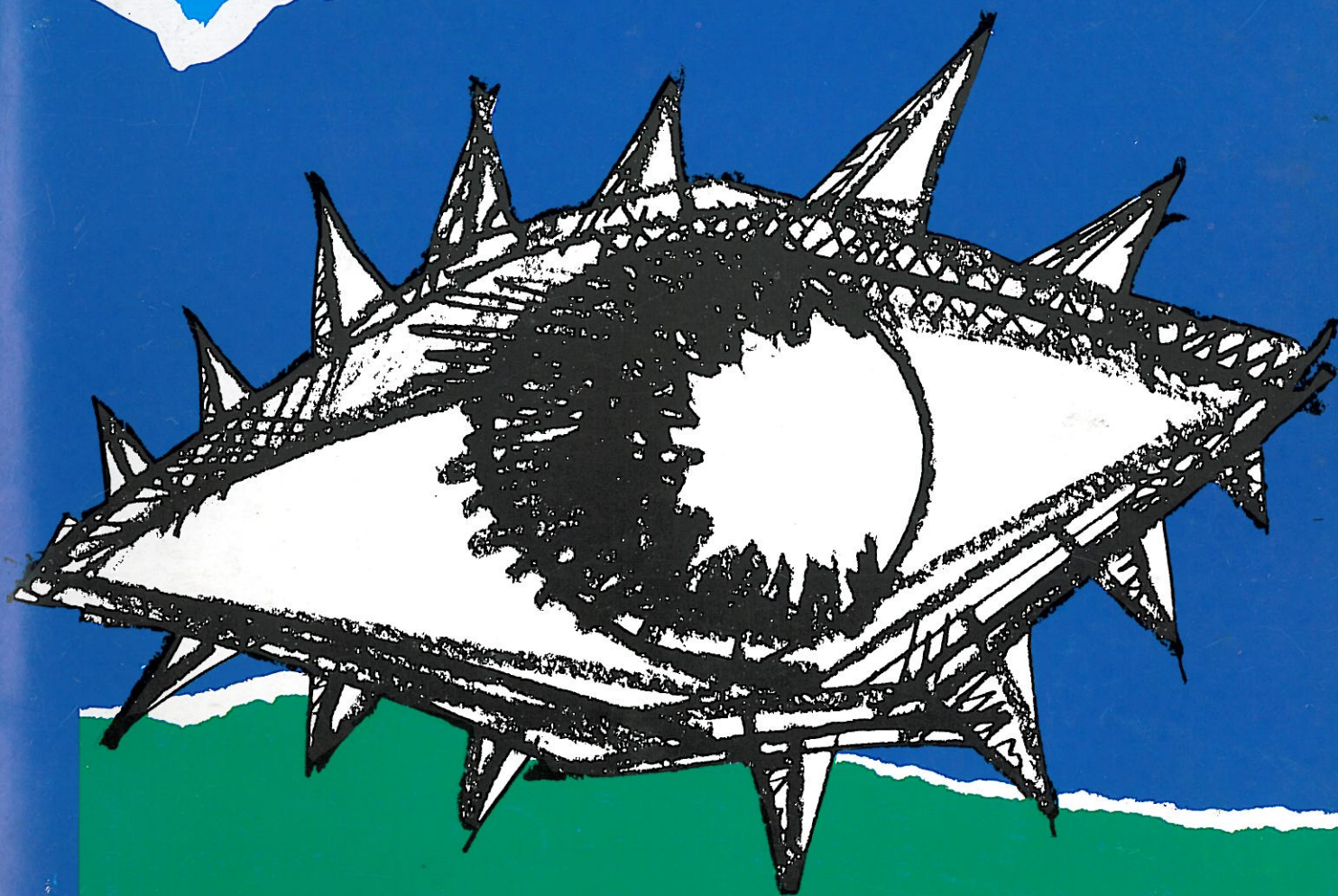


AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

JUNIO 89 - N.º 26





"ATUNARI", LA NUEVA ESTRELLA DE TYCSA

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

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

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



Calidad y resistencia constantes

• **08007 BARCELONA**

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

• **28020 MADRID**

Orense, 4, Planta 11
Tel. 597 27 50
Telex 23432
Fax 593 02 56

• **48001 BILBAO**

Gran Vía, 17, Planta 6.ª - 1
Tel. 416 68 88
Telex 32339

• **33206 GIJÓN**

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

• **41005 SEVILLA**

Avda. San Fco. Javier, 24
Edif. Sevilla, 1, Plta. 8.ª
Tel. 63 86 62
Telex 72228

FACTORIA: BARBERA DEL VALLES (Barcelona)

DEPOSITOS EN TODOS LOS PUERTOS PESQUEROS

SE NECESITA CLARIDAD

Cuando celebrábamos nuestra lógica satisfacción por el abandono de la Dirección General de la Marina Mercante del anterior Director General, José Antonio Madiedo, decíamos que había aspectos de su gestión al frente de tan importante Organismo público que convenía clarificar. Hoy insistimos en ello, e insistimos porque creemos que ya ha pasado tiempo suficiente para que se arroje luz sobre la gestión de una casa que se debe a toda la gente del mar y, como Organismo público, a todos los españoles.

Aunque a alguna gente se lo parezca, no tenemos ningún interés arribista contra quien ha estado utilizando ese alto órgano del Estado para medrar y favorecer amistades. Los náutico-pesqueros no nos guiamos por arribismos, ni nos mueve más razón que la de nuestros intereses profesionales y, en consecuencia, los intereses de toda la gente del mar. Cuando denunciábamos la utilización de las instituciones por parte del colectivo de la Marina Mercante, no lo denunciábamos por que sí. Utilizamos esta justificación para aclarar que, aunque alguna de esa gente, y no toda desgraciadamente, haya abandonado ya los que creían sus perpetuos despachos, no es conveniente cejar en el empeño de clarificar la gestión que llevaron a cabo, pues la moralización de la vida pública está por encima de cualesquiera intereses corporativos e incluso de gestión.

Es, por tanto, necesario insistir en que la realización de una completa auditoría sobre toda la actividad económica de la Dirección General de la Marina Mercante en el período en que José Antonio Madiedo ocupó su más alto sillón. Es necesario acallar —o, en su caso convertir en materia de Juzgado— los rumores y las sospechas que caracterizó la política de contrataciones realizadas, la política de subvenciones, la cantidad de amigos becados que no han dado señales de los trabajos que les sufragó la Administración. Es necesario que todo el sector coincida pidiendo luz sobre la gestión de Madiedo, como recientemente lo hicieron buena parte de los trabajadores de la casa, algunos funcionarios destacados e incluso alguna central sindical.

La etapa de Madiedo no ha de pasar a la triste historia de los fracasos tan sólo por el "affaire" del "Casón". Hay que investigar las irregularidades para que no tengamos que archivar al ex-Director General como un negro cacique al servicio de sus amigos.

CANJE DE TITULOS: PELIGRO Y FRAUDE

No sabemos si es que a estas alturas tendremos que preguntarnos qué es una titulación. Creemos que, mediante ella, su poseedor queda facultado por el conjunto de la sociedad para desarrollar un determinado trabajo en beneficio de todos y que recibe la denominación de "profesional", lo cual quiere decir que existen las suficientes garantías de que el poseedor de una titulación cuente con los conocimientos necesarios para desarrollar el trabajo para el que el título le faculta.

Todo este razonamiento viene muy a cuento a la hora de valorar las costumbres, iniciadas hace algunos años, de canjear automáticamente, titulaciones de naturaleza relacionada, pero diversa, como los que facultan a los titulados en las escuelas de la Marina Mercante y los que demuestran la capacitación de los náuticos-pesqueros.

En buena lógica, creemos que, al tratarse de titulaciones obtenidas en orden a diferentes programaciones académicas y prácticas, el canje de las «superiores» por las «inferiores», esto es canjear los títulos de Puente y Máquinas de los titulados de las escuelas de Náutica por los de las escuelas Náutico-Pesqueras, ello no es más que un fraude al ciudadano y un peligro para la comunidad, que dota de una determinada capacitación profesional a alguien que no la tiene.

Además de la dudosa legalidad del asunto, el razonamiento es suficiente como para que se supriman los mencionados canjes, que alegremente parece viene concediendo la Administración amparada en el pueril argumento de que hay empresas marítimas que prefieren trabajadores con titulación náutico-pesquera a profesionales de la Marina Mercante.

Ya se sabe: el que quiera percebes ha de mojarse las rodillas.

A.E.TI.NA.PE

NORTE - Se necesita claridad. Canje de títulos: peligro y fraude	1
INFORME - Xunta de Galicia: una política pesquera desafortunada	3
" El servicio de vigilancia aduanera	5
" Canadá: La guerra de los stoks del bacalao	7
" Instituto europeo de estudios marítimos	9
" Vertimiento en el mar	13
COLABORACIONES - La política común de la pesca de la Comunidad Europea	19
" La política pesquera comunitaria	21
" Seguridad de buques pesqueros	23
" Un sector pesquero moderno y seguro	27
" II Encuentro Internacional de mujeres de pescadores	30
" La conveniencia de disponer de representantes propios	33
" El ocaso de una pesquería	35
" Sanidad marítima. Acotaciones a los reconocimientos médicos previos a embarque	37
" Cursos para el perfeccionamiento de enseñanzas náutico-pesqueras	39
" El servicio de guardacostas que no tenemos	40
" Esperanza	43
" Cómo se comercializa el pescado del norte de España	45
" Mapas y cartas náuticas	47
" Intercambio en Hull	48
" II Jornadas de Jóvenes Pescadores	51
NOTICIAS -	56
PUBLICACIONES -	60
PASATIEMPOS -	62
SERVICIOS -	64

AETINAPE

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

N.º 26 - JUNIO 1989

Edita:

AETINAPE

Redacción y Administración:

AETINAPE

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

Teléfonos 29 96 14 - 29 95 77

Fax 981 - 29 43 07

15006 - LA CORUÑA.

