultades para la convivencia a bordo, pero de otros guardo buenos recuerdos»

— Cuéntanos un poco cómo fueron esos años...

— Embarqué por primera vez con 17 años, en los remolcadores, de alumna de máquinas y fue mi bautizo, la primera vez que pisé un barco. Es el mejor recuerdo que tengo. Una vez que te vas metiendo en el ambiente, si te gusta, porque tiene que gustarte si no, no puedes seguir, te enganchas

más a esa vida, a estar en la mar, es como si vivieses en un mundo aparte, es como vivir en dos mundos, en la mar, en el trabajo y luego cuando llegas a casa, los días de tranquilidad, los días de reposo. Estuve en los remolcadores todo un verano. Después en un mercante, donde también estuve muy bien, muy a gusto, coincidí con más gente, pero allí ya

hubo más roces, había gente que me admitía, pero había otra que no. Gente que tenía paciencia, porque claro yo llegaba al barco y aunque tenía los estudios, cuando sales de la Escuela sales sin saber nada, entonces llegas allí y te encontrabas con que había gente que no tenía tanta paciencia.

Yo por la corta experiencia que



Durante el proceso de reforma de las enseñanzas, Eva fue una persona destacada en la movilización estudiantil en la Escuela de Gijón, donde lideró la defensa de las reformas en curso.

— ¿Cómo has visto a la gente en relación con todo esto?

— La gente en general colaboró muchísimo. Lo que pasa es que hay como tres grupos. Primero, la gente joven, que son niños de 14 años para los que perder un día de clase es estupendo. Tienes que movilizarlos a base de cosas que les gustan. Les gusta irse de manifestación, con botes de humo, irse a Oviedo... Ellos quizá no vean la gravedad del problema. Quizá no lo asimilen, aunque les pongas el Proyecto de Real Decreto y les digas ¡léetelo, piénsalo!. Ellos ni lo van a leer, sólo piensan en salir a pasarlo bien y divertirse. Pero la gente de 25 años en adelante, esa gente sí, ya tienen sus propias ideas. Saben que para conseguir algo tienen que luchar y ¿cuáles son las opciones que tenemos en la mano para luchar? Pues salir a la calle, mandar telegramas... En ese sentido sí que se movilizaron. Después también había gente mayor que sí, que estaba de acuerdo con el Proyecto de Real Decreto, pero no querían salir a la calle, y a lo sumo mandaban el telegrama... para alguno de ellos perder un día de clase para salir a manifestarse, no conducía a nada, sólo a un perjuicio para nosotros, que era perder un día de clase.

En fin, había todo tipo de opiniones, pero en general la gente, consciente o

«El Decreto de Atribuciones, un paso importante, pero insuficiente»

«Creo que merecíamos más»

«Recuerdo una ocasión en que embarqué y noté que la mayoría de la tripulación había cambiado sus hábitos: se afeitaba con más frecuencia, se arreglaban más, y se observaba un mayor esfuerzo para agradar»

tengo, prefiero trabajar con gente mayor que con gente joven. Es gente que tiene mucha más paciencia contigo, te enseña más, te cuenta sus aventuras, tú les escuchas... a ellos les gusta que les escuches y así recuerdan viejos tiempos. Es una manera de acercarte a ellos.

— Notaste algún problema especial por el hecho de ser mujer?

— Sí que tuve alguno, incluso los tuve hasta para quedarme a dormir en las Casas del Mar, no me dejaban, y de llegar a puerto, salir, y al volver a entrar, los guardias jurados que están en los puertos no dejarme pasar y escoltarme hasta el barco para ver si era cierto que estaba embarcada. Tengo cantidad de anécdotas, es increíble... pero tampoco tengo malos recuerdos, he hecho buenos amigos. El hacer un buen amigo en el

«En la Escuela Náutico-pesquera de Gijón, la mayoría de los alumnos colaboraron en defensa del Decreto de Atribuciones»

«Para mí fue algo nuevo y positivo salir en manifestación frente a los antidisturbios y reunirme con los políticos para defender nuestros derechos»



inconscientemente colaboró en todo. Pasaron el dinero para enviar telegramas, salieron a la calle... ¿cómo les puedes motivar? con botes de humo, pues vale, vamos a comprar un par. Así les motivas, los animaste a salir a la calle cuando tu quisiste.

— ¿Cómo han sido los momentos más complicados, en que ha habido que salir a la calle y no ir a clase... cuenta un poco tu experiencia.

— Para mí era algo nuevo, ya que nunca me había surgido ningún problema para tener que salir en manifestación, ni tratar con los antidisturbios, o con políticos. Yo lo viví de una manera muy positiva, hablamos con políticos, y nos recibieron bien... siempre vas con nervios, porque te dices «voy a hablar con este hombre que le veo tantísimas veces en los periódicos, en la televisión» y la experiencia a sido bastante buena... lo complicado ha sido ir controlándolo todo... no queríamos problemas, no queríamos alteraciones, conocemos las normas y son que si tiramos un bote de humo en el medio de la carretera posiblemente venga la policía y nos eche de allí. Lo que no teníamos que hacer era molestar a los peatones ni armar ningún follón a no ser que sea con previo aviso. Lo difícil es controlar a la masa de gente, aunque previamente les hayas avisado, les hayas advertido... es

complicado. Y luego también hay que tratar con la Policía... yo no sé si porque estamos en una manifestación y cortas una carretera ya te vienen con una actitud de prepotencia.

El Real Decreto fue un paso muy grande a la hora de valorar económica y profesionalmente nuestro trabajo y nuestra profesión. Hay que ir poco a poco, integrándonos, que un náutico-pesquero pueda ser considerado como Oficial en toda regla es un paso muy importante, sobre todo en Marina Mercante, así como poder presentarse a puestos públicos en tierra. Desde luego es un paso a valorar y que ha llevado muchísimo trabajo. Ahora lo hemos conseguido y debemos de seguir luchando para que se reconozca simplemente lo que nos merecemos. Porque hemos estado toda la vida trabajando y nunca ha habido un desastre de los náuticos-pesqueros a nivel colectivo: hemos estado ahí; unos han dado la talla, otros no la han dado, como pasa en marina mercante y en todos los trabajos. El Real Decreto es el camino de más batallas, de más objetivos a conseguir, y creo que entre todos lo vamos a conseguir.

Es importante que sea reconocido por los propios compañeros náutico-pesqueros, que hasta ahora están un poco marginados en la vida social del barco por el hecho de ser náutico-pesquero, no por otro motivo. Da igual que seas bueno o que seas malo, tienes que demostrar mucho más

«Me parece preocupante que no se haya regulado la figura del Alumno Náutico-pesquero en prácticas»

barco te supone quizás enfrentarte a otros.

Para mí lo más difícil de la mar es la convivencia con la gente. El trabajo no, porque en el trabajo unos días trabajas más, otros menos, eso no tiene importancia, es como en tierra. Pero la convivencia con la gente es más problemática. Te encuentras gente de muchos tipos, de distintas comunidades, que aunque la cultura es la misma, son formas de ser muy distintas. Te encuentras con gente, yo no se si decir rara, —igual la rara soy yo—, pero he tenido problemas porque no hay muchas mujeres. Si hubiese más mujeres, seguramente todo sería mucho más fácil. Porque el iniciarme, el meterme poco a poco en este mundo ha sido un calvario, te vienen piedras de todos los sitios.

Encuentras un día a una persona que te abre una puerta, y por allí tienes que intentar meterte despacio, porque no puedes entrar de golpe.

No puedo llegar yo, mujer y joven, y decirle a una persona que lleva 20 años en la mar «igual si lo hace de esta otra manera le sería mucho más fácil». Para llegar a decir eso tienes que andar con muchísimo cuidado, despacito y poco a poco ir conquistando a la gente.

— ¿No notaste algún tipo de rechazo por ser mujer, algún vacío; o siempre te encontraste con personas que aceptaron como algo natural ver una mujer en la máquina?

— Sí que encontré vacíos, muchísima gente hacía como si yo no estuviese en el barco, nada más que

«El titulado náutico-pesquero todavía está marginado en algunos sectores de la marina mercante, y tiene que demostrar mucho más, en igualdad de condiciones que un titulado de las escuelas de Náutica»

«Las nuevas enseñanzas deben ser el camino que unifique las dos carreras. De lo contrario, seguiremos peleándonos»

«Estoy convencida de que conseguiremos avanzar mucho más, en la medida en que nuestro colectivo tenga mayor conciencia sobre los problemas de nuestra profesión»

siendo náutico-pesquero, viviendo en común con titulados superiores, que la mayoría de ellos tiene el síndrome de la titulitis.

Llegar a ser valorado y se te dé el mérito que realmente tienes, es muy importante, pero lógicamente no se puede lograr de la noche a la mañana. Es algo que tiene que ser poco a poco, ir mentalizando a la gente. Yo pienso que en el momento que llegue una generación de gente más joven a los barcos, eso se va a ir entendiendo mejor. Ya va pasando la época en que el capitán era el «Dios de los dioses» y había que besarle los pies si hacía falta.

Con el Real Decreto creo que se ha dado un paso muy importante, pero no debemos quedarnos ahí. Tenemos que seguir adelante y luchar por muchas más cosas, y eso no es sólo un punto de vista mío porque yo sea náutico-pesquera, sino porque veo la realidad de las cosas y pienso que valemos más. Y lo aprobado en el Real Decreto es escaso, pero es un paso muy importante que hemos dado. Así se van consiguiendo las cosas, sin prisa pero sin pausa, yendo poco a poco hacia delante y por los caminos que hay que ir. Sobre todo para mentalizar a la gente de que los profesionales de Náutico-Pesquera somos tan válidos como los de Marina Civil: todos somos personas y antes de ser Capitanes o Jefes de Máquinas debe-

mos tratarnos y respetarnos como personas y no desprestigar a nadie por su nivel académico, porque en realidad, lo que te sirve hoy en día es saber hacer y trabajar.

Yo he conocido a cantidad de gente que no tiene estudios y lleva muchos años trabajando en la mar y sabe tanto o más que yo, que llevo tres días en la mar, pero tengo un título estupendo y maravilloso. El tener un título superior al mío es imposible, si bien no deberíamos desprestigar a nadie por su título, aunque en la vida real te sirve de mucho: para poder conseguir un puesto de trabajo y poder desarrollar unas funciones que te exigen. Tenemos que evitar ser reconocidos por el título, sinó por el trabajo.

Hay que agradecer a toda esa gente que estuvo luchando y peleando por él. Considerando la nueva Formación Profesional, lo que llaman ahora ciclos formativos de Grado Superior y de Grado Medio, yo personalmente no estoy muy de acuerdo con la nueva enseñanza, porque si antes había poca diferencia entre un Náutico-Pesquero y otro de Marina Civil, ahora hay mucha menos. Lo único que nos separa de ellos es un año académico, no un año profesional. Las nuevas enseñanzas son un camino para que las dos carreras se unifiquen, porque sinó estare-

«La convivencia es más difícil que el propio trabajo en el barco»

existía para hacerme daño. Además por cosas absurdas, porque muchas veces incluso era gente de puente que yo, al ser de máquinas, el roce profesional que tenía con ellos era mínimo; era gente que al no estar de acuerdo conmigo, me machacaba, me pinchaba. Y si te tratan de hacer la vida imposible en un barco, es muy fastidiado. Te estás encontrando con esa persona todos los días, comes con él, cenas con él, desayunas con él...

— **¿En todos los barcos que anduviste había camarote individual? En los barcos de pesca la mayor parte de las veces hay que compartir camarote. Supongo que en tendrías que haberte enrolado en barcos donde pudieses tener tu propia intimidad.**

— Cuando embarqué en un pesquero, la primera vez era uno grande donde tenía mi camarote individual; compartía el baño, pero cada baño y cada ducha tenía su puerta y era completamente individual.

Después embarqué en otro, de la misma empresa, que era un barco de madera de hace 300 años, que parecía una bañera. Ahí no había lo que llaman rancho, que duermen todos en literas, pero bueno, los marineros llevaban 20 años en el barco y por eso digo que la experiencia que tengo con gente mayor es estupenda, porque ahí se las arreglaron como pudieron, sacaron tablones, sacaron maderas de donde pudieron y me hicieron un camarote para mí sola. Tenían un baño que la puerta no cerraba y allí estuvo el Jefe de Máquinas liado todo un día con aquella puerta, cambiándola, poniéndole un cerrojo... Se portaron estupendamente. Me hicieron el camarote, arreglaron el baño, la gente se afeitaba más, se aseaban más. A la hora de comer ves más educación, porque muchas veces en la mesa oías a alguno decir «madre, como cambiaste antes no comías así» o cosas parecidas. El ambiente en el barco sí que cambia, cambia mucho.

mos toda la vida peleándonos. Realmente es el camino para lograr una carrera única.

Con todo, creo que en las Escuelas debería haber más material de prácticas y más horas de prácticas, es fundamental; y con una organización mejor, más perfeccionada. Por

ejemplo, a mí, me exigían 250 días de mar para poder hacer Mecánico Naval de 1ª Clase. Pedí prácticas en la Escuela, y sólo me podían facilitar 60 días. ¿Cómo es posible que si me exigen 250 días de mar la Escuela solo me proporcione 60? Lo que pasó fue que yo estuve 60 días de prácticas subvencionadas por la Escuela, pero me dediqué a conocer gente por todo el puerto, para que cuando yo terminase las

prácticas me pudiesen embarcar en otro sitio, ya no en calidad de alumno, sino como marinero o engrasador, pues en ese momento tienes que agarrarte a cualquier puesto de trabajo porque lo que necesitas son los días de mar. Debe ponerse remedio al tema de las prácticas y de la figura del alumno de máquinas y del alumno de puente.

Lo que creo que necesitamos, ante el desconocimiento general —lo que conoce la gente es poco más que la historia del Titanic— es el dar a conocer más nuestro mundo, ayudarles a abandonar esa idea que se tiene de la gente del mar, que somos gente ruda, malhablada, podemos llegar a decir que también analfabetos... hacerles ver que en la mar hay gente como en tierra. Unos que saben más y otros menos, unos que tienen un nivel académico, otros otro; pero ya no es lo que era. Ahora hay más cultura, más estudios; sabemos por dónde andamos y dónde tenemos que estar. Y sobre cualquier otra consideración, todos unidos para llegar a conseguir lo que pretendemos, que es ir poco a poco subiendo, consiguiendo más cosas, como hemos hecho hasta ahora, como el acceso a la Universidad; poder hacer oposiciones en tierra; tener las atribuciones que realmente merecemos... en fin, todo esto que hemos conseguido ahora, después de muchísimos años de peleas y luchas.

«No me gustaba que los profesores hicieran alguna diferencia conmigo»

Cristina Jorge está un poco harta de que se fijen en ella por ser una mujer que se dedica a mandar barcos. Lo comprendemos. Pero queríamos dar a conocer a sus compañeros de profesión cómo son de cerca las mujeres que cada vez con más frecuencia aparecen en los puestos de mando de los

buques. Y ella, razonablemente, accedió a mantener esta conversación en la que nos desmitifica un poco todo lo que podamos pensar acerca de lo mal que se reciben las mujeres en el ambiente profesional marítimo-pesquero: ningún problema, pues de las palabras de esta viguesa se deduce que, más allá de las simples anécdotas más o menos simpáticas, está un conjunto de personas civilizadas capaces de convivir en armonía con la realidad de un sector que en cuestión de sexos también empieza a cambiar.

Cristina Jorge Figueroa

«Siempre fui aventurera»

— Porqué te decidiste por la profesión náutico-pesquera, en vez de elegir magisterio o económicas... esta podría parecer una carrera un tanto agresiva para ti.

— No sé, quizá por mi familia, por mi padre, que se había dedicado a navegar, y mi hermano también. Pero tampoco creas que hubo un motivo especial. No creas que me muero por los barcos... en aquel momento me dije «pues lo voy a

hacer». Te ves jovencita, que te dices «si fallo o no me gusta, hago otra cosa» Y como siempre fuí muy aventurera, o también por tradición familiar, algo nada raro aquí en Vigo.

— Una vez que te acercas a la escuela y pides el impreso, habría una cierta sorpresa o no fuiste la primera...

— No, de hecho cuando entré había 2 chicas haciendo pesca en un curso superior. Cuando entré, el pri-

«Durante los estudios, antes de embarcarme, sufrí una cierta falta de motivación, pero después la superé»

«La gente se sigue sorprendiendo de que una mujer forme parte de la tripulación, pero ahora lo tenemos más fácil que hace unos años»

mer problema fue a la hora de hacer la matrícula, no me facilitaron nada, dijeron algo así como, «yo no sé para que se ponen a estudiar esto... una mujer, si luego no va a ejercer». Quizá fue el primer comentario y no facilitarte las cosas como a todo el mundo: «has de traer esto, esto y esto», no. Aunque luego descubrí que eran así en general toda la gente que sufre el síndrome del funcionario... eso fue lo que noté. Y luego el primer día en clase, pues lo normal: que te miran mucho el primer día, pero yo tan tranquila. Acababa de salir de un colegio de monjas, y por lo tanto todo era muy novedoso todo... Por lo demás, todo bien; ningún problema.

— Cuéntanos alguna anécdota, algo que te haya sucedido...

— Anécdotas, bueno hay muchísimas. En clase, obtener una buena puntuación en cualquier examen y decirte tus compañeros, «mira sacaste esta nota por ser chica, porque le gustabas al profesor», o algo así. No me gustaba que los profesores, por ejemplo, hicieran ninguna diferencia conmigo, porque me enemistaba con el resto de los compañeros y claro, era muy incómodo.

— ¿Recuerdas haber notado en la Escuela algún trato diferencial?

— No. Yo encantada, quedé muy contenta de la Escuela, los profesores me trataron como una más, aunque mucha gente piensa a lo mejor que no. A mí nadie me regaló nada. Tuve que estudiar como todo el mundo y quizás más porque había gente allí que a lo mejor sus hermanos o lo que fuera habían estudiado allí y tenían exámenes de otros años, gente que les pudiera explicar luego al salir de clase... a mí no. Además yo veía muy negro el futuro, el trato con los compañeros, cómo encontrar trabajo. Me hacía todas esas pregun-

tas ya desde el segundo año y eso me ocasionó una falta de motivación. Pero además, por ser mujer, yo sabía lo que me esperaba.

— Qué sensaciones percibiste de los demás una vez que has comenzado a trabajar, a relacionarte con los compañeros y las empresas?

— Nada más acabar, ya empecé a trabajar, fué todo muy rápido. La primera vez que embarqué, era gente de una media de edad bastante alta, y yo era la más joven. Cuando ibas a hacer algo a tocar algo querían ser galantes y te decían lo típico, que ya lo hago yo, no te molestes... Y a eso le añadías la novedad... todo era completamente diferente a lo que habías estudiado. Todo novedoso. Además, soy una persona que quiero entender todo al momento y saber lo

«Mi vocación marinera no responde a ningún motivo especial. Quizá el único sea la tradición familiar»

«Los profesores de la Escuela siempre me han tratado como una más, claro que sí»



que estoy haciendo en cada momento. Había cosas a las que yo no veía conexión ninguna, eso te desesperaba un poco. Pero por lo demás, muy bien, perfectamente.

Cristina habla con cautela, porque no tiene una buena experiencia con los periodistas. En una ocasión respondió a la típica entrevista de un diario local, donde malinterpretaron sus palabras, tomándolas por el lado morboso, cuando ella quería dar una

imagen estrictamente profesional y demostrar que no debe existir ninguna diferencia entre hombres y mujeres a la hora de trabajar.

Se justifica por ello: «me estoy midiendo con todo lo que digo». Y pasa a hablar de algunas anécdotas.

— En las primeras campañas que hice, en barcos oceanográficos, mi presencia en el barco les extrañaba más a geólogos o biólogos que venían a bordo que a la misma gente del mar que estaba conmigo, que lo

«Desde que estoy embarcada, aprendí a ser bastante cauta»

«Cuando hacía mal tiempo, muchos esperaban a ver si me mareaba»

«Es totalmente compatible ponerse una falda y arreglarse, sentirse muy femenina, con una profesión que todavía está catalogada como masculina»



tomaba con mayor naturalidad. También la telefonía ha dado mucho de sí... estar hablando con otro barco y escuchar a una mujer, decían, «mira una niña que viene a jugar con el yate de papá»... pensaban que les hablaba desde un yate de recreo, y cuando se enteraban de mi trabajo les extrañaba mucho y rápidamente exclamaban ¡mira es una mujer!...

También era curioso cuando había mal tiempo. En el primer temporal todo el mundo estaba pendiente para a ver si me mareaba... la gente diciendo ¿qué pasó?... pues nada, no me mareé, ...anda, no se mareó. Ya asumían ciertas cosas que creían que por ser chica me iban a pasar, y no me pasaron.

— ¿Crees que se puede presumir de que de alguna manera estamos en un país civilizado en cuanto a la equiparación de sexos en el mundo laboral?

— Yo creo que hemos avanzado mucho en eso. Todos estos años que llevo navegando, creo que sí, que hemos avanzado mucho. Ahora, también te digo que yo sé lo que pasa delante de mí, los comentarios que me pueden llegar, no sé lo que se habla por detrás. Sé que se hablará muchas veces... la chica... puede que todo el mundo diga algo, igual que puedo yo opinar de algún compañero. Lo cierto es que la gente se sigue sorprendiendo, por que realmente sí, somos pocas, pero las puertas están abiertas a la hora de

entrar, y yo creo que hoy una chica lo tiene más fácil que hace unos años.

— Puede que haya gente que crea que las chicas que váis a bordo sois mujeres muy duras, digamos poco femeninas a las que no les gusta que les cedan el paso, o que su novio las reciba en puerto con una flor... ¿Te reconoces en esa opinión?

— Ni mucho menos. A mí me encanta ser mujer, y el ser femenina, el ponerme faldas, y el que me dejen entrar y que me regalen flores. Todo eso me encanta, pero ocurre, por ejemplo, cuando estás en un colectivo en el que son todos hombres, tú para acercarte más e integrarte más lo que haces, pues aprendes a hablar

«Soy una persona que quiere entenderlo todo al momento»

«Me encanta ser mujer, y que me regalen flores»

de fútbol, a opinar sobre los temas de conversación habituales... pues si estás en un grupo y pasa a lo mejor una chica y dicen, pues qué guapa va... pues tú también das tu opinión: o está buena, o no está tan buena... en fin, como haría cualquiera. Lo que pasa que con la convivencia aprendes muchas cosas y también cambias mucho, tanto en el trabajo como fuera de él, donde eras una persona como cualquier otra. Te maquillas, te vistes, te arreglas un poco. Es evidente que en el barco no te vas a poner con una falda, pero sólo por una cuestión de comodidad. En fin, que ante todo yo soy una mujer, y ahí está lo bueno, ser una mujer, sentirte femenina y poder ejercer una profesión que si que es catalogada como masculina porque siempre se dedicaron hombres, ahora no: también estamos nosotras, sin dejar de ser mujeres, porque si tuviésemos que adoptar otro papel, no tendría ninguna gracia.

Alguna vez me ha sucedido que he llegado a algún lugar, y lo primero que me dicen después de saber que soy una mujer es que me esperaban más masculina... que si tienes que beber vino a la hora de la comida, o estar totalmente embrutecida... y nada más lejos de la realidad.

— ¿Y con las instalaciones de los barcos, por ejemplo, en los servicios, que sólo hay de chicos...?

— Lo único, en la escuela, que sólo había baños de chicos, o a cambiarte para ir a gimnasia, pues a mí me dejaban la llave de una habitación que era como una enfermería o algo parecido, y allí me cambiaba. En los barcos yo nunca tuve problemas, porque quizás tampoco soy demasiado exigente en la convivencia, como para no meterme aquí o allí, o cosas similares. Quizá si me llegase a embarcar en un pesquero viejo, de estos que andan por aquí, pues sería de otra forma.

¿Es normal que nos fijemos en ellas simplemente por ser mujeres?

Le pregunto a Cristina si tienen una asociación femenina, o cree que sería necesaria y me dice que no, rotundamente: «espero que no llegue a haberla nunca». Y persiste su reticencia a celebrar esta entrevista, pues el sólo hecho de realizarla ya indica que hay una diferencia. Yo, un tanto avergonzado, no dejo de disculparme.

— Que no llegase a existir una asociación de mujeres profesionales marítimo pequeras, sería el mayor síntoma de normalidad...

— Claro, claro. Alguna diferencia va a haberla siempre, pues es natural, pero seguro que va a haber gente que cuando vea esta entrevista diga «quieren ser iguales, pero mira: lo primero ya le están haciendo una entrevista... y no se que».

— También está relativamente justificado que hagamos esta entrevista, porque si bien no debería ser noticia que hubiese chicas embarcadas, lo cierto es que hay muchos compañeros de profesión que pueden conservar algún prejuicio... Creo que deseas aclarar algo más...

— Sí, sobre todo explicarme un poco más. Porque por otras entrevistas que me han hecho, sé que hay mucha gente que las ha leído se ha quedado con una imagen de prepotente, y para nada... nada que ver con eso. Somos personas normales que estamos haciendo un trabajo que no es habitual que hagan mujeres, pero nada más. No somos ni más ni menos que un hombre.

Conseguidas las nuevas atribuciones

Los Titulados Náutico-Pesqueros ya tienen un marco profesional más cerca del europeo, pero todavía faltan muchos objetivos

Con la publicación en el BOE de las atribuciones profesionales que dotan de sentido a las nuevas titulaciones náutico-pesqueras, finaliza un proceso plagado de intrigas y presiones. Cuatro años han pasado desde que las autoridades de Educación aprobaban los nuevos planes de estudio, que no eran nada si no iban acompañados de esta medida.

Hay que conseguir la homologación de las titulaciones en toda la UE

No obstante, no está todo conseguido. Según declaraba el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, a la revista «Mar» el mismo día que se publicaba el decreto de atribuciones en el BOE, «es un paso importante porque termina con un modelo marítimo muy quebrado».

«Esta no es una meta —declaraba Muñiz— sinó un punto de partida. Resuelto el plano académico y delimitadas las atribuciones profesionales, quedan por resolver otras cuestiones de gran calado, como la adecuación de los programas de las Escuelas Náutico-pesqueras a las nuevas especificaciones profesionales, los nexos de unión entre el sistema antiguo y el nuevo, la regulación de las prácticas en el mar, la diversificación de competencias entre los ministerios de Fomento y Agricultura, Pesca y Alimentación y las comuni-

dades autónomas en la expedición de acreditaciones, y la homologación internacional de las titulaciones».

La equiparación europea de la carrera marítimo-pesquera es, por tanto, uno de los objetivos de esta nueva etapa, sobre todo a la vista de los problemas que están planteando Gran Bretaña y Francia, países muy susceptibles con los profesionales españoles. Según las mismas declaraciones de Muñiz recogidas por «Mar», «el gobierno español deberá presionar a la Comisión y a la DGXV para que fije las equivalencias y reconocimientos profesionales de los titulados comunitarios».

También se insiste en la necesidad de suprimir el sistema de adultos, según el cual los mayores de 18 años con una acreditada experiencia profesional en la mar podrían acceder a una titulación profesional.



Cómo aplicar las nuevas normas

Vencer la inercia de las viejas estructuras debería ser el objetivo de las Autoridades, sobre todo ante la actitud de algunos funcionarios públicos

Finalizados por fin los trámites administrativos que han dado lugar a la reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras, queda por hacer una ingente labor de despachos, sobre todo la que tiene como objetivo modificar la inercia de los funcionarios.

¡Ojo!: Los funcionarios públicos de la «era Lobeto» son muy reticentes a aplicar la nueva normativa

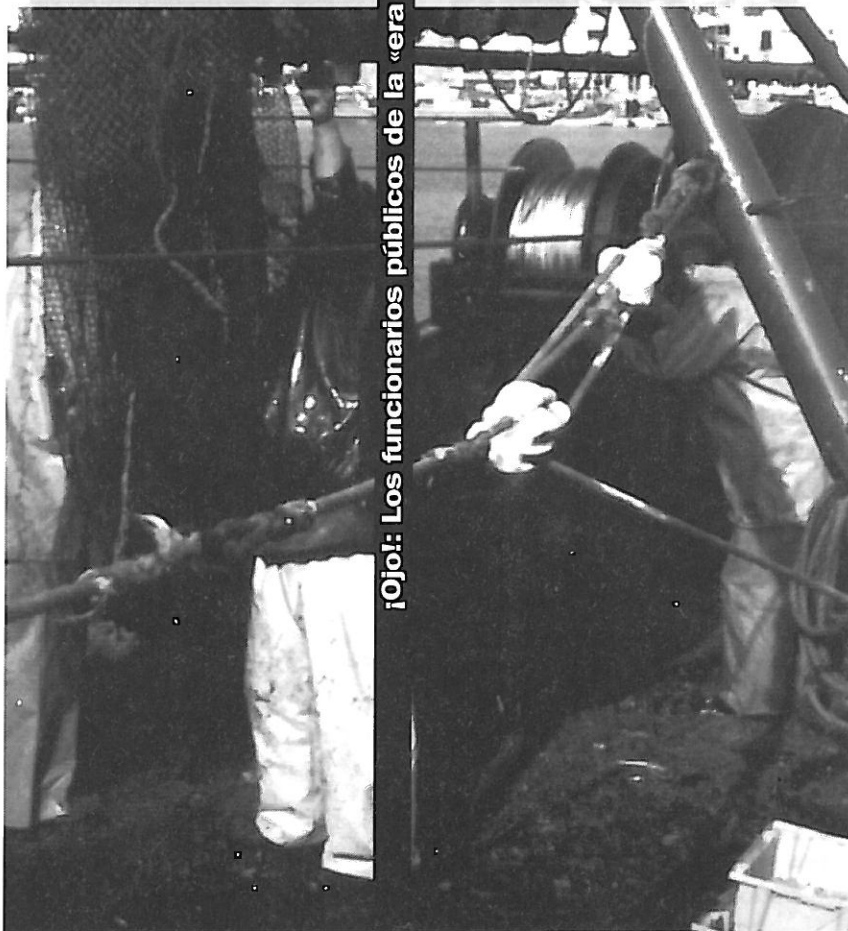
• Acostumbrarnos a los nuevos horizontes de las titulaciones marítimo-pesqueras equivale a hacer un esfuerzo suplementario para dominar las nuevas atribuciones de cada uno de los títulos. A todos les costará un pequeño esfuerzo, pero lo cierto es que hay algunos funcionarios ante los cuales pesan más los intereses creados en una época felizmente pasada, que la voluntad de adaptarse a las nuevas circunstancias.

Como todo empleado público, los funcionarios que ocupan puestos en las Capitanías Marítimas tienen que obrar según la normativa y los criterios que emanan de los distintos niveles de la Administración.

Inspectores, gestores y personal en general al servicio de la administración periférica del Estado deben realizar un esfuerzo especial y, sobre todo, olvidar sus intereses personales en que las cosas sean de una u otra forma. El Estado —o sea, todos nosotros— les paga para aplicar la normativa sin más, sin ninguna aportación personal que no sea la amabilidad con el administrado y el sentido de la eficiencia que todo servidor público debe demostrar.

Muchos sectores relacionados con el mundo marítimo-pesquero son conscientes de que los «olvidos» y faltas de interés a la hora de aplicar la nueva normativa no siempre es involuntaria. Son muchos los profesionales que entraron a formar parte de la administración marítima en la llamada «era Lobeto» —sobre todo en las oficinas de la periferia, que son las que están más en contacto con los ciudadanos—. Y todos sabemos de dónde procedían la mayoría de los contratados en aquella época: generalmente del Comme y su área de influencia, auténtico «banco de pesca» en el que se comadreaba con influencias y acuerdos de salón con motivaciones corporativas contra las que siempre luchó y luchará AETINAPE.