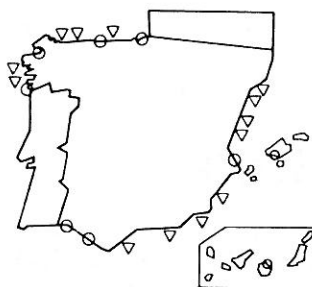
Imprime:

VENUS artes gráficas, s. a.

Polígono POCOMACO - LA CORUÑA

Dep. Legal C-1.760 - 1982

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



○ DELEGADOS
▽ COLABORADORES

DELEGACIONES:

GIJON:

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

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

PALMA DE MALLORCA:

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

DENIA (Alicante):

Isaac Peral, 3 - Puerta 4

PAIS VASCO (Pasajes de San Pedro):

Lonja de Pescadería, 1.º Piso

Telfono (943) 39 09 27

HUELVA:

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

ARRECIFE DE LANZAROTE:

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

VIGO:

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Espigón del Castillo, Local 5

Entrada al Muelle Pesquero (Edificio Báscula)

Telf. (928) 22 21 14

DELEGADOS:

VIGO:

Manuel A. Ameijeiras Pedrido

Manuel Prendes González

ASTURIAS:

Isidro Mon Martínez

LA CORUÑA:

Emilio Suárez Tembra

CADIZ:

Celso Cordeiro Portela

Jesús Santomé Martínez

BALEARES (P. de Mallorca):

Miguel Frau Pujol

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio

Pedro Medero Rodríguez

PAIS VASCO (Pasajes):

Javier Anatol Lopetegui

Juan Aizpurua Cincunegui

Juan Manuel Sanles Fontán

Fernando Ríos Pardavila

DENIA (Alicante):

Lorenzo Ribes Serra

Lorenz Simó Barrachina

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Francisco Curbelo Villalba

Francisco J. Toledo Hernández

Juan Domínguez Meliá

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Manuel Puch González

COLABORADORES:

ALICANTE:

José Luis Garmendia Picasarri

Julio Mon Martínez

PUEBLA DEL CARAMIÑAL:

Andrés Fernández García

NOYA:

Ramón Vidal Hermo

SAN CIPRIAN:

Dionisio Rey Pernas

BARCELONA:

José Vidal Figueroa

PALMA DE MALLORCA:

Luis Ponte Paleo

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Eugenio Arufe Vidal

José M. Hermo Barreiro

Celso Cabaleiro Prado

Ramón Dacosta Alonso

TARRAGONA:

Carlos Fernández Peinado

ALGECIRAS:

José García Pazos

ALMERIA:

Juan López Soto

PUERTO DE SANTA MARIA:

José A. Maseda González

AVILES:

Antonio Asteizna Fernández

CASTELLON:

Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:

Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez

Blas Issac Pérez

José Issac Pérez

SANTANDER:

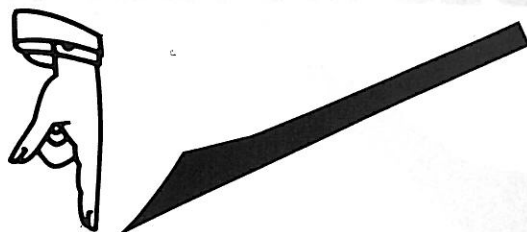
Ramón Carlos Higuera Gómez

MALAGA:

Fernando Cruzado Romero

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE:

Juan Manuel Vázquez Álvarez; María Luisa Goce Denis; Manuel Alvarez; Miguel Peña; Kevin Crean; Fernando Pastor Alfaro; Braulio Bstos Torres; Pedro Riveiro Domínguez; Fausto Colón de Magallanes; José Ouvia Santos; Fernando Plaza; José Ignacio Espel Fernández; Manuel Marín; José Luis de Miguel Gallego y Eliseo Oroza Fernández.



Además de no reconocer varias atribuciones de los titulados Náuticos-Pesqueros que otras administraciones como la estatal o la comunitaria ya han reconocido, la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia no está poniendo en práctica una política a la altura de la importancia que este sector productivo tiene en la comunidad. Si bien el Conselleiro, José Enrique Rodríguez Peña, está consintiendo el desaguado de la administración pesquera gallega —y por tanto es el primer responsable—, las miradas hay que dirigir las también, y muy especialmente a su Director General de Pesca, Tomás Rodríguez Mosquera.

El apoyo demostrado en todo momento a la parte industrial de la pesca —léase, armadores y aparato productivo de tierra— por parte del conselleiro, contrasta con la falta de preocupación de su departamento por los problemas de la gente del mar. La humanización de la flota, la seguridad marítima, y otros temas que preocupan a los marinos, no existen en la agenda de José Enrique Rodríguez Peña.

La proliferación de cursillos en los que no está garantizada una mínima calidad técnica tanto en lo que respecta a las personas encargadas de impartirlos como en las instalaciones destinadas a albergarlos, carentes de los más elementales medios auxiliares para una buena actividad pedagógica, hace que esos cursillos-náutico-pesqueros no reúnan las calidades exigidas y se conviertan en una fraudulenta obtención de titulaciones que va en desprestigio de todo el colectivo de titulados. Todo obedece a una campaña de proselitismo que está llevando a cabo el Gobierno autónomo y que redundará en desprestigio de la profesión y perjudica el concepto de lo que debe ser un buen profesional.

Xunta de Galicia: una política pesquera desafortunada

Nepotismo, falta de profesionalidad, amiguismo y promoción de cursillos propagandísticos, logros más destacados de Rodríguez Peña al frente de la Consellería de Pesca



Al tiempo, proliferan las escuelas por toda la geografía gallega sin más garantías que la gracia o el favor político que en este o aquel momento y lugar tenga que hacer la consellería. Estas escuelas adolecen de una grave falta de recursos infraestructurales técnicos y de medios humanos para impartir una enseñanza digna.

En este sentido, hay que comentar la elevación de los niveles académicos de la Escuela de Ferrol, aún sin tener las garantías necesarias para impartir las nuevas enseñanzas que le competen. El caso de Ferrol, tal como se ha llevado a cabo, no es más que un nuevo eslabón en la escalada de degradación profesional que viene poniendo en práctica la Consellería en relación a la titulación Náutico-Pesquera.

Comentario aparte merece el tema de la Inspección Pesquera del

Gobierno autónomo, un servicio deteriorado hasta tal punto que se ha convertido en el lugar donde caen los que, por medio de influencias, buscan puestos de trabajo en algún organismo público. Pero aparte de los trabajadores del servicio —algunos de ellos buenos profesionales del mar—, sucede que los responsables superiores son gentes ajenas al mundo de la pesca que, por tanto, no pueden desempeñar un papel positivo al mando de sus departamentos.

De todo ello se deduce que no existe un proyecto pesquero a la altura de la importancia que este sector productivo tiene en la comunidad gallega. La política pesquera se reduce a una cuestión de imagen, pero sin la imaginación necesaria para poner en marcha un proyecto político claro.

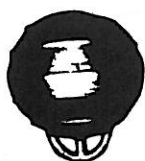


TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S. A. L.

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

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

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



EFECTOS NAVALES



PAZBEN

ESPECIALIDAD EN:

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

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

35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

El Servicio de Vigilancia Aduanera

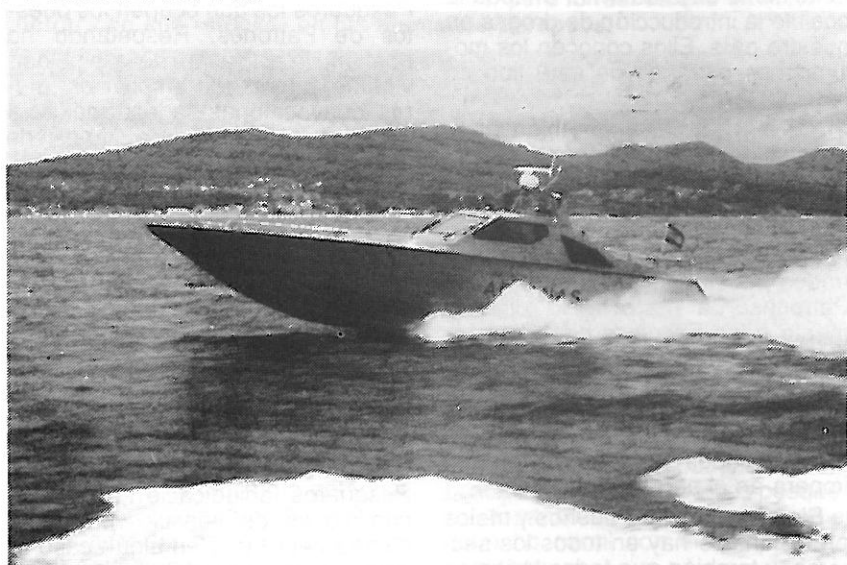
Ante las próximas oposiciones que se realizarán en el Servicio de Vigilancia Aduanera (S.V.A.), oposiciones de las que ya informó AETI-NAPE, nuestro Presidente, Sr. Muñiz, mantuvo hace unos días una reunión con el Inspector General del S.V.A., en la que le indicaba que el S.V.A. es un cuerpo idóneo para el desempeño de las posibilidades de los titulados Náutico-Pesqueros. Es efectivamente un organismo que en el ámbito marítimo tiene encomendadas las funciones de vigilancia y control de las aguas territoriales españolas a efectos fiscales y aduaneros. Su labor más conocida, aunque no la única, es la de represión del contrabando y tráfico de drogas. Las embarcaciones que se utilizan para ello van desde patrulleras de unos treinta metros de eslora, que alcanzan velocidades entre 20 y 30 nudos, hasta patrulleras de 14 metros que alcanzan velocidades superiores a los 50 nudos, otras intermedias y embarcaciones auxiliares. El mando de las de mayor parte corresponde a Titulados de la Marina Mercante, el requisito actual para desempeñar este puesto, después de haber logrado pasar este colectivo al grupo A de la Administración es el de Capitán de la M.M., la sub Jefatura corresponde a la escala de patrones como asimismo la jefatura de las demás patrulleras, tienen el grupo C, la titulación requerida es la de patrón de Cabotaje o Mayor. En cuanto a la jefatura de máquinas, en las primeras corresponde a Maquinistas Navales Jefes, la Subjefatura y demás puestos así como la jefatura de las demás patrulleras corresponde a Mecánicos Navales Mayores o de 1.ª Clase. La potencia de los motores es de 1.000 a 2.000 c.v.