Por todo ello, en este momento hay otra lucha: conseguir que desde el más alto funcionario hasta el de menor nivel actúen con una exquisita independencia, con un rigor intachable en la aplicación de las normas. Por muchos acuerdos que existan en las cúpulas de las administraciones, éstas han de controlar toda su estructura, con la finalidad de que no ejerzan ningún tipo de nepotismo. Las Guardias Pretorianas no sólo no están justificadas, sino que resultan absolutamente inútiles en este tiempo de transparencia y tranquilidad.



Tres programaciones diferentes

Concluido el largo proceso administrativo de la reforma de las enseñanzas, se impone adaptar el sistema educativo a las necesidades del sector

Las administraciones que tienen responsabilidades en la enseñanza marítimo-pesquera realizarán un esfuerzo por coordinar los diferentes programas o sistemas que en este momento conviven en perjuicio del conjunto del sector. Según parece, todavía es necesario esperar al curso siguiente para que se impartan las nuevas enseñanzas, y para suprimir la Formación Permanente de Adultos.

Formación: Ajustar recursos y necesidades

Así se lo hicieron saber a representantes de AETINAPE en una serie de reuniones con el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, y el director general de Formación Profesional del Ministerio de Educación y Ciencia, Antonio Peleteiro.

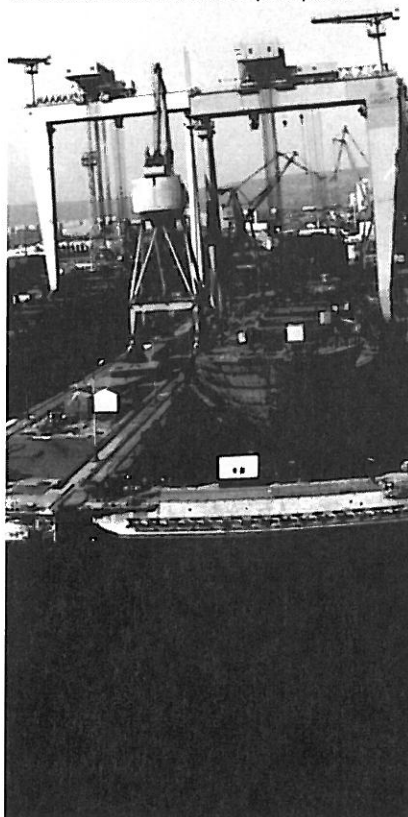
Todos ellos coincidieron en que es necesario reducir las tres programaciones diferentes que existen en la actualidad, dejándolas en una modalidad única para seguir la carrera marítimo-pesquera, ajustada a los preceptos de la reforma recientemente aprobada, que deben regir con carácter general para todo el territorio español.

Hablaron también de acabar de inmediato con el sistema de formación de adultos —una anacrónica fórmula que nació hace muchos años con vocación provisional—, y de ir adaptando los viejos programas de las Escuelas a las directrices nacidas de la reforma, para lo cual es necesario realizar un mapa de recursos educativos, al objeto de rentabilizar al máximo la docencia.

En este sentido, la Dirección General de la Marina Mercante encargó a todas las Escuelas Marítimo-pesqueras un informe acerca de los recursos de que disponen para realizar su trabajo. Aunque no se tienen todavía datos concretos sobre centros y lugares, se sospecha que existen muchos centros que no cuentan con la infraestructura necesaria para impartir una enseñanza marítimo-pesquera de alta calidad. Ante ello, lo idóneo sería reducir drásticamente el elevado número de centros de formación, que forman parte de una red que creció más gracias a los intere-

ses de caudillos locales que a una ordenada planificación.

De todos es sabido lo problemático que resultaría realizar un plan de ajuste de las Escuelas marítimo-pesqueras españolas, en ese ansiado proceso de adaptación a la realidad y la dimensión del sector. En este sentido, AETINAPE alertó a las autoridades que debe rechazarse cualquier argumento corporativo, especialmente del cuerpo docente, que pretenda frenar la adaptación del conjunto de los centros de formación a los nuevos planes educativos. Hay que recordar que en el larguísimo proceso de reforma de las enseñanzas se detectaron numerosos comportamientos insolidarios e interesados de sectores docentes, siempre más pendientes de su papel en la nueva conformación de las carreras que del interés global de la comunidad marítimo-pesquera.



El proceso en la prensa

Recorrido informativo por el reflejo en la prensa de la larga lucha por las atribuciones profesionales

El proceso que concluyó con la promulgación de las atribuciones para los TNP resultó muy complejo y lleno de zancadillas, muchas de ellas recogidas en los periódicos de las ciudades más importantes del litoral. Hemos querido viajar por sus titulares y resumir sus principales contenidos informativos. Servirán como reflejo de unos días de lucha que han concluido con éxito para las principales reivindicaciones náutico-pesqueras.

Formación: Ajustar recursos y necesidades

•

Los marinos, en contra de homologar las titulaciones de Náutica y FP (La Voz de Galicia, 21 de febrero).

El Colegio Oficial de la Marina mercante Española (Comme) califica de irresponsable la pretensión de homologar profesionalmente las titulaciones de Marina Civil con las de Formación profesional. Según un comunicado remitido al ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, «esta equiparación permitirá que un titulado de 18 años, tan solo con estudios secundarios y dos cursos de FP básica, pueda estar al mando de un buque y ser responsable de muchas vidas humanas».

•

Los alumnos de Náutica inician un segundo encierro contra la homologación con FP (La Voz de Galicia, 3 de marzo).

Cerca de doscientos estudiantes de la Escuela Superior de Marina Civil iniciaron un nuevo encierro en el centro de Riazor. Esta movilización es la última antes de que los estudiantes viajen a Madrid para participar en la concentración nacional de la próxima semana. Por su parte, el rector de la Universidad de A Coruña, José Luís Meilán, anunció el envío de una carta al ministro de Fomento para interceder en favor de la urgente resolución del conflicto.

•

Los estudiantes de las siete escuelas de náutica españolas se encierran en sus centros (La Provincia, 4 de marzo). Los alumnos estiman que el Real Decreto permite el ejercicio de puestos de elevada responsabilidad a personal «con una menor cualificación que el actualmente autorizado».

•

Cartas al Director (La Voz de Galicia, 4 de marzo). «Mis compañeros de Náutica iniciaron un nuevo encierro que personalmente veo como un error.

Hay que salir y explicarle a la gente de la calle cómo les puede afectar a ellos nuestro problema. (...) Comprendo a los alumnos de FP, entusiasmados ante la posibilidad de aumentar sus horizontes profesionales. (...) Nadie nos ha dado nada. A ustedes es posible que se lo regale -él sabrá porqué- el señor Fernández Casas. (Pablo Miguel Barreiro Carballo. Alumno de la Escuela Superior de Marina Civil).

•

Los alumnos de Náutica cortan de nuevo el tráfico con bengalas y botes de humo (La Voz de Galicia, 5 de marzo).

Cerca de doscientos alumnos de la escuela Superior de Marina Civil protagonizaron una nueva manifestación para exigir la retirada del decreto que, en su opinión, homologará las competencias de los titulados de FP con las de los universitarios. Los estudiantes entregaron escritos de demanda para la retirada del decreto.

•

Los titulados náuticos piden que sus atribuciones no se limiten a la pesca (Faro de Vigo, 7 de marzo).

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, insiste en que hay que regular el sector para acabar con «la tradicional confrontación». Mientras, alumnos de la Escuela Superior de la Marina Mercante se lanzaron a las frías aguas de la ría de Bilbao para protestar por las nuevas atribuciones de los titulados náuticos-pesqueros.

•

Aetinape defiende el decreto de Marina Mercante sobre nuevas titulaciones (Atlántico, 7 de marzo).

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz señala que esta reforma data de 1984 y que fue consensuada con todos los sectores implicados, «incluso con esos que hoy en día están protestando».

•

Aetinape cree que marina Civil

El proceso en la prensa

quiere la dimisión de Casa «porque pierden privilegios» (La Voz de Galicia, 7 de marzo). El presidente, José Manuel Muñiz declaró que el nuevo modelo educativo «acaba con las enseñanzas de Marina Civil, propias del siglo XVIII» y agregó que «el decreto está consensuado, cerrado y discutido y vamos a exigir que se cumpla este compromiso sin variarlo ni un ápice».

Frente común de las carreras técnicas contra la equiparación de títulos con FP (El Ideal Gallego, 7 de marzo). Mientras los alumnos de Marina Civil terminaban con su encierro, responsables de Ingeniería, INEF y Enfermería se reunieron para pedir que se regulen claramente las salidas profesionales de las carreras.

Marina Mercante insiste en que se desarrolle el proyecto sobre enseñanzas náuticas (Avisos a Diario, 11 de marzo). Afirma en que el Real Decreto responde a las necesidades de titulación de la referida actividad y cree que no equipara a los titulados universitarios con los de FP.

Alumnos de Náutico-Pesquera de Galicia piden la continuidad del director de Marina Mercante (Faro de Vigo, 12 de marzo). La coordinadora de alumnos recaba el apoyo de las instituciones para la aplicación de la nueva legislación que regula las titulaciones marítimas de acuerdo con la normativa internacional.

Alumnos de las escuelas de Marina Civil y náutico-pesqueros tomaron las calles (La Voz de Galicia, 12 de marzo). Los primeros se manifestaron en Madrid con pancartas del tipo «Náutica SOS» o «Equiparación no es la solución». Al mismo tiempo, alumnos de Náutico-Pesquera de las escuelas de A Coruña, Ferrol y Vigo recorrieron las calles de estas tres ciudades.

Los alumnos de Náutica se manifestaron contra Fomento (Diario de Cádiz, 12 de marzo). Unos mil alumnos de las facultades de Náutica de toda España se manifestaron ante el Ministerio en Madrid contra la propuesta de decreto que concederá más posi-

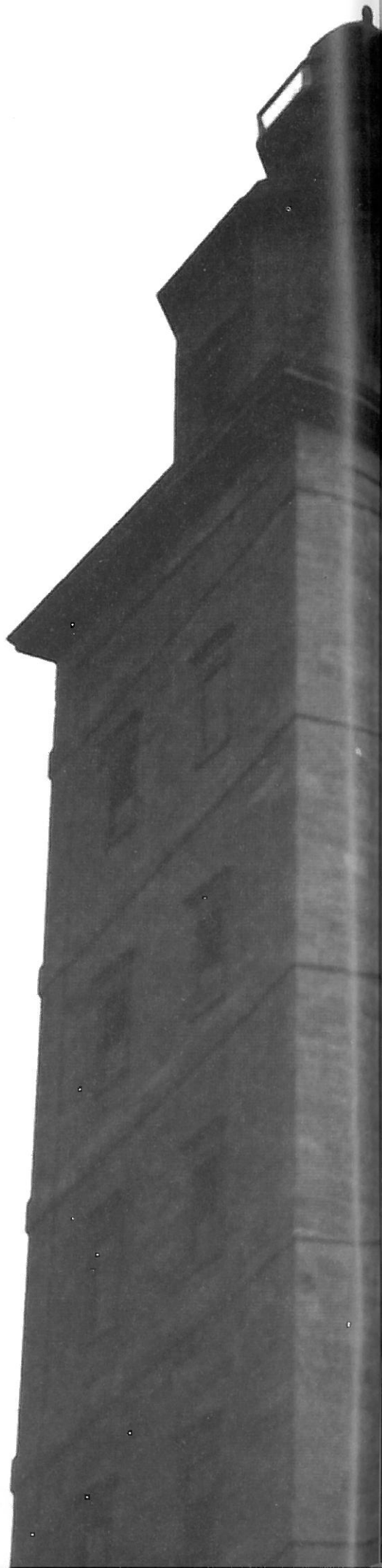
bilidades de empleo a los titulados en FP. Mientras, alumnos del Politécnico gaditano, en el que estudian 300a alumnos, realizaron una sentada.

Alumnos de FP y universitarios intensifican sus protestas sobre los estudios de Náutica (El Ideal Gallego, 12 de marzo). Los alumnos de Marina Civil, según informó EFE, creen que «el problema es que la gente que apoya el proyecto tiene sus navieros y quieren pagar menos a los que cursen FP, lo que perjudicaría a los que se han formado durante cinco años en una universidad». Por su parte, los alumnos de la rama náutico-pesquera de Ferrol aseguran que su profesionalidad está demostrada «pues están ejerciendo el mando en los barcos de pesca más punteros de todo el mundo».

Más de un millar de alumnos de Marina se manifestaron en Madrid (El Comercio, 12 de marzo). Sin embargo no fueron recibidos por el director de la Marina Mercante. Paralelamente, los alumnos de náutico-pesquera se concentraron ante la Junta General del Principado. Los estudiantes de Náutico-Pesquera se manifiestan en A Coruña, Ferrol y Vigo (El Correo gallego, 12 de marzo). En total, alrededor de 500 alumnos protestaron por las calles de las ciudades.

«Nadie pretende quitar nada a Marina», sostienen alumnos de Náutico-Pesquera. (La Nueva España, 19 de marzo). Los alumnos de FP afirman que la única diferencia de formación entre ellos y los diplomados es «de un año, que es académico, no profesional» y explican que estos últimos «deberían pedir que les aumenten también a ellos las competencias, en vez de impedirnos crecer a nosotros».

Directores de la Marina Civil afirman que se les prohibió opinar sobre el decreto (El Ideal Gallego, 13 de marzo). El Consejo de directores y decanos de las escuelas superior se la Marina Civil y de las facultades de Náutica aseguran que el director de la Marina Mercante, Fernando Casa, les negó cualquier posibilidad de aportar algún tipo de opinión.



El proceso en la prensa

• **Los titulados de FP, capaces para la Marina Mercante (Diario de Cádiz, 13 de marzo).** En un comunicado, salen al paso de las críticas de los alumnos y diplomados en Náutica y recuerdan que su profesionalidad en buques pesqueros está demostrada y que tienen capacidad para ejercer en buques mercantes.

• **Fracasa la reunión del director general de la Marina Mercante con alumnos de Náutica (El Comercio, 14 de marzo).** La reunión entre el director de la Marina Mercante, Fernando Casas, y la delegación universitaria de Náutica finalizó sin ningún tipo de entendimiento. Los estudiantes piden su dimisión.

Por otra parte, los alumnos de F.P. de la Escuela de Formación de Náutico-Pesquera de Gijón afirman que «entre el diplomado y el técnico superior sólo existe un año de diferencia formativa».

• **«Ha sido una reflexión bien calculada», dice Monteseirín en su dimisión. (La Nueva España, 19 de marzo).** El director de la Escuela Superior de la Marina Civil explicó de esta forma los motivos de su dimisión, tras siete años al frente de la institución docente.

• **Náutica presentará en abril una alternativa al conflicto profesional (La Voz de Galicia, 26 de marzo).** El director de Náutica de A Coruña, Juan Trigo del Río, aseguró que «la batalla en la calle se acabó pero ahora comienza la más importante, que afecta al ámbito político».

• **Alumnos del centro Superior de Náutica se manifestaron ayer en el puerto tinerfeño (El Día, 3 de abril).** Están en contra del Real Decreto elaborado por el Gobierno que equipara a los titulados de FP con los diplomados universitarios.

• **Los alumnos de Náutica intentan bloquear el puerto y se encierran en la capitanía Marítima (Avisos a Diario, 3 de abril).** Protestan por el decreto que regula las enseñanzas del sector.

• **Marina Mercante retira el borrador de Real decreto que leva las competencias de FP 3 (El Comercio, 17 de abril).** «A Partir de ahora se abren nuevas expectativas», asegura Antonio Monteseirín, director en funciones de la Escuela Superior de Marina Civil de Gijón.

• **Los alumnos de Náutica exigen la dimisión de Fernando Casas (Diario de Cádiz, 18 de abril).** El director general de Marina Mercante se enfrentó a las críticas de los alumnos de Náutica que pidieron su dimisión a consecuencia del decreto regulador de las titulaciones para FP. Los sucesos acontecieron en el transcurso del 20 Congreso de Construcción Naval, Transporte Marítimo y Puertos. Por la mañana, los alumnos de FP protestaban porque entendían que se había retirado al decreto, algo que negó Casas, y luego los de Náutica, con más barullo, irrumpieron en la Sala de Conferencias al grito de «Casas dimisión».

• **El director de Marina Civil denuncia que no se avanza en la solución al conflicto con FP (El Ideal Gallego, 23 de abril).** Trigo del Río cree que «se está mareando la perdiz y están intentando agotarnos para que dejemos de asistir a las reuniones».

• **Marina Mercante sale al paso en la polémica sobre los titulados náutico-pesqueros (Diario de Las Palmas, 28 de abril).** Deja constancia de que en el proyecto de Real Decreto «no hay equiparación de atribuciones profesionales con los títulos universitarios».

• **Continúan las protestas por el proyecto de Decreto sobre los titulados náutico pesqueros (Diario de Las Palmas, 30 de abril).** El Colegio de oficiales de Marina Mercante entiende que «no existe argumento técnico, náutico o jurídico que lo justifique».

• **Casi 7000 alumnos secundaron el paro contra la reforma de la función pública (La Voz de Galicia, 6 de mayo).** Estudiantes de diplomaturas y carreras técnicas oponen su equiparación con los bachilleres europeos.

El proceso en la prensa

• **Marinos Mercantes consideran que se ha degradado el sector (Diario de Cádiz, 10 de mayo).** Acusan al director general de la Marina Mercante de complicidad con Aetinape y califican la política marítima de su departamento como «una amalgama y degradación académica y profesional de la Marina Civil».

• **El Gobierno niega que quiera abaratar la mano de obra en la marina civil (Diario de Cádiz, 12 de mayo).** Recuerda que existió la «adecuada información, publicidad y apertura» para recibir «cuantas observaciones y sugerencias fuesen oportunas».

• **El Consejo de Ministros aprueba la homologación entre pesca y marina mercante (Faro de Vigo, 16 de mayo).** Regula los títulos de Patrón de Altura, Patrón de Litoral, Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval.

• **Nuevas competencias para titulados de FP en buques (Diario de Cádiz, 16 de mayo) Aprobadas la titulaciones de la marina mercante y del sector pesquero (Europa Sur, 16 de Mayo).** El Consejo de Ministros aprobó el Real decreto, basado en las disposiciones internacionales sobre la materia. Los interesados que acrediten los requisitos exigidos recibirán las correspondientes tarjetas náutico-pesqueras, válidas para toda España.

• **El Gobierno aprueba por sorpresa el decreto sobre los estudios de Náutica (El Ideal gallego, 16 de mayo).** El director de la Escuela de Marina Civil aseguró que no se les informó y que desconocen si el documento incluye alguna de las propuestas que formularon.

• **Los titulados náutico pesqueros defienden el decreto de atribuciones (Diario de Cádiz, 17 de mayo).** El colectivo, a través de su asociación nacional, Aetinape, asegura que ha estado «marginado y despreciado en cuanto a nuestro papel profesional tanto dentro como fuera de la Administración pública». Fernando Casa, actual director de la Marina Mercante, «puso en orden un sector que estaba dominado por secto-

res relacionados con el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante».

• **La dirección de Marina Civil estudia recurrir el decreto ante los tribunales (El Ideal Gallego, 21 de mayo).** La primera impresión sobre el decreto del director del centro coruñés, Juan Trigo del Río, es que no se ha aceptado ninguna de las propuestas presentadas por la comisión de decanos y directores de facultades y escuelas. La aprobación del proyecto ha generado malestar en el Centro.

• **Aetinape saluda la nueva Ley de Protección de Recursos Pesqueros (Atlántico, 24 de mayo).** Recuerda que los denominados «capitanes del fletán» todavía adeudan 25 millones de las multas impuestas por salir a faenar sin el Permiso Temporal de Pesca.

• **Aetinape, satisfecha con la nueva ley de protección de recursos (La Voz de Galicia, 24 de mayo).** Espera que se reestudien «casos dramáticos» que todavía sufren algunos profesionales.

• **Duras críticas contra el director general de la Marina Mercante (Diario de Cádiz, 30 de mayo).** Los decanos y directores de los Centros Superiores de Enseñanza Náutica acusaron a Fernando Casas de «no respetar la seguridad de la vida humana en el mar ni tampoco el medio ambiente. No es que no las respete sino que las desprecia».

• **Los decanos de Náutica recurrirán el Real Decreto de Titulaciones (Atlántico, 30 de mayo).** Las facultades podrían solicitar al Comite una huelga de oficiales durante la operación «paso del estrecho» de transbordadores rápidos desde Baleares a la península.

• **Los decanos de Náutica impugnarán el decreto sobre la marina mercante (Diario de Cádiz, 31 de mayo).** Mostraron su más enérgica repulsa por los métodos empleados por Casas en la elaboración del proyecto y creen que «la orden es una falta de respeto a la seguridad de la vida en el mar».

• **Aetinape cree «insuficiente» el decreto que equipara títulos de FP y Marina Civil (ABC, 31 de mayo).** El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, considera que la medida es un paso importante ya que crea figuras polivalentes para la pesca y la marina mercante, aunque asegura que es «insuficiente» porque no recoge las propuestas realizadas por Aetinape.

• **Solicitan la homologación de las carreras náuticas en la UE (El Progreso, 31 de mayo)** El presidente de la AETINAPE, José Manuel Muñiz, reclamó al Gobierno español que negociase con la Unión Europea la homologación de las titulaciones náuticas, pues el Reino Unido «amenaza con detener a los pesqueros de empresas mixtas si sus patrones españoles no homologan su título en Gran Bretaña».

• **Aetinape pide que se homologue con Europa los títulos náutico-pesqueros (La Voz de Galicia, 31 de mayo).** Su presidente pidió que esta reforma se aplique a partir del próximo curso y con rigor. Sobre la confrontación entre los estudiantes de FP y los de Marina Civil dijo que «son dos formaciones claramente complementarias» e insistió en lograr «un clima de concordia».

• **Aetinape señala que el nuevo decreto de la Marina Mercante es «insuficiente». (El Ideal Gallego, 31 de mayo).** Su presidente, José Manuel Muñiz, reclama la homologación de las titulaciones en toda Europa y recordó que en España hay 15.000 titulados náutico-pesqueros, más que en toda Francia, y existen cerca de 9.000 estudiantes en los centros estatales.

• **Profesores de FP defienden las nuevas atribuciones en marina civil (Diario de Cádiz, 6 de junio).** Las atribuciones para esta rama «superará la profunda división existente hasta el momento entre los subsectores de pesca y marina mercante».

La herencia del fletán

Canadá ha conseguido desdibujar el acuerdo tácito de las 200 millas jurisdiccionales

De 40.000 tm y 40 buques de pesca de gran altura que existían bajo pabellón español en 1994 hemos pasado a menos de 10.000 tm y 12 buques en la actualidad. Son los datos más contundentes para demostrar las irreversibles consecuencias de la «guerra del fletán», punto simbólico que definió la práctica desaparición de la legalidad internacional en materia pesquera. Así se recoge en un informe de carácter interno elaborado por los servicios jurídicos de AETINAPE.

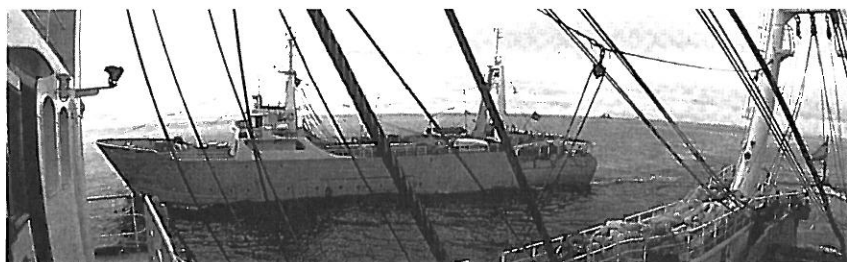
Sigue sin haber un organismo internacional que regule las pesquerías

Otro dato, quizá más trascendente para medir la importancia real de aquella guerra de caladeros: ni las Naciones Unidas (de donde mana el derecho marítimo internacional) han accionado dispositivo alguno para restituir la legalidad, ni todavía Canadá derogó los artículos que permitían a su policía marítima actuar fuera de su área jurisdiccional.

En el conflicto del Atlántico Norte no sólo se trata de enjuiciar la actitud del ministro canadiense que escenificó el secuestro de un buque español contra el que su armada llegó a disparar, sino que sirvió para

océanos —que permitía a España mantener su sobredimensionada flota pesquera— va dejando paso a la negociación bilateral, para lo que haría falta una administración española y comunitaria más ligada a los problemas reales de la pesca.

Ya en otro orden de cosas, la «guerra del fletán» trajo también como consecuencia la reciente promulgación de la Ley de Protección de los Recursos Pesqueros, que entre otros temas regula el sistema de sanciones a aplicar a los profesionales del mar. En pleno conflicto del fletán, 20 capitanes españoles fueron multados en mitad de un confuso procedimiento



poner en cuestión el auténtico problema que afecta a las relaciones pesqueras internacionales: la falta de una autoridad supranacional capaz de ordenar los recursos y construir una realidad jurídica ahora inexistente.

La trascendencia del problema con Canadá para la pesca española se mide, sobre todo, porque el país norteamericano ha conseguido lo que se proponía: deshacer los fundamentos de entendimiento tácito que disponían las 200 millas de cada país como Zona Económica Exclusiva del mismo. En este momento existe ya la sensación generalizada de que la «privatización» de los océanos va a ensancharse y zonas que quedaban libres como la que regulaba la organización NAFO serán cada vez menos importantes. Así, la influencia de los organismos internacionales sobre los

administrativo, y 15 de sus armadores les abandonaron a su suerte, con lo que tuvieron que hacer frente a la situación creada por las órdenes recibidas, ya que las multas superaban los 50 millones de pesetas, pendientes todavía hoy de una solución definitiva.

El informe subraya también que se ha producido un severo desprestigio de la industria pesquera y de la propia política exterior española en todo el mundo, que no ha sido capaz de hacer valer su influencia internacional para que las cosas hubieran ocurrido de otro modo en relación al control de los recursos pesqueros en base a organismos internacionales y no al «derecho» unilateral de los distintos países ribereños.

Una vez más, la UE está demostrando lo que de verdad le interesa el sector pesquero: Canadá está aprobando una ley en la que se arroga la capacidad de vigilar unilateralmente las aguas NAFO, y Europa le deja hacer.

El problema de fondo continúa siendo el deficiente funcionamiento de NAFO

Canada policía; Europa pasiva

Europa continúa pasiva ante la arrogancia canadiense de «vigilar» las aguas del norte

Después del conflicto del «Estai», la UE había levantado el veto a la agenda transatlántica confiando en que remitieran las actitudes agresivas de los canadienses, algo que, como se ve, no ha ocurrido; más bien se ha agravado. El comportamiento canadiense supone una falta de respeto a aquellos compromisos verbales que sirvieron para poner fin a la batalla.

La competencia regional sobre el control de las aguas es un paso más hacia la nueva piratería marítima, consistente en aumentar el control nacional sobre espacios exteriores a las 200 millas fijadas por el derecho internacional como límite de las jurisdicciones particulares de los Estados. Con este impulso hacia el dominio del mar finaliza una especie de baile carnavalesco escenificado por Canadá ante los países con intereses en el Atlántico.

Todo el sector marítimo-pesquero piensa que la UE debería poner más interés en atender a las estructuras pesqueras comunitarias, y abandonar la actitud de consentimiento o incluso apoyo implícito a los países que se comportan de manera agresiva con nosotros. Nuestras autoridades deberían potenciar el funcionamiento y la agilización de las estructuras internacionales dedicadas a regular la pesca en el Atlántico, como la NAFO, dotándolas de medios propios para controlar de manera objetiva y eficaz a quienes pudieran no respetar los acuerdos internacionales.

• Nuevos datos «científicos».

Por otra parte, los datos científicos que maneja la NAFO empiezan a apuntar en sentido diferente a los deseos de Canadá, ya que abren la posibilidad «científica» de que se aumenten las cuotas de fletán negro, según se anunció recientemente, aun-

que ya se sabe que esos datos considerados «objetivos» esconden muchas veces inconfesables intereses comerciales o estratégicos.

El dato, lejos de resultar intrascendente, revela que los mismos canadienses —país que, como queda dicho, maneja esta organización internacional— reconocen que deberían aumentarse las cuotas de pesca para este producto, al que se dedica una flota en su mayoría gallega. El incremento resulta más bien inapreciable, pues se prevé que de las 27.000 que se pescan en la actualidad puedan pasar a pescarse 30.000 tm. No obstante, el propio dato científico revela que la población va en aumento y paulatinamente pueda ir aproximándose a la cifra a las 40.000 tm. que los pesqueros españoles capturaban antes del conflicto iniciado por Canadá (ahora pescan alrededor de 11.000 tm.).

Pero el problema de fondo de estas pesquerías continúa siendo el deficiente funcionamiento de la NAFO, una organización que no acaba de convertirse en foro a partir del cual se regule de manera eficaz y solvente toda la actividad pesquera del Atlántico Norte. De las 27.000 tm que en teoría pueden ser extraídas, sólo los barcos gallegos pescan las 11.000 que aproximadamente les corresponden. Europa —y España concretamente— debería plantear en ese foro quién está pescando el resto, fijado en términos de competitividad y sin tener en cuenta qué flota se dedica a esta actividad.

Sólo con una NAFO más equitativa y con unas autoridades españolas y europeas que pongan mayor interés en la negociación pesquera internacional, la flota del norte podría volver a hacer de la pesca del fletán una actividad económica rentable y generadora de riqueza.

Las perspectivas internacionales de la flota pesquera de gran altura han tomado una nueva dimensión a partir de la independencia de países como Namibia, que mientras estaban sometidos a un régimen colonial no se preocupaban por su desarrollo pesquero pero ahora han tomado conciencia de su potencial.

Conviene desterrar muchos mitos y prejuicios de desconsideración hacia los hermanos africanos

Namibia conquista su dignidad

Desde que accedió a la independencia tiene como objetivo económico el desarrollo de su economía primaria

La visita del primer ministro namibio a Galicia, que tuvo lugar recientemente, ha traído a la actualidad el necesario replanteamiento del nuevo modelo de crecimiento del sector pesquero español, que algunas empresas pioneras adoptaron ya hace años. No podemos basarnos, como en cierta medida venía sucediendo hasta ahora, en una concepción casi colonial de los mares correspondientes a territorios del sur, sobre todo aquellos que han encarrilado sin demasiadas injerencias exteriores, su camino hacia el desarrollo.

En una nota de prensa publicada con ocasión de la visita del dirigente namibio, AETINAPE apelaba a «la imaginación y la cooperación de igual a igual» con el joven país africano, ya que sus caladeros de aquel país, que en su momento fueron vitales para la flota española, no pueden tratarse de igual forma que antaño. Desde que el país sudafricano accedió a la independencia, en 1989, tiene como objetivo económico el desarrollo de su economía primaria.

Por tanto, el objetivo de las empresas españolas interesadas en seguir pescando en los ricos caladeros del país debe centrarse en la cooperación, al objeto de aprovecharse de su superioridad tecnológica y al mismo tiempo contribuir al desarrollo de un país con el que la UE tiene tratos preferenciales en el marco de los Acuerdos de Lomé (a través del que Europa canaliza la ayuda económica a

sus ex-colonias). Otros países de gran desarrollo pesquero, como Noruega, están apostando firmemente por esa vía.

España no puede seguir como antaño: sólo a través de la cooperación internacional los españoles podremos pescar allí. Como consecuencia, las empresas pesqueras deberán buscar alternativas que palién el impacto dejado a finales de los años 90 tras aquella época de sobrepesca en la que se desarrolló buena parte del enorme potencial pesquero español de gran altura.

AETINAPE anima a las empresas pesqueras españolas que se interesen por los mecanismos de cooperación internacional e intenten crecer por esa vía, respetuosa con la dignidad de los pueblos que antes no eran dueños de su destino y ahora se han dotado de la entidad suficiente como para ordenar sus recursos económicos y reorientar sus recursos pesqueros.

En este sentido, conviene desterrar muchos mitos y prejuicios de desconsideración hacia los hermanos africanos, aunque muchas veces, la ineficiencia de las autoridades europeas o su falta de habilidad negociadora en los foros internacionales, nos «inviten» a ver enemigos en los países del sur. Estos simplemente luchan por desarrollar modos de vida que contribuyan a aumentar los deteriorados índices de calidad de vida que padecen.



Sombra europea en Marruecos

Pase lo que pase en el referéndum del Sahara, los acuerdos con vecinos o ex-colonia serán cada vez más restrictivos

El modelo pesquero español, basado en la escasa industrialización está igualmente en la base del problema que se presenta ahora mismo en Marruecos, o en el que en el futuro puede aparecer si en referéndum del Sahara este país logra que se le reconozca por fin en la escena internacional.

La sombra del integrismo, demasiado alargada para que Europa descuide el Magreb

• El próximo acuerdo pesquero con Marruecos, o los subsiguientes que puedan nacer con el futuro estado sahariano serán cada vez más restrictivos. En caso de que el reino alahuita logre imponer su fuerza y anule formalmente las aspiraciones saharauis, Marruecos se encontrará con un sector pesquero cada vez más fuerte y desarrollado. Las cifras así lo indican: unos 500 barcos y alrededor de 300 industrias pesqueras de transformación montadas con tecnología y socios europeos, en base a las ayudas a la cooperación internacional. Un panorama que supone, ante todo y en primer lugar, una competencia drástica a los productos españoles, pues todas esas empresas se benefician de unos costes salariales infinitamente más bajos que los europeos.

Además, sus propietarios son básicamente europeos, en sociedades que comparten con ciudadanos oriundos. En ese contexto, es fácil-

mente comprensible que las industrias pesqueras marroquíes presionen a su gobierno para no facilitar la pesca a los españoles, su competencia directa más evidente. Se da la paradoja, igualmente, de que Europa está moralmente obligada a cooperar en el desarrollo de Marruecos como en el de todos los países africanos —especialmente del Mediterráneo— cuya estabilidad política depende sobre todo del desarrollo socioeconómico y la progresiva occidentalización de sus sociedades: la sombra del integrismo es demasiado alargada como para ponerse «quisquillosos» con el problema de la pesca.

En cuanto al referéndum del Sahara, aunque no tiene fecha fija, todo indica que tendrá lugar antes del próximo verano. Si lo gana el sufrido pueblo abandonado por España durante los últimos años del franquismo, veremos nacer un modelo de construcción económica parecido al de Namibia, en la costa surafricana: ordenar los recursos pesqueros para



Cooperación, imaginación y negociaciones pesqueras de las que se obtengan resultados cuantificables son las únicas armas que quedan a España y la UE

hacer de ellos un puntal económico que permita la exportación y la generación de riqueza. De producirse la victoria saharauí, parecería lógico que Europa, y particularmente España, se volcasen en atenciones para restaurar la economía de un país cuya población malvive actualmente asediada en medio del desierto argelino. El deber moral y la simpatía que los saharauis despiertan en España deberían ser utilizadas para fomentar la cooperación pesquera y promover el desarrollo de nuevas iniciativas empresariales con presencia española que no reduzcan a cero la mano de obra procedente de nuestro país.

Si en cambio el referéndum es ganado por Marruecos o este país no reconoce su resultado —es necesario recordar que esta situación no está ya resuelta por la inacción de la ONU y los apoyos que Hassan fue capaz de recabar en todo el mundo—, la

situación puede continuar en la inestabilidad: las negras perspectivas que esta eventualidad puede conllevar para los saharauis les pone en una situación muy próxima a la simple exterminación, debido a la evidente superioridad bélica marroquí. Para el reino alahuita, la rica franja costera del desierto —además de la pesca existen generosos yacimientos de fosfatos— sería simplemente la continuación de sus conquistas hacia el sur. O lo que es lo mismo: la culminación de aquella «Marcha Verde».

Este panorama geopolítico no puede ser más negativo para los negocios pesqueros españoles en el norte de África: cooperación, imaginación y negociaciones pesqueras de las que se obtengan resultados cuantificables son las únicas armas que quedan a España y la UE para hacer valer sus intereses.

En caso de que el reino alahuita logre imponer su fuerza y anule formalmente las aspiraciones saharauis, Marruecos se encontrará con un sector pesquero cada vez más fuerte y desarrollado



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

Pretenden que los tripulantes de empresas mixtas realicen un curso de seguridad de 7 horas, aunque hayan cursado el español, de 80 horas



Sigue la amenaza británica

La actitud británica de constante acoso a las empresas mixtas con presencia española está dando lugar a una situación intolerable que continúa preocupando a AETINAPE. Ahora pretenden que los tripulantes extranjeros —cuya mayoría son gallegos y vascos— realicen unos cursillos de seguridad de 7 horas que ellos han organizado y que, para mayor infundio, no cumplen las exigencias previstas por los tratados internacionales.

a apresar los buques, con lo que causarían graves perjuicios a la comunidad pesquera.

Esta nueva exigencia inglesa se corresponde con la tradicional actitud de ese país con los trabajadores extranjeros del sector marítimo pesquero, sobre el que no se ejerce la correspondiente libertad de movimientos y de acceso al trabajo que debería corresponder a todos los ciudadanos de la UE, como

El constante acoso a las empresas mixtas resulta intolerable y contrario al espíritu de la UE

•
Se da la circunstancia que la mayoría de estos tripulantes han realizado ya los cursos exigidos en España, los famosos cursos de seguridad, que constan de unas 80 horas distribuidas en dos niveles, uno de supervivencia en el mar y otro de lucha contra incendios a bordo. La actual amenaza consiste en que si en junio no se encuentran todos los profesionales con el cursillo inglés realizado —aunque hayan cursado el español— podrían llegar incluso

las organizaciones españolas vienen denunciando hace tiempo.

Se une, además, a las reticencias inglesas cara a homologar las titulaciones comunitarias, a fin de que todos los ciudadanos puedan ejercer su profesión con normalidad. El Reino Unido ha solicitado nada menos que la modificación de la normativa que obliga a todos los países europeos a homologar las titulaciones, ya que quieren atenerse a sus propias reglas de formación. El conflicto se encuentra ya en manos de la Comisión Europea, que a través de la Dirección General 15, encargada de los asuntos de formación, trata de poner orden en la situación, pero, como siempre, el nacionalismo británico es muy difícil de racionalizar. gobiernos británico e irlandés, que adoptan discursos nacionalistas, impropios de la actual realidad europea de la que forman parte sus ciudadanos, sus trabajadores y sus empresas, como los españoles, en igualdad de condiciones. En este sentido cabe recordar un asunto que no se ha tratado en esta reunión y que afecta drásticamente al estado de esta flota, como la creación de una Inspección Pesquera Comunitaria, imprescindible para acabar con las agresiones a los buques españoles al sur de las Islas Británicas.

Después de este relativo éxito español ante la Unión, en este momento es necesario abordar otros temas como la falta de acuerdos internacionales con países muy importantes para nuestras flotas, como Namibia, Sudáfrica o Argentina, pues mucha de la capacidad de empleo del sector depende de estas negociaciones.

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, autómatas, 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)



La recientemente aprobada Ley de Ordenación de los Recursos Pesqueros, inspirada en los nuevos cánones europeos, tiene la virtud de devolver parcialmente la tranquilidad a los profesionales marítimo-pesqueros.

A partir de ahora, éstos compartirán algunas responsabilidades que hasta hoy detentaban de forma exclusiva, con los armadores, quienes muchas veces inspiran y hasta condicionan decisiones susceptibles de afectar al respeto normativo.

Los armadores también podrían tener culpa legal

Ya no será posible que los armadores puedan abandonar a su suerte a los profesionales

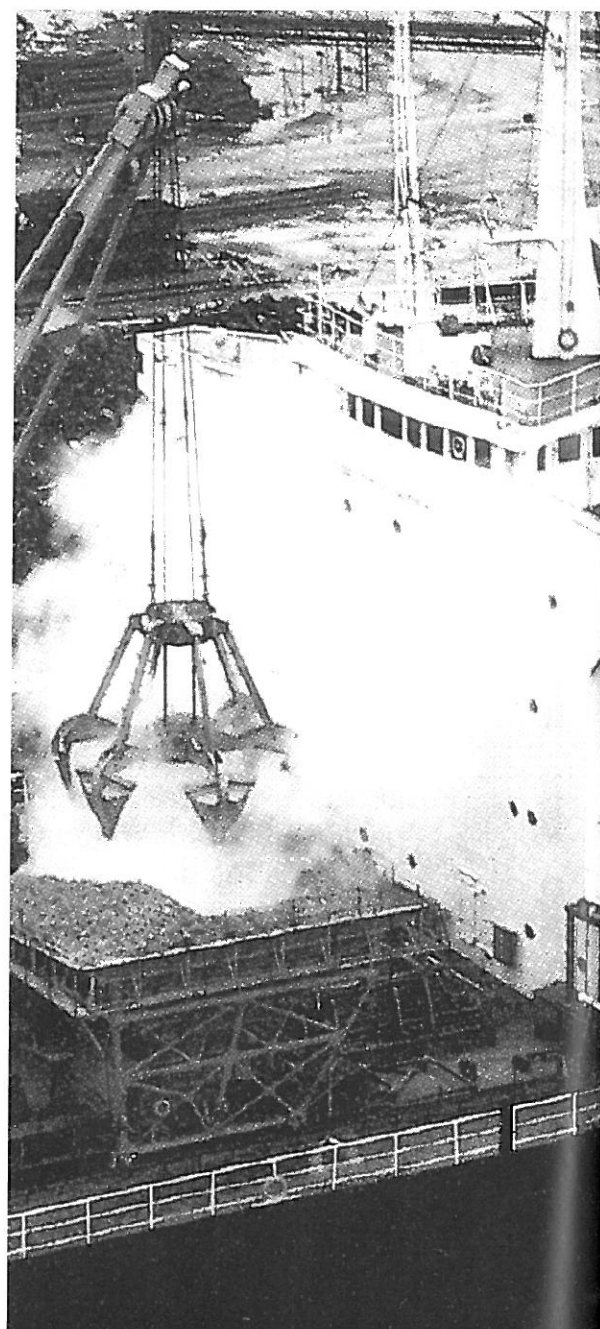
• Ya no será posible que los armadores puedan abandonar a su suerte a los profesionales —capitanes o patrones asalariados de sus empresas— cuando los buques son sorprendidos en alguna acción que, a juicio de algún inspector, pueda no respetar las leyes, independientemente de las consideraciones que merezca cada caso.

Además de adaptarse al nuevo marco autonómico y europeo —la Ley que regía estos aspectos databa del 82 y reflejaba una desfasada concepción de la gestión de las empresas marítimas— la nueva normativa reordena las responsabilidades y permite que se reestudien casos dramáticos que están sufriendo algunos capitanes y patrones cuyos armadores dejaron abandonados a su suerte en plena «guerra del fletán», cuando las confusas circunstancias administrativas condicionaron una cadena de acontecimientos que derivaron en graves consecuencias para muchos capitanes. Hipotecadas sus propiedades para pagar las en muchos casos cuantiosas multas, estos profesionales podrán apelar a una lectura más justa de sus casos.

Los llamados «capitanes del fletán», condenados a duras sanciones económicas, y cuya lucha ha impulsado la promulgación de esta ley, son los más directamente beneficiados por la publicación de este texto legal, que no obstante afecta a todos los tripulantes con responsabilidad a bordo. En el caso de estos profesionales, todavía faltan por pagar sanciones por valor de 25 millones de pesetas

al Ministerio de Hacienda.

Una ley que no sólo atiende a estos aspectos de carácter social, sino también a otros que, inspirados en las nuevas filosofías proteccionistas, permitirá que España adopte el ejercicio de la pesca responsable.



Exteriores tarda en reaccionar

Preocupa en el sector pesquero la excesiva tardanza de la diplomacia española, que sólo interviene a última hora, cuando la opinión pública se encuentra muy agitada

La situación vivida en Gambia por dos tripulantes del buque Briz III, de bandera de Senegal, nos ha devuelto la sensación de años pasados, cuando se veía que Exteriores sólo intervenía a última hora. Incluso en algún momento deja entrever dudas sobre la inocencia de los pescadores españoles.

ULTIMA HORA

Un compañero, en Isla Reunión desde enero

A punto de cerrar este número de la revista, se descubre otra noticia espectacular. El compañero Manuel González Vila, capitán del «Mar del Sur 2», con bandera de Belice, lleva desde el mes de enero retenido en la colonia francesa Isla Reunión, en el océano Índico.

Como siempre: ni juicio fijado, nadie que le atienda en aquel lugar, unos armadores con el barco abanderado de conveniencia... Exteriores tiene una nueva oportunidad de hacer valer su «hábil» comportamiento.

Días antes de que la opinión pública se ocupase del tema con grandes espacios en periódicos y teledifusores, Exteriores emitía un comunicado diciendo que no podía hacer nada por ellos. Pero la realidad era que dos ciudadanos españoles estaban chantajeados por un gobierno extranjero.

Sobre el secuestro, tan solo pesaba la vaga y tópica acusación de «pesca ilegal», que sirve para todo, sin ninguna garantía de imparcialidad, la cual, además nunca fue jurídicamente formulada. Ante ello, AETINAPE ha desplegado una intensa actividad que abarcó desde el frente oficial, ante el Ministerio de Asuntos Exteriores, la presidencia del Gobierno y la UE, hasta la movilización ciudadana en la comarca onubense de Isla Cristina, donde los familiares de Antonio Lozano, patrón, y Domingo López, jefe de máquinas, tomaron gran protagonismo.

Con esa actividad se consiguió interesar a los medios informativos, que fueron la clave para que el ministro de Abel Matutes tomara interés en el tema. Pero Exteriores envió una carta en la que se autoeximía de responsabilidades, y dejaba a su suerte, casi tres meses después del secuestro, a dos ciudadanos españoles en un país sometido a una dictadura militar: en aquel momento no se vislumbraba solución alguna.

Según diversas informaciones, el único objetivo de los funcionarios que mantuvieron retenidos a los marinos españoles, consistía en negociar el pago de un rescate, sin más. La negligencia y el despotismo son armas comunes en algunos países africanos donde la comunidad marítima española se ve obligada a trabajar.

Los marinos, que no fueron acusados de ningún delito o falta durante casi 90 días hasta que comenzaron las

presiones ante el Gobierno de Gambia; fue entonces cuando se les acusó de pesca ilegal bajo sanción de 40 millones de pesetas. Las irregularidades fueron permanentes: mientras el tribunal-pantomima que los juzgó les imponía esta sanción, al día siguiente el gobierno del país la exageraba y exigía 180 millones de pesetas, cantidad absolutamente imposible de abordar.

La intervención de la Junta de Andalucía, facilitando las gestiones económicas al armador del buque hizo posible una salida más o menos inmediata después del juicio, aunque antes de que los compañeros pudieran viajar a España todavía hubieron de sufrir algún susto. Algo normal en las relaciones pesqueras internacionales, sometidas al arbitrio de gobernantes poco respetuosos con la legalidad.

El Briz III fue apresado el 2 de junio y conducido por la fuerza al puerto de Banjul. La tripulación estaba compuesta por 21 tripulantes, 16 de los cuales son senegaleses y 5 españoles. De éstos, la mayoría viajaron a sus países de origen durante los primeros días del secuestro.

Es hora de que las autoridades pesqueras y diplomáticas europeas tomen conciencia de estos graves problemas, por desgracia bastante frecuentes —cada vez más, debido a la importancia que toman las empresas mixtas—, que deben ser trasladados a los foros internacionales, para que puedan negociarse al tiempo que las políticas de cooperación con aquellos países, así como la regulación de estos incidentes por los organismos diplomáticos y pesqueros internacionales. Días después de la liberación, la Oficina de Información Diplomática dijo lo que es habitual: las negociaciones internacionales tienen que ser muy discretas, por lo que se hacen muchas gestiones de las que no pueden dar información.

Los próximos días 11 y 12 de diciembre se celebrará en Huelva el X Pleno de AETINAPE. Repetir el éxito cosechado por la organización en 1992, cuando también se celebró allí nuestra reunión bianual, es el objetivo de esta nueva convocatoria. En principio nace con una motivación: reconocer el protagonismo que el sur tiene en el actual panorama de la pesca española

«El sur existe. El sur pesca»

Huelva acogerá nuevamente la reunión bianual de la organización profesional, los días 11 y 12 de diciembre

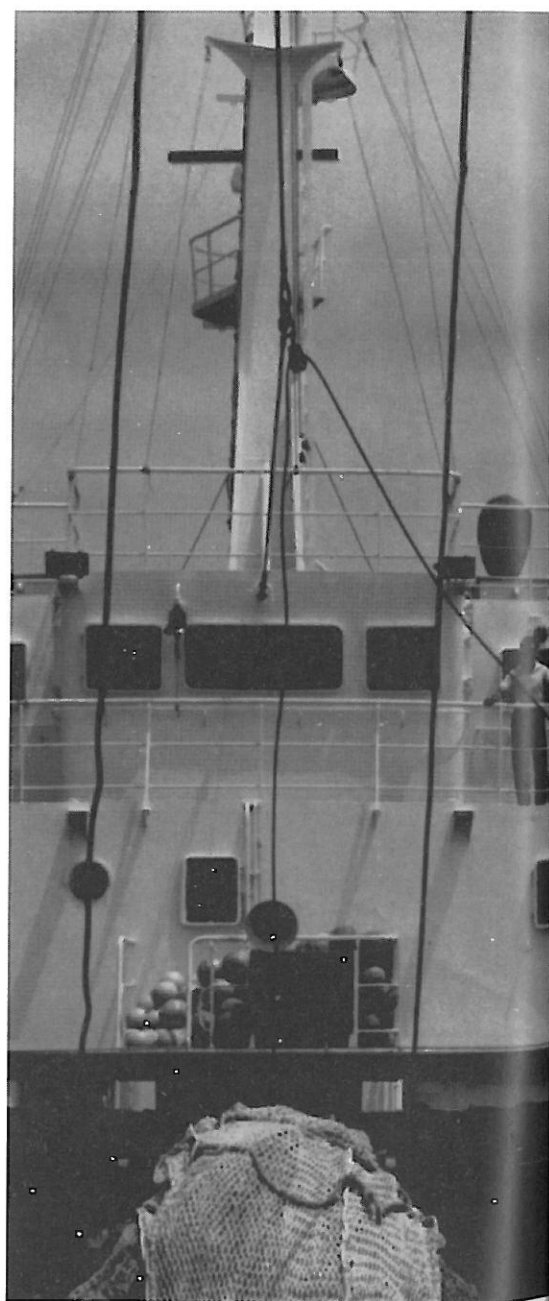
Este protagonismo del sur tiene dos sentidos: uno, nuestro sur español, especialmente Canarias y Andalucía, que ve cómo acecha la crisis ante lo difíciles que se ponen las cosas en su entorno más próximo. Y otro, el llamado Sur con mayúsculas, ese sur compuesto por los países del Tercer Mundo, que luchan por poner al día sus economías y desarrollan sus respectivos sectores pesqueros.

Ante ello, puede nacer entre nosotros la sensación de que sus ciudadanos, sus gentes buenas y voluntariosas, pero muchas veces pobres de solemnidad, son los culpables de que se nos cierren más puertas a los pescadores españoles. Nada más lejos de la realidad. Todo el mundo tiene derecho a explotar los mares en condiciones de igualdad. **Ellos también. Y para eso debemos organizarnos hasta el límite, hablar hasta la extenuación de todo lo negociable, y cooperar para que entre todos logremos que los habitantes del sur no sean siempre los que llevan las de perder.**

En clave interna, el X Pleno se presenta como un paso importante para reflexionar sobre los positivos acontecimientos recientes: el mundo marítimo-pesquero ha dado un gran paso al frente al reconocer las aspiraciones más básicas en la política de formación y atribuciones profesionales. Todavía falta mucho para lograr la carrera marítima única, el abandono de ciertas rigideces que aún persisten, e incluso de algunas inercias que recuerdan las épocas del privilegio y el estancamiento de la profesión.

Además, recordar lo de siempre: la asociación, con toda su importancia, con toda su grandeza, somos todos. Tú también. Y de tu entusiasmo, y de tu trabajo, y de todo lo que

puedas aportar al conjunto de AETINAPE, obtendremos los frutos deseados. Nunca se han cogido peces sin lanzar aparejos. Ni tampoco se recogerán éxitos profesionales sin un claro compromiso de unión como el que siempre debemos mantener.



La nueva Ley de protección de los recursos pesqueros

Los Estados están obligados por el Derecho Internacional y en el caso de España por la propia normativa comunitaria a respetar una serie de normas para la conservación de los recursos pesqueros. Concretamente, el reglamento comunitario 2847/93 del Consejo, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común impone a los Estados Miembros velar por el cumplimiento de la normativa comunitaria en sus aguas y por el cumplimiento de la normativa de los buques que enarbolan su pabellón en cualquiera de las aguas del mundo.

Por Samuel Juárez Casado / Secretario General de Pesca Marítima



Los Estados están obligados por el Derecho Internacional y en el caso de España por la propia normativa comunitaria a respetar una serie de normas para la conservación de los recursos pesqueros. Concretamente, el reglamento comunitario 2847/93 del Consejo, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común impone a los Estados Miembros velar por el cumplimiento de la normativa comunitaria en sus aguas y por el cumplimiento de la normativa de los buques que enarbolan su pabellón en cualquiera de las aguas del mundo. Baste decir que en el supuesto de infracción con ocasión de desembarques o transbordos en nuestras aguas estamos obligados a adoptar las medidas sancionadoras apropiadas hacia buques no españoles, puesto que de no hacerlo, nos sería aplicada la detracción de cuotas que correspondería al Estado cuyo pabellón ostente el barco infractor.

En definitiva, son los Estados Miembros los responsables de velar por el cumplimiento de las medidas de control comunitario en sus aguas, y de la aplicación del régimen sancionador conforme a su ordenamiento interno.

La Ley 53/1982, de 13 de julio estableció el régimen de infracciones y sanciones en el ámbito pesquero, plasmando así las garantías constitucionales en cuanto al rango de la norma y tipificación en la misma de las conductas infractoras y de las sanciones correspondientes a las mismas.

No obstante, el acontecer de los hechos expuestos a partir del 82 ha producido una insuficiencia de la Ley respecto de la problemática actual surgida del nuevo marco delimitador de la política pesquera nacional en su adaptación a las políticas comunitaria e internacional.

-En primer lugar la Ley 53/82 no recoge convenientemente ciertas conductas infractoras, sobre todo en lo que se refiere a las que se realizan en cuanto al transporte y comercialización de inmaduros o ejemplares no permitidos y a la venta por canales ilegales, es decir, este tipo de conductas en el ámbito de la comercialización no estaban tipificadas en la antigua Ley y por lo tanto existía un tremendo vacío legal que nos hacía fallar en un ámbito fundamental de persecución de las actividades ilícitas en materia de pesca.

-Por otro lado, la antigua Ley descargaba las responsabilidades de



forma excesivamente unívoca sobre los Capitanes que quedaban absolutamente desprotegidos cuando, por ejemplo, desaparecía la empresa armadora e incluso en los casos en los que se podía demostrar responsabilidad de otros agentes tales como los armadores en la comisión de las infracciones resultaba en la práctica imposible el trasladar esta responsa-

de infracciones demasiado altos, y los máximos demasiado bajos, lo cual impedía a los encargados de aplicarla, el tener la suficiente flexibilidad como para ante un mismo hecho infractor poder castigar en función de la gravedad de los hechos.

-Finalmente la Ley 53/82 resultaba inadecuada desde la perspectiva del orden constitucional de competen-

bilidad conveniente-mente.

-Otro aspecto deficiente de la Ley 53/82 es el que señala el límite de 35% del valor del buque y sus pertrechos como límite en la cuantía de la sanción, y esto produce muchos problemas como son por una parte, el que anula los efectos disuasorios para el infractor ya que el infractor conoce la máxima cuantía que le correspondería a la posible comisión de una infracción, y por lo tanto puede darse el caso de que resultara rentable esta comisión y, además, daba lugar a situaciones claramente discriminatorios en las cuáles la misma infracción cometida por dos buques distintos simplemente por el hecho de que un buque es mucho más moderno que otro daba lugar a sanciones totalmente diferentes y en cuantías realmente muy distintas, lo cual era totalmente inaceptable.

-La Ley 53/82 era una Ley demasiado rígida en lo que a la horquilla de sanciones se refiere, es decir, era una Ley que situaba los mínimos de cierto tipos

cias toda vez que no deslindaba el régimen sancionador en materia de pesca marítima cuya competencia es exclusiva del Estado y el correspondiente a la ordenación del sector pesquero cuya normativa básica corresponde al Estado y su desarrollo y ejecución a las Comunidades Autónomas.

La Ley 14/1998 de 1 de julio por la que se establece el régimen de control para la protección de los recursos pesqueros.

-Marco competencial

De acuerdo con al reiterada jurisprudencia de Tribunal Constitucional esta Ley distingue entre infracciones en materia de pesca marítima por una parte, infracciones en materia del sector pesquero por otra parte, e infracciones en materia de comercialización de los productos pesqueros. En este ámbito nos encontramos con que la aplicación de las infracciones en materia de pesca marítima corresponde en exclusiva a la Administración General del Estado, mientras que las infracciones en materia de ordenación del sector pesquero y en materia de comercialización corresponderá a las Comunidades Autónomas.

Así, todas las Comunidades Autónomas tanto las del litoral como las del interior, por tener atribuciones estatutarias de ejecución en materia de comercio interior, son competentes para ejercer el control y la potestad sancionadora de estos aspectos del Proyecto de Ley.

Se acaba así con una situación tremendamente anómala que se producía hasta este momento, y era el hecho de que en las Comunidades Autónomas del Interior por no tener asumidas competencias en materia de ordenación del sector pesquero, no podían sancionar las infracciones por ejemplo en materia de comercialización de ejemplares inmaduros.

-Responsabilidad solidaria de los infractores

Una de las novedades principales de esta Ley es que se introduce de forma expresa la responsabilidad

Una de las novedades principales de esta Ley es que se introduce de forma expresa la responsabilidad solidaria cuando la infracción sea imputable a varias personas y no sea posible determinar el grado de participación de cada una de ellas.

solidaria cuando la infracción sea imputable a varias personas y no sea posible determinar el grado de participación de cada una de ellas. Esta configuración, de la responsabilidad, que viene a sustituir a la aplicación de la responsabilidad subsidiaria, evitará distorsiones en la atribución de responsabilidad que se han venido produciendo por la desaparición en determinados casos de la empresa armadora con el consiguiente perjuicio para el capitán o patrón.

Así, la Ley distingue entre responsable directos y responsables solidarios conforme a los criterios generales sobre la responsabilidad en los regímenes sancionadores que se contiene en la Ley 30/92 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Sin embargo, no operará la responsabilidad solidaria cuando el grado de participación de los infractores en la conducta aparezca determinado, en cuyo caso cada uno de ellos será responsable directo en relación a su grado de participación.

Por la razón expuesta se considera que en el Proyecto se regulan con todas las garantías los supuestos tanto de responsabilidad directa como el supuesto en que es de aplicación la responsabilidad solidaria tanto en infracciones en materia de pesca marítima como en las de ordenación del sector pesquero.

-La remisión condicional y la condonación

La nueva Ley introduce las figuras jurídicas de la remisión condicional de la sanción y de la condonación, la primera de las cuáles se configura en este proyecto como un elemento de reconducción de una conducta infractora en aquellos casos en que por la cuantía de la sanción que no exceda de 5 millones, y la previa correcta conducta del administrado sancionado, es decir, no haber sido sancionado en los últimos tres años y en función de su respeto a la normativa reguladora del ejercicio de la actividad pesquera. La segunda, la condonación, se concede-

rá de forma graciable por la Ministra con arreglo a criterios objetivos de justicia y equidad y en casos sumamente excepcionales que así lo exigieren.

-Responsabilidad del transportista

La obligación del transportista es llevar debidamente cumplimentada

La obligación del transportista es llevar cumplimentada la nota de transporte que establece la normativa vigente cuando se trata de productos que no hayan sido objeto de primera venta

la nota de transporte que establece la normativa vigente cuando se trata de productos que no hayan sido objeto de primera venta. Para el transporte de productos pesqueros ya vendidos, no se le impone ninguna obligación ni en la normativa nacional ni en la comunitaria. El responsable del transporte de inmaduros será el consignatario y solo en el supuesto de demostrarse la participación del transportista en la conducta infractora, éste responderá solidariamente con aquél.

-Posibles medidas provisionales a adoptar de forma verbal

La opción de medidas provisionales adoptadas en forma verbal, solo puede producirse por razones de urgencia o necesidad, y solo en el supuesto de infracciones graves o muy graves, precisándose que la adopción ha de motivarse por escrito en el plazo máximo de 96 horas. Asimismo, dichas medidas solo podrán adoptarse cuando sean necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer en el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de la infracción y garantizar los intereses generales, razones que como se ha dicho han de motivarse siempre por escrito.

-Cuantía de las multas

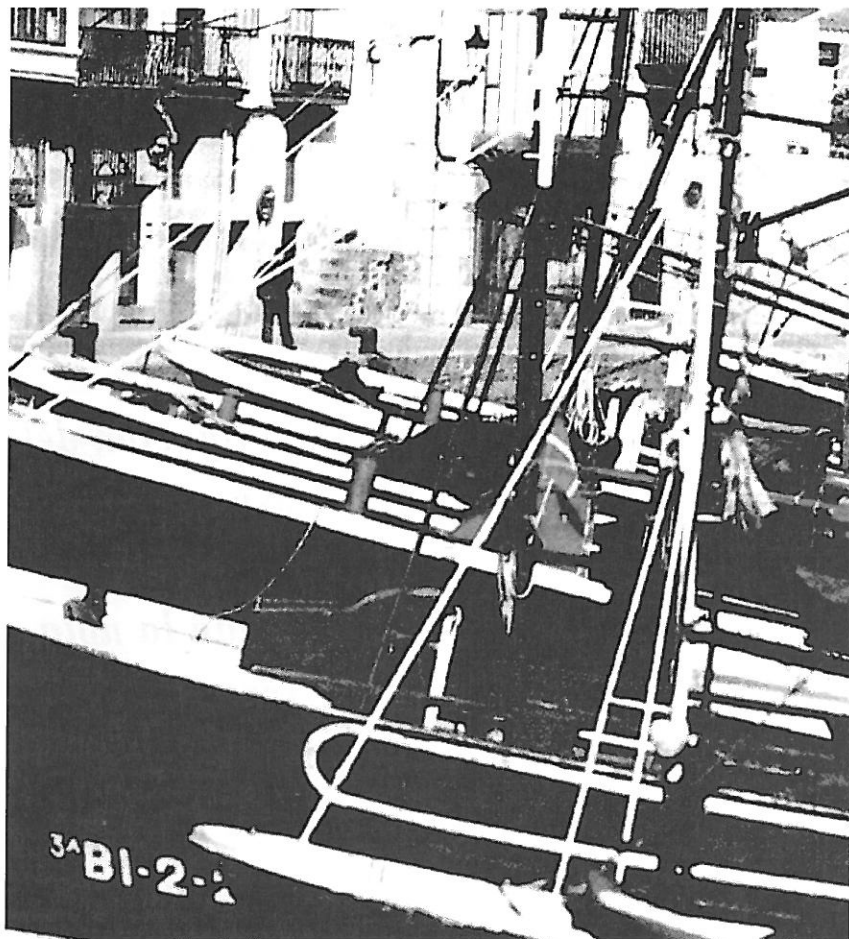
La cuantía de las sanciones se



ha establecido con adecuación al principio de proporcionalidad para cada una de las conductas tipificadas, estableciéndose una horquilla que permite graduar dicha cuantía con la debida adecuación a la gravedad del hecho, considerando especialmente la intencionalidad, la reiteración, los daños causados y en su caso la conducta reincidente, abandonando el criterio de la limitación de la cuantía en función del valor del buque.