Hay en el S.V.A. aproximadamente 40 Titulados de la M. Mercante, 38 Maquinistas Navales, 80 Patrones, 120 Mecánicos Navales y 336 Marineros. En la escala de Pa-

trones hay muchos funcionarios con el título de Piloto o capitán de la M.M., así como en la de Marineros, donde también hay un gran número de funcionarios con título de Patrones. Sucede lo mismo con las titulaciones de máquinas aunque en menor cuantía.

En cuanto a las titulaciones queremos decir que la mayor parte de los titulados Náutico-Pesqueros llegan a mandar buques después de haber estado muchos años en contacto directo con la profesión, unos de marineros, otros realizando sus actividades en pequeñas embarcaciones costeras; cuando mandan un buque ya tienen una buena experiencia ganada. Lo importante que es el conocimiento de los bajos de la costa, conocimiento "in situ", no sólo de carta. Lo importante que sería el contacto y el conocimiento del sector

pesquero la introducción de drogas, se realiza además en embarcaciones deportivas, en pesqueros, que pasan desapercibidos camuflándose con los que están faenando. Los profesionales del sector reconocen más fácilmente a los «pesqueros» que no se dedican precisamente a la pesca por detalles que aunque para ellos sean obvios; número de tripulantes que suele llevar cada tipo de barco, las zonas de trabajo, la hora de las faenas, estado de los aparejos, de su estiba..., para los que no saben nada de esta actividad pasan totalmente desapercibidos. Un simple detalle de estos puede ser suficiente para infundir sospechas fundamentadas que lleven a realizar un buen registro, entorpeciendo además lo menos posible una actividad tan importante como es la pesca, al hacer los registros más selectivos.



Sería pues importante negociar con la Administración la entrada en los Servicios de Vigilancia de los titulados de la Pesca, desde litorales a Capitanes de Pesca, recabando además la colaboración del sector pesquero, en una lucha tan importante como es la de evitar en todo lo posible la introducción de drogas en nuestro país. Ellos conocen los movimientos extraños de este tipo de barcos.

Por otro lado están también los titulados de Marina Mercante, Capitanes y Pilotos, estos últimos, además de no tener experiencia en mando de buques, se sienten como los primeros en cierta medida "frustrados", desempeñando puestos de Patrones. La mayoría va directamente a las Escuelas sin haber tenido contacto profesional con el mar. Sus estudios van orientados para mandar buques de gran porte en navegaciones del altura (en su mayoría están tocados por la "titulitis" que impera en el país).

Bien es cierto que buenos y malos profesionales hay en todos los sectores, y también que todos tenemos

derecho a un puesto de trabajo y a buscarlo donde podamos.

Nuestro intento es objetivar las razones por las cuales nuestro Presidente defendió ante el Inspector General del S.V.A. la conveniencia de que sean los titulados Náutico-Pesqueros los que ocupen los puestos de Patrones. Respetando no obstante la aplicación de la legalidad vigente, intentando ampliar en futuras convocatorias la entrada para Litorales, Alturas y Capitanes de Pesca.

Queremos sin embargo denunciar, según nos hacen llegar compañeros del S.V.A., que actualmente desde la Inspección General se está haciendo una labor sistemática de apoyo a Pilotos y Capitanes M. Mercante, pasando en muchos casos por encima de los derechos y de las puntuaciones de titulados Náutico-Pesqueros (adjudicación de plazas, comisiones de servicio...), pretendiendo habilitar, y en algún caso se hizo, a marineros sin titulación para

mando de embarcaciones, pasando igualmente por encima de nuestro sector; demostrando con ello los responsables en puestos Directivos una falta de profesionalidad y un desconocimiento o ignorancia de la legalidad vigente manifiesta.

Igualmente advertimos las posibles maniobras e injusticias que se puedan dar en las próximas oposiciones —las declaraciones del actual Secretario General de un sindicato del servicio (S.E.S.M.A.), declaraciones hechas en público en repetidas ocasiones, así nos lo manifestaban varios compañeros del S.V.A., y a la composición de los tribunales de las oposiciones, (la mayor parte de sus miembros están dirigiendo a dicho Sindicato, además de ser titulados de la M.M. hacen sospechar que puedan llegar a cumplirse. Animamos a todos aquellos que se presenten a denunciar y en su caso a impugnar las oposiciones, si esto llega a realizarse. Contarán con todo nuestro apoyo. No obstante se están tomando las medidas oportunas para que esto no suceda.

A.E.TI.NA.PE.



Planitec, S. L.
PAPELERIA TECNICA

TIENDA:

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

PLANITEC MANTIENE EL RUMBO

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

Infórmate en AETINAPE o acude directamente a:

VELAZQUEZ MORENO, 49 - V I G O

El Gobierno de Canadá solicitó días pasados una importante reducción de las capturas a la flota comunitaria que surca los caladeros que permiten los ya de por sí limitativos acuerdos, en busca de bacalao.

Según informaciones recibidas en AETINAPE en un amplio telegrama de la Flota española de Terranova, las importantes cantidades de bacalao acumuladas por las empresas pesqueras de aquel país, han de ser vendidas en el extranjero debido al poco índice de consumo interno con que cuenta allí este pescado. La petición de reducir las capturas obedece, así, a los intereses empresariales de las compañías canadienses, que pueden dar al traste con la importante flota española dedicada a la pesca del bacalao.

El hecho de que el mercado español sea un gran consumidor de bacalao, y la previsible actuación de nuestras autoridades en el sentido de no poner límites a la importación, puede hacer nacer la paradoja de que los españoles tengamos que consumir el bacalao que capturan los barcos canadienses mientras vemos nuestras flotas pudriéndose bajo el sol de los puertos.

Las reducciones que han tenido lugar en Noruega, el sector de la pesca del bacalao está atravesando una importante crisis. Según comunican los representantes de la flota "no es de recibo la justificación de que peligra el stock en el banco, debido aun exceso de nuestras capturas, lo cierto es que llevamos muchos años sin pescar dentro de las 200 millas, faenando en un rincón que es prácticamente la esquina y los cantiles del banco, recogiendo las miserias que salen y que son las sobras o excesos del pescado existente dentro de las 200 millas".

En el comunicado, la flota dice comprometerse a demostrar que el banco no está agotado "permitiénd-

CANADA: LA GUERRA DE LOS STOCKS DEL BACALAO

La Administración canadiense pide una reducción de las capturas debido al peligro de extinción de los bancos, pero lo real es que quieren penetrar con sus «stocks» en los mercados europeos.



donos pescar libremente durante un año o durante un período previamente acordado, con un estricto control de las capturas y mallas con inspectores a bordo. Sólo entonces se sabría la realidad de la situación del estado del banco y se podría llegar a un compromiso serio y legal sin que medien intereses".

"Si para los canadienses tiene mucha importancia —finalizan diciendo los pescadores— el mantenimiento de su industria bacaladera, también la tiene para nosotros, que la venimos practicando seguramente desde bastante antes que Canadá".

Por otra parte, el vicepresidente de la Comisión de las Comunidades Europeas, Manuel Marín, ha enviado un escrito a ETINAPE en respuesta al telegrama de la flota bacaladera que esta Asociación le ha remitido al Comisario de Pesca y a otras autoridades pesqueras españolas.

"Los informes científicos —escribe Manuel Marín— más recientes sobre las poblaciones de bacalao han puesto de relieve que en las evaluaciones realizadas anterior-

mente se había sobreestimado notablemente el tamaño de las poblaciones". Por medio de esta aseveración científica, se obtiene la justificación para que los barcos pesqueros españoles dejen de pescar en el estrecho cantil con el que todavía contaban.

El informe remitido por Marín hace alusión también a que las nuevas evaluaciones "los niveles de pesca correspondientes a las diferentes posibilidades de gestión han expresado una reducción del 50% aproximadamente con respecto a lo que mostraban evaluaciones anteriores".

La Comisión se considera "plenamente consciente" de las dificultades que para la flota comunitaria supone la prohibición de pescar en estas pesquerías tradicionales, "no obstante, todas las partes responsables han reconocido que la supresión de la pesca dirigida es el único medio de evitar el colapso definitivo de la población", al tiempo que anuncian que la Comisión se esforzará en que partes no contratantes respeten la prohibición.

RS
CUANDO REDES SALINAS VA EN CABEZA LA CONFIANZA LE SIGUE

REDES SALINAS, S. L.

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

DELEGACIONES:

PASAJES DE SAN PEDRO

Parque de Avidavieta, s/n
Teléfono 39 49 85

LA CORUÑA

Muelle de Linarez Rivas, 65
Teléfono 24 01 00

V I G O

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

HUELVA

Avenida Enlace, s/n
Teléfono 25 58 60

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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

C E N T R A L :

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



INSTITUTO EUROPEO DE ESTUDIOS MARITIMOS

I.—PRESENTACION

El Instituto Europeo de Estudios Marítimos (IEEM) sería una entidad que se dedicaría a la enseñanza de estudios marítimos en sus diversos aspectos jurídicos, económicos y sociales, y que respondería a la necesidad, ampliamente sentida en nuestro país y en los países de nuestro entorno, europeos e iberoamericanos, de proporcionar a las Empresas públicas y privadas, a la Administración, a las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, etc., personas especializadas en cuestiones marítimas al más alto nivel científico, técnico y práctico.

El IEEM poseería un carácter nacional por el origen y por el lugar donde estaría emplazado, pero un carácter internacional por el contenido de sus programas, por la composición de su claustro docente y por las colaboraciones e intercambios que mantendría, lo cual haría de él un Centro de un nivel equiparable a otros Centros extranjeros, como el Instituto de Economía Marítima de Bremen, el Instituto de Ciencia y Tecnología de la Universidad de Gales o el Colegio de Estudios Marítimos de Southampton.

En este sentido, los fines del IEEM, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.º de sus Estatutos, serían los siguientes: la investigación, enseñanza y difusión de cuestiones marítimas; la definición y ejecución de programas de formación marítima integrada que contribuyan a la construcción de la Unión Europea y del Mercado Interior Único; la cooperación con instituciones y entidades iberoamericanas para la preparación de planes conjuntos de educación en el ámbito marítimo; y la colaboración con organizaciones internacionales para llevar a cabo programas semejantes a los anteriormente citados.

2.—El objetivo del IEEM sería doble: por un lado, transmitir conocimientos teóricos; por otro, desarrollar conocimientos prácticos de asesoramiento y dirección de Empresas Navieras. A este respecto, el método de enseñanza sería un método activo en el que cada alumno aportaría sus propios conocimientos y experiencias, contrastándolas, a su vez, con las de los demás alumnos. El instrumento pedagógico sería el método del caso: cada alumno lo estudiaría, lo debatiría con los restantes alumnos y lo expondría públicamente bajo la supervisión del profesor.

3.—El IEEM impartiría dos cursos permanentes: uno de Programa Master en Derecho Marítimo y otro de Programa Master en Dirección de Empresas Navieras, dirigidos, fundamentalmente, a postgraduados de Facultades de Derecho, Económicas, Escuelas Superiores de la Marina Civil e Institutos Náuticos Pesqueros. Estos cursos a los que podrían asistir un máximo de 25 alumnos por cada uno de ellos, tendrían una duración de un año, dividido en tres cuatrimestres. Al término de dicho año, los alumnos que

hubiesen superado las pruebas correspondientes obtendrían el título de Master en Derecho Marítimo o Master en Dirección de Empresas Navieras.

La admisión de los candidatos a obtener los títulos de Master anteriormente citados se llevará a cabo mediante la celebración de una entrevista de los mismos con el Director del IEEM, en el transcurso de la cual se prestará especial atención, entre otras cosas, al "Curriculum Vitae" de cada candidato, y especialmente su preparación en idiomas, sobre todo en inglés, dada la circunstancia de que algunas de las clases serán impartidas en este idioma por profesores extranjeros. Tras la celebración de dicha entrevista, el Director, asesorado por los Jefes de Estudio, decidirá acerca de la admisión o no de cada candidato, teniendo en cuenta que el número de alumnos por curso, como se ha dicho anteriormente, se ha fijado en 25.

El primer cuatrimestre abarcaría los meses de septiembre a diciembre; el segundo, de enero a abril; el tercero, de mayo a agosto. En el primer y segundo cuatrimestre, la enseñanza se desarrollaría, en

español y en inglés, en el IEEM; en el tercero, en Empresas públicas o privadas, en la Administración o en las Cámaras de Comercio, en las que los alumnos podrían continuar sus estudios con carácter de "stagiaires". Las clases serían de lunes a jueves, de 9 a 13 de la mañana; las tardes, libres, podrían ser dedicadas a estudio, trabajos de investigación o asistencia a conferencias, seminarios o jornadas preparados por el propio IEEM, bien directamente, bien en colaboración con organizaciones o instituciones nacionales o extranjeras.

En estas conferencias, seminarios o jornadas, que podrán versar sobre temas concretos relacionados con los Programas Master previamente citados, de los que serían adecuado y lógico complemento, se dará preferencia a enfoques comunitarios o iberoamericanos con objeto de contribuir de esta manera al mejor cumplimiento de los fines del IEEM y de reforzar así los lazos de unión con

los países de nuestro entorno. Una vez firmemente asentada la práctica de preparar estas conferencias, seminarios o jornadas, alguna de ellas, si la demanda así lo aconseja, podría llegar a convertirse en un nuevo Programa Master, con las mismas características de permanencia que los programas en Derecho Marítimo y en Dirección de Empresas Navieras.

4.—Las asignaturas serán impartidas rotatoriamente, de tal manera que una vez concluida una se empezará con la siguiente. La única que será impartida continuamente a lo largo del curso será el inglés marítimo, que contará con una hora lectiva cada día de clase. En este caso, como en el de las demás asignaturas, se celebrará a lo largo del curso las correspondientes evaluaciones, basadas siempre en el método del caso, que permitirán analizar la marcha de cada alumno en sus estudios. En esta marcha, serán asesorados, además, por los correspondientes Jefes de Estudio, que

actuarán a modo de Tutores.

5.—La matrícula de los cursos ascenderá a un millón de pesetas, cuantía similar a la de otros cursos semejantes, nacionales o extranjeros. Dicha cuantía cubrirá tanto la enseñanza como el material necesario para la misma, que será distribuido a los alumnos al comienzo de cada asignatura; cubrirá también, en su caso, los desplazamientos que, por razones puramente didácticas, los alumnos tengan que hacer en cada caso. A estos efectos, el Instituto otorgará un promedio de cinco becas por Programa Master, además de aquellas otras que Empresas públicas o privadas puedan también otorgar a su vez.

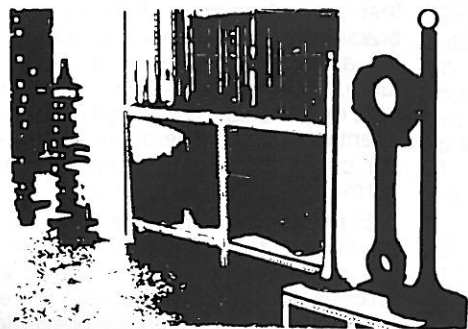
II.—PROGRAMAS

El Programa Master en Derecho Marítimo abarcaría las materias que figuran a continuación, a lo largo de 121 (excepcionalmente, en el curso 89-90, 105) días lectivos, a razón de 4 horas de clases diarias, una de las



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

TECOMAR, S.L.



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

C. SAN PEDRO, 12

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

PASAJES DE SAN PEDRO (Guipúzcoa)

cuales estaría dedicada necesariamente a inglés marítimo:

MATERIAS

HORAS (Última cifra de cada apartado)

- 1.—Presentación del programa, 3
 - 2.—Concepto, fuentes y notas del Derecho Marítimo, 12
 - 3.—El buque (I). El registro marítimo del buque, 12
 - 4.—El buque (II). La propiedad del buque, 12
 - 5.—El buque (III). Privilegios, hipotecas, embargos, 24
 - 6.—El naviero (I). Los auxiliares y colaboradores del naviero, 12
 - 7.—El naviero (II). Limitación de responsabilidad del naviero, 12
 - 8.—Los contratos de explotación del buque (I): arrendamiento, fletamento, transporte, 60
 - 9.—Los contratos de explotación del buque (II): pasaje, practica, remolque y carga y descarga, 36
 - 10.—Abordaje, auxilio y salvamento, averías, extracciones y hallazgos, 36
 - 11.—Seguro marítimo (I). Los riesgos asegurados en el seguro marítimo. Las fórmulas de aseguramiento del buque. Las fórmulas de aseguramiento de la carga, 24
 - 12.—Seguro marítimo (II). El contrato de seguro marítimo. La responsabilidad del porteador marítimo, 24
 - 13.—Contaminación marina, 12
 - 14.—Arbitraje marítimo, 12
 - 15.—Derecho Internacional Marítimo, 6
 - 16.—Administración marítima, 12
 - 17.—Organizaciones relacionadas con el tráfico marítimo, 6
 - 18.—Inglés marítimo, 105
- El Programa Master en Dirección de Empresas Navieras** abarcaría las materias que figuran a continuación, a lo largo, también, de 121 (excepcionalmente, en el curso



89-90, 105) días lectivos, a razón de 4 horas de clases diarias, una de las cuales estaría dedicada al inglés marítimo:

MATERIAS

HORAS

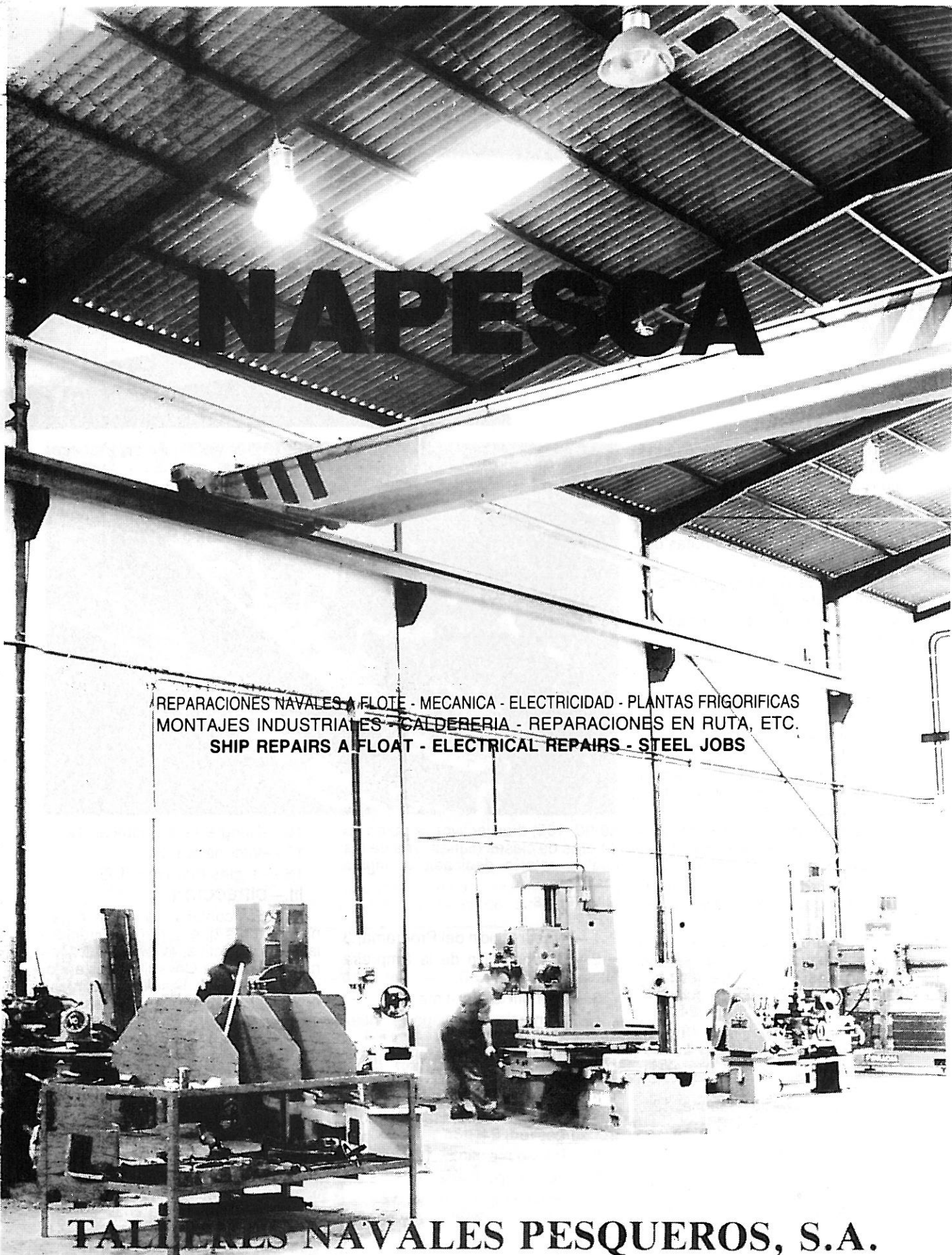
- 1.—Presentación del Programa, 3
- 2.—Organización de la Empresa Naviera, 36
- 3.—Economía Marítima, 36
- 4.—Comercio y transporte internacionales, 12
- 5.—Economía financiera y tributaria, 36
- 6.—Seguridad marítima, 12
- 7.—Dirección empresarial y control de gestión, 24
- 8.—Tráfico marítimo, 12
- 9.—Gestión portuaria, 12
- 10.—Marketing marítimo, 12
- 11.—Método estadístico y cuantitativo, 12
- 12.—Recursos humanos, 12
- 13.—Administración marítima, 12
- 14.—Seguro marítimo, 24
- 15.—Relaciones laborales y Seguridad Social, 12

- 16.—Geografía económica, 12
- 17.—Informática, 36
- 18.—Inglés marítimo, 105

III.—DIRECCION

El IEEM contaría con unos órganos rectores que serían el Director, la Junta Directiva, la Asamblea General y la Junta Consultiva, estando representadas, en estos dos últimos, entidades oficiales y privadas, nacionales y extranjeras. Asimismo, contaría con un "staff" permanente, compuesto, además de por Director y Secretario, ya citados, por tres Jefes de Estudio —uno para materias jurídicas, otro para materias económicas y otro para materias organizativas— y tres Secretarías; y con un "staff" temporal, compuesto por profesores invitados —españoles y extranjeros que impartirían rotatoriamente las materias correspondientes a Derecho Marítimo y a Dirección de Empresas Navieras.

Proyecto de la Dirección General de la Marina Mercante y la Consejería de Obras públicas, Transportes y Comunicaciones del Principado de Asturias.



NAPESCA

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

TALLERES NAVALES PESQUEROS, S.A.

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

Durante siglos, los mares se han utilizado como lugar de evacuación de los desechos resultantes de la actividad humana. Durante la mayor parte de ese tiempo, se ha dado por supuesta la capacidad de los océanos para soportarlo, siempre que los desechos se vertieran suficientemente lejos de la tierra.

Más tarde, se consideró el mar como un lugar para librarse de otras basuras que estaban empezando a acumularse sobre la tierra, tales como los cienos resultantes de las operaciones de tratamiento de aguas de alcantarillado, los residuos sobrantes de la minería, los desperdicios de la industria química, las cenizas producidas por las centrales de energía y otros desechos indeseables. A comienzos de los años 70 se estaban vertiendo cada año en los océanos muchos millones de toneladas de desechos y parecía haber muy pocos controles sobre la forma en que esto se realizaba.

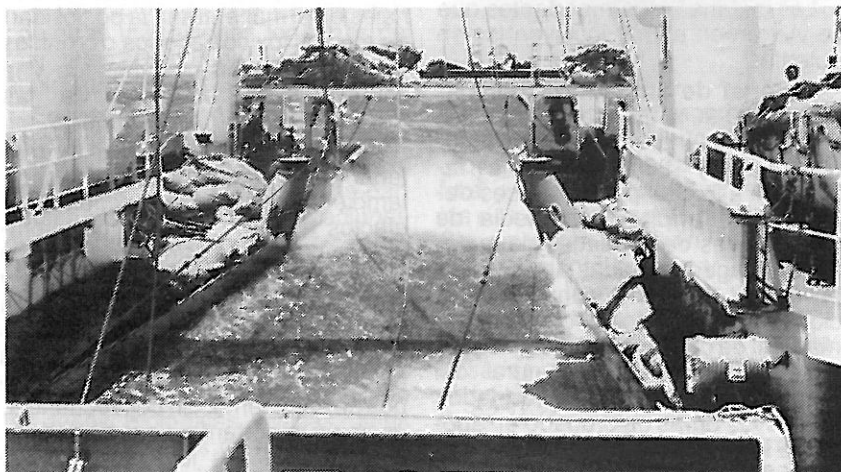
En muchos países empezó a crecer la preocupación sobre la cordura de utilizar el mar como un vertedero incontrolado de basuras. Se extendió ampliamente la idea de que debía hacerse algo no sólo para evaluar el problema sino también para controlarlo, y que había que hacerlo en el plano internacional.

Origen del Convenio de Londres sobre Vertimiento

En 1971 se estaban haciendo los preparativos para la primera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, que se celebró en Estocolmo en 1972. La contaminación del mar era un punto preminente del orden del día y el Grupo intergubernamental de trabajo sobre contaminación del mar celebró su primera reunión en Londres, en julio de 1971. En esa reunión, el Grupo recomendó que se preparase un acuerdo internacional para regular el vertimiento mundial

VERTIMIENTO EN EL MAR

La OMI y el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias 1972 (Convenio de Londres sobre Vertimiento)



en el mar de desechos transportados desde la tierra. Se celebraron otras reuniones en Ottawa, Reykjavik y Londres y se prepararon proyectos de textos para su consideración en Estocolmo.

La Conferencia de Estocolmo recomendó que los gobiernos procurasen que "el vertimiento en el océano por sus nacionales en todas partes, o por cualquier persona en las zonas sometidas a su jurisdicción, se controlase y que los gobiernos continuasen trabajando en la terminación y la puesta en vigor lo antes posible de un instrumento general para el control del vertimiento en el océano..."

En respuesta a esa recomenda-

ción, el Reino Unido convocó una conferencia que se reunió en Londres del 30 de octubre al 13 de noviembre de 1972, y que aprobó el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (el llamado Convenio de Londres sobre Vertimiento).

El convenio entró en vigor el 30 de agosto de 1975 y la primera reunión de las Partes Contratantes se celebró en Londres en diciembre de 1975. En ella se acordó designar a la Organización marítima Internacional (OMI) como encargada de desempeñar las funciones de secretaría en relación con el Convenio y se pidió a la Organización que asumiera y des-

empeñase esas funciones en adelante.

Situación del convenio

Hasta el 26 de julio de 1988, 63 gobiernos habían ratificado o se habían adherido al Convenio. Se había concedido el estatuto de observadores a siete organizaciones intergubernamentales y a nueve organizaciones internacionales no gubernamentales.