La Ley queda enmarcada por las garantías constitucionales de los administrados frente a la potestad sancionadora de la Administración

Desgraciadamente, la protección de los recursos que son la base de la actividad pesquera, no es posible sin contar con instrumentos jurídicos que eviten que las actividades de unos pocos perjudiquen el interés de la mayoría



plasmada en los principios contenidos en la Ley 30/92, de legalidad, tipicidad, irretroactividad, proporcionalidad, no concurrencia de sanciones, etc, que tienen carácter básicos y por lo tanto de obligada aplicación.

Nos encontramos pues ante una nueva Ley que regula los sistemas de que dispone la Administración para hacer cumplir las normas en relación con la pesca y con las actividades relacionadas con ella. Desgraciadamente, la protección de los recursos que son la base de la actividad pesquera, no es posible sin contar con instrumentos jurídicos que eviten que las actividades de unos pocos perjudiquen el interés de la mayoría. Esta Ley completa algunas lagunas importantes que existían en la normativa anterior, y todos confiamos en que de su aplicación se extraigan notables beneficios para el conjunto del sector pesquero.

En su gestión, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha intentado la participación de la mayor parte de los agentes del sector,

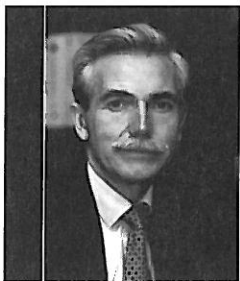
delas Administraciones Públicas, fundamentalmente Comunidades Autónomas, y se ha realizado una tramitación parlamentaria dando amplia participación a todos los grupos políticos. Solo así se explica que esta Ley se haya aprobado con los votos a favor del Grupo Popular, del Grupo Socialista, de Convergencia y Unión, del Partido Nacionalista Vasco y de Coalición Canaria y, únicamente con la abstención de los Diputados correspondientes a las formaciones políticas restantes, con ni un solo voto en contra. Es de agradecer el esfuerzo realizado por todos estos grupos políticos por conseguir una norma a la altura de las circunstancias y que todos esperamos que sirva para la mejor gestión de los recursos que son la base del futuro en la pesca.

El BOE publicó el Real Decreto sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero

Las nuevas atribuciones náutico-pesqueras

Como consecuencia de la indefinición en que se encontraban las enseñanzas de formación profesional en el sector marítimo y después de un árduo trabajo de elaboración, el pasado 26 de mayo se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero.

Fernando Casas Blanco / Director General de la Marina Mercante



Esta norma ha querido dar respuesta a un proceso que se inició en 1990 con la Ley Orgánica General del Sistema Educativo (LOGSE) que, entre otras cuestiones, establece el marco para la reforma y modernización del sistema de Formación Profesional (FP).

Consecuencia de lo anterior, en el año 1994, se crearon nuevas titulaciones académicas en el ámbito de la marina mercante y de la pesca marítima que se citan a continuación:

- Técnico Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo
- Técnico Superior en Supervisión y Control de Máquinas e Instalaciones del Buque.
- Técnico en Pesca y Transporte Marítimo
- Técnico en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque.

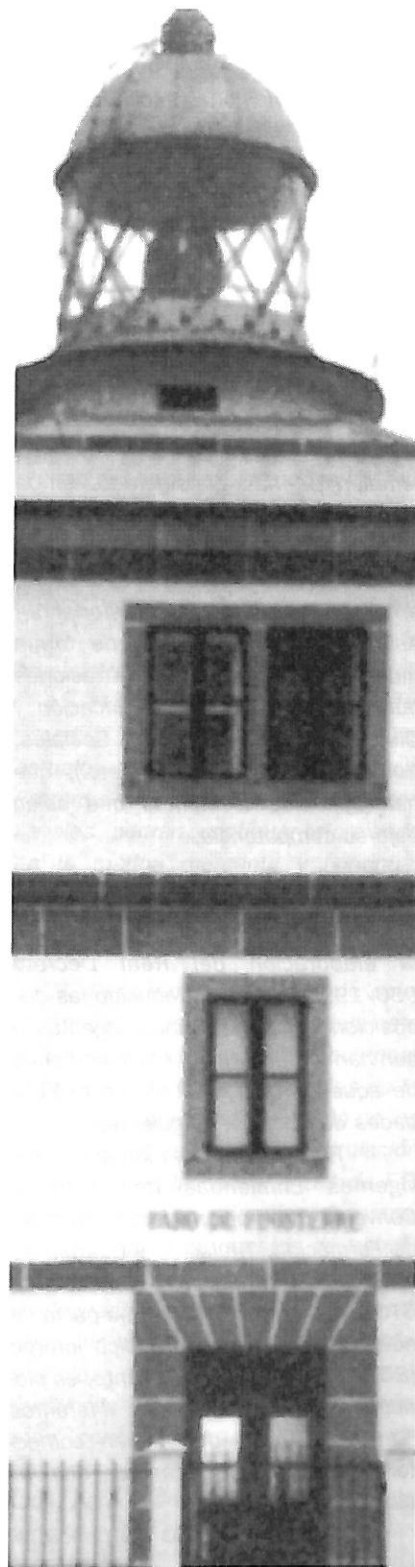
Características del sistema

Las características más importantes de este nuevo sistema de FP y de sus titulaciones, pueden resumirse en lo siguiente:

- El nivel de «Técnico», que requiere haber terminado la Enseñanza Secundaria Obligatoria y realizar más de 2000 horas lectivas (2 años de estudio).
- El nivel de «Técnico Superior», que requiere haber terminado el Bachillerato y realizar más de 2000 horas lectivas (2 años de estudio).

Se establecen unos planes de estudio, con una estructura modular en donde se determinan las capacidades profesionales, las enseñanzas mínimas y se integran temas comunes de marina mercante y de pesca marítima.

Se posibilita la convalidación de las anteriores titulaciones de FP de



«El proceso de gestación ha sido bastante dilatado y no exento de dificultades. Por una parte ha sido necesario reactivar su tramitación. Por otra, se ha debido adecuar la normativa a las disposiciones internacionales»

«Técnico Auxiliar» o «Técnico especialista», y por tanto hayan realizado las enseñanzas regladas, por las titulaciones del nuevo sistema de «Técnico» o «Técnico Superior», respectivamente.

Para ejercer las profesiones en los buques mercantes y pesqueros, se ha debido procedido a crear nuevos títulos profesionales. En este sentido, se comenzó a elaborar, por los Ministerios de Fomento y de Agricultura, Pesca y Alimentación, la normativa profesional habilitadora de las nuevas titulaciones de FP.

El proceso de gestación ha sido bastante dilatado y no exento de dificultades. Por una parte, dado que estaba pendiente desde el año 1994, ha sido necesario reactivar su tramitación y no perpetuar la situación de inseguridad en la implantación del nuevo sistema de FP. Por otra, se ha debido adecuar la normativa a las disposiciones internacionales. Además, también se han considerado, en la mayor parte posible, las observaciones de los agentes sociales más significativos (Asociaciones sindicales, empresariales y profesionales). Asimismo han colaborado de forma muy activa diversas administraciones públicas (Ministerios de Educación y Cultura, Trabajo y Asuntos Sociales, Comunidades Autónomas, etc.), que han aportado elementos que caían bajo su competencia.

• Disposiciones Internacionales

El importante resaltar que, en la elaboración del Real Decreto 930/1998, se han introducido las disposiciones internacionales vigentes o se han tomado en cuenta los criterios de aquellas que cuentan con posibilidades de adopción, siguientes:

Para los buques mercantes, las vigentes Enmiendas de 1995 al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar de 1978 (en adelante STCW - 78/95), que ya forma parte de nuestro ordenamiento jurídico interno (BOE de 20.05.97) y, por tanto, es plenamente aplicable por las diferentes administraciones que tienen competencias para desarrollar sus disposiciones.

Para los buques de pesca, el



Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de los Pescadores de 1995 (STCW-F). Aunque no está en vigor internacionalmente, debido a que no ha recibido hasta la fecha el número de ratificaciones exigido, es preciso tener en cuenta sus disposiciones en previsión de que se produzca en el futuro su adopción.

En relación con este tema y dado que las disposiciones internacionales son diferentes para el personal de los buques mercantes y de pesca, se han tenido que diferenciar las condiciones de obtención de las correspondientes tarjetas habilitadoras. La diferencia esencial entre las citadas condiciones se refiere a los períodos de embarque exigidos para ejercer las funciones de patrón, jefe de máquinas u oficial de puente o de máquinas.

• Nueva normativa del decreto.

A continuación se realiza un breve resumen de las principales características del citado Real Decreto 930/1998 que estamos comentando:

Se crean los nuevos títulos profesionales de: «Patrón de Altura» y «Mecánico Mayor Naval» para el grado

superior de la nueva FP (niveles académicos de técnicos superiores), y «Patrón de Litoral» y «Mecánico Naval», para el grado medio de la nueva FP (niveles de técnicos).

Se regulariza y unifica la estructura de títulos profesionales

Concretamente, para los títulos de máquinas se han determinado atribuciones comunes para buques mercantes y de pesca. Como todo el mundo sabe, hasta ahora eran diferentes.

Respecto a los títulos de puente, se ha procurado unificar los niveles de responsabilidad en buques mercantes y pesqueros, de manera que las atribuciones sean similares. Más concretamente, dado que los criterios de medida internacionales no son los mismos, puesto que los buques mercantes se identifican principalmente por el tonelaje de arqueado bruto, mientras que los pesqueros se miden por eslora, se ha llegado a determinar unos niveles de atribuciones homogéneos en función del tipo de buque.

Es notoria la gran diversidad de títulos marítimos existentes hasta la fecha. Con esta norma se han reduci-

Una de las novedades principales de esta Ley es que se introduce de forma expresa la responsabilidad solidaria cuando la infracción sea imputable a varias personas y no sea posible determinar el grado de participación de cada una de ellas.



do los títulos provenientes de la FP a 4 títulos, de forma paralela a las correspondientes titulaciones académicas.

Las Comunidades Autónomas expedirán las tarjetas profesionales para los buques de pesca marítima y el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, los títulos y tarjetas profesionales para ejercer en buques mercantes. Al amparo de la competencia referente a la «ordenación del sector pesquero», las Comunidades Autónomas han solicitado la transferencia de las funciones de expedición de títulos profesionales para ejercer las profesiones en estos buques. En consecuencia, se han establecido disposiciones para formalizar el ejercicio de dichas funciones.

Se mantienen las atribuciones de los títulos de formación profesional anteriores, salvo los casos referentes a los mecánicos navales que se unifican atribuciones entre buques mercantes y de pesca.

Los títulos profesionales de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje continuarán en el uso de las atribuciones conferidas en el Real Decreto 2061/1981, sobre títulos pro-

fesionales de la Marina Mercante. Los títulos de mecánicos navales, que no estaban regulados como tales por la citada normativa, se les han dotado de las mismas atribuciones para todos los buques civiles, según las habilitaciones que tenían hasta ahora en los buques pesqueros. Por tanto, en los buques mercantes tienen ahora las siguientes atribuciones:

- Mecánico Naval Mayor hasta 3.000 kW de potencia propulsora.
- Mecánico Naval de Primera Clase hasta 1.100 kW de potencia propulsora.
- Mecánico Naval de Segunda Clase hasta 400 kW de potencia propulsora.

Remolcadores de puerto. Se establece la posibilidad de que la Dirección General de la Marina Mercante pueda habilitar a los mecánicos navales (antiguos y nuevos) para ejercer funciones en buques remolcadores de puerto, que operen exclusivamente con un único puerto base, hasta duplicar la potencia propulsora de las respectivas atribuciones de los títulos.

Convalidación de títulos anteriores de FP por los nuevos. Existe la posibilidad de convalidar estudios y

titulaciones de FP anteriores por las nuevas, pero, de acuerdo con la normativa de aplicación de la LOGSE, referente al tránsito entre ambos sistemas, resulta imprescindible obtener primero la titulación académica de técnico o técnico superior en la rama correspondiente. El Real Decreto facilita que los períodos de embarco realizados por los titulados de FP anteriores serán computados para la obtención de los nuevos títulos.

Vigencia del sistema de FP anterior

El proceso determinado por la LOGSE implanta paulatinamente el nuevo sistema de enseñanza de FP que toma el relevo y reemplaza al anterior sistema. Por tanto, pasado un tiempo, éste último dejará de impartirse.

Por tanto, en el Real Decreto que estamos tratando se establece un período transitorio y determina que podrán continuar expidiéndose las titulaciones anteriores hasta dos años después de la implantación generalizada de la nueva FP derivada de la LOGSE, ello de acuerdo con el calendario establecido por la Administraciones educativas.

No obstante, tal y como ha sucedido con otras titulaciones, los actuales titulados profesionales de Patrones de cabotaje y Mecánicos navales podrán continuar ejerciendo en la marina mercante y continuar renovando sus tarjetas profesionales como venían haciéndolo habitualmente.

Para terminar, finalmente quiero manifestarles mi deseo de que esta nueva normativa pueda contribuir para el progreso de los profesionales de la marina mercante tanto respecto de los que, en el futuro terminen su titulación académica en las enseñanzas de F.P. como de los que ya venían desempeñando su labor en puestos de trabajo reconocidos con una provisionalidad inadecuada, de forma que cuando se atribuyen nuevas capacidades profesionales a los titulados de grado medio de formación superior, podamos contar con un capital sólido de profesionales en un sector tan importante para el desarrollo de lo marítimo tanto a bordo como en tierra.

En 1973 fué nombrado observador permanente de la Santa Sede en las Naciones Unidas en Nueva York

Boletín internacional del Apostolado del Mar

Enhorabuena, Cardenal Cheli

El 21 de febrero pasado, en una solemne ceremonia que tuvo lugar en la Plaza de San Pedro de Roma, su Santidad Juan Pablo II nombraba entre los miembros del Colegio Cardenalicio a S.E. Mons. Giovanni Cheli, Presidente del Consejo Pontificio para la Pastoral de Migrantes e Itinerantes.

El Apostolado del Mar expresa su felicitación al nuevo cardenal y pide a María, Estrella del Mar, que lo guíe y lo proteja en su nuevo camino.

El Cardenal Cheli nació el 4 de Octubre de 1918 en Turín (Italia). Fué ordenado sacerdote para la diócesis de Asti el 21 de junio de 1942, fué profesor del seminario diocesano y capellán de la juventud de Acción Católica. Tras lograr la licenciatura en Teología y el doctorado de Derecho Canónico, entró a formar parte del servicio diplomático de la Santa Sede y desempeñó su labor en las nunciaturas de

Guatemala, España e Italia. En 1967 fué destinado al Servicio de Asuntos Públicos de la Iglesia.

En 1973 fué nombrado observador permanente de la Santa Sede en las Naciones Unidas en Nueva York, fué nombrado Pro-Presidente de la Comisión Pontificia para la Migración y el Turismo, que más tarde se convirtió en el Consejo Pontificio para la Pastoral de Migrantes e Itinerantes a raíz de la reorganización de la Curia de 1988.

D. Joseba Behovide Arburua / Director Nacional del Apostolado del Mar



Comercializar, la asignatura aún pendiente

Una vez más —y a cada ocasión con un mayor esfuerzo ya que ni el asunto tiene solución ni mi estado de ánimo es el mas propicio— me dispongo a entretener a mis amigos con el tema que me ha parecido de mayor interés y actualidad; si bien se da el caso de que, al manejar las cifras que nos hablan del asunto, he encontrado tal cúmulo de errores, de inconsistencias, que voy a aprovechar para comentarlas conjuntamente, aunque sólo sea de pasada. Debo decir que esas cifras las he tomado de fuentes que considero de toda solvencia (Mar, Industrias pesquera, La Voz de Galicia,...) por lo que, aunque alguna culpa puede achacarse a la posible transcripción defectuosa de los «plumillas», creo que el grueso debe imputarse a las fuentes primarias. Pero el fondo de la cuestión está ahí: descenso en el consumo, y grandes stocks invendidos (de congelado). De lo primero hemos mantenido que ello ocurría desde ahce ya varios años. Lo segundo no es la primera vez que sucede en los cerca de 40 años de vida de nuestro pescado congelado.

can que el consumo del fresco sube un 1% que se mantiene en mariscos y conservas, y que cae de modo preocupante en el congelado.

Las cifras de consumo se establecen en 14 kgs. de pescado fresco, 3,8 kgs. de congelado, 3,7 de conservas, y 7,9 de mariscos, moluscos y crustáceos (a notar que la suma resultante es de 29,4 kilos). Otros datos son que en el 97 se consumieron 872.000 TM de pescado, frente a 914.000 en el 96. Igualmente nos informan que en el 97 el gasto en alimentación fué de 154.370 pts. por persona, y globalmente de 6,1 billones de pesetas.

No vamos a seguir con cifras, pero el resultado de ese gasto indica que somos 39,5 millones de españoles. Si cualquiera de mis lectores tiene ganas de molestarse en hacer números, verá que algo falla en todas y cada una de las informaciones, ya que ninguna de ellas cuadra con el resto.

Para acabarlo de arreglar, vamos a transcribir alguna de las declaraciones de D. Miguel Ramírez González, presidente de MERCASA, tal y como aparecen en la separata PESCA núm. 64, de la Voz de Galicia. D. Miguel nos dice que «el consumo está estabilizado, estamos en 30 kgs., repartidos al 50% entre fresco y congelado, y que en transformación, pierde el fresco y gana en congelado». Al margen de todod este maremangnun, creemos que podemos admitir como conclusión válida que «El consumo de pescado en España ha descendido». En cuánto, es algo que debemos esperar a conocer cuando se pongan de acuerdo los que manejan las cifras.

Miguel S. Peña / Consultor Pesquero



Desde hace ya varios años, no muchos comentaristas pero sí algunos -entre los que me precio de contar- hemos mantenido que esas cifras de consumo de pescado, si no al alza, si al menos mantenidas, distaban mucho de la realidad. Finalmente -nunca es tarde, si la dicha es buena- se nos da la razón, y la Administración admite que el consumo de pescado ha descendido, y que de 26 kilos consumidos en el 96 hemos pasado a 25 kilos en el 97. Las mismas fuentes indi-



**«El consumo de pescado en España ha descendido».
En cuánto, es algo que debemos esperar a conocer
cuando se pongan de acuerdo los que manejan las cifras**

A finales de Julio (Domingo 26 y lunes 27) La Voz de Galicia nos informa de unos datos realmente preocupantes. Los stocks de pescado congelado en cámaras ascienden a 400.000 TM con un valor en primera venta de 60.000 millones de pesetas, y de 120.000 en el punto final de venta, e igualmente se nos indica que ese stock supone un 25% mas que lo habitual en esas fechas. Juguemos un poco con las cifras. Por los datos, cogimos que el precio medio de ese pescado, a nivel del consumidor final se calcula en 300 Pts./Kg., y sin embargo en el suplemento PESCA del jueves 23 de Julio del 98 se nos informa que «el Kg. de pescado congelado se vendió (precio detallista) a una media de 689 pts. el año pasado, moluscos y crustáceos a 936, (el coste medio del pescado fresco lo sitúan en 766 pts./kg.). Si tomamos esos precios medios, y los comparamos con las 18.372 pts./año destinadas a la compra de pescado, obtendríamos una cifra en kgs. muy distinta a la de las estadísticas (invito a mis lectores a que lo hagan, se divertirán).

Es evidente que las cámaras deben estar a rebosar, pues si nó, no tendría razón de ser la noticia (valdría la pena también el saber como se encuentran las de Las Palmas, pues a buen seguro que la recesión económica del Japón ha tenido que afectar a las ventas de cefalópodos) pero aún así, debe de haber alguien interesado en abultar las cifras, unas u otras, están distorsionadas. Si aceptamos como buenos los 3,8 Kgs. de congelado consumido por habitante y año en el 97, las 400.000 TM suponen 2,7 veces el consumo anual total, y si 400.000 TM son el 86,5% de todo lo consumido en el pasado año. Es decir, que mas vale que los barcos se dediquen a llevar turistas en lo que queda del 98.

Sean unas u otras las cifras, pronto veremos a alguna Asociación solicitando moratorias en los pagos, créditos blandos o zarandajas por el estilo, y lo malo es que, a buen seguro lo conseguirán. Nosotros, para los efectos de estas líneas, la conclusión que sacamos es que, efectivamente parece ser que hay grandes stocks

inventados, y que la situación se pinta como preocupante.

«El aumento del precio del pescado tiene la culpa de que el consumo de productos pesqueros descendiese a lo largo del pasado año». Así se despacha el editorial del núm. 64 del Suplemento PESCA de La Voz de Galicia (Jueves 23 de Julio del 98). Pues vale, me parece bien, pero mis cuentas son otras,... y volvemos a los números, por lo que pido disculpas. Si es cierto que el precio medio del pescado fresco fué de 766 Pts/Kg, y de 689 pts para el congelado, mis muchos años como pescadero me dicen que, comparativamente, está mas barato el pescado fresco que el congelado. E insisto, creo que nunca, a nivel de pesetas constantes (algo

cuesta mas que la mas gorda (¿Vds. lo entienden? yo creo que el consumidor tampoco).

Igual podemos decir de otro producto fresco puntero: el salmón. Su precio es descaradamente bajo, y sólo su gran coeficiente de grase, que hace de él un pescado que «enseguida cansa», impide que se sitúe en cotas de consumo similares a las de la merluza. Comparando fresco y congelado, es indudable que el fresco resulta mucho mas barato, amén de la calidad inicial, las sucesivas manipulaciones y los excesivos glaseos del segundo, lo que incide negativamente contra él a la hora de hacer las comparaciones. Porque, por ejemplo (y perdón de nuevo), si a esas cifras de 766 pts/kg. del fresco, y 689 del congelado, hay



voy finalmente aprendiendo de los economistas!), nunca, repito, la merluza o pescadilla fresca estuvo tan barata, gracias a la globalización experimentada en el comercio de los productos pesqueros. Otra cosa es su calidad intrínseca y su frescura, amén de los tupidos velos sobre su origen, ya que lo nunca visto es moneda habitual hoy en los mercados, donde pueden apreciarse dos o mas clases de merluza fresca, con idéntica «frescura», y en las que la merluza de menor tamaño

que agregar el precio pagado, y no recibido, que supone esos glaseos del 25, 39 por ciento, y mucho mas, entonces, a las 766 pts del pescado fresco habría que contraponer 917, 984 o mas pesetas para el congelado. Los comentarios sobran, y lo inexplicable es el silencio y la pasividad de la Administración.

Son muchos y variados los factores que influyen en ese marcado descenso del consumo de pescado. Elevación del nivel de vida, hábitos de

A las grandes superficies no se acude todos los días, y la compra del fin de semana, en la que participa los elementos masculinos de la familia, responde muchas veces a «compra por impulso», un impulso que es muy difícil se decante hacia una pieza de merluza congelada

compra, trabajo fuera de casa de la mujer, etc. A quien no creo que puede culparse es la detallista, que hace todo lo que puede por subsistir, aunque pronto saldrán diciendo que es él quien encarece el producto, y por tanto, el culpable en el descenso del consumo. En la actualidad, y con sólo la condición de que no se trate de un día un hora «punta», el detallista está dispuesto a limpiar hasta los boquerones o las sardinas, algo que, hace años, no sólo era impensable, sino que podía suponer que el pescadero «se despachase a gusto» con la clientela, mentándola «hasta a la madre». La situación está cambiando, muchos de los pescaderos que se jubilan no son reemplazados, y ello supone una gradual disminución de los puntos de

manos a la cabeza si afirmamos que nuestras aguas se encuentran prácticamente esquiladas. En cuanto a las posibilidades de pesca en aguas de terceros, en estos momentos existen frentes abiertos en, al menos, Argentina, Canadá, Marruecos, Namibia, y Sudáfrica. A notar que, salvo el caso de Marruecos, donde también está implicada la flota al fresco, en el resto de los casos se trata de nuestra flota de buques congeladores. La Administración, acostumbrada ya a los sapos que, en bandeja, les ofrece con bastante asiduidad nuestra flota de larga distancia, no se cansa de darles consejos, buenos consejos. Veamos una pequeña muestra:

- AZNAR, hablando a propósito de Marruecos, preconiza la búsqueda de nuevas fórmulas, distintas de las licencias de pesca, sin mas (28/4/98).

- El SR. JUAREZ, Secretario General de Pesca, anima a invertir en Marruecos, para garantizar la continuidad de la flota (28/4/98).

- FRAGA, indica la convivencia de las empresas mixtas para mantener la capacidad de trabajo de la flota, y también afirma que «crear plantas en Namibia es mas interesante que las cuotas» (4/7/98).

- EMMA BONINO, la máxima responsable de la pesca comunitaria, ha manifestado estar dispuesta a cofinanciar empresas mixtas en Sudáfrica (23/6/98).

- Por su parte, NAMIBIA vincula sus cuotas de pesca a la creación de empresas mixtas de control nacional (1/7/98), y reitera que prefiere negociar con empresas privadas antes que con gobiernos (5/7/98), indicando igualmente su deseo de cambiar los buques congeladores por factorías en tierra; y hay que notar que el porcentaje de pescado para empresas españolas en Namibia es de 200.000 TM para los próximos dos años.

Ante todo esto, ¿cual es la posición de los armadores, de los responsables de la flota?. Vamos a exponerla en unos breves retazos, pero piensen que, estos mismos que hacen las afirmaciones que a continuación vamos a transcribir, son los que mantienen en cámaras unos stocks invendibles que, aunque la realidad no llegue a esas cifras tan alarmistas, sin duda son de una cuantía mas que respetable:

Veamos lo que dice el sector extractivo:

- España exige de Sudáfrica licencias pesqueras para permitir a este país llegar a un acuerdo de libre cambio con la UE (30/3/98).

- Armadores gallegos exigen una cuota de 30.000 TM de merluza en Sudáfrica (28/4/98). (añado yo: deberían darse una vuelta por allí para ver la atmósfera de tensión entre los «desfavorecidos» y las grandes empresas, por motivo de las cuotas de pesca).

- La Administración española debe intensificar la presión política ante los gobiernos de Argentina y Canadá (28/4/98).

- Refiriéndose a Sudáfrica, los armadores gallegos descartan como solución viable las empresas mixtas «en condiciones de inferioridad». Según los patronos, España domona tanto la tecnología como las artes, y no debe ir por detrás en la gestión de las sociedades (28/4/98). (y digo yo: «después de mí, el diluvio». Estos señores parecen desconocer la existencia en Sudáfrica de empresas que se llaman Sea Harvest, Irving & Johnson, Oceana,...)

- Y como remate, el documento presentado conjuntamente por la Confederación Española de Asociaciones Pesqueras, la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, sobre los «Puntos de vista del Sector Pesquero Español sobre la Nueva Política Común Pesquera (CFP) del año 2002». Por lo leído en Fishing News (24/7/98), y en el número de Julio de Fishing News International, mas parece sacado de un cuento de «Las Mil y Una Noches» o de su versión española

venta tradicionales. A las grandes superficies no se acude todos los días (alguna de sus pescaderías son simplemente, fabulosas), y la compra del fin de semana, en la que habitualmente participa los elementos masculinos de la familia, responde en una gran porcentaje de casos a «compra por impulso», un impulso que es muy difícil se decante hacia una pieza de merluza congelada, o una bolsa de filetes o rajas del mismo producto.

Creo que nadie se echará las

Ante una flota inmovilista, que pretende seguir anclada en la época de los mares libres, es muy difícil, por no decir imposible, poder llegar a un entendimiento

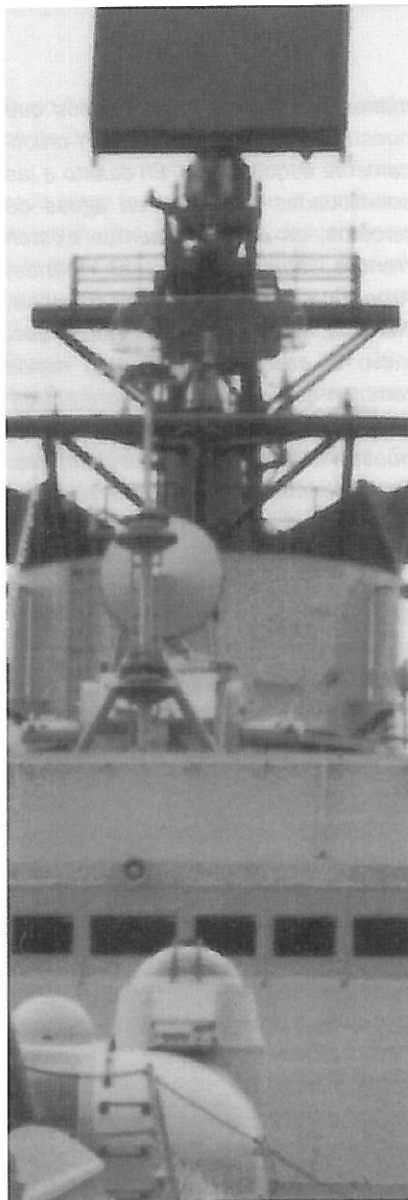
(Antoñita la Fantástica).

Yo estoy convencido de que los armadores están utilizando su capacidad de empleo como un arma frente a la Administración, asustándolos ante la perspectiva de un cese en sus actividades y la carga política que ello pudiera llevar consigo. Y la Administración, ante alguien que ofrece puestos de trabajo (el caso de la presa de Aznalcollar, sin ir mas lejos), «se achanta», como decían los chavales de mi barrio, sin ver que esos puestos de trabajo son cada vez mas escasos, están peor pagados, y en muchos casos rozando la legalidad, cuando no transgrediéndola abiertamente.

La solución, como pueden apreciar, es muy difícil de alcanzar. Podríamos inventar un nuevo refrán: «Dos no se entienden si uno no quiere». Ante una flota inmovilista, que pretende seguir anclada en la época de los mares libres, es muy difícil, por no decir imposible, poder llegar a un entendimiento.

Pero que nadie se preocupe!. Todos tranquilos, que la solución ya está en camino. para Diciembre (Zaragoza, 14 al 18) el CIHEAM-Centro Internacional de Altos Estudios Agronómicos Mediterráneos- anuncia un curso con la temática «Comercialización de los Productos del Mar. Tendencias y Retos», y en el que los cuatro bloques propuestos (Situación Actual y perspectivas del Mercado Alimentario Mundial, Mercados Nacionales en los Países Mediterráneos, Comercio Exterior, y Retos y Tendencias Futuras) serán sin duda magistralmente expuestos por doce conferenciantes, de los que solamente dos pertenecen, indirectamente, al mundo empresarial (el Dutch Fish Marketing Board, y ASCONSER), viniendo el resto de la Universidad y de la Función Pública.

Me gustaría sobremana conocer las conclusiones de los grupos de trabajo y de la mesa redonda, y sobra decir que, si las mismas son elevadas a las instancias oportunas por los ponentes pertenecientes al MAPA, los problemas para la comercialización de estos stocks invendidos, y los elevados precios que -según las informacio-



nes- tiene que soportar el consumidor final, habrán llegado a su fin, y podremos retornar a esas cifras «victoriosas» de los cuarenta y mas kilos de pescado por habitante y año.