Lo que se vierte y los problemas planteados

Las materias más importantes que se vierten en el mar incluyen las siguientes:

Material de dragado (1) Alrededor del 80-90% del material que se vierte en el mar procede del dragado. Entre 1980 y 1985, los informes facilitados a la OMI por los países desarrollados arrojan una media de 215 millones de toneladas de material de dragado vertidas anualmente en el mar. Existen algunas fluctuaciones anuales en la cantidad de material de dragado vertido en el mar debido a la variación natural del mantenimiento y a las necesidades de nuevas obras de dragado en apoyo de la navegación. De la cantidad total de material dragado, probablemente dos tercios están asociados a operaciones destinadas a evitar el entarquinamiento de los puertos, los ríos y otras vías navegables. El otro tercio corresponde a nuevas obras. Se espera que las futuras operaciones de dragado y las necesidades de evacuación en el océano sigan las tendencias actuales.

Aunque la cantidad de material de dragado vertida en el mar puede parecer muy grande, en realidad sólo representa una fracción de la cantidad total del material dragado cada año. (2) Según la Asociación Internacional de Puertos (AIP), sólo el 20-22% del material dragado se vierte en el mar.

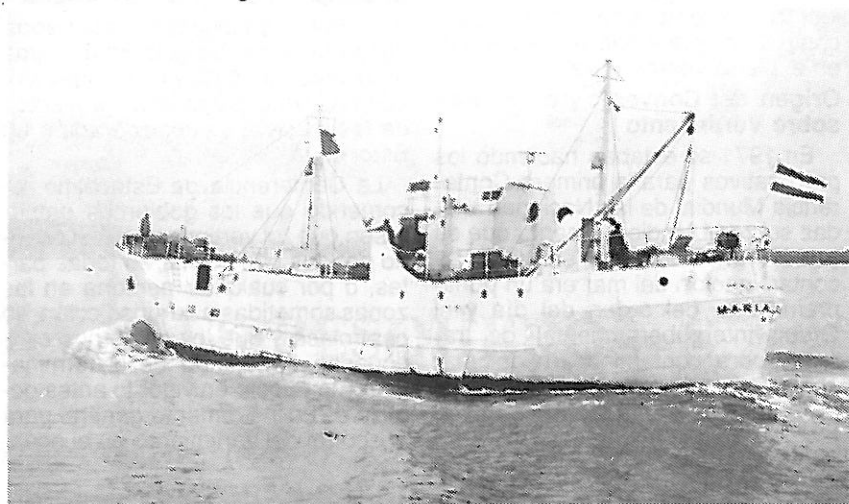
Aproximadamente el 10% de los sedimentos dragados están fuertemente contaminados por una diversidad de fuentes que incluyen la navegación, las descargas industriales y municipales y la escorrentía terrestre. Los contaminantes típicos incluyen metales pesados, tales como cadmio, mercurio, cromo y otros; hidrocarburos, tales como petróleo; compuestos organoclorados, tales como plaguicidas; y nutrientes, tales como nitrógeno y fósforo. La evacuación de esos materiales en el mar entraña la posibilidad de efectos tóxicos agudos o crónicos sobre los organismos marinos y la contaminación potencial de las fuentes de alimentación humana.

La evacuación en el mar de material de dragado no contaminado también puede producir importantes efectos físicos. La grava, por ejemplo, es necesaria para el desove de los peces, tales como el arenque, y es el hábitat natural de crustáceos tales como las langostas. Ambos serían adversamente afectados si la grava quedase cubierta por otros tipos de sedimento. En consecuencia, es muy importante una cuidadosa selección de los lugares de verti-

miento para reducir este tipo de conflicto con el uso de recursos.

Desechos industriales (1) (3)

Aunque la mayor parte de las materias vertidas en el mar proceden del dragado, varios millones de toneladas de desechos industriales encuentran también su camino hasta el mar cada año como resultado del vertimiento. La mayor parte de los desechos industriales consisten en residuos ácidos y alcalinos, desechos de chatarra, desechos de tratamiento de pescado, cenizas de carbón y cienos de desulfurización de chimeneas. Aunque ha habido una constante disminución de la cantidad de desechos químicos vertidos en el mar por el mundo desarrollado, es difícil predecir la magnitud de las presiones futuras para utilizar la eliminación en el mar por nuevos generadores de desechos. Entre 1980 y 1985, los informes sometidos a la OMI por los países desarrollados muestran que la cantidad máxima de desechos industriales vertidos en el mar fue de 17 millones de toneladas en 1982 y la cantidad mínima vertida en el mar de 6 millones de toneladas en 1985.



La incineración en el mar de desechos líquidos peligrosos y la eliminación en el mar de radiodesechos de baja actividad se examinan por separado más adelante.

Cienos de aguas cloacales (1) (3). El cieno resultante de las operaciones de tratamiento de aguas cloacales puede utilizarse beneficiosamente como fertilizante en terrenos agrícolas y en la roturación de tierras, particularmente si no está contaminado con grandes concentraciones de metales, hidrocarburos o sustancias químicas orgánicas. Sin embargo, en algunos casos, puede ser más económico y preferible desde el punto de vista ambiental eliminarlo por vertimiento en el mar en vez de en la tierra. Las principales zonas de vertimiento conocidas se encuentran en la parte meridional del Mar del Norte, ciertas partes del Mar de Irlanda y la bahía de Nueva York.

El cieno de aguas de alcantarilla municipales no contiene normalmente contaminantes en grandes cantidades, pero un vertimiento excesivo puede tener efectos dañinos, tales como la eutroficación y riesgos para la salud del hombre debidos a la presencia de organismos patógenos. Entre 1980 y 1985, los informes presentados a la OMI por los países desarrollados arrojan una media de 15 millones de toneladas de cienos de alcantarilla **vertidos en el mar** anualmente. Aunque hay una disminución gradual de la evacuación de cienos de alcantarilla en el mar, ésta puede seguir siendo la mejor opción ambiental para aquellos países que no pueden permitirse actualmente el empleo de métodos avanzados de tratamiento de desechos y la aplicación del reciclaje o que no tienen lugares terrestres preferibles desde el punto de vista ambiental.

Problemas planteados. Estos tres grupos comprenden la mayor parte de los materiales de desecho

que se vierten actualmente en el mar. Los problemas ambientales más importantes asociados a esta forma de evacuación son:

—Riesgos para la salud humana debidos a la presencia de organismos patógenos.

—Eutroficación debida a nutrientes y sustancias orgánicas.

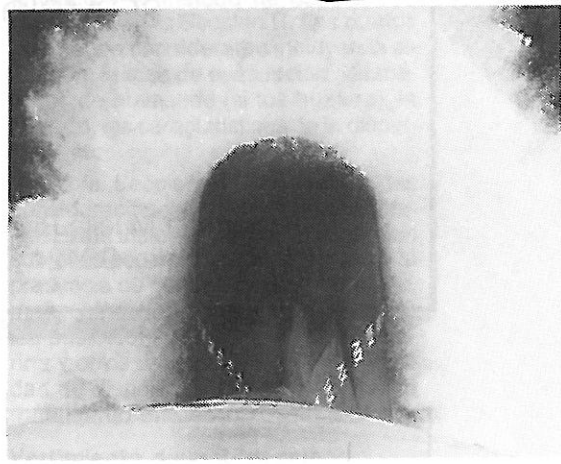
—Efectos tóxicos sobre los organismos marinos o sobre el hombre, causados por varias sustancias químicas.

—Conflictos de uso de recursos con otras utilidades legítimas del mar, tales como la pesca (incluida la acuicultura) y el recreo.

En términos generales, los efectos físicos del vertimiento en el mar (que pueden incluir el enterramiento de organismos, el aumento de las partículas en suspensión, alteraciones del hábitat y posibles efectos sobre otros usos del mar) pueden reducirse considerablemente mediante un emplazamiento adecuado de los lugares de vertimiento y la elección oportuna del momento de las operaciones para que no coincida con las fases biológicas críticas, tales como los periodos de migración.

Los efectos químicos y biológicos de la eliminación de desechos en el mar (que incluyen la posibilidad de efectos tóxicos crónicos o agudos sobre el hombre y los organismos marinos, así como la contaminación potencial de las fuentes de alimentación humanas) son más difíciles de controlar. Estos posibles efectos requieren que se preste especial atención a la disponibilidad práctica de métodos de tratamiento, evacuación o eliminación terrestres, o de tratamiento a fin de hacer que la sustancia sea menos peligrosa para su vertimiento en el mar.

También es importante señalar que la introducción de contaminantes en el mar a causa de las operaciones de vertimiento es bastante

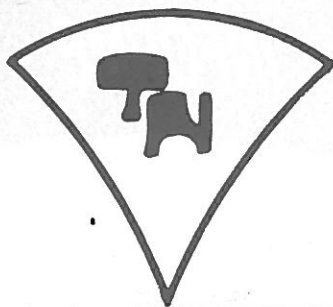


pequeña en comparación con otras fuentes de contaminación del mar (por ejemplo, a través de la atmósfera y de los aportes terrestres por los ríos o directamente desde tierra). Sin embargo, acechan los peligros del vertimiento en el mar. Por ejemplo, en el Japón, se han registrado por lo menos cinco casos de envenenamiento debidos a los metales pesados que penetran en la cadena alimentaria a través de los seres marinos. (4) Tal vez el más conocido de esos casos sea el que ocurrió en Minamata durante los años 50, cuando miles de personas fueron afectadas de un envenenamiento por mercurio que produjo enormes deformaciones en los niños antes del nacimiento. Otros incidentes han consistido en envenenamiento por cromo y cadmio. Este último puede hacer que los huesos se vuelvan tan quebradizos que se astillen. El nombre japonés "Itai, itai" (duele, duele,...) de la enfermedad da una idea del sufrimiento que produce.

(1) OMI, Informes sobre los permisos expendidos.

(2) Dragado y Construcción de Puertos, Convenio de Londres sobre Vertimiento, mayo 1986.

(3) USA Office of Technology Assessment, Wastes in Marine Environment, April 1987.



TECNASA

Técnicas Navales, S.A.

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

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



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

DISTRIBUIDOR EN LA COMUNIDAD CANARIA

GENERADOR DE AGUA DULCE «TCS»



TAB-TOR

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

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

MODELOS PARA TRATAR DE
125 a 350 m³ HORA

CONSUMO ENTRE 6 y 12 Amp.
SEGUN MODELO

GENERADOR ELECTROLITICO
DE HIPOCLORITO SODICO

EFFECTOS NAVALES



Distribuidor
Oficial
D. NAVAL

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

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

El Convenio empieza con las disposiciones generales establecidas en los artículos I y II.

ARTICULO I

Las Partes Contratantes promoverán individual y colectivamente el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino, y se comprometen especialmente a adoptar todas las medidas posibles para impedir la contaminación del mar por el vertimiento de desechos y otras materias que puedan constituir un peligro para la salud humana, dañar los recursos biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otros usos legítimos del mar.

ARTICULO II

Las Partes Contratantes adoptarán, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos siguientes, medidas eficaces individualmente, según su capacidad científica, técnica y económica y colectivamente, para impedir la contaminación del mar causada por vertimiento, y armonizarán sus políticas a este respecto.

Vertimiento y zonas de aplicación.

En el artículo III se entiende por vertimiento «toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuadas desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar», así como «todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar». Esta definición se modificó posteriormente para incluir la incineración en el mar.

La definición expresa también lo que no se entiende por vertimiento, a saber, la evacuación en el mar de desechos y otras materias procedentes de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones humanas (descargas operacionales). Excluye además la colocación de materias para un fin distinto al de su mera evacuación (por ejemplo, equipo de investigación científica, acuicultura, etc.) y la evacuación de desechos u otras materias derivadas de las actividades en los fondos marinos (exploración y explotación de recursos minerales).

Contenido del Convenio de Londres sobre vertimiento

La definición de «mar» contenida en el artículo III incluye todas las aguas marinas que no sean las aguas interiores de los Estados. Esto significa, en efecto, que el Convenio se aplica a todas las zonas marinas situadas más allá de la línea de base que define los límites externos de las aguas interiores de los Estados.

La forma en la que puede efectuarse el vertimiento se establece en el artículo IV, que divide básicamente los desechos en tres grupos. Las materias más peligrosas desde el punto de vista ambiental se enumeran en el Anexo I y su vertimiento queda prohibido. Están incluidos los compuestos organohalogenados, el mercurio, el cadmio, los plásticos persistentes, el petróleo bruto, los radiodesechos de alta actividad, y las materias producidas para la guerra biológica o química.

Los desechos enumerados en el Anexo I sólo pueden verterse después de obtener un permiso especial. Incluyen el arsénico, el plomo, el cobre, el zinc, los compuestos orgánicos de silicio, los cianuros, los fluoruros y los plaguicidas.

Otras materias sólo pueden verterse en el mar después de obtener un permiso general previo (por ejemplo, el material de dragado).

El Anexo III enumera los factores que deben tenerse en cuenta al conceder permisos para el vertimiento de cualquier desecho u otra materia. Este Anexo divide los factores que deben examinarse en tres secciones.

La Sección A enuncia las características y la composición de la materia que

vaya a verterse. Estas incluyen su cantidad, composición, forma, propiedades físicas y otros particulares.

Las características del lugar de vertimiento y el método de depósito se examinan en la Sección B. Los puntos que deben considerarse incluyen la situación, la tasa de evacuación, los métodos de envasado (si los hubiere), la dilución, las características de la dispersión, etc.

En la Sección C se enuncian las consideraciones y condiciones generales. Estas incluyen los posibles efectos sobre los esparcimientos, tales como la presencia de material flotante, turbidez, malos olores, decoloración y espuma; los posibles efectos sobre la vida marina y otros usos del mar, y la posibilidad de disponer de otros métodos de tratamiento en tierra.

Vertimiento de emergencia.

En algunos casos el vertimiento puede ser inevitable debido a un peligro para la vida humana. El artículo V permite suspender las disposiciones del artículo IV «si el vertimiento parece ser el único medio para evitar la amenaza» y establece procedimientos para el vertimiento en emergencias «que provoquen riesgos inaceptables para la salud humana y en los que no quepa otra solución factible».

Administración.

La necesidad de expedir permisos para el vertimiento significa que en cada país que ratifique el Convenio de Londres sobre vertimiento se requiere algún tipo de control administrativo. En consecuencia, el artículo VI estipula la



designación de «una autoridad o autoridades apropiadas» para expedir permisos, llevar registros y vigilar el estado del mar. Se pide a las Partes Contratantes que informen a la OMI de los permisos expedidos y de otros detalles pertinentes, tales como la información relativa a la vigilancia.

Aplicación.

Las disposiciones establecidas en el artículo VII del Convenio abarcan una amplia gama de medidas para la aplicación del Convenio. Sin embargo, el énfasis básico de esas disposiciones es que los Estados costeros tienen la obligación de aplicar el Convenio en el ámbito de su jurisdicción. La aplicación en alta mar recae primordialmente en el Estado de abanderamiento del buque vertedor.

Cooperación internacional.

Para facilitar el logro de los objetivos del Convenio de Londres sobre vertimiento, en el artículo VIII se alienta a las Partes Contratantes a concertar acuerdos regionales para prevenir la contaminación por vertimiento. También se estimulan la vigilancia y la investigación científica. El tema de la cooperación se prosigue en el artículo IX, según el cual las Partes Contratantes deberán fomentar el apoyo a las Partes que soliciten asistencia para la capacitación de personal, el suministro de equipo y la evacuación y tratamiento de desechos.

Responsabilidad.

En el artículo X se reconoce la responsabilidad de un Estado por los daños causados al medio ambiente de otros Estados o a cualquier otra zona del medio ambiente de acuerdo con los principios del derecho internacional. Se pide a las Partes Contratantes que elaboren procedimientos para la determinación de responsabilidades y el arreglo de controversias relacionadas con el vertimiento. A este respecto, la reunión consultiva de las Partes Contratantes está examinando actualmente la elaboración de procedimientos para la determinación de responsabilidades.

Arreglo de controversias.

El artículo XI dispone que «las Par-

tes Contratantes, en su primera reunión consultiva, considerarán procedimientos para el arreglo de controversias relativas a la interpretación y aplicación del presente Convenio». En respuesta a ello, la tercera reunión consultiva, celebrada en 1978, adoptó enmiendas a los artículos XI, XIV y XV, junto con un apéndice al Convenio que contiene procedimientos de arbitraje. El artículo XI enmendado dice lo siguiente:

«Toda controversia entre dos o más Partes Contratantes sobre la interpretación o aplicación de este Convenio se someterá, si no ha sido posible un arreglo por negociación u otros medios, por acuerdo entre las Partes en la controversia a la Corte Internacional de Justicia o, a petición de una de ellas, a arbitraje. Los procedimientos de arbitraje, a menos que las Partes en la controversia decidan otra cosa, se ajustarán a las reglas establecidas en el apéndice a este Convenio».

Las enmiendas entrarán en vigor para las Partes que las hayan aceptado el sexagésimo día después de que dos tercios de las Partes hayan depositado un instrumento de aceptación ante la Organización. Hasta septiembre de 1988, los siguientes 11 Estados habían depositado un instrumento de aceptación ante la Organización:

Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón, los Países Bajos, Reino Unido, República Federal de Alemania, Suecia y Suiza.

Otras fuentes de contaminación del mar.

Las Partes Contratantes, en virtud del artículo XII, se comprometen a fomentar medidas para proteger el medio marino contra la contaminación procedente de todas las fuentes causadas por varias materias, tales como hidrocarburos, sustancias nocivas o peligrosas, contaminantes radiactivos, etc. El artículo XIII declara que nada de lo dispuesto en el presente Convenio «prejujgará la codificación y el desarrollo del derecho del mar por la Conferencia de las Naciones Unidas...».

En 1982 se adoptó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en la undécima reunión consultiva, en octubre de 1988, se llegó a la conclusión de que no había incompatibilidades fundamentales entre el

Derecho del Mar y el Convenio de Londres sobre vertimiento que requiriesen una modificación de este último.

Funciones de la Secretaría.

La designación de una organización encargada de desempeñar las funciones de Secretaría en relación con el Convenio se tratan en el artículo XIV. La primera reunión de las Partes Contratantes designó a ese efecto a la Organización Marítima Internacional (OMI).

Reglamento.

El artículo XIV pide además a las Partes Contratantes que establezcan un reglamento para las reuniones consultivas.

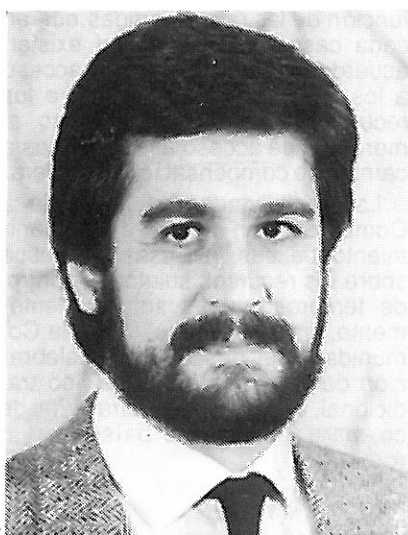
Enmiendas al Convenio.