Por mi parte, y como la cabra siempre tira al monte, a pesar del cansancio que me produce este diálogo de sordos, despues del verano pienso adquirir dos libros sobre pesca de reciente aparición (si antes no me los regala alguna mano amiga. ¡buena indirecta!). Sis autores, mi respetado y añorado D. Domingo Quiroga, y mi colega Paco Eiroa. Con el primero, sin duda disfrutaré releiendo alguno de sus inigualables y certeros «Panes y Peces» y lamentaré su ausencia, que nos impide gozar de su clarividencia y sabiduría (aunque buenos berrinches se llevaría el hombre, de seguir aún entre nosotros). De mi buen amigo

Paco, espero leer cosas mas sensatas y apreciaciones mas certeras y realistas que la grandilocuencia, la falta total de análisis, y el manido y absurdo «somos los mejores» de algunas publicaciones recientes con su misma temática.

Y no olviden que el descenso en el consumo trae consigo igualmente un descenso en los puestos de trabajo relacionados con el sector, con lo que poco a poco el problema de la ocupación en la pesca, irá desapareciendo por consunción, con gran alegría de políticos y asimilados que, sin mover un dedo y sin mojarse, se van quitando un enojoso problema de encima. Pero hasta que este momento llegue, no estaría de mas el pedir, tanto a los que realizan esos estudios tan exhaustivos sobre consumo, precios y demás, como a los que escriben sobre pesca, que hagan las cuentas de la abuela, y que reflexionen sobre las cifras que nos dan, para ver si «les casan los números».

Y ya, como colofón, me permito hacer una pequeña sugerencia a todos aquellos que tienen algo que decir en la industria pesquera -Administración, Extracción, Transformación, Comercialización-: Ahora, que tanto se habla de pesca responsable, de comercialización responsable, y hasta de consumo responsable con ese inefable «Pezqueñines, No!». yo les pido que piensen un poco en que la clave no está en pescar mucho, sino en pescar bien, y en darle al consumidor -que es un ente cambiante, no lo olviden- lo que él quiere, como él lo quiere, y donde él lo quiere; y que aunque no es muy listo, no es tan tonto como para no darse cuenta de «lo poco que le cunde» el pescado comprado, con todo lo que ha tenido que pagar por él, y lo sucio y enojoso que resulta manipularlo y prepararlo hasta colocarlo en la mesa. Y a los que realizan las muestras, que se molesten en analizarlas, en cruzar los resultados, antes de darlas a la luz, y así quizás se lleguen a dar cuenta de los enormes y garrafales fallos que presentan (esto va para todos, para los que las hacen, y para los que las encargan, ya que no hay que olvidar que se pagan con el dinero de todos).

**A veces miro con pena a los chicos de ahora,
a quienes estamos convenciendo
de que volar libres es una estúpida utopía**

Tocados del ala

Hace unos días, paseando por el puerto, pude ver una gaviota con un ala rota. Caminaba sin rumbo arrastrando su ala izquierda, imposibilitada para volar y abocada a un final trágico. Esto me hizo pensar en el consejo que, hace muchos años, daba San Agustín a los jóvenes: "Cuidad vuestras alas". Porque, tal vez, lo más dramático de este mundo en que vivimos es que hay en él muchísimas personas que están llegando a la vejez sin haberse enterado de cuán tercamente lucharon sus alas por salir, pero murieron como ramas secas, o por que la realidad las mutiló, o por que ellos mismos no se preocuparon por cautivarlas.



Tenemos obligación de explicar a las nuevas generaciones que todo ser humano normal tiene ese don terrible de poder elegir entre convertirse en un reptante, que sólo tiene pies para poner zancadillas, o en un ave de vuelo más o menos poderoso, pero capaz, ante todo, de remontarse sobre sí mismo. Y tendríamos que decirles, aun más claro que, en definitiva y en última instancia, la opción asumida depende casi exclusivamente de ellos. Decirles que el mundo puede zancadillear, obstaculizar, dificultar y recortar un gran porcentaje de sus esfuerzos, pero que al final el gran salto quien lo da o lo deja de dar, quien asume sus alas o las deja perdidas en el gran perchero de la vulgaridad, es la propia persona que hace la opción, es el propio adolescente quien elige reptar o volar.

A veces miro con pena a los chicos de ahora, a quienes estamos convenciendo que volar libres es una estúpida utopía, que pensar no es necesario, pues ya piensan por nosotros los "pensadores", que nuestra única e impor-

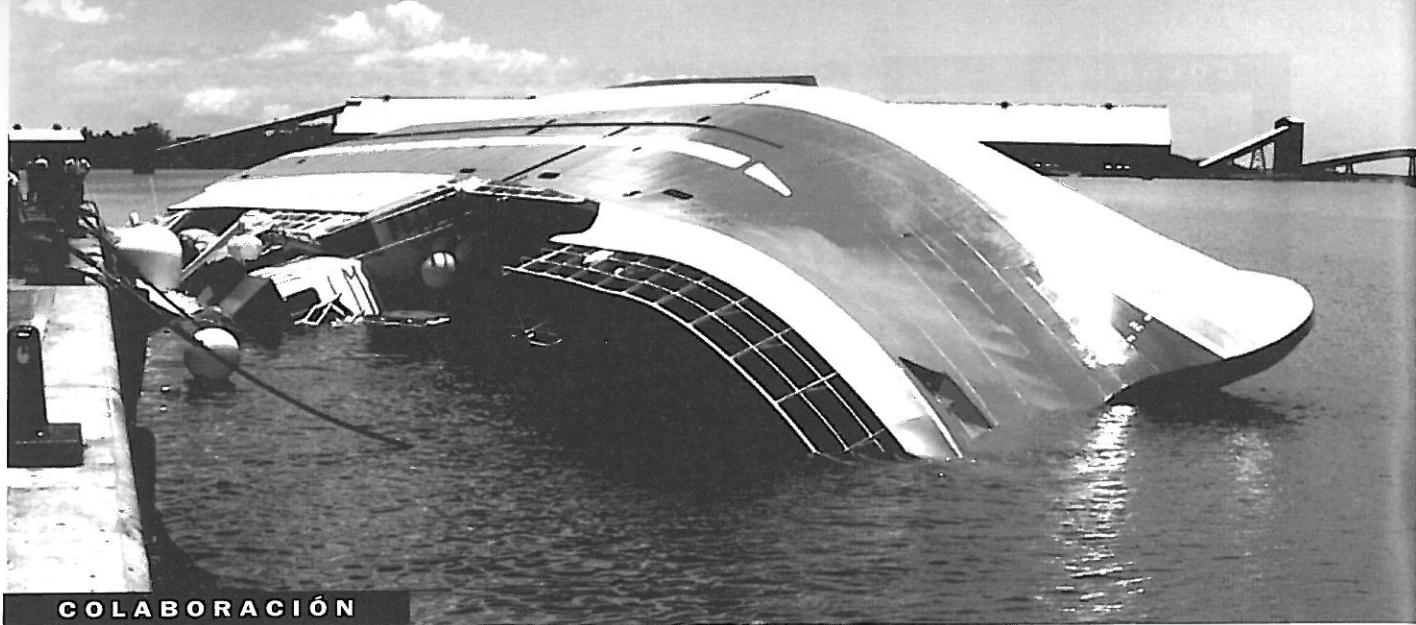
tante misión es vivir, beber y pasarlo bien.

Con todo, algunos, unos pocos chiflados, preferimos volar. Que al menos, cuando lleguen los malos tiempos, nos encuentren volando y habiendo vivido hasta el céntimo todos los sorbos de la vida que nos hayan concedido. Y si no llegan estos malos tiempos, nos vamos a ir encontrando mejor cada vez en un mundo de gente ilusionada, más que en otro de reptantes asustados.

Hoy quiero desde aquí pedir a los más jóvenes que cuiden sus alas. Que procuren tener varias, si es posible, tres pares, como los serafines, por que luego viene siempre la realidad y te recorta algunas, así que hay que tener, por si acaso varias de repuesto. Que no se olviden tampoco que es muchísimo más importante dedicarse a fabricar unas buenas alas que a podar sus defectos.

Si los chicos aprendieran a volar libres, si todos alimentáramos sus alas, su coraje, su pasión, sus ganas de ser alguien y mejorar el mundo, ya podía el paro encadenar a muchos de ellos, ya podrían venir ríos de droga por todos los canales de los negociantes: ellos seguirían creyendo en sí mismos y en su lucha. Por que no es cierto que a los jóvenes les vaya mal porque han caído en la droga o en la soledad. Al contrario: han sido atrapados por la amargura y por la droga por que ya antes les iba mal, por que ya tenían el alma a medio encadenar. Hace falta un cazador buenísimo para cazar a los pájaros que vuelan muy alto. Mucha se quejan de que les pisen y no se dan cuenta que fueron ellos quienes eligieron ser cucarachas.





COLABORACIÓN

Errores comunes sobre sanidad

Son frecuentes en el sector marítimo y fuera de él

Dra. Cinta Girac Ginesta / Médico del Centro Radiomédico (ISM)

•
El dolor torácico irradiado a brazo izquierdo es siempre de origen cardíaco

La sensibilidad de varias estructuras que pueden originar dolor torácico (corazón, pleura, esófago, aorta) se recoge en el mismo segmento de la médula espinal, lo que hace que dolores de origen y pronóstico muy diferentes puedan expresarse de forma parecida.

•
El infarto agudo de miocardio siempre se expresa como dolor torácico:

El dolor torácico típico de falta de riego en las arterias coronarias suele ser de localización centrotorácica, irradiado a miembros superiores, cuello, mentón, boca del estómago o zona entre "paletillas"; descrito como "opresión-peso-nudo"; desencadenado por ejercicio, comida copiosa, frío o coito. si se trata de angina de pecho suele durar menos de 15 minutos, cediendo con el reposo y con cafinitri-na sublingual; si de infarto suele durar más tiempo, acompañarse de náuseas, vómitos, palidez y sudación profusa y no ceder con nitritos sublinguales ni con reposo.

Existen casos de infarto agudo de miocardio que pueden pasar inadvertidos por la ausencia del síntoma principal: dolor. Y manifestarse como-

"gases", molestias digestivas inespecíficas, malestar general, sudación profusa, palpitaciones, sensación de encontrarse verdaderamente mal, en ocasiones con sentimiento de muerte inminente. Síntomas que normalmente acompañan al cuadro principal pero que, en el caso que nos ocupa, van aislados.

•
El whisky es bueno para la angina de pecho:

El whisky ó cualquier otra bebida espirituosa no aumenta el riego sanguíneo en arterias coronarias (las que oxigenan el corazón), riego deficiente en la angina de pecho.

Se ha hablado mucho del efecto beneficioso que pudiera tener el alcohol en determinadas afecciones de corazón y arterias.

Aparentemente una dosis moderada de vino tinto dosis de 2 vasos diarios podría aumentar el llamado "colesterol bueno" y, con las comidas, disminuir la absorción de grasas.

Nunca se pueden extrapolar estos datos a otras bebidas alcohólicas, en particular las de alta graduación.

Además el alcohol, incluso en cantidades mínimas, puede ser tremendamente perjudicial para otro órgano como es el hígado, aumenta la tensión arterial, aumenta una grasa en

**La gravedad de un dolor abdominal
está escasamente relacionada
con la intensidad del dolor**

**El elevado
número de cau-
sas del dolor
abdominal y el
carácter
frecuentemente
inespecífico
que adopta
pueden
dificultar
el diagnóstico**

la sangre (los triglicéridos), y además, es responsable de una grave afección cardíaca: la miocardiopatía.

El dolor abdominal no es síntoma de alarma inmediata como lo sería el dolor torácico:

El dolor abdominal puede aparecer en la mayoría de los trastornos intraabdominales, pero también puede manifestar afecciones localizadas fuera de la cavidad abdominal. (infarto agudo de miocardio, infarto pulmonar...).

El elevado número de causas que pueden ser responsables del mismo y el carácter frecuentemente inespecífico que adopta pueden dificultar enormemente el diagnóstico.

La diferente gravedad que pueden conllevar los distintos procesos subyacentes al dolor abdominal hace que se tenga que afinar mucho en el diagnóstico. Pueden tratarse de situaciones de urgencia extrema, como puede ser una hemorragia copiosa (rotura de aorta, rotura de vísceras abdominal,...) que requiera cirugía inmediata; situaciones que pueden comprometer la vida (colecistitis aguda, apendicitis aguda, pancreatitis

aguda, obstrucciones de intestino o vía biliar etc.) o trastornos intranscendentes, funcionales, como el dolor psicógeno.

La gravedad de un dolor abdominal está escasamente relacionada con la intensidad del dolor.

Es mayor la probabilidad de que un trastorno requiera tratamiento quirúrgico si el dolor es agudo y persiste ininterrumpidamente durante más de 6 horas (como hemos visto antes, sería tremendo si dejáramos evolucionar 6 horas una causa de urgencia extrema).

"Tengo principio de úlcera":

En realidad, una úlcera es una herida en la "piel" que reviste por dentro el esófago, estómago o intestino, al dañarse dicha capa por el ácido clorhídrico y otros fermentos digestivos que sirven para digerir los alimentos.

Tras el uso en el diagnóstico de las úlceras de endoscopios de fibra óptica, tubos que introducidos por la boca permiten ver la úlcera y tomar muestra de ella para analizarlas posteriormente; ya no "caben dudas" en cuanto a la existencia o ausencia de úlcera, por eso carece de sentido hablar a estas alturas de "principio de úlcera".

¿Existe el corte de digestión?

De siempre hemos oído que no podíamos bañarnos después de las comidas, ante el riesgo de que nos diera un "corte de digestión" (interrupción de los movimientos del tubo digestivo que empujan al bolo alimenticio desde la boca hasta el ano).

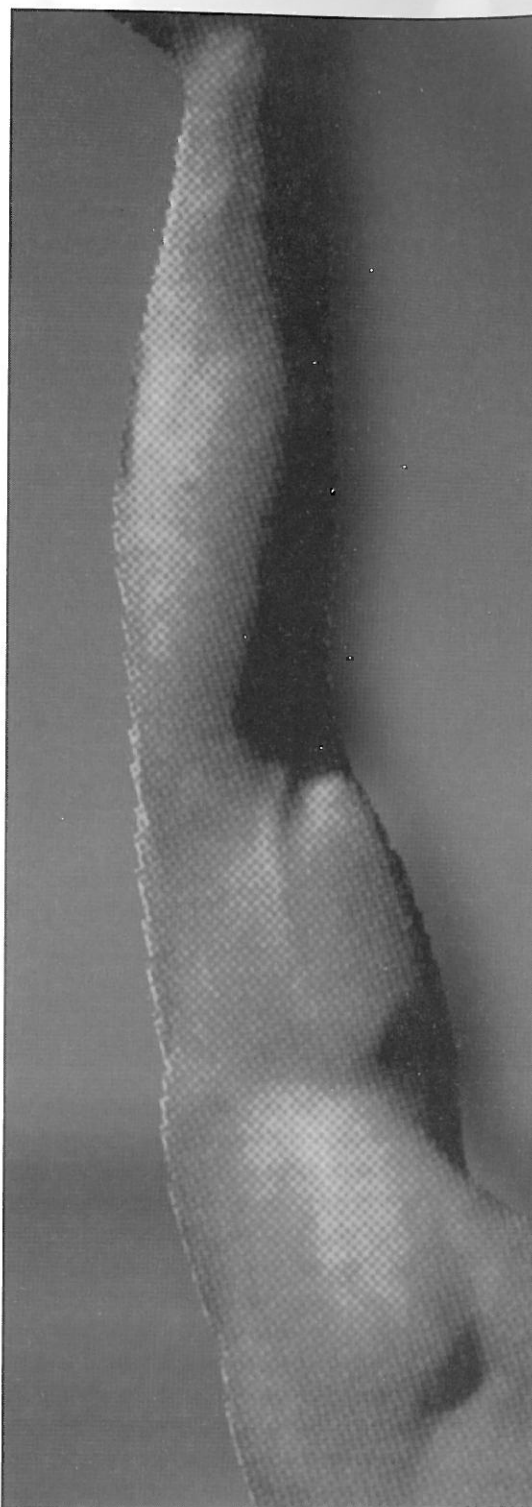
Lo que ocurre en realidad es que durante la digestión existe, en condiciones normales, una mayor demanda de sangre desde el aparato digestivo, para realizar su trabajo. "Robo" de sangre del aparato digestivo a otros órganos (cerebro, corazón...) en sus fases de máxima actividad.

Si en plena digestión efectuamos una inmersión brusca en aguas

frías o nos zambullimos de forma incorrecta desde cierta altura ("planchazo"), traumatismo a nivel abdominal, estaremos necesitando todavía más sangre en digestivo y disminuirá aún más el retorno de sangre al corazón. Puede aparecer parada cardiorrespiratoria y muerte por asfixia con el agua que entra en los pulmones.

El mismo medicamento administrado como supositorio, en vez de por la boca, afecta menos al estómago:

La principal indicación de la vía rectal es la existencia de náuseas o vómitos que hagan suponer la expul-





El tratamiento de las intoxicaciones dependerá del tipo de tóxico, cantidad, vía de entrada, edad del paciente, enfermedades previas, asociación de varios tóxicos...

terapéutica más eficaz; máxime en zonas calurosas o en diarreas febriles que aumentan las pérdidas de líquidos orgánicos provocadas por la diarrea.

La utilización de fármacos anti-diarreicos, inhibidores de la movilidad intestinal, no sólo no está indicada en la mayoría de las diarreas sino que está formalmente contraindicada por prolongarlas agravarlas; propiciando que a nivel de colon se retenga el germen que las causa o sus toxinas y éstas se absorban en mayor cantidad.

La leche es buena para todas las intoxicaciones:

Un tóxico o veneno es toda sustancia natural o artificial capaz de producir, al penetrar en el torrente circulatorio (tras ser ingerida o inyectada) daño de órganos vitales, como corazón, riñón o hígado y consecuentemente muerte.

El tratamiento de las intoxicaciones dependerá del tipo de tóxico, cantidad, vía de entrada, edad del paciente, enfermedades previas del mismo, asociación de varios tóxicos...

No siempre se puede proceder a provocar el vómito, así, en la ingestión de cáusticos o corrosivos (ácidos, lejía,...) éstos podrían provocar nuevo daño grave de estómago y esófago al volver a pasar por ellos. En estos casos lavar la boca seguida y abundantemente con agua, haciendo beber "agua albuminosa" (en un vaso de agua se baten 2 claras de huevo), preparado casero que dificulta la absorción del tóxico, a pequeños y frecuentes sorbos. Trasladando al intoxicado del modo más rápido posible al centro más próximo de urgencias.

La leche es un alimento muy rico en grasas y proteínas, estará absolutamente contraindicado su uso para acelerar la evacuación de un tóxico soluble en grasas, pues lo que se favorece es su absorción (así ocurriría en el caso de limpiamuebles con ceras, plaguicidas...).

En la picadura por pez ponzoñoso no olvidar que la toxina que introduce es muy sensible al calor, destruyéndose por este, así que (lo más rápidamente posible) sumergir la zona dañada en agua lo más caliente que se pueda resistir, durante 20-30 minutos.

La mercromina es buena para las heridas:

Cada vez se utilizan menos los derivados mercuriales como desinfectantes, pues su coloración rojiza oculta el aspecto de la herida al evolucionar (infección o cicatrización). Además son un buen caldo de cultivo para una serie de gérmenes que se potenciarían en la herida con su uso.

Con todo, su principal inconveniente, es la posibilidad de producir reacciones alérgicas a nivel local o incluso, más raramente, general.

sión antes de su absorción de un medicamento administrado por la boca.

El principal inconveniente para el empleo de supositorios es que a través del recto no sabemos la cantidad de medicamento que se ha absorbido, pues la absorción por esta vía, se hace de manera errática.

No es cierto que por esta vía sea menor la capacidad de producir daño en la mucosa del estómago por parte de medicamentos como los antiinflamatorios. Este daño se produce por sustancias que se ponen en marcha por los antiinflamatorios una vez éstos han sido absorbidos al torrente sanguíneo, sustancias que se transportan también a través de la sangre hasta la mucosa digestiva.

Siempre hay que tomar algún medicamento para cortar las diarreas:

Diversos estudios han conseguido demostrar que el uso de antibióticos (salvo para casos muy puntuales) prolonga el curso habitual de una diarrea, ya que al destruir las bacterias que habitan normalmente en nuestro aparato digestivo, se perpetúa la situación de mala absorción de líquidos y alimentos por la inflamación de la mucosa intestinal que se desarrolla.

La rehidratación oral progresiva en forma de pequeños sorbos de "limonada alcalina" (un litro de agua hervida o embotellada fría, la punta de un cuchillo de sal común, la punta de un cuchillo de bicarbonato, sacarina y el zumo de un limón), será la medida

**El uso de
antibióticos
(salvo para
casos muy
puntuales)
prolonga el
curso habitual
de una diarrea**

Un jarro de agua fría...

...para los «señoritos del Comme»



En pocos sectores, por no decir en ninguno, se pidió una mayor formación educativa y profesional como la reivindicada por los alumnos de náutica

Por Antonio Navarro Bonilla / Capitán de Pesca



El Real Decreto que otorga atribuciones profesionales más amplias a los futuros titulados del sector marítimo-pesquero fue posible gracias al compromiso inequívoco del director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, al continuo seguimiento y presión de la asociación que nos representa, AETINAPE, y a la decida participación de los alumnos a la hora de reivindicar el la calle un trato más justo para un sector tradicionalmente marginado y con legendarios anacronismos que eran necesarios erradicar: la imagen ruda de la gente del mar que con conocimientos básicos se jugaba la vida día a día en los océanos.

Si bien años atrás esta imagen era característica del sector, lo cierto es que hoy en día la formación educativa y profesional de estos trabajadores rebasa el listón de lo exigido sobre condiciones de idoneidad para ejercer de oficial o el mando en buques, independientemente de que sean mercantes o pesqueros, sin más limitaciones que las señaladas en los títulos académicos. Este avance en el sistema de enseñanzas, con mayor nivel aca-

démico de acceso y contenidos en los estudios en la rama pesquera de formación profesional, representaba un jarro de agua fría para los "corporativistas" de la marina mercante, que veían en ello el acceso a los puestos de trabajo en la marina civil de los nuevos titulados náuticos, aunque sus funciones estuvieran muy limitadas y nunca equiparables a los universitarios. La radical oposición del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante a una mayor preparación académica náutico-pesquera y a los perfiles profesionales en función de los estudios realizados, ocultaba claramente un fondo "xenófobo", de menosprecio del sector pesquero, sin ningún otro argumento que pudiera justificar lo inadecuado de la reforma de las estructuras marítimas para la equiparación con el entorno europeo. En definitiva, hicieron lo indecible para evitar perder las prerrogativas de que venían disfrutando con el monopolio en los buques mercantes y de pasaje.

Así, pues, sin argumentos posibles, los "señoritos de COMME" basaron su defensa en "tocar" a altos cargos de la Administración y en el insulto fácil mediante la descalifica-

Que no se olviden tampoco que es muchísimo más importante dedicarse a fabricar unas buenas alas que a podar sus defectos

ción de los titulados náutico-pesqueros, recurriendo incluso al engaño sobre lo que realmente suponía la reordenación de las estructuras profesionales marítimas, que en nada se parecen a lo que los corporativistas del COMME venían transmitiendo a la sociedad mediante escenificaciones que rozaron el ridículo sin más apoyo que los de su entorno de influencia, armas éstas que al final se volvieron contra ellos mismos y propiciaron la inmediata promulgación del decreto que otorga atribuciones profesionales más amplias a los alumnos de la nueva rama náutico-pesquera, que habilita a sus titulares para formar parte de las dotaciones de los diferentes buques civiles.

Decisiva participación de los alumnos de náutica

En todo este proceso para la regulación de los títulos profesionales tuvo un papel destacado el alumnado de las escuelas náutico-pesqueras, que no dudó en salir a la calle para explicar, folleto en mano, la verdadera reivindicación de un sector que permanecía encasillado y al que se le vetaban otras salidas profesionales por el monopolio que ostentaba el Colegio de la Marina Mercante. Se trataba de hacer llegar a la opinión pública la realidad profesional marítima-pesquera, y que en ningún caso se pedía homologar o equipar los estudios de Marina Civil con las nuevas titulaciones náuticas, argumentos éstos que insistentemente fueron manejados con el COMME para frenar el desarrollo de la normativa básica de ordenación del sector pesquero, que contaba con el respaldo de las instituciones, agentes sociales, asociaciones empresariales y profesionales.

Como alumno ya "maduro" del curso de capitán de pesca de la escuela náutica de Vigo, me vi gratamente sorprendido y metido en las movilizaciones que nuestro colectivo desarrolló para exigir la necesaria reforma en el conjunto marítimo pesquero y las habilitaciones para ejercer en los buques mercantes, protestas que en el caso de Vigo fueron secundadas de manera unánime por los estudiantes, y no así por el profesorado que perma-

neció indiferente a la hora de apoyar la reforma educativa y las habilitaciones profesionales en función de los nuevos títulos académicos, como así lo hicieron otros docentes de institutos politécnicos. Esta actitud pasiva lejos de desmoralizarnos, nos llevó a ser más fuerte aún si cabe y a protagonizar cortes de tráfico a la hora del bocado para hacer sentir nuestro apoyo a los ministros de Fomento y de Agricultura, Pesca y Alimentación que

Es un gran triunfo y es justo reconocer que se debió al continuo seguimiento y «presión» de nuestra asociación frente al todopoderoso COMME que nos venía cerrando las puertas

en todo momento consideraron muy positivo el proyecto de Real Decreto de reordenación del sector y deseaban su puesta en práctica sin más demora. Había que contrarrestar las algaradas con COMME y hacer llegar a los políticos que también había otras voces que abogaban por la modernización de las estructuras marítimas de acuerdo a los tiempos que corren.

Creo sinceramente que en pocos sectores, por no decir en ninguno, se pidió una mayor formación educativa y profesional como la reivindicada y ahora aprobada en la rama náutico-pesquera para terminar con los viejos tópicos que venían identificando a los trabajadores de la mar. Se trata, en definitiva, de salir mejor preparados de los centros docentes, incrementándose los niveles de acceso y los contenidos de los estudios, que era lo que venían defendiendo los alumnos junto con una actualización de las atribuciones en base a una mayor capacitación profesional. Como se ve, en las nuevas titulaciones y competencias laborales no se regala nada a los nuevos titulados, pues es una justa correspondencia a los currículos formativos.

Respecto a las nuevas titulaciones profesionales objeto de regulación, y las posibles convalidaciones de dichas enseñanzas a los titulados por los planes antiguos para ejercer en los diferentes buques civiles, estimo que hay que considerarlo como un gran paso adelante por cuanto se reconoce nuestra profesionalidad y se abren nuevos caminos laborales en los buques civiles, además de la dignificación del sector pesquero. Es, pues, un gran triunfo y que es justo reconocer que se debió fundamentalmente al continuo seguimiento y "presión" de nuestra asociación profesional frente al todopoderoso COMME que sistemáticamente nos venía cerrando las puertas. Y mención especial para los nuevos titulados de "Técnico Superior en Supervisión y Control de Máquinas e Instalaciones de Buque", "Técnico en Pesca y Transporte Marítimo" y "Técnico en Operación, control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque" para los que se le abren nuevos horizontes.

Estamos llegando al final del milenio y a la vista del panorama actual, en la pesca sigue sin tenerse en cuenta la diferencia en los valores de estas "unidades de esfuerzo"

«Unidad de esfuerzo»



Iniciamos este comentario aclarando que desconocemos las complejas fórmulas que manejan los científicos para determinar el valor real que tiene en la pesca el factor que ellos denominan "unidad de esfuerzo".

Del "Ramona Pan Álvarez" al "carolien" Pescador

Sabemos que emplean este término para medir la capacidad de pesca que tienen los buques, y sus artes, y lo usan cuando desean conocer la "mortalidad por pesca", que es la principal causa de la esquilmación de los recursos vivos de los océanos.

Al preguntar a un experto en Biología Marina, que en tiempos pasados fue investigador en el Instituto Español de Investigaciones Pesqueras, y en la actualidad dirige una de las organizaciones más importantes de la "pesca industrial española", al tiempo que es miembro del Consejo Asesor de Pesca Europea, definió el término como: La medida del desgaste de la biomasa que en teoría produce un buque de un determinado porte y potencia, pescando con un tipo de arte, aparejo, utensilio o trampa, encuadrado en alguna de las múltiples formas de pescar, en un intervalo de tiempo controlado.

Su descripción nos confirma que este "factor" que usan los científicos, tanto puede servir para medir el desgaste que "en teoría" ocasiona un hombre pescando con una caña desde tierra, o desde una embarcación -que puede ser deportiva-, como el que oca-

siona un gran buque atunero pescando al cerco, empleando objetos artificiales flotantes a la deriva. O un gran buque-factoría preparando para pescar al arrastre, pelágico o demersal, con artes cuya abertura puede superar las dimensiones de un campo de fútbol, puesto que cada "unidad de esfuerzo", tiene un valor diferente.

Estamos llegando al final del milenio y a la vista del panorama actual, en la pesca sigue sin tenerse en cuenta la diferencia en los valores de estas "unidades de esfuerzo", como una norma más, que pudiera ayudar a moderar el desgaste de los recursos de los mares. Parece que las recomendaciones que hacen los científicos a los políticos que ejercen de administradores, para que se alcancen los objetivos que pregonan con su slogan de Pesca Responsable, se limitan a fijar unos Totales Admisibles de Capturas, con el objeto de que las flotas no sobrepasen las cantidades que estiman aceptables para que en los caladeros no se acentúe la sobrepesca.

Lo que no conocemos hasta ahora -salvo las extensas legislaciones que regulan la operatividad de las flotas comunitarias- es de que se haya

En la llamada "pesca industrial" sabemos que priman otros factores. Complejos factores económicos, que prevalecen sobre los criterios conservacionistas.

fijado, o se pretenda fijar en el futuro, el valor máximo que debieran tener las "unidades de esfuerzo" para capturar los TACs autorizados en las distintas Zonas o caladeros.

En la llamada "pesca industrial" sabemos que priman otros factores. Complejos factores económicos, que prevalecen sobre los criterios conservacionistas, o sociales, en el reparto de la tarta en que se convierte la explotación de los recursos de los mares, que al tener la condición de bienes públicos son administrados por los Estados. Por eso opinamos que esta medida, que utilizan como factor los científicos -si prefieren lo dejamos en investigadores- en sus mesas de trabajo, para el "manejo de las pesquerías", -como dirían en los países andinos- tiene el mismo efecto para curar los males que se originan con la sobrepesca, que aquel Bálsamo de Fierabrás, con el que Don Alonso de Quijano pretendía curar todas las magulladuras y dolencias del cuerpo.

Desconocemos los criterios que manejan los gestores de las políticas pesqueras para medir el rendimiento sostenible en un determinado caladero. Opinamos que si estos criterios conservacionistas, necesarios para conseguir explotaciones sostenibles a largo plazo, prevaleciesen sobre los múltiples intereses económicos que se mueven alrededor de la llamada pesca industrial, como son: La construcción naval, el volumen de las inversiones, la financiación dura por los menguados plazos de amortización de los buques que se renuevan, disfrazada con las ayudas o subvenciones; los utillajes de apoyo, los servicios, el comercio -ahora también responsable- y por último, el tan divulgado empleo que genera -el directo y el inducido-, las características de las "unidades de esfuerzo" de las flotas pesqueras en constante renovación, tendrían que ser muy diferentes.

Basamos estas opiniones en la realidad en que está inmersa la pesca a nivel mundial, de la cual los países europeos formamos parte. La actual legislación internacional limita las condiciones de pesca en amplias zonas de los océanos, donde operan las flotas diseñadas para ejercer las

pesca a larga distancia. La esquilación que en cortos períodos de tiempo generan estas flotas cuando pescan dentro de las ZEEs de los estados que las acogen, entran en colisión con otros intereses pesqueros locales, que arman "unidades" dimensionadas para la pesca en sus aguas. Al surgir los conflictos, los responsables de administrar las políticas pesqueras se ven obligados a reconsiderar su afanes desarrollistas, imponiendo por decreto recortes en las capturas, que hacen incompatibles la utilización de este tipo de "unidades de esfuerzo" con el concepto de la pesca responsable, que permita rendimientos sostenibles a las otras flotas locales.