Con arreglo al artículo XV, se podrán adoptar enmiendas a los artículos del Convenio por una mayoría de dos tercios de los presentes en las reuniones de las Partes Contratantes. Esas enmiendas entrarán en vigor 60 días después de ser aceptadas por dos tercios de las Partes.

El procedimiento es diferente para modificar los tres anexos mencionados en las páginas anteriores. En este caso «Las enmiendas a los Anexos estarán basadas en consideraciones científicas o técnicas. Dichas enmiendas, una vez aprobadas por una mayoría de dos tercios de los presentes en una reunión convocada con arreglo al artículo XIV entrarán en vigor para la Parte Contratante que las haya aceptado inmediatamente después de que haya notificado su aceptación a la Organización y para las demás Partes 100 días después de haber sido aprobadas por la reunión, salvo para aquellas que, antes de haber transcurrido los 100 días, hagan la declaración de que por el momento no pueden aceptar la enmienda».

Este procedimiento permite hacer cambios mucho más rápidamente de lo que es posible con arreglo al procedimiento de aceptación expresa utilizado para modificar los artículos.

Los restantes artículos XVI y XXII se refieren en gran parte a cuestiones de procedimiento y tratan de asuntos tales como la fecha en la que el Convenio quedará abierto a la firma y adhesión, la entrada en vigor, etc.



La política común de la pesca de la Comunidad Europea

Algunos aspectos internacionales de cara al Mercado Unico de 1993

Por Excmo. Sr. D. Manuel Marín
Vicepresidente de la Comisión Europea
responsable de la Cartera de Cooperación y
Desarrollo y de la Cartera de la Pesca

La política común de la pesca constituye el conjunto de objetivos, normas y acciones indispensables para la realización, en el ámbito pesquero, de los fines fundamentales del Tratado de Roma. Ahora bien, según el tratado, el principio de la libre circulación de mercancías, servicios y personas y el de la no discriminación entre los estados miembros y entre sus ciudadanos significan, en el campo de la pesca, el libre acceso a las aguas y a los recursos pesqueros comunitarios.

La política común de la pesca ha perseguido y persigue la realización de los fines fundamentales del Tratado de modo progresivo. No podía ni puede ser de otro modo, ya que una realización brusca e inmediata de tales fines habría suscitado conflictos de intereses insuperables y generado alteraciones sociales de alcance incalculable. De ahí que la política común de la pesca, tal como quedó configurada en 1983, previera un período transitorio de veinte años para alcanzar los objetivos del Tratado. Igualmente, la ampliación en 1986 de la Comunidad a España y Portugal, cuyas flotas equivalen por

sí solas a casi las de los diez Estados miembros restantes, exigió el establecimiento de un período transitorio para estos dos países, período que es de 10 años en el caso de España.

Estos períodos transitorios han sido previstos fundamentalmente para algunos aspectos muy determinados de la política común pesquera, en particular para la política de acceso a los recursos. En otros aspectos, tales como la política de mercado, las eventuales normas transitorias no seguirán en vigor, en general, más allá de 1992. En concreto se puede afirmar que la realización del gran mercado sin fronteras previsto para 1993 no exigirá, en cuanto se refiere a la comercialización de los productos pesqueros, ninguna modificación importante de la actual normativa comunitaria. El único problema de cierta importancia que aún queda por resolver es el relativo a la armonización de las normas sanitarias y de control de calidad, problema ligado a la supresión de los controles fronterizos. Es preciso notar que la política común de la pesca implica cuatro aspectos íntimamente relacionados:

1.—Una política de acceso, conservación y gestión de los recursos internos, destinada a mantener las reservas comunitarias al nivel más favorable para su explotación racional.

2.—Una política de mercado, encaminada a garantizar una renta equitativa al productor, estabilizar los mercados y garantizar el suministro a precios razonables para los consumidores. Dicha política debe ser acorde con los principios y normas sobre la competencia intracomunitaria e internacional.

3.—Una política de estructuras, orientada a la realización de los ajustes indispensables entre la capacidad de la flota y las posibilidades de pesca previsibles, así como a promover el desarrollo de nuevas formas de actividad en el sector pesquero.

4.—Una política de relaciones internacionales, tendentes a mantener las actividades tradicionales de los barcos comunitarios en países terceros o a buscar nuevos recursos, así como a actuar en el seno de las organizaciones internacionales encargadas de la conservación y gestión de los recursos en las aguas internacionales.

El cuarto aspecto, la política de relaciones internacionales, tiene particular interés para España. Desde la adhesión de España y Portugal, el acceso a los recursos externos ha visto incrementada su importancia como elemento de la política común. La actividad de captura de recursos externos representa más de un tercio de la actividad total y contribuye

COLABORACIONES

grandemente al mantenimiento de los equilibrios en el reparto de los recursos internos y en el abastecimiento del mercado. De ahí la importancia que la política de relaciones internacionales tiene cara al mercado único de 1993 tanto desde el punto de vista de equilibrio interno entre los países miembros como de equilibrio con los países terceros.

La política de relaciones internacionales de la Comunidad Europea tomó cuerpo concreto en 1976. En ese año los países miembros decidieron crear una zona de pesca comunitaria de 200 millas y, al mismo tiempo, reconocieron la competencia exclusiva de la Comunidad en cuanto a relaciones internacionales se refiere. Más tarde, a partir de 1983, la consolidación de la política pesquera común confiere a la Comunidad una dimensión internacional nueva de gran amplitud. En efecto, al disponer de los mismos

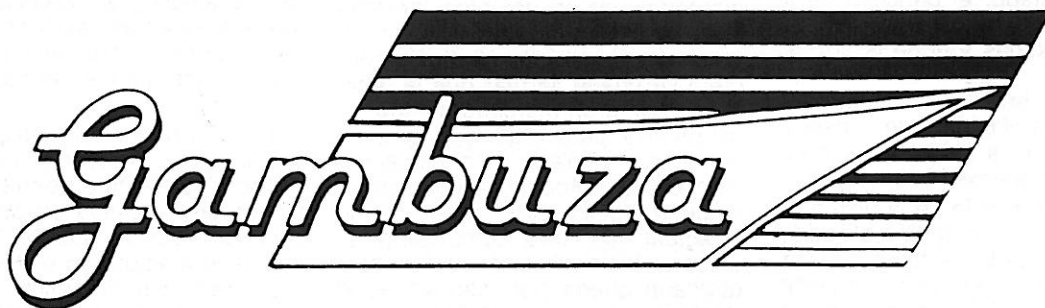
poderes y ejercer las mismas atribuciones que la Convención sobre el Derecho del Mar confiere a los estados ribereños, la Comunidad se convierte de manera plena y exclusiva en el interlocutor único para los países terceros en todos los aspectos de la política exterior de la pesca.

El elemento internacional de la política pesquera comunitaria se acrecienta sustancialmente en 1986 a causa de la adhesión de España y Portugal a la Comunidad. En efecto, la Comunidad se compromete en el Tratado de Adhesión a mantener las numerosas actividades de los nuevos miembros en aguas de terceros países.

Durante los últimos años la Comunidad ha celebrado una larga serie de acuerdos de pesca. Actualmente están en vigor unos 20; otros 3 han sido negociados y se prevé que entrarán en vigor próximamente. Estos acuerdos pueden clasificarse en

función de las contrapartidas que en cada caso se ofrecen. Así existen acuerdos de reciprocidad, de acceso a los excedentes, de acceso a los recursos a cambio del acceso al mercado, de acceso a los recursos a cambio de compensación financiera.

Las posibilidades de acción de la Comunidad en orden al mantenimiento de sus intereses de pesca sobre los recursos sujetos al control de terceros países son, evidentemente, limitadas. En el futuro la Comunidad, sin descuidar la celebración de estos acuerdos de tipo tradicional, deberá buscar otras vías de colaboración con los países terceros.



SUMINISTROS NAVALES

SHIP - CHANDLER

Serafín Avendaño, 6

Teléfonos 430077-431273 - Part. 201927
36201-VIGO

Telex: 83059-VASG.
Telefax: 986/434178



La política pesquera comunitaria Antecedentes, objetivos, su importancia social y económica

Por D. José Ignacio Espel
Fernández

Ilmo. Sr. Viceconsejero de Pesca
del Gobierno Vasco

1.—Antecedentes de la Política Pesquera Comunitaria

Pocos fueron conscientes en 1952 cuando la llamada "Declaración de Santiago de Chile" extendió la jurisdicción marítima de Perú, Ecuador y Chile a 200 millas náuticas, del profundo cambio que esta acción de países del Tercer Mundo originaría en la política pesquera mundial. Treinta años más tarde, en 1982, un 70% de los Estados habían ampliado sus aguas a 200 millas a efectos de la explotación de recursos pesqueros.

Entre las actitudes contrapuestas de quienes pensaban en las 200 millas como aguas soberanas y de jurisdicción exclusiva y los que como máximo aceptaban las 12 millas, se fue abriendo camino el concepto de ZEE (Zona Económica Exclusiva), propuesta como una solución de compromiso por Kenia en 1972, en ella el Estado ribereño ejerce con exclusividad la exploración, explotación y conservación de los recursos naturales sobre el suelo y el subsuelo marinos evitando la sobreexplotación o subexplotación de

los mismos. Si dadas sus condiciones tecnológicas no puede realizar una explotación adecuada deberá permitir mediante acuerdos el acceso de otros Estados al excedente de recursos.

Esta aceptación casi unánime