Como los administradores que dirigen la pesca europea -incluidos los españoles- hablan continuamente del "ajuste" del esfuerzo pesquero, para lograr que los recursos en los caladeros puedan sostener la rentabilidad de las flotas que programan, vamos a relatar las historias de dos buques, que pueden servir de referencia para medir la importancia que damos al factor unidad de esfuerzo en la explotación rentable y sostenible a largo plazo de los caladeros, empezando por el que tenemos más próximo.

En los caladeros de N. y del NW. peninsular español, está en vigor una legislación nacional que prohíbe la pesca de arrastre pelágico, y ahora se pretende prohibir también la pesca con volantas pelágicas a los demás países europeos que pescan túnidos con estas artes, porque son "depredadoras". Sin embargo, el Consejo de Pesca Europeo celebrado el 8/6/1998, aprobó el Reglamento que prohibirá el uso de estas redes de deriva a partir el 1/1/2002,



En los caladeros de la plataforma continental española del N. y NW., no pueden ejercer la pesca de arrastre de fondo los buques nacionales de porte inferior a 100 TRB.

a las flotas de los estados miembros, dentro y fuera de las ZEEs. Parece ser que este Reglamento no será aplicable en las aguas del Mar Báltico, los Belts, y el Canal del Sund, con lo cual en esas zonas estos artes no son ni "depredadores" ni "cortinas de la muerte". Aquí parece también que los "científicos" que son miembros del Consejo y de la Comisión, miden la depredación de los mares con varas diferentes.

En los caladeros de la plataforma continental española del N. y NW., no pueden ejercer la pesca de arrastre de fondo los buques nacionales de porte inferior a 100 TRB. Solamente están autorizados a ejercer

esta modalidad, los que sin alcanzar este tonelaje se dedicaban al arrastre con anterioridad a la Orden del 7/7/1962 (Reglamento de Pesca de Arrastre de Remolque). A estos buques se pensaba eliminarlos del arrastre, no autorizando obras de ninguna clase en el caso, ni reparaciones, ni cambios en la propulsión, ni instalación de frío industrial, etc, cuyo importe excediese del 50% del valor de los buques en la fecha en que se trate. Así se la Renovación y Protección de la flota pesquera en aquellos tiempos de los Planes de Desarrollo.

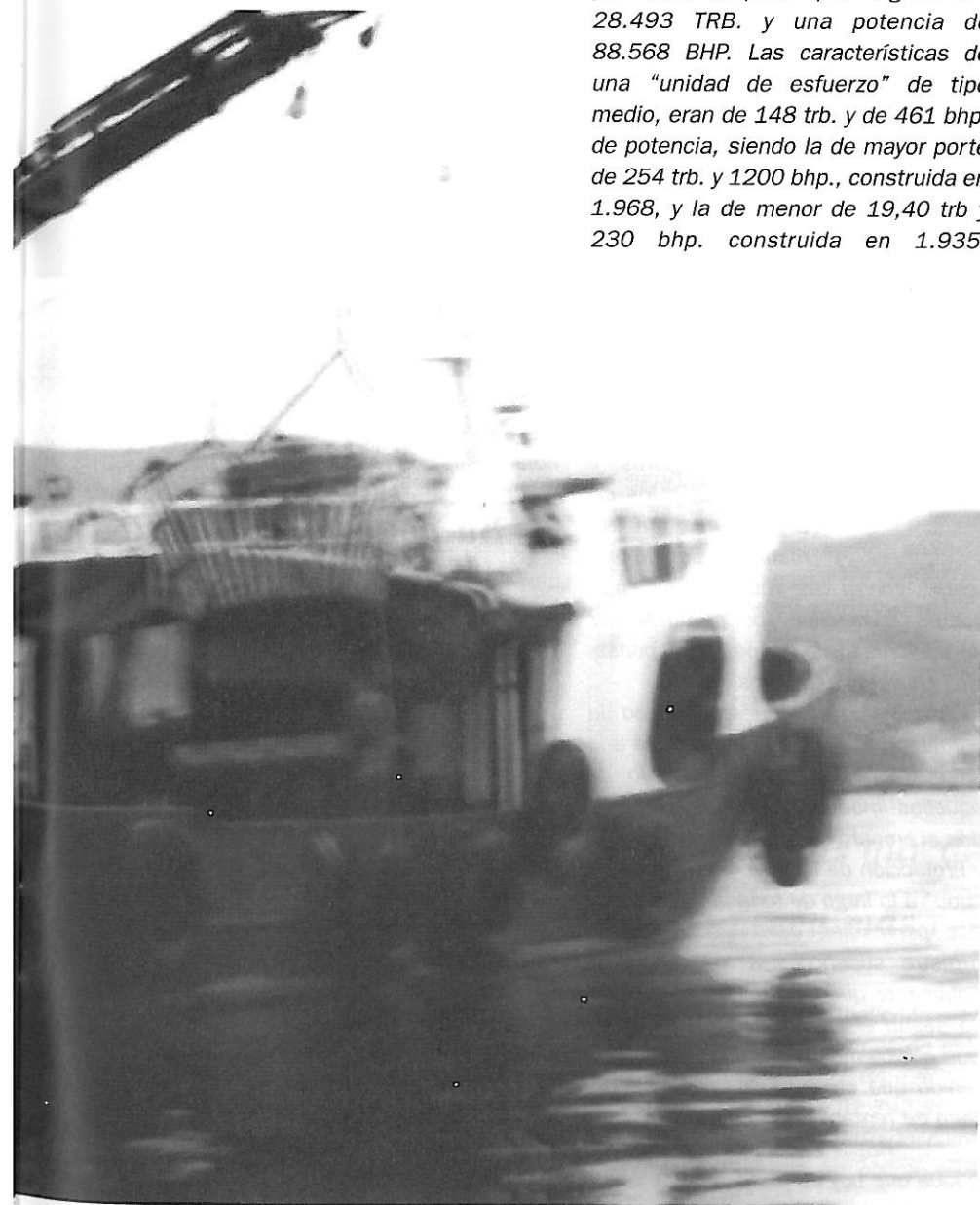
Ahora, consultando el Censo de los Buques de arrastre de fondo del 1/7/1995 BOE Nº 156, la flota para estos caladeros estaba compuesta por 192 buques que registraban 28.493 TRB. y una potencia de 88.568 BHP. Las características de una "unidad de esfuerzo" de tipo medio, eran de 148 trb. y de 461 bhp. de potencia, siendo la de mayor porte de 254 trb. y 1200 bhp., construida en 1.968, y la de menor de 19,40 trb y 230 bhp. construida en 1.935.

Solamente seis unidades menores de 100 trb. seguían operando en 1.995, a pesar de las restricciones que les impusieron los renovadores de aquellos tiempos.

Uno de estos buques, el "RAMONA PAN ALVAREZ" Folio -VI -5-5.931, arrastrero por popa de casco de madera, de 38,62 TRB y de 200 BHP. de potencia propulsora, construido en el año 1.939, es al día de hoy un testimonio que se debería valorar, cuando se habla de pesca responsable, en una Zona donde los cantiles de los caladeros hasta donde se puede ejercer el arrastre de fondo, están a menos de 50 millas de la mayoría de los puertos.

Antes de la Orden del 7/7/62, el "Ramona Alvarez" pescaba al palangre, al bonito, al cerco y al arrastre. Compitió en la pesca con las "parejas pastilleras", y con las "gransoleras", cuando eran sustituidas por "parejas de hierro" de mayor porte. Compitió por los recursos con los grandes "Bous de vapor" comprados en Inglaterra, o contruidos en la Ría de Vigo en los astilleros de José Barreras. Soportó el cambio del carbón al fuel-oil, y el vapor al motor diesel. Cambió varias veces de armador. Compitió con los modernos "Bous de motor", entre ellos aquellos superestándar 33/35 de 1000/1200 BHP. de potencia, que pescaban con protecciones en los artes, arrastrando sobre fondos "sucios". ("Criaderos"), les llamaban a estas zonas los pescadores de las "parejas" y de las "bakas", que no podían pescar en ellas porque destruían los artes.

Vió como estas flotas iban desapareciendo de los caladeros hacia otros mares más lejanos, por falta de rentabilidad. Pasó sin afectarle la "guerra de las volantas", entre los Bous y los barcos artesanales que empezaron a utilizar las nuevas artes de volanta, confeccionadas con hilos de fibras artificiales de poliamida (nylon), que ocupaban las zonas de pesca más rentables. No tuvo mayores problemas de incompatibilidad con los que usan artes de enmalle (rascos, trasmallos, volantas, volantillas etc.), y llega a estas fechas convertido en una moderna unidad pesquera, con un



Los nuevos buques holandeses tipo "CAROLIEN", capaces de procesar hasta 320 tns./día de pescado congelado en bloques, tuvieron que abandonar las aguas del norte de Europa



un mástil bípode, con dispositivos para vaciar la abertura de salida de los cables, para aumentar la anchura de la red, y amortiguar el abatimiento cuando trabaja con vientos de través. Cuando soplan con fuerza 5-6, va de arribada la puerto mas próximo, dejando descansar el caladero. Estimamos que sus áreas de pesca están comprendidas dentro de un radio de 60/80 millas de su base. También que cumple la legislación en cuanto a la amplitud de las mallas de sus artes, y el tan discutido "descanso semanal", impuesto por un científico, que actuó de gestor en Galicia, al que los armadores gallegos del arrastre de los puertos del norte, que ahora se han vuelto ecologistas, y acompañan a los de Greenpeace en su manifestación de pro-

pesar del desgaste que han soportado los caladeros de esta zona, han conservado hasta la fecha suficientes recursos para hacer rentable a tan largo plazo esta "unidad de esfuerzo". Pero, seguramente este tipo de buques no son considerados de interés por los ajustadores del esfuerzo pesquero, dentro de los parámetros que manejan para una pesca responsable. Ni por los renovadores de la flota, porque las inversiones que suponen los buques de estas características no son interesantes para los que mandan en los que manejan las economías que se mueven alrededor de la llamada "Pesca Industrial".

La otra "unidad de esfuerzo" que vamos a comentar, pertenece también a uno de los países de la UE. Por lo tanto creemos que su actividad se desarrolla dentro de la legalidad, en cuanto a las normas establecidas para el "ajuste del esfuerzo de las flotas comunitarias", y está amparada por los Reglamentos que conforman la actual Política Común de Pesca, para el ejercicio de una pesca responsable.

La unidad de esfuerzo "CAROLIEN" es uno de los grandes y más modernos buques-factoría preparado para la pesca de arrastre pelágico, que en esta última década han puesto en servicio grupos de armadores holandeses. Por información de publi-

nuevo casco de madera, después de sortear todos los escollos que la legislación le impuso para su modernización. Tal vez por esos escollos no tiene el casco de acero, aún que sus dimensiones sean un "pouquiño fartas" con respecto a su tonelaje de registro.

Tampoco tiene la superestructura como los modernos arrastreros del Mediterráneo, para aumentar la comodidad de su reducida dotación. Pero está armado para el arrastre de fondo con artes "semipelágicos", para pescar con mayor abertura vertical. Recoge el arte en un tambor de red; tiene maquinillas hidráulicas independientes para la estiba de los cables y malletas del calamento. Usa puertas ovas de fuerza regulable, que estiba en pescantes puente, incorporados a

testa contra las volantas, pidiendo que se "crucifigase", por pretender ser un adelantado de la "pesca responsable" en estos caladeros.

Su poder de pesca (unidad de esfuerzo), le permitió ser rentable a lo largo de casi 60 años, cuando de aquellos modernos buques contruidos al amparo de la Ley de Renovación y Protección de la flota, para pescar al "bou" a lo largo de toda la costa atlántica peninsular, con velocidades de arrastre superiores a los 5 nudos, solamente quedaba un buque en activo según el Censo de 1.995. Buque que posiblemente ya no exista, o haya tenido que cambiar de caladeros por falta de rentabilidad.

Hasta aquí la historia de un buque que hoy es testimonio de que a

**Su poder de pesca
(unidad de
esfuerzo), le
permitió ser
rentable a lo
largo de casi
60 años**

caciones técnicas, sabemos que este buque, con sus 126 mts. de eslora, 6.400 TPM. y 10.770 BHP., es probablemente el mayor buque pesquero del mundo actualmente en servicio.

Este tipo de buques fueron siempre catalogados como buques depredadores, porque el desgaste que generaban en los stocks llevaba implícito el peligro de extinción de los recursos



Dejará de serlo cuando astilleros españoles ubicados en la Ría de Vigo entreguen a este grupo de armadores unidades de hasta 141 mts. de eslora, "que establecerán un récord absoluto: El mayor pesquero de la flota mundial, y están proyectados para la pesca de especies pelágicas, sin limitaciones de zonas de operación".

Tenemos que aclarar que muchos pescadores conocimos a lo largo y ancho de los mares, buques factoría que ya pasaron a la historia de la pesca, de dimensiones muy superiores a las de estas nuevas unidades. Este tipo de buques fueron siempre catalogados como buques depredadores, porque el desgaste que generaban en los stocks llevaba implícito el peligro de extinción de los recursos, hasta límites que hacían económicamente imposible su explotación.

Aparte de los grandes factorías balleneros, noruegos, soviéticos y japoneses, que pescaban alrededor de la Antártica en el verano austral, recordamos al buque-madre español 'GALI-

CIA", y a su flotilla de arrastreros, que pescaron en aguas atlánticas del continente africano. O, al mayor buque-factoría-conservero de la flota soviética, el "IERONIAN UBORYEVICH", de 160 mts. de eslora, que con una dotación de 500 personas podía producir 370.000 latas/día.

Después vino la reconversión

de operatividad tuvieron que ser retirados de las costas africanas del Atlántico sur, y también de las del norte, para salvaguardar los stocks de pequeños pelágicos de estas zonas de la depredación.

Los nuevos buques holandeses tipo "CAROLIEN", capaces de procesar hasta 320 tns./día de pescado congelado en bloques, tuvieron que abandonar las aguas del norte de Europa, porque los políticos que autorizaron su explotación se ven cada vez más presionados por la opinión que promueven los grupos ecologistas, que les obligan a tener que cumplir las normas que deben regir para una pesca más responsable.

Recientemente, otro gran buque factoría noruego, el "AMERICAN MONARCH", que operaba en aguas del Pacífico, fue expulsado de las aguas chilenas, después de un pleito presentado por los pescadores ante la Corte Suprema de su país, para proteger de la esquilma a corto plazo los recursos de sus mares.

Ahora, esta flota de buques holandeses, expulsados de las aguas de los países en los que se va imponiendo la "pesca responsable", han decidido instalar una base de operaciones en el Puerto de la Luz, en las Palmas de Gran Canaria. Tal vez su estrategia consista en situar la base de operaciones en un puerto ajeno a las aguas de las ZEEs que piensan explotar, con licencias de sus gobernantes, y de esta forma evitar las protestas internas que puedan llegar a los

La opinión que promueven los ecologistas les obligan a cumplir las normas que deben regir para una pesca más responsable

de los grandes factorías balleneros en fábricas para producir harinas de pescado, como el "WILLEN BARENDSE" de 230 mts. de eslora y 31.792 Gts. O el "KOSMOS IV", rebautizado como "SUIDERKRUIS", que en pocos años

tribunales de justicia, como ocurrió en Chile.

Los políticos que ejercen de gestores pesqueros, que desde Bruselas, Madrid, o Las Palmas, han propiciado la firma de un Acuerdo por

Posiblemente antes de ese tiempo habrán agotado los recursos pelágicos de esas ricas aguas.



la; no depredadores”, pues se da por cierto que “las empresas que se dedican a este tipo de pesca, practican un escrupuloso respeto a la conservación de los recursos marinos, ateniéndose estrictamente a pescar las cuotas establecidas”.

A pesar de estos razonamientos, muchos pescadores consideramos que este sistema de explotación constituye un gran atentado, promovido por los responsables de administrar la política pesquera europea, y por lo tanto española, contra la base de los cimientos con que debería edificarse la PESCA RESPONSABLE. Y, más todavía, si estas inversiones que prometen para Las Palmas fuesen financiadas en parte por fondos de IFOP.

diez años, serán los responsables ante los pescadores de las costas de esta franja atlántica, de haber facilitado una base de operaciones a este Consorcio comunitario, para que puedan esquilmar en este plazo todos los recursos pelágicos de estas ricas aguas. Lo que suceda después de este tiempo ya no le interesará a estos grandes Consorcios, que, con propuestas de importantes inversiones en utillajes para su servicio en el puerto, son capaces de cambiar las voluntades de los gestores de turno, que en su afán desarrollista apoyan este sistema de explotación de los mares. Mientras tanto, crean legislaciones y reglamentos restrictivos a la operatividad de las flotas locales, tanto artesanales como industriales.

Sabemos que las grandes inversiones que hacen estos Consorcios capitalistas en el sector extractivo, están apoyados por los informes de los científicos que calculan el volumen de los recursos pescables, y determinan los TACs que deben capturarse en estas zonas. Y, que su estrategia consiste en explotar las ZEEs de los países que carecen de flotas propias que

puedan pescar los TACs recomendados, que tal vez no concuerdan con la realidad, por falta de rigurosidad en las investigaciones, que puede obedecer a múltiples razones. Entre estas razones, podría estar la defensa de este tipo de unidades, al compartir las consignas de los que opinan que estos buques “son pescadores a gran esca-

***A pesar de estos
razonamientos,
muchos pescadores
consideramos
que este sistema
de explotación
constituye un
gran atentado***

Hasta aquí nuestros comentarios sobre esta otra “unidad de esfuerzo”, considerada la más moderna del mundo, que piensa emplearse en la pesca a corta distancia de un puerto base, en un período no superior a diez años. Posiblemente antes de ese tiempo habrán agotado los recursos pelágicos de esas ricas aguas. Recursos que podrían ser una alternativa a más largo plazo para otro tipo de “unidades de esfuerzo”, que actuasen en estos caladeros con sistemas más selectivos y menos depredadores.

Opinamos que cuando algunos científicos que ejercen de gestores en la pesca, -europea o española- nos hablan de reducciones del esfuerzo de las flotas comunitarias, para ajustar su poder de pesca a los recursos de los caladeros, propios o ajenos, para conseguir con sus programas los objetivos de una pesca más responsable, debemos recordarles esta realidad. Los comentarios que hacemos, poniendo como ejemplo estas dos “unidades de esfuerzo”, afirman nuestro criterio de que la hipocresía que se maneja cuando nos hablan de pesquerías responsables en los países desarrollados, es más densa que el mercurio.

Nuevas titulaciones y exigencias comunitarias

Mesa redonda moderada por Josu Egaña, sobre la Adaptación de las nuevas titulaciones náutico-pesqueras a las exigencias comunitarias, celebrada en la Casa de Cultura de Ondárroa, el pasado 18 de junio.

José Manuel Muñiz + José Ignacio Espel + Ángel Bengoetxea

La paradoja de que la Unión Europea sea deficitaria en titulados y personal pesquero y que precisamente el estado español sea excedentario "y con un alto nivel de paro entre sus profesionales" fue una de las manifestaciones realizadas por el presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz.

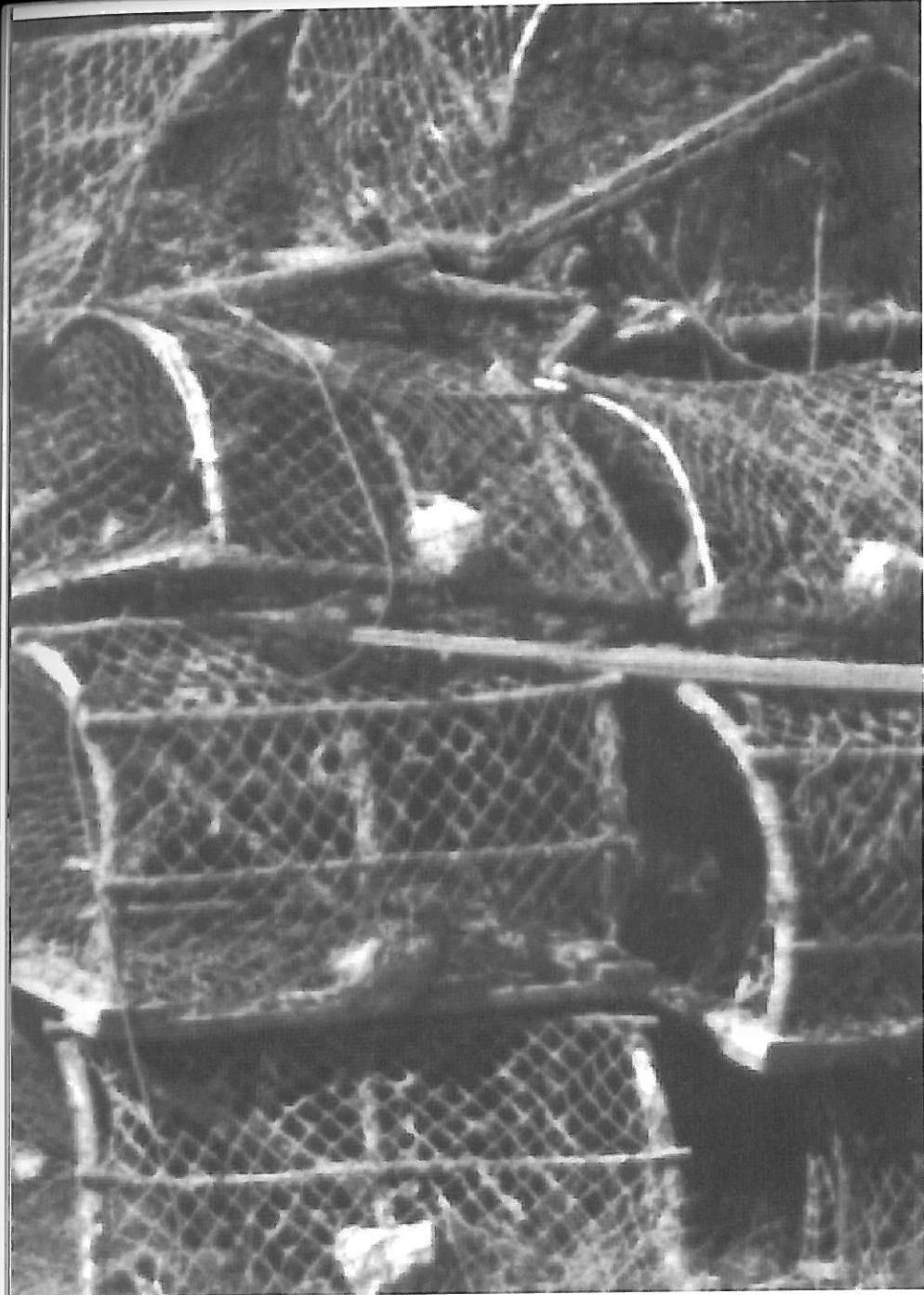
"Las atribuciones de los titulados marítimo-pesqueros habrán de ser combinados y amplificadas de acuerdo con criterios internacionales y de modernidad. Los buques deberán de ser catalogados atendiendo a su eslora y tipo de pesca que realizan: costera, altura y gran altura, sin imponer unos límites geográficos fijos para su actuación", afirmó Muñiz.

Para el representante de Aetinape los programas que contienen los conocimientos técnicos de los profesionales "deben de ser actualizados y adaptarse a las recomendaciones de la IMO. A nuestro juicio los institutos marítimo-pesqueros se encuentran perfectamente dotados de un moderno material de adiestramiento y el reciclaje del profesorado no sería excesivamente costoso", señaló Muñiz, en alusión a la normativa vigente por parte de la IMO.

La puesta al día de los profesionales en ejercicio, a través de cursos de breve duración, es algo que tiene que ser asumido por los profesionales náutico-pesqueros, en aras a no escapar a las innovaciones tecnológicas que se producen en el día a día pesquero. En este sentido, los nuevos métodos de detección y pesca, de navegación e incluso de telecomunicaciones son componentes necesarios en el aprendizaje diario de un titulado náutico-pesquero.

la importancia de la formación, además de ser algo constatado, implica la clarificación de este aprendizaje. ¿Debe ser integral y abarcar a toda la tripulación o simplemente a los mandos del buque? Para José Ignacio Espel, ex-viceconsejero de Pesca del gobierno vasco debe ser completamente integral y dirigida en todos los niveles a los distintos componentes de un buque pesquero. "La formación ha de ser continua de modo que el profesional cuente constantemente con la posibilidad de poner al día sus conocimientos" afirmó Espel.

El esquema de formación de los futuros pescadores del siglo XXI, según la asociación náutico-pesquera estaría basado por una parte en la



reducción y simplificación del abanico actualmente existente de las titulaciones ya que el actual sistema en base al TRB es calificado de "obsoleto", adecuándose más a la realidad hablar de esloras máximas y alejamientos del puerto base. En este sentido, se defendió que el nuevo Real decreto sobre condiciones de idoneidad y titulaciones de determinadas profesiones de la marina mercante y sector pesquero no sólo implica nuevas posibilidades para los estudiantes de Formación profesional sino que a la inversa también será beneficiosa para los titulados universitarios de las Escuelas Superiores de la Marina Civil.

Por otro lado, se da importancia al mantenimiento de la actual estructura escalonada de los títulos, de tal manera que el título siguiente implique al anterior con práctica de mar incluida. Se da igualmente impor-

tancia a la actualización de los contenidos de las materias docentes, olvidándose del actual esquema de las tradicionalmente consideradas "asignaturas importantes", por más racional que contemple en su conjunto la complejidad de los que actualmente representa la actividad pesquera.

"Los pescadores han de conocer lo que supone la explotación racional de los recursos, la cambiante regulación comunitaria e internacional del acceso a aguas y la evolución de los mercados. Todo ello dirigido a un producto perecedero como es el pescado, por lo que las posibilidades de transformación y, en general, todos aquellos conocimientos que sirven de nexo entre la actividad pesquera y la puesta del producto en manos del consumidor son igualmente importantes", señaló Ángel Mari Bengoetxea, director de la Escuela de Pesca de Ondárroa.

El aspecto preventivo en la seguridad marítima, con su correspondiente adiestramiento en casos de emergencia ha recordado que la siniestralidad en el sector pesquero es doce veces superior al sector servicios y triple que el de la construcción, sector ya de por sí muy castigado por la siniestralidad laboral. "No se puede olvidar esta área de actuación ya que la formación básica sanitaria, ante un accidente en la mar -con una correcta actuación del patrón o de quien asista al herido- puede salvar una vida", señaló el presidente de AETINAPE.

Un último aspecto contemplado por Muñiz concernía a la formación en lo referente a la conservación y transformación de los productos de la pesca ya que este elemento introduciría la posibilidad de incrementar, por su calidad, el precio de venta de especies apreciadas en el mercado, dar valor añadido por su presentación a las especies poco estimadas por el consumidor y potenciar el futuro reciclaje de los pescadores "que, por falta de caladeros o reconversión, quedaran en paro o actividades conexas al mundo de la pesca".

A modo de resumen Muñiz señalaba la necesidad de potenciar la formación continua de los pescadores con acciones basadas en cursos de corta duración, dirigidos a obtener conocimiento y adquirir destrezas en aspectos puntuales y necesariamente cambiantes de la actividad pesquera, tales como el manejo de nuevos equipos de comunicaciones, posicionamiento del buque, nuevos sistemas de detección de pesca, artes de pesca, legislación pesquera, etc. "Esta adecuación de la formación pesquera a las necesidades de la flota conlleva una profunda reestructuración de los centros de formación que evite la dispersión de recursos humanos y materiales, lo que a su vez, implica que han de sentarse a diseñar un Plan conjunto tanto los agentes sociales como la Administración. No hay que olvidar que por muchos buques que tengamos en el futuro, si no disponemos de pescadores bien formados nuestra flota no podrá competir en el concierto internacional de la pesca", señaló.

Los recursos pesqueros de interés para la flota vasca

Conferencia pronunciada por Josu Santiago, Jefe del departamento de Recursos Pesqueros de AZTI, celebrada en la Casa de Cultura de Ondárroa, el pasado 19 de junio.

"Situación de los recursos pesqueros de interés para la flota vasca"

La ponencia hizo referencia exclusivamente a las especies de mayor interés para las flotas vascas de bajura y altura. En este ámbito, el balance del año pesquero vasco de 1997 puede considerarse muy similar al del año anterior en cuanto a desembarques. Continúa la primacía de capturas de verdel, si bien en 1997 los desembarques fueron muy superiores a los de 1996. Le siguen por orden de importancia en cuanto a volumen de desembarques la merluza, anchoa, bonito chicharros, cimarrón estornino, sardina, bacaladilla, etc.

En cuanto a los puertos de la CAPV es Ondárroa quien ostenta la primacía con desembarques que rondan las 40.000 toneladas. Le siguen en orden de importancia Bermeo, Hondarribia, Getaria y Pasaia.

Por último, en lo que hace referencia a las modalidades de pesca, es el cerco, con alrededor de 38.000 toneladas, la modalidad que registra los mayores desembarques. Seguido a gran distancia por el cebo vivo, arrastre de baka, gran abertura vertical, líneas de mano y curricán.

Repasando la situación de los recursos de mayor interés comercial, se ha tomado como referencia el diagnóstico dado por los organismos encargados de dictar el consejo científico de gestión de aquellos stocks de nuestro interés. Estos organismos son el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM-ICES) y la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA-ICCAT).

Recursos Demersales

La merluza del norte ha mostrado un fuerte descenso en el stock reproductor desde 1987 hasta la actualidad en la que parece se ha estabilizado. Sin embargo esta esta-



bilización se da a un nivel muy bajo. Las capturas muestran gran proporción de ejemplares juveniles por lo que la pesquería es muy dependiente de la bondad de los reclutamientos recientes. Este stock parece encontrarse próximo a límites biológicos de seguridad.

En cuanto a la merluza del sur, ha habido una fuerte reducción de los reproductores desde los años ochenta; lo mismo puede decirse de los reclutamientos que se muestran en general a bajos niveles en los años recientes. Este stock se encuentra fuera de los límites biológicos de seguridad.

No se cuenta con series históricas largas para concluir sobre la situación de los rapes del norte (dos stocks). La abundancia de reproductores mostró una tendencia decreciente hasta 1993. En el rape negro se ha estabilizado a dicho nivel y en el caso del rape blanco muestra signos de recuperación a valores más altos. No ocurre lo mismo con los stocks del sur (región ibérica). Los indicadores sugieren que los rapes del sur se encuentran actualmente a niveles muy bajos, aunque propiamente no ha podido hacerse una evaluación analítica de estos stocks del sur.

No se cuenta con series históricas largas para concluir sobre la situación de los rapes del norte

Los gallos del norte se encuentran dentro del margen de seguridad de referencia. El stock reproductor se ha estabilizado y la mortalidad por pesca se ha reducido en los últimos años. Los reclutamientos recientes han sido variables y algo inferiores a los valores medios. Por lo que se refiere a los gallos del sur (región ibérica) parecen encontrarse fuera de los límites biológicos de seguridad tras los descensos continuos habidos en el stock reproductor y reclutamientos.

Recursos pequeño y mediano pelágicos

Los indicadores de la anchoa del Golfo de Vizcaya son inciertos respecto a los límites biológicos de seguridad. El stock sufre grandes fluctuaciones debidas a las grandes oscilaciones en su reclutamiento motivadas a su vez por variaciones medioambientales. La abundancia y distribución del stock es muy inferior a la que existió en los años 60.

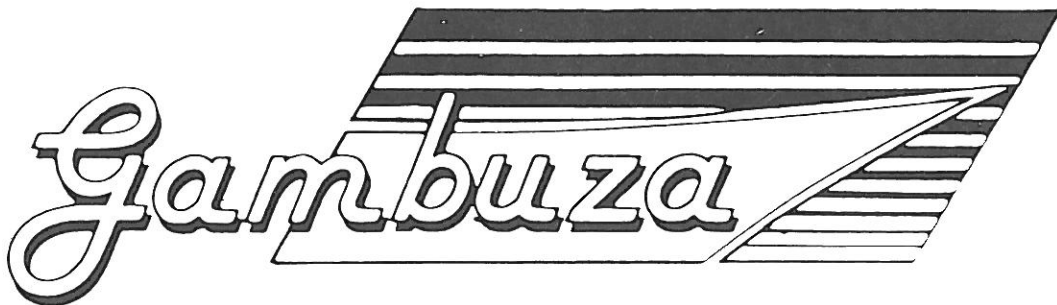
En cuanto al verdel, se considera que se encuentra dentro de los límites biológicos de seguridad. La mortalidad pesquera se redujo en años recientes tras los altos valores de 1993 a 1995. Gracias a experiencias de marcado se ha demostrado que el verdel de la península ibérica es el mismo que está presente en todo el oeste europeo y Mar del Norte.

Los niveles de explotación del chicharro negro o común del oeste (del chicharro blanco no se realiza evaluación) se consideran que no son sostenibles si continúan los actuales niveles de reclutamientos. El buen reclutamiento del año 1982 ha soportado gran parte de la pesquería desde mediados de los años 80, mayoritariamente explotada por los Países Bajos y Noruega. La situación del chicharro del sur (Península ibérica) se considera dentro de los límites de seguridad y el stock reproductor ha aumentado en los últimos años.

Grandes pelágicos

El atún blanco o bonito del norte se encuentra en situación de plena explotación. Ha habido un paulatino descenso del esfuerzo pesquero desde los años 70 solo interrumpido en años recientes por la introducción de nuevos artes en la pesquería. El stock reproductor ha descendido en relación al existente en los años 70 y los reclutamientos presente variaciones, con una ligera tendencia a la baja, motivados aparentemente por condicionantes climáticos a gran escala.

Por último, el atún rojo oriental (que incluye el Atlántico este y el Mediterráneo) ha sufrido un incremento dramático del esfuerzo pesquero en los últimos años, especialmente en el Mediterráneo. Ha habido un claro descenso del stock reproductor y la situación es de evidente sobreexplotación. Las capturas recientes se considera que no son sostenibles.



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

Utilización de especies pesqueras infrautilizadas

Mesa redonda en la que participaron el profesor del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Pasaia, Alfredo Ingelmo, e Irene García, del departamento de Tecnología de Alimentos de AZTI, celebrada en la Casa de Cultura de Ondárroa, el pasado 25 de junio.

Alfredo Ingelmo + Irene García

Alfredo Ingelmo colaboró en 1987 en la realización de un estudio que trataba de la "problemática del by-catch y del pescado descartado en las pesquerías vascas". A continuación se muestran muy a grosso modo los descartes de los bous de Pasajes y de las bakas de Ondárroa en 1987. Aunque aquí no los haya puesto, se analizaron los descartes de una pareja durante un mes y de los palangreros que fueron muy pequeños. Los resultados fueron los siguientes:

— Descartes de los bous de Pasajes:

Índice de descartes % de la captura retenida: 67,8%

Composición de los descartes: chicharro pequeño, verdel, perlita, morralla

Pescado descartado anualmente (estimado): 4.716 Toneladas

— Descartes de las bakas de Ondárroa:

Índice de descartes % de la captura retenida: 104,6%

Composición de los descartes: chicarrillo, verdel, morralla.

Pescado descartado anualmente (estimado): 12.779 Toneladas

Ingelmo señaló su deseo de que se interpreten estas cifras solo como ejemplo, pues el estudio al que se refiere ya tiene más de 10 años y en la actualidad han variado los métodos de captura con la introducción de las redes pelágicas lo suficiente, como para que los resultados si se analizasen hoy fuera totalmente distintos.

A su juicio todos los problemas, sean de la índole que sena nunca obedecen a una sola causa. Son complejos y presentan numerosas facetas. El problema de la infrautilización del pescado no escapa al común y aunque con toda seguridad hay más, se le ocurren estas:

- 1.- La relacionada con la pesca asociada o by-catch de especies poco interesantes comercialmente.
- 2.- La captura de especies comercialmente interesante pero de pequeña talla.
- 3.- Las pérdidas no evaluadas de peces, que mueren después de escapar entre las mallas mueren debido a las heridas que se han producido en su lucha por escapar.
- 4.- La disminución producida por una inadecuada manipulación.

El consumo de pescado fresco ronda los 40 kg. por habitante y año en España, con lo que será una de las más altas del planeta. Por ello opina que está claro que los comercializadores y los conserveros, cumplen su cometido con eficacia y aunque siempre se les pueda exigir un poco más, deberemos ponerles al menos un notable muy alto.

En cuanto a la captura de peces de talla pequeña, se refirió al concepto de selectividad, que aunque sea un concepto extendido, cree que es el que está llamado a ser la bandera de la optimización. Se llama selectividad de un arte a la capacidad que tiene de retener peces de determinadas caracterís-

Las artes de arrastre dejan escapar los peces pequeños a través de las mallas del saco y retienen los peces de mayor tamaño

ticas. Se consideran dos tipos de selectividad; entre especies y por tamaño. En el Golfo de Méjico, se dedica a la pesca de la gamba con artes de arrastre. Como captura asociada, entran en la red peces y tortugas que parecen estar en trance de extinción. Por ley está prohibida la captura de tortugas y para evitar su captura, se han diseñado algunos dispositivos capaces de separar las tortugas de las gamas antes de que las tortugas mueran asfixiadas en el fondo por falta de aire para respirar. Este arte, dotado de esos artículos es selectivo a las especies.

Por otro lado las artes de arrastre dejan escapar los peces pequeños a través de las mallas del saco y retienen los peces de mayor tamaño. Cuanto más grandes sean las mallas, mayor será el número de peces que escapen y de mayor tamaño. A esto le llamaremos selectividad al tamaño.

Una red será completamente selectiva entre especies, volviendo al caso de las redes del Golfo de Méjico, cuando dentro del saco no queden mas que las gambas y deje escapar las tortugas y otros peces no deseados. Por el contrario si todas las tortugas y peces que entran quedan retenidos, la red no es nada selectiva ante las diferentes especies. Entre los dos extremos habrá redes muy selectivas y poco selectivas.

Lo mismo sucede con la selectividad por tamaño. Una red muy selectiva al tamaño será aquella que retenga solamente peces de un solo tamaño. Si la red está diseñada para peces pequeños, dejará escapar los grandes.

Las redes que se consideran más selectivas son las de enmalle cuando cumplen ciertos requisitos y las menos selectivas las de cerco.

Por lo tanto, selectividad no tiene nada que ver con bondad o maldad de un arte de pesca, ni con su carácter tradicional. Así, si no queremos infrautilizar recursos por estos conceptos, deberemos modificar las redes para hacerlas selectivas tanto a la especie como al tamaño. Lo que no quiere decir aumentar el tamaño de la malla.

Lo que no cabe duda es la necesidad de actuar sobre los medios de trabajo, es decir sobre las artes de

pesca. Desde hace años se vienen estudiando las reacciones de los peces ante los artes de pesca con dos objetivos; mejorar la captura de la especie objetivo y disminuir las pérdidas de peces no interesantes. Un ejemplo es el separador citado antes.

El la Administración la que debe contribuir a que se produzcan los medios, encargando a organismos de investigación el estudio del comportamiento de los peces que se capturan en nuestras costas y que con esa información, diseñen dispositivos eficaces para separar especies y tamaños de peces con eficacia. Es decir diseñar redes selectivas.

Irene García, por su parte, recordó que el pescado es uno de los alimentos más importantes del mundo por su valor nutritivo, fácil digestibilidad, diversidad de sabores y composición equilibrada.

Repasando las capturas de pescado de todo el mundo, resulta que en 1995 se capturaron 100 millones de toneladas de pescado, de las cuales: —un 20% se transforma en alimento. —un 30% se destinaron al consumo en fresco, —un 50% se desechó (por sabor inadecuado, color oscuro, pequeño tamaño, etc.)

Estos desechos se transforman en aceite de pescado, harinas, concentrados de proteínas, hidrolizados y alimentación animal.

Insistió en la importancia de la conservación de la calidad del pescado fresco, dado su rápido deterioro.

Las ventajas nutritivas del pescado, así como las nuevas tendencias en el consumo de alimentos han hecho que aumente el consumo mundial de productos pesqueros (frescos, congelados o transformados)



LOS NUEVOS PRODUCTOS

1.- Cocinado "A Vacío": Preparación de platos cocinados refrigerados, el producto es troceado, envasado al vacío en bolsas de plástico o envases rígidos impermeables al oxígeno y la humedad, y después cocinado en un baño de agua o un horno de alta humedad, a temperatura inferior a 100°C. El producto requiere un enfriamiento rápido y almacenamiento refrigerado.

2.- Productos Extrusionados: Consiste en comprimir una masa, generalmente proteica, a una temperatura alta, la cual por expansión y/o moldeado da lugar a una serie de formas y texturas diferentes (por ej. Gulas)

3.- Productos Reestructurados: Su fabricación está basada en las reestructuración o recomposición de músculo troceado o picado, de forma que la nueva apariencia, sabor y textura se parezca al producto que se quiere imitar. (Por ej. Colas de langosta, patas de cangrejo,...)

4.- Surimi: Pescado picado. No es un alimento en sí mismo, sino que su interés viene dado por la fabricación de productos análogos de alto precio. (gulas, gambas,...) El pescado utilizado para producir surimi, consiste en especies con proteínas de gran capacidad de formación de gel. (sardina, merluza, palometa, caballa, jurel).



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 - APARATOS 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)



Planitec, S. L.
PAPELERIA TECNICA

TIENDA:

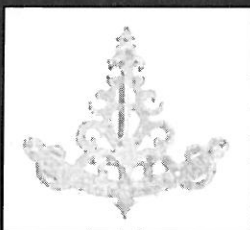
Velázquez Moreno, 49
Telfs. (986) 222919 - 222918
Fax: 431707 - 36202 V I G O

PLANITEC MANTIENE EL RUMBO

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

Infórmate en AETINAPE o acude directamente a:

VELAZQUEZ MORENO, 49 - V I G O



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 |

Restricciones francesas y británicas a titulados españoles

Con fecha de 4 de Julio de 1997 se eleva una consulta a través del Senador de Vizcaya del PNV a la mesa del Senado sobre la libertad de establecimiento y de prestación de servicios de titulados náuticos pesqueros españoles en buques de pabellón británico y francés. Se deseaba conocer la posición política y administrativa mantenida ante el Consejo de la Unión Europea ante los diversos comités de la Unión Europea y ante las autoridades del Reino Unido de la Gran Bretaña y Francia.

D. José María Mitxelena Etxenagusia / Economista en estructuras pesqueras

•
Esta consulta estaba motivada en relación a las restricciones que las autoridades británicas y francesas están estableciendo para que titulados náuticos pesqueros puedan enrolarse como capitanes, patronos y maquinistas en buques de pabellón británico y francés, actuaciones que no se adecuan a los principios de libre circulación de trabajadores comunitarios y de establecimiento, así como de prestación de servicio.

Se deseaba conocer las gestiones pormenorizadas efectuadas durante los años 1992 a 1997.

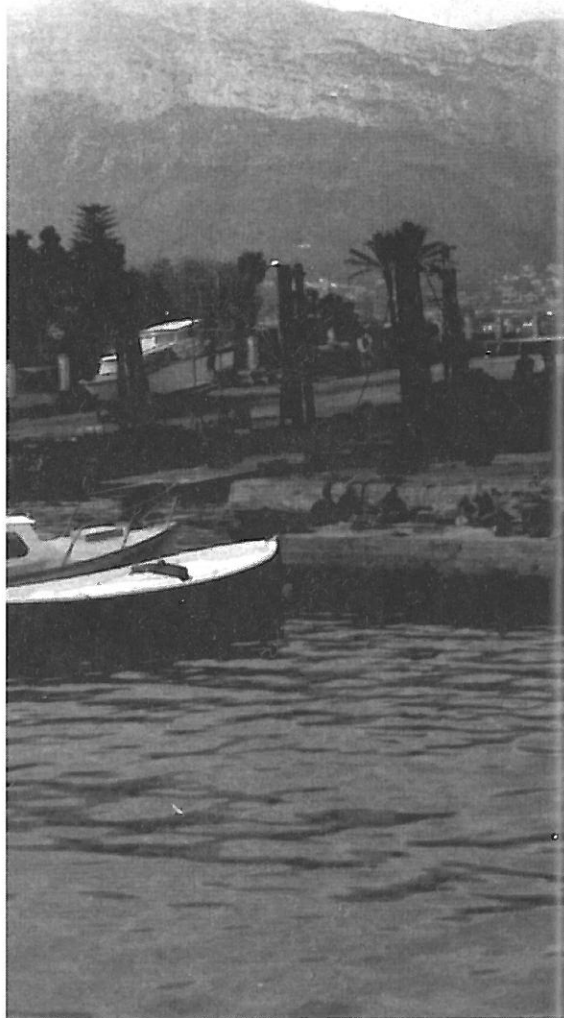
El Secretario de Estado de Relaciones con las Cortes indica que a través de la Directiva 92/51/CEE del Consejo relativa a un segundo sistema general de reconocimiento de formaciones profesionales en la Unión Europea, los Estados se comprometen que a partir del 18 de Junio de 1994 adoptarán las disposiciones legales reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la citada Directiva. Es decir que los nacionales de distintos Estados miembros tengan la facultad de ejercer una profesión por cuenta propia o ajena en un Estado miembro distinto de aquel en que hayan adquirido su cualificación profesional como consecuencia de uno de los objetivos del tratado, cual es la libre circulación de personas y servicios en territorio comunitario.

Para poner en marcha la aplicación de la Directiva se dictó el Real Decreto 1396/95 de 4 de Agosto, por el que se regula un segundo sistema general de reconocimiento de formaciones profesionales de los Estados miembros de la unión Europea y de los demás Estados signatarios del Acuerdo sobre el espacio económico

Europeo y se complementa lo establecido en el Real Decreto 1665/91 de 25 de Octubre.

Del mismo modo todos los Estados miembros tenían que trasponer la norma comunitaria o reconocer su aplicación directa.

Las autoridades británicas evaluaron en el Boletín Nº M1559 a España como uno de los países cuyos estándares de competencia para oficiales de puesto de buques pesqueros eran equivalentes a los requeridos por el Reino Unido para las mismas titulaciones. No obstante a partir de Mayo de



1997, en las solicitudes de los Certificados de Equivalencia (CEC) de los titulados españoles de puente (capitán y patrón de altura) se les establecía, la exigencia de un examen oral de inglés. Se están haciendo gestiones para conocer si las prácticas que estaban realizando eran contrarias a la Directiva y al propio tratado de la Unión.

Marinero
Marinero Mecánico
Marinero Cocinero
Marinero Electricista
Radiotelefonista naval
Radio telefonista naval restringido.

En el sector de la pesca marítima el Real Decreto se indican:

Mecánico de Litoral
Marinero de pesca
Iniciación al buceo
Buceador de 2ª Clase restringido
Buceador de 2ª Clase
Buceador de 1ª Clase
Buceador instructor

El Real Decreto permite suprimir los obstáculos que existen actualmente para la libre circulación de los ciudadanos de los países signatarios del Acuerdo, favoreciendo su movilidad de acuerdo con lo establecido en el Tratado constitutivo de la Unión Europea.

En el Real Decreto las Autoridades competentes de las titulaciones indicadas se prestarán mutuamente la asistencia e información precisa relativas a la actividad que desarrollen, en consideración a la totalidad de los intereses públicos afectados.

Patrón o Capaciter para barco francés

En la actualidad de 60 barcos franco-españoles con una tripulación de 366 hombres podemos considerar que la mitad se trata de barcos artesanales de menos de 50 TBR con el propietario embarcado.

El propietario con suficiente capacitación como patrón necesita de un patrón francés o capaciter francés. El resto de la tripulación, mecánico, contramaestre y marineros, pueden ser de su confianza y no franceses. Estos responsables patrones españoles llevan una media de dos años funcionando desde diferentes puertos franco-españoles.

Los titulados franceses requeridos de la zona francesa hasta Arcachón son muy escasos. Cuando son desplazados a puertos españoles prefieren abandonar en cualquier momento a los barcos pequeños para enrolarse en los barcos grandes (mayor que 50 TBR) esto obliga a los

barcos pequeños a disponer temporalmente del titulado francés. Le obliga a pagar cifras abusivas en proporción a la experiencia y capacidad. Se crea una situación inestable y una dependencia total del patrón francés.

En este momento en el Puerto de Pasajes el 30% de los barcos menores de 50 TRB están padeciendo periódicamente paralizaciones del barco pesquero hasta 30 días. Los barcos han solicitado a través de los representantes franceses alguna posibilidad provisional de salir a la mar con el patrón español, pero ha resultado inaceptable.

Requisitos para obtener el capaciter francés

Se ha obtenido información en el Centro de Enseñanzas Oficiales de Ciboure (Francia) y para superar un curso de Tres Meses de Capaciter, se requieren dieciocho meses embarcados en barco francés y saber francés. Además de estos requisitos se insiste en los Affaires Maritimes ser francés.

Estabilización de la Flota Artesanal en el Puerto de Pasajes

La Asociación de Armadores de Pasajes con barcos franceses, está empeñado en que se pueda evitar la paralización de estos barcos pesqueros, en consideración a los intereses privados y sociales afectados (Propietario, mecánico, marineros, vendedores, talleres, suministradores etc.) Para ello estamos buscando la suficiente asistencia e información dentro de nuestras Instituciones o Ministerios de Pesca y Marina Mercante para que se arbitren las medidas necesarias para facilitar que patrones de otros países de la Unión Europea, tengan en España la posibilidad de crear una Empresa y contratar personal con unos requisitos razonables, para que podamos exigir en Francia en nuestro caso un tratamiento similar en beneficio de la creación de centros de trabajo para la explotación de los recursos.

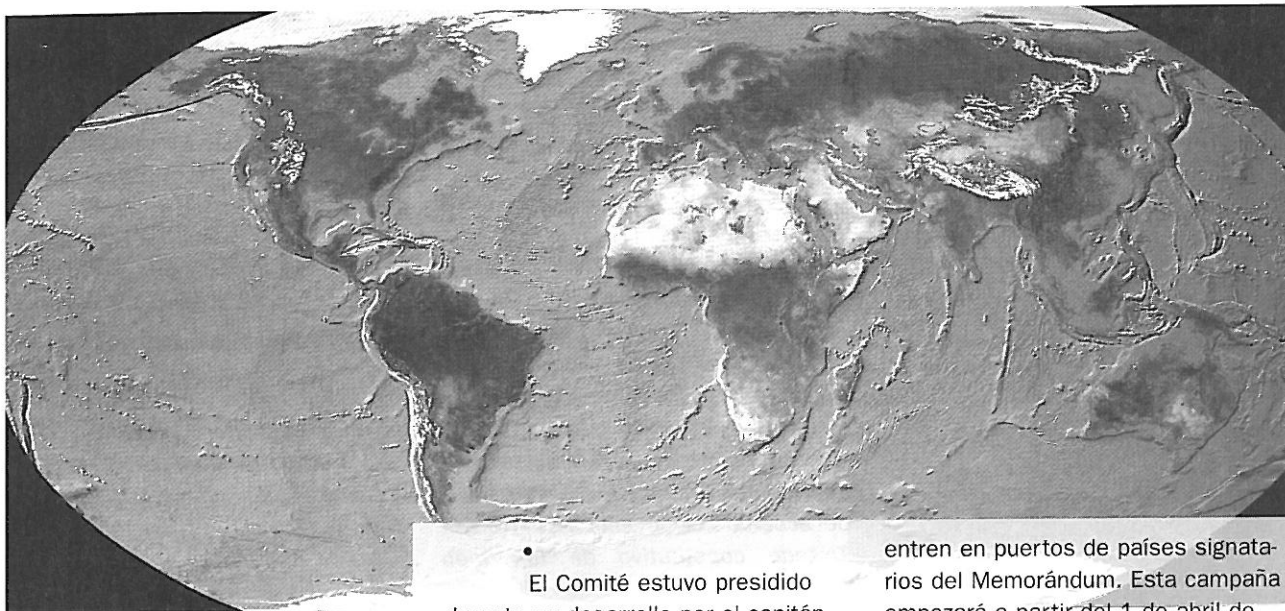
Lectura del RD 1396/95

Se incluye una relación de profesionales regulados en España a los efectos de reconocer las cualificaciones. En el sector de la Marina Mercante es aplicable el acuerdo a los siguientes títulos:

Patrón Mayor de Cabotaje
Patrón de Cabotaje
Mecánico Naval Mayor
Mecánico Naval 1ª Clase
Mecánico Naval 2ª Clase
Contramaestre Electricista
Patrón de Tráfico Interior
Motorista naval

Es una campaña dirigida a los buques que entren en puertos de países firmantes del Memorándum de París

Intensificarán inspecciones para eliminar buques con bajo nivel de seguridad



El 31 Comité de Control por el Estado del Puerto de Memorándum de París (MOUD), del que forman parte 21 países, tuvo lugar en Madrid del 27 al 30 de abril de 1998. Las sesiones fueron inauguradas el lunes 27 de abril y clausuradas el jueves 30, por el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas.

Se incrementan las inspecciones a nivel mundial

El Comité estuvo presidido durante su desarrollo por el capitán Odd Vallene, de Noruega, el cual abrió las sesiones informando que este era el primer encuentro que se celebraba después de los últimos cambios organizativos, que incluyen al Comité de Evaluación Técnica (T.E.G.), presidido actualmente por España, y el Memorándum Advisory Board (M.A.B.).

Las decisiones más importantes adoptadas al final de las jornadas han sido las siguientes:

— La aprobación de las directrices de una campaña de inspección concentrada sobre la obligatoriedad del código ISM, a partir del 1 de julio de 1998. Esta campaña está dirigida a todos los buques que entren en puertos de países firmantes del Memorándum de París. Cualquiera de estos buques que no tenga a bordo el correspondiente certificado (C.G.S. y copia del D.O.G) será detenido. En caso de que no haya otras deficiencias al buque puede levantársele la detención, para evitar congestión de tráfico en los puertos, pero les será prohibido entrar en ningún puerto de países del Memorándum.

— Acuerdo de iniciar una campaña de inspección concentrada para graneleros de 30.000 GTs, o más y de una edad superior a 15 años, que

entren en puertos de países signatarios del Memorándum. Esta campaña empezará a partir del 1 de abril de 1999 y durará 3 meses. Además se centrará fundamentalmente en la seguridad de la estructura de dichos buques y requerirá, entre otras cosas, que se abran los tanques de lastre y las bodegas para su inspección.

El Comité revisó también el informe sobre una campaña de inspección concentrada, ya realizada sobre las condiciones de vida y trabajo a bordo. Durante cierto tiempo el Memorándum ha publicado una lista que incluye barcos de diferentes banderas que han sufrido más de 20 inspecciones al año. Se acordó confeccionar una lista suplementaria, similar con aquellos buques que a pesar de haber tenido menos de 10 inspecciones al año, tienen sin embargo, peor historial de deficiencias. Esta lista complementará a la que ha venido siendo conocida como "lista negra" para la elección de buques.

Se ha acordado, de manera provisional, un mecanismo que permite resaltar aquellas deficiencias achacables a las Sociedades de Clasificación. Este mecanismo de filtrado se introducirá a finales de este año después de realizar algunas modificaciones a la base de datos del sistema SIRENAC.

El Comité acordó, en princi-

José Ignacio Espel, presidente de la Autoridad Portuaria de Pasaia

La Autoridad Portuaria de Pasaia tiene un nuevo presidente. Se trata de José Ignacio Espel, una de las personalidades más brillantes del sector náutico-pesquero, que asume un nuevo reto en su vida profesional.

• Espel es uno de los más asiduos colaboradores de AETINAPE, tanto a nivel organizativo como en esta revista que tienes en tus manos.

Además de sus múltiples ocupaciones como investigador y erudito de diversos temas relacionados con la profesión, aporta habitualmente sus puntos de vista, siempre con una tendencia objetiva e identificada con el interés común del colectivo náutico-pesquero.

Habitual participante en los plenos y reuniones de nuestra organización, en los últimos años ha

abandonado la Viceconsejería de Pesca del Gobierno Vasco para reincorporarse durante unos años a lo que ha sido su puesto docente: el de director del Instituto Politécnico Marítimo-pesquero de Pasaia.

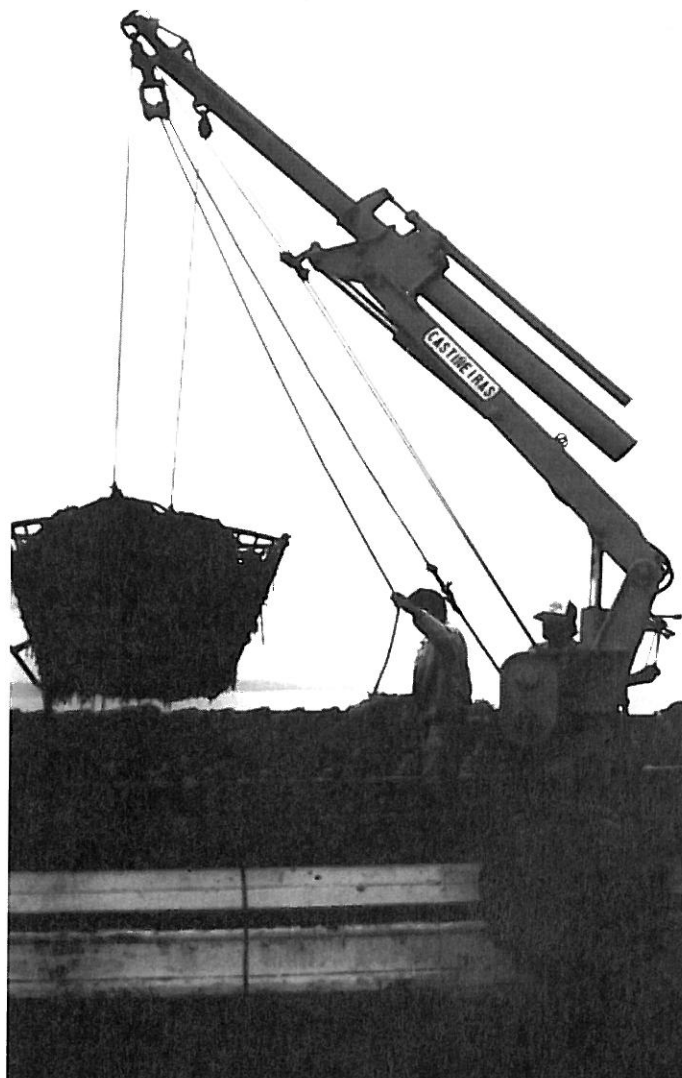
Ahora le nombran presidente de uno de los más importantes puertos de Euskadi, muy próximo a Donostia y con unas implicaciones urbanísticas y de organización muy importantes, pues el de Pasaia es uno de esos puertos tan identificados con la ciudad, que su gestión es delicada y de enorme responsabilidad.

Acordaron facilitar más información sobre las inspecciones a buques y detenciones para fomentar la eliminación de buques subestandard

pio, facilitar más información a la industria sobre las inspecciones a buques y detenciones en reconocimiento del papel que la industria desempeña en la eliminación de buques subestandard. Se designó una Task Force preliminar para llevar a cabo los trabajos iniciales y considerar que tipo de información se debe de compartir con los Clubs P&I. Como primer paso se aprobó hacer disponible una lista de buques detenidos con una periodicidad mensual.

La declaración ministerial conjunta llamada "Cerrando la red - Acción interregional para eliminar buques subestandard" fue presentada al Comité. Esta declaración fue firmada en Vancouver el mes pasado por los ministros responsables de la seguridad marítima en Europa, Atlántico Norte y Países del Pacífico Asiático. El Comité identificó una serie de iniciativas que emanan de esta declaración que tendrán un desarrollo positivo en ambas áreas, de control por el Estado de bandera y por el Estado del puerto.

El informe anual, incluyendo diversos datos estadísticos, se publicará en un futuro próximo.



Concurso de televisiones europeas sobre pesca

La Dirección General de Pesca organizó un concurso en todos los países de la UE para la presentación de reportajes y documentales de TV sobre la protección de los recursos marinos y sobre la pesca en Europa. Las películas ganadoras, de la portuguesa RTP y la franco-alemana ARTE, fueron presentadas en el pabellón de la UE en la Expo'98.

El objetivo era llamar la atención del público de la UE sobre la pesca

La Dirección General de Pesca (DG XIV) de la Comisión Europea invitó a los canales de TV a presentar reportajes y documentales producidos, coproducidos o comprados y difundidos por ellos mismos en los dos últimos años, que tuviesen como tema los recursos marinos y la pesca en Europa.

El objetivo era llamar la atención de la opinión pública sobre el sector pesquero de la Unión Europea y sobre los desafíos a los que éste se enfrenta, así como sobre la investigación y desarrollo, sobre la legislación comunitaria y las ventajas nutritivas del consumo de los productos de pesca. Se recibieron un total de 17 producciones originales de 9 canales europeos de televisión.

El premio al mejor reportaje se concedió a la RTP por «Rumo ao desemprego» (Rumbo al desempleo) y el mejor documental fue para «Dans les mailles du filet» (En las mallas de la red) del canal franco-alemán ARTE. Los productores de ambas películas y los representantes de las dos televisiones recibirán los premios respectivos (un viaje de dos días a Lisboa, un trofeo de cristal y 10.000 ECU para cada equipo) de manos de Emma Bonino, Comisaria Europea responsable de la Pesca, durante la ceremonia de clausura del «Festival de Televisión del Atlántico» (llamado «Festival MAT»). Los visitantes de la Expo'98 tendrán la oportunidad de ver estos programas en el pabellón de la Unión Europea donde se proyectará las películas en circuito-cerrado.

... Y otro para escuelas de Pesca

La Dirección General de Pesca de la Comisión Europea (DG XIV) invitó a escuelas de pesca y acuicultura de toda Europa a competir en concursos de maquetas de barcos o de artes de pesca y en diseño de carteles sobre la pesca. Los ganadores, de Italia, Portugal y España, serán invitados a la Expo'98 para recibir el premio de manos de la Comisaria Europea de Pesca, Emma Bonino.

Este concurso destinado a los futuros pescadores estaba compuesto por tres partes: Las escuelas de pesca debían construir una maqueta de navío de pesca que representase una embarcación o arte de pesca utilizados en el pasado o en la actualidad. Grupos de estudiantes debían realizar el diseño y la maqueta de uno o varios tipos de arte de pesca. Se pidió de forma individual el diseño de un cartel sobre el tema «Perspectivas de Pesca: utilización duradera de los recursos marinos». El objetivo del concurso era despertar en los jóvenes pescadores la necesidad de gestionar los recursos pesqueros para asegurar un futuro para la industria y en beneficio de todos.

Participaron 12 escuelas de 7 países diferentes.

Todos los modelos presentados mostraron originalidad y perfección. Los vencedores, en grupo o individualmente, han sido:

Para la mejor maqueta de navío: el «Istituto Professionale di Stato per l'Industria e l'Artigianato, Sezione Navale», Tortoli, Cerdeña, (Italia).

Para la mejor maqueta de arte de pesca: alumnos de la escuela «Forpescas-Centro de Formação Profissional para o Sector das Pesca», Peniche-Portugal.

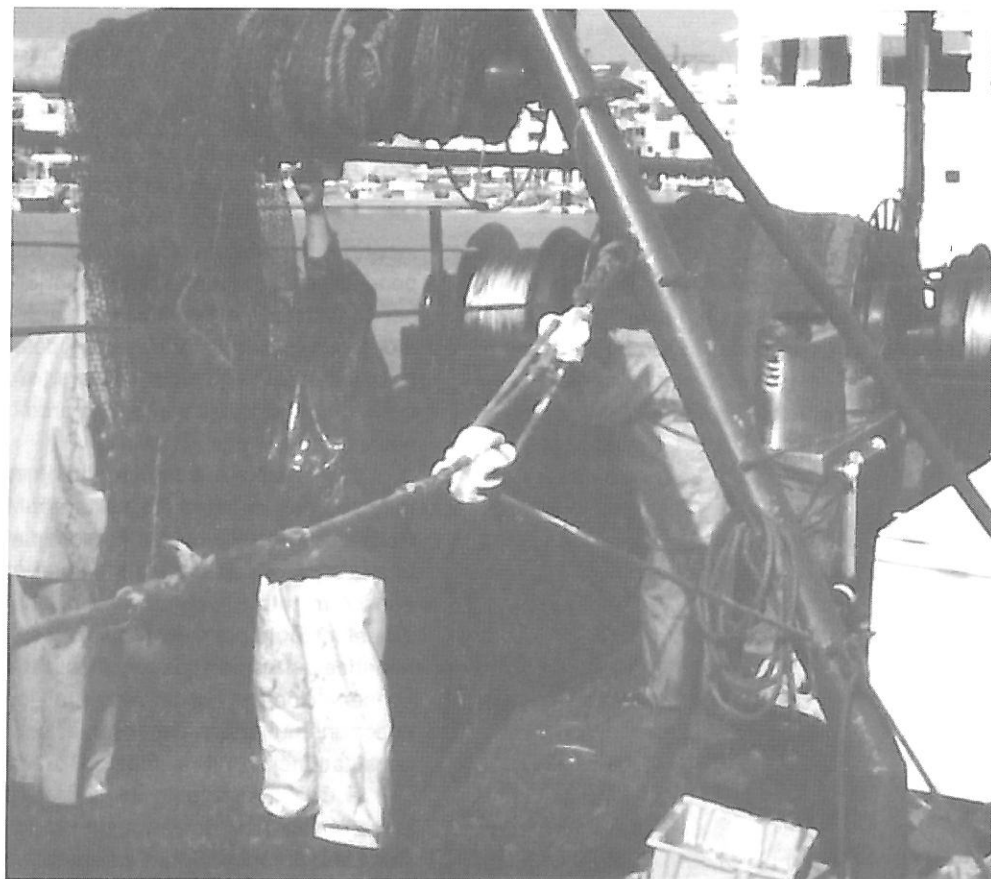
Para el mejor cartel: Ignacio Muñoz Díaz Castroverde del «Instituto Galego de Formación en Acuicultura», Isla de Arousa, Galicia, España.

Los vencedores, todos con edades comprendidas entre 14 y 25 años, serán invitados a un viaje de tres días a la Expo'98. Los premios le fueron entregados por la Comisaria Emma Bonino el 27 de Junio, durante un encuentro de estudiantes y profesores de las escuelas de pesca portuguesas, que tuvo lugar en el pabellón de la Unión Europea.

Los recursos pesqueros y la flota gallega

Galicia es la región europea que mayor dependencia social y económica presenta respecto al sector pesquero

Los recursos pesqueros y la flota gallega del futuro fueron los temas de unas jornadas organizadas por Fondo Formación y la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura, celebradas en Santiago de Compostela.



• El conselleiro de Pesca, Marisqueo e Acuicultura, Amancio Landín Jaráiz y el Delegado Territorial de Fondo Formación Galicia Vicente Martínez Graña, inauguraron la Jornada en Santiago de Compostela, que se llevó a cabo con la doble finalidad de difundir entre el sector marítimo la directiva sobre construcción de buques pesqueros publicada recientemente y por otra parte, la protección y el control de los recursos del mar.

La preocupación por parte de la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura y Fondo Formación sobre el problema de la seguridad de nuestra flota y el estado de los recursos pesqueros ha llevado a organizar esta doble Jornada en el que se trataron los aspectos: La Flota Pesquera del futuro, el tema fundamental de la mañana, para pasar por la tarde a hablar de la Mejora de los Recursos.

Al evento, inaugurado por Amancio Landín Jaráiz, Excmo.

Conselleiro de Pesca, Marisqueo e Acuicultura, acudieron representantes de la Administración, la Comisión Europea, la Marina Mercante, el Instituto Español de Oceanografía, Lloyd's Register de Vigo y Artai.

La primera conferencia corrió a cargo de Antonio Pérez Olveira, Subdirector Xeral de Estructuras Pesqueiras e Mercados, versando sobre «La Renovación de Flota Gallega», destacó que los instrumentos económicos son necesarios para conseguir una flota bien dimensionada y competitiva al mismo tiempo, ya que Galicia es sin duda la región europea que mayor dependencia social y económica presenta respecto al sector pesquero.

A continuación, Juan Vázquez, Director de la Unidad Marítima de Artai, expuso los diversos tipos de seguros para buques, capturas y transporte, personas de un buque y seguros de responsabilidad.

El Director de Distrito de



Lloyd's Register hizo ver el importante papel que están jugando las Sociedades de Clasificación, las cuáles han desarrollado sofisticados programas de ordenador, capaces de evaluar de una manera rápida, la estructura de los buques, pues el hecho de que un buque cumpla con las Reglas de Clasificación es una garantía de que cumple con un estándar reconocido internacionalmente durante más de 200 años, para la seguridad del buque.

Una de las Conferencias más esperadas fue la del Director General de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almecija, que con el título "Nuevos criterios sobre la renovación de la flota pesquera", desarrolló la normativa establecida para los buques de menos de 15 metros de eslora total y los de más de 15 metros.

Carlos Miranda Cerezo, Jefe de Área de Construcción Naval y Mantenimiento de Estructuras de Buques, de la Subdirección General de Inspección Marítima, por su parte, expuso la Directiva sobre Construcción de Buques Pesqueros, centrándose en la Reglamentación Internacional, concretamente en el Convenio SOLAS sobre la seguridad de la Vida Humana en el mar, la Reglamentación Nacional, la Directiva 97/70/CE, así como el ámbito de aplicación de la directiva, exigencias, reconocimientos y certificados.

En cuanto a la mejora de la Gestión de los Recursos, dos expertos en este tema, el director del Instituto de Oceanografía de Vigo, Alberto González-Garcés y el director del Instituto Español de Oceanografía, Alvaro Fernández, impartieron sendas conferencias sobre el estado de los recursos pelágicos costeros y sobre los recursos demersales, respectiva-

mente. El primero de ellos, centró su ponencia en el tema de la sardina, al ser considerada el componente fundamental de la pesquería de peces pelágicos costeros en Galicia y estar atravesando estas poblaciones una preocupante situación.

En cuanto al estado de los recursos pesqueros demersales de Galicia, Alvaro Fernández destacó que una gestión adecuada basada en el asesoramiento científico, en el nivel de esfuerzo de pesca sostenible y en las adecuadas medidas técnicas de conservación está el camino para que, con una pesca responsable, se consigan mejores rendimientos.

Un representante de la Dirección General de Pesca de la Comisión Europea, Ernesto Penas, centró su ponencia en el Nuevo Reglamento sobre las medidas técnicas de conservación de la Unión Europea, e hizo referencia a los elementos nuevos que este reglamento introduce con respecto a la legisla-

ción en vigor: la nueva presentación, las nuevas mallas y tamaños mínimos, etc. También realizó una comparación entre las propuestas originales de la Comisión europea y el reglamento finalmente adoptado por la Comisión.

Javier Pereiro Muñoz, Director Xeral de Recursos Mariños de la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura, destacó que la Administración se ve en la obligación de adoptar la decisión y desarrollar la normativa, controlar el cumplimiento de la misma a través de los servicios de protección de recursos y hacer el seguimiento de la aplicación de la normativa. «Es responsabilidad de la Administración hacer una gestión de los recursos como bien público en el que los pesadores son los usuarios y como tales cumplidores de las normas, no debiendo entenderse con esto que son dos mundos independientes sino que tienen que caminar juntos».

LANDIN Y JUAREZ, SATISFECHOS

La Jornada fue clausurada por el Conselleiro de Pesca, Marisqueo e Acuicultura, Amancio Landín y el Secretario General de Pesca Marítima, Samuel Juárez, que mostraron su satisfacción por la celebración de este tipo de eventos para dar a conocer entre el sector marítimo pesquero la necesidad de mejorar la gestión de los recursos y de aportar la información de primera mano, por parte de expertos y conocedores del tema dirigidos a los profesionales del mar.

La Renovación de la Flota, sin duda alguna, es un tema de plena actualidad, y muestra de ello es el importante número de personas que mostraron su interés por asistir a estas conferencias, rompiendo las previsiones de la organización, la cual se mostró muy satisfecha por la buena acogida de esta iniciativa.

La Asociación de Mujeres de Pescadores «Rosa dos Ventos» fue distinguida con el premio «Ancla de Plata», instituido por el programa «Españoles en la Mar», que dirige en Radio Nacional Antón Luaces. Una vez más, el candidato promovido por AETINAPE se alzó con la mayoría de los votos de los oyentes del legendario programa radiofónico. Sin desmerecer ninguna otra opción, pues todas las presentadas en esta ocasión serían justos merecedores del galardón, la asociación de mujeres está dando año tras año muestra de un tesón considerable, ofreciendo a la sociedad esa otra cara de los trabajadores del mar: su problemática relación con el entorno familiar y humano consustancial a nuestra profesión.

Elisa Rodríguez Gomesende, de «Rosa dos Ventos» reflexiona sobre un premio merecido

«Esperamos seguir contando con el apoyo de tantas personas que nos han ayudado y reconocido nuestro trabajo»

Nuestro agradecimiento por el «Ancla de Plata»

El pasado día 8 de julio, tuvimos la satisfacción de recibir de manos del Director General de la Marina Mercante, Fernando Casas, el premio "Ancla de Plata", que promueve Radio Exterior de España. La Asociación de Titulados Náutico-Pesquera, AETINAPE, tuvo la deferencia de proponernos para este galardón.

A través de estas páginas queremos agradecer a José Manuel Muñiz el haber tenido la atención hacia nuestra asociación de presentarnos ante los trabajadores del sector pesquero para optar a este premio. La benevolencia de los votantes hizo posible el llegar a ser acreedoras del "Ancla de Plata".

¿Qué ha significado para nosotros?. Nunca nos parece que nuestro trabajo llegue a alcanzar nuestros objetivos, a pesar del empeño que ponemos en ello. Pero cuando nos hemos visto acreedoras del reconocimiento a nuestro esfuerzo, es obligado hacer una reflexión para buscar nuestras conclusiones.

Es cierto que cuando decidimos organizarnos en asociación, en el año 1991, éramos conscientes de que el camino que emprendíamos no era fácil; pero la situación en la que trabajan nuestros maridos y las consecuencias que de ello se derivan para nuestras familias, nos hizo proclamar convencidas, que nosotros seríamos "la voz de los que no tienen voz". La solidaridad de las tripulaciones para alzar su propia voz reclamando sus derechos es la asignatura aún pendiente en el mundo de la mar.

Creemos que nosotras, mujeres de los pescadores, que atendemos nuestro hogar y a nuestros hijos en soledad durante la ausencia de nuestros maridos, debemos tener también el compromiso de buscar una mejor calidad de vida para nuestras familias. El reconocimiento que ha tenido nuestro trabajo desde la mar, constatado con los votos que



nos ha concedido, nos llena de alegría a seguir con responsabilidad nuestra tarea.

Esperamos seguir contando con el apoyo de tantas personas que nos han ayudado y reconocido nuestro trabajo: colaboradores, políticos, otros organismos, medios de comunicación, etc. A todos muchas gracias por habernos dicho, de alguna manera, "estamos con vosotros". ¡Muchas gracias! en nombre de todas las mujeres de "Rosa dos Ventos".

«El colectivo de trabajadores de los buques pesqueros pasan diez meses al año fuera de sus hogares, soportando unas condiciones de trabajo duras y extremas, trabajando sábados, domingos y fiestas de guardar, sin ningún horario de trabajo»

Un régimen especial del IRPF para trabajadores embarcados

A finales del pasado mes de agosto llegaba a la sede central de AETINAPE esta interesante carta reivindicativa de los tripulantes españoles, preocupados por el nulo tratamiento fiscal específico que recibe el sector, cuyos componentes no gozan de los beneficios de vivir en tierra durante la mayoría del año. Publicamos íntegramente el comunicado, debido a su enorme interés.

«Consideramos abusivo e inaceptable el tipo aplicable en el IRPF a las dotaciones de los buques pesqueros»

•
«Las dotaciones de los buques pesqueros españoles que faenan en los distintos caladeros repartidos por toda la geografía mundial nos sentimos marginados y vilipendiados. Pensamos que nos están vulnerando el Estado de Derecho, por lo tanto queremos hacer llegar a las autoridades responsables de política económica de nuestro país, nuestras inquietudes y problemas, haber si entre todos encontramos una solución satisfactoria.

Consideramos abusivo e inaceptable el tipo aplicable en el IRPF a las dotaciones de los buques pesqueros. Nuestras autoridades saben que tenemos un descanso anual de aproximadamente 60 días. Es decir, disfrutamos del Estado de Bienestar Social existente en nuestro país de ocho semanas al año, pero contribuimos como cualquier otro trabajador que disfruta del mismo los 365 días.

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

Tampoco olvidamos en nuestras demandas los gastos derivados de las llamadas telefónicas, tanto sea a través de vía satélite, como de costeras nacionales o extranjeras, que el gasto por minuto supone una media de 500 pesetas. Además, este servicio es el

único medio de contacto con nuestros hogares, gastos que deberían tener el tratamiento fiscal acorde con un país progresista y de derecho.

Les recordamos a nuestras autoridades responsables de la política económica que el colectivo de trabajadores de los buques pesqueros pasan diez meses al año fuera de sus hogares, sin el calor ni el cariño de sus seres queridos, soportando unas condiciones de trabajo duras y extremas, trabajando sábados, domingos y fiestas de guardar, sin ningún horario de trabajo.

Queremos de una vez por todas dejar de ser un colectivo marginado, y que se contemple como una pieza importante del entramado empresarial español. Decimos «importante» porque según estudios recientes, cada puesto directo a bordo crea ocho puestos de trabajo indirectos en tierra en algunas comunidades autónomas del estado español.

Españolamos de nuestras autoridades responsables de política económica que tengan la suficiente sensibilidad para con el colectivo. Así como en su día lo tuvieron con otros colectivos (emigrantes, funcionarios, empresarios, etc.) y nos equiparen la legislación fiscal vigente con la de otros países miembros de la UE, como Francia o Alemania, donde el colectivo de trabajadores del sector tienen un tratamiento fiscal especial.

Esperamos que se nos reconozcan nuestras justas demandas en un futuro inmediato».

Colectivo de los buques pesqueros españoles.

- **Jefatura del Estado**

- **B.O.E. nº 129, de 30-05-98**

Real Decreto-Ley 5/1998, de 29 de mayo, por el que se dictan reglas para el reconocimiento de la jubilación anticipada del sistema de la Seguridad Social, en determinados casos especiales.

- **B.O.E. nº 131, de 02-06-98**

Ley 14/1998, de 1 de junio, por la que se establece el régimen de control para protección de los recursos pesqueros.

- **Comunidad Autónoma de Cataluña**

- **B.O.E. nº 127, de 28-05-98**

Ley 5/1998, de 17 de abril, de Puertos de Cataluña

- **Ministerio de Administraciones Públicas**

- **B.O.E. nº 75, de 28-03-98**

Real Decreto 493/1998, de 27 de marzo, por el que se aprueba la Oferta de Empleo Público para 1998.

- **B.O.E. nº 78, de 01-04-98**

Real Decreto 439/1998, de 20 de marzo, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Cantabria en materia de buceo profesional.

- **B.O.E. nº 109, de 07-05-98**

Real Decreto 558/1998, de 2 de abril, sobre traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las funciones y servicios de la Seguridad Social en materia de asistencia y servicios sociales encomendada al Instituto Social de la Marina (ISM).

- **Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación**

- **B.O.E. nº 14, de 16-01-98**

Real Decreto 1915/1998, de 19 de Diciembre, por el que se desarrolla la 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 24, de 28-01-98**

Resolución del Instituto Español de Oceanografía de adjudicación del concurso público, procedimiento abierto, para la contratación del servicio de tripulantes para buques oceanográficos del I.E.O. durante 1998 con destino a buques con base en Palma de Mallorca, La Coruña, Murcia, Pontevedra y Santander, precios unitarios e importe máximo.

- **B.O.E. nº 33, de 07-02-98**

Real Decreto 71/1998, de 23 de enero, por el que se regula el ejercicio de la pesca de túnidos y especies afines en el Mediterráneo.

- **B.O.E. nº 47, de 24-02-98**

Orden de 19 de febrero de 1998 por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en determinada zona del litoral mediterráneo.

Real Decreto 228/1998, de 16 de febrero, por el que se dictan normas sobre construcción de determinadas embarcaciones de menos de 2,5 toneladas de registro bruto.

- **B.O.E. nº 49, de 26-02-98**

Orden de 17 de febrero de 1998 por la que se regula la pesca de túnidos en el océano Atlántico al norte de 36º norte.

- **B.O.E. nº 61, de 12-03-98**

Orden de 9 de marzo de 1998 por la que se regulan las capturas de especies pelágicas en el Cantábrico y noroeste, durante la campaña de 1998.

- **B.O.E. nº 82, de 06-04-98**

Orden de 25 de marzo de 1998 por la que se regula la pesca especializada de especies demersales y especies profundas con artes de palangre de fondo en aguas de otros Estados miembros de la Unión Europea.

Orden de 26 de marzo de 1998 por la que se establecen determinadas zonas reservadas para ciertas modalidades pesqueras en aguas del archipiélago de Canarias.

- **B.O.E. nº 84, de 08-04-98**

Orden de 3 de abril de 1998 por la que se regula la concesión de ayudas por parada biológica a los Armadores de los buques de las modalidades de pesca de cefalópodos y arrastre de merluza negra que faenan al amparo del Acuerdo de Cooperación en materia de pesca entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos.

- **B.O.E. nº 91, de 16-04-98**

Orden de 13 de abril de 1998 sobre constitución y régimen de ayudas a las sociedades mixtas.

- **B.O.E. nº 97, de 22-04-98**

Resolución de 25 de marzo de 1998, de la Dirección General de Seguros, por la que se publican las condiciones generales de los Seguros de Moluscos Bivalvos.

- **B.O.E. nº 97, de 23-04-98**

Resolución de 2 de abril de 1998, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se hace público el censo de embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca de atún rojo con artes de cerco en el Mediterráneo.

- **B.O.E. nº 103, de 30-04-98**

Orden de 28 de abril de 1998 por la que se establecen fondos mínimos para el arrastre en el litoral de las provincias de Almería y Granada.

Orden de 28 de abril de 1998 por la que se establecen vedas temporales para la pesca de la modalidad de arrastre de fondo en determinadas zonas del litoral mediterráneo.

- **B.O.E. nº 128, de 29-05-98**

Resolución de 4 de mayo de 1998, de la Secretaría General de Pesca Marítima, por la que se actualiza a 1 de enero de 1998 el censo especial de buques palangreros de superficie de caladeros internacionales.

• **B.O.E. nº 140, de 12-06-98**

Orden de 10 de junio de 1998 por la que se crea el Comité Consultivo del Sector Pesquero.

• **B.O.E. nº 141, de 13-06-98**

Real Decreto 1189/1998, de 12 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 1429/1992, de 27 de noviembre, por el que se regulan las Organizaciones de Productores de la pesca y sus asociaciones.

• **Ministerio de Asuntos Exteriores**

• **B.O.E. nº 72, de 25-03-98**

Convenio de Seguridad Social entre el Reino de España y la República de Chile y Acuerdo Administrativo para su aplicación, hechos ambos en Madrid el 28 de enero de 1997.

• **B.O.E. nº 114, de 13-05-98**

Enmiendas de 1994 al anexo 2 (nuevo capítulo IX) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (publicado en el B.O.E. del 16 al 18-06-80). Resolución 1 adoptada el 24 de mayo de 1994 por la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Enmiendas de 1994 al Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG) aprobadas de conformidad con el artículo VIII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, por Resolución MSC.32 (63) adoptada el 23 de mayo de 1994.

• **B.O.E. nº 122, de 22-05-98**

Procedimientos para la supervisión por el Estado Rector del puerto. Resolución A. 787 (19), adoptada el 23 de noviembre de 1995, por la Conferencia de los Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.

Aprobación del Código Internacional de Seguridad para las

naves de gran velocidad. Resolución MSC. 368639, adoptada el 20 de mayo de 1994 por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.

Directrices sobre el programa de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros. Resolución A.744 (18), adoptada el 4 de noviembre de 1993 por la Conferencia de los Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.

Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad CGS). Resolución A.741 (18), adoptada el 4 de noviembre de 1993, por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.

Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación. Resolución A.600 (15), adoptada el 19 de noviembre de 1987 por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.

• **B.O.E. nº 129, de 30-05-98**

Enmiendas de 1996 al anexo del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973.

• **B.O.E. nº 139, de 11-06-98**

Resolución de 28 de mayo de 1998, de la Secretaría General Técnica, sobre aplicación del artículo 32 del Decreto 801/1972, relativo a la Ordenación de la actividad de la Administración del Estado en materia de Tratados Internacionales.

• **Ministerio de Defensa**

• **B.O.E. nº 21, de 24-01-98**

Orden 8/1998, de 15 de enero, por la que se aprueba el Reglamento de Practicaje Militar.

• **B.O.E. nº 65, de 17-03-98**

Orden 48/1998, de 5 de marzo, sobre el régimen, abanderamiento, y matriculación de los buques afectos al servicio de la defensa nacional, adscritos al Ejército de Tierra.

• **Ministerio de Economía y Hacienda**

• **B.O.E. nº 15, de 17-01-98**

Real Decreto 38/1998, de 16 de enero, sobre revalorización y complementos de pensiones para 1998 y otras normas en materia de Clases Pasivas.

• **B.O.E. nº 20, de 23-01-98**

Resolución de 14 de enero de 1998, de la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se dictan instrucciones para el ejercicio del derecho de opción a integrarse en las especialidades de los Cuerpos creados por el artículo 56 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social de los Funcionarios pertenecientes a las Escalas del Servicio de vigilancia Aduanera.

• **B.O.E. nº 33, de 07-02-98**

Orden de 3 de febrero de 1998, por la que se modifica la Orden de 27 de Julio de 1995 por la que se establece el modelo de declaración sumaria para el tráfico marítimo.

• **Ministerio de Educación y Cultura**

• **B.O.E. nº 50, de 27-02-98**

Orden de 23 de febrero de 1998 por la que se regulan las titulaciones mínimas y condiciones que deben poseer los Profesores para impartir formación profesional específica en los centros privados y en determinados centros educativos de titularidad pública.

• **B.O.E. nº 110, de 08-05-98**

Real Decreto 777/1998, de 30 de abril, por el que se desarrollan

determinados aspectos de la ordenación de la formación profesional en el ámbito del sistema educativo.

• **Ministerio de Fomento**

• **B.O.E. nº 8, de 09-01-98**

Resolución de 30 de Diciembre de 1997, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se desarrolla la 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 11, de 13-01-98**

Resolución de 14 de noviembre de 1997, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la unidad móvil del centro de "Salvamento y Contraincendios, Sociedad Limitada", para impartir cursos de supervivencia en la mar (primer y segundo nivel).

• **B.O.E. nº 18, de 21-01-98**

Orden de 23 de diciembre de 1998 por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Marín-Pontevedra.

• **B.O.E. nº 61, de 12-03-98**

Resolución de 4 de febrero de 1998, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el curso de prevención y resolución de crisis en buques de pasaje, al centro de formación de Cam Pardo (Barcelona).

Resolución de 10 de febrero de 1998, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Bermeo para impartir cursos de especialidad marítima.

Real Decreto 297/1998, de 27 de febrero, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, embarcaciones de recreo semiacabadas y sus componentes, en aplicación de la Directiva 94/25/CE.

• **B.O.E. nº 77, de 31-03-98**

Orden de 16 de marzo de 1998 por la que se incorpora parcialmente al Derecho español la Directiva

94/58/CE del Consejo relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.

• **B.O.E. nº 79, de 02-04-98**

Resolución de 9 de marzo de 1998, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela de Formación Profesional Ocupacional de Isla Cristina, para impartir cursos de especialidad marítima.

• **B.O.E. nº 91, de 16-04-98**

Resolución de 11 de marzo de 1998, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico de Vigo para impartir cursos de especialidad marítima.

• **B.O.E. nº 92, de 17-04-98**

Resolución de 16 de marzo de 1998, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se homologa la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera "Nuestra Señora de la Antigua", de Ondarroa, para impartir cursos de especialidad marítima.

• **Ministerio de la Presidencia**

• **B.O.E. nº 125, de 26-05-98**

Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero.

• **Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales**

• **B.O.E. nº 7, de 08-01-98**

Resolución de 10 de diciembre de 1997, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y posterior publicación del Convenio Colectivo para el personal de flota de la empresa "Remolques Marítimos, Sociedad Anónima".

• **B.O.E. nº 50, de 27-02-98**

Orden de 25 de febrero de 1998 por la que se establecen para

1998 las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar incluidos en el grupo tercero.

• **B.O.E. Nº 78, DE 01-04-98**

Orden de 30 de marzo de 1998 por la que se regula la concesión de ayudas a los tripulantes y armadores de los buques de pesca de las modalidades de cefalópodos y arrastre de merluza negra, afectados por la parada biológica durante los meses de marzo y abril de 1998 en el caladero de Marruecos.

• **B.O.E. nº 91, de 16-04-98**

Resolución de 23 de marzo de 1998, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación de los textos del acta de aplicación, modificación y revisión salarial del X Convenio Colectivo de la empresa "Flota de Remolques Marítimos, Sociedad Anónima".

Resolución de 23 de marzo de 1998, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del texto del Convenio Colectivo para el personal de la flota de la "Compañía Trasatlántica Española, Sociedad Anónima".

• **B.O.E. nº 138, de 10-06-98**

Resolución de 20 de mayo de 1998, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo de la empresa "Remolcadores de Vigo, Sociedad Anónima".

En caso de que te

interese recibir el texto

íntegro de alguno de

estos Boletines, no

dudes en contactar

con nuestra

Secretaría General.

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 Gudarién Plaza. Apartado de Correos 166. Pasajes de San Pedro. Tlf. (943) 398446.

TALLERES ELÉCTRICOS DEL MUSEL
Pol. Ind. Falmuría, 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 Ctrial.-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

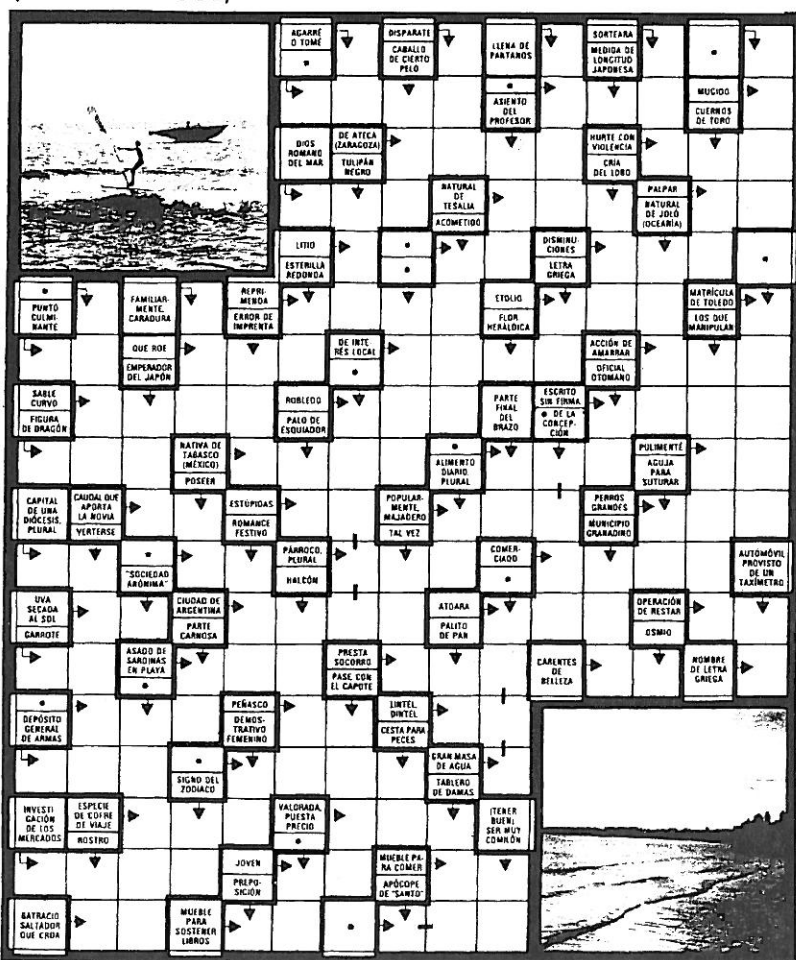
QUESADA



PASATIEMPOS

AUTOTEMATICO

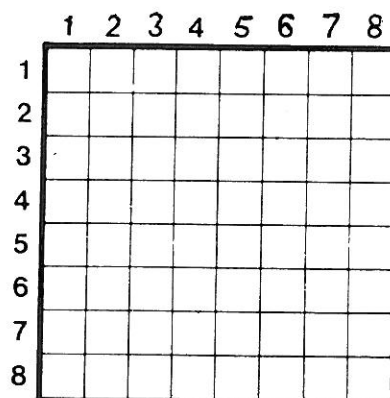
(COSTA DEL SOL)



CRUCIGRAMA BLANCO

HORIZONTALES. 1: Temporada de verano. 2: De Aragón. 3: Flor heráldica, Matrícula de Valladolid, Símbolo del yodo. 4: Lugares por donde se entra. 5: Abreviatura de punto cardinal, Arte de pesca que se usa para pescar cangrejo de río. 6: Privado de la vista, Terminación de infinitivo. 7: Inscripción en la Cruz, Nombre árabe de varón. 8: Acracia.

VERTICALES. 1: Provincia española. 2: Nombre gaélico de Irlanda, Río de Austria, afluente del Danubio. 3: Abyecta, despreciable. 4: Símbolo de la plata. Gobernar, dirigir. 5: Bisoño, principiante. Vigésima letra del abecedario. 6: Pato, Símbolo del oro. 7: Preposición que denota la pertenencia. Alhelí, planta. 8: Ciudad natal de San Francisco. Ensenada Amplia.



Modo de resolverse: En cada casilla va una sílaba. Los símbolos negros que aparecen insertados en algunas de ellas, nos darán las palabras relacionadas con el tema que proponemos.

ELIMINOGRAMA

1. R I F L E = 2
2. P U R E S = 0
3. B A L I N = 2
4. C A F E S = 3
5. P I S T O = 2
6. M U F L A = 2
7. S O R I A = 3
8. S E R I O = 2
9. P E C E S = 1
10. M A T I Z = 2

Por eliminación, busque una palabra de cinco letras. El número indica cuantas letras contiene la palabra.

Soluciones

Eliminograma

Cofia.

Autotemático



Crucigrama



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.



TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

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

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



Distribuidor:

- LUBES
- BUNKER
- DISPERSANTES



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

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

EFFECTOS
NAVALES
EN
GENERAL



COMPRESORES Y REPUESTOS



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO
PARA LAS ISLAS CANARIAS



DISTRIBUIDOR
OFICIAL
D. NAVAL

FILTRO SEPARADOR
RACOR®

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

Télex 95701 STSL - E
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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 "Jove-llanos", (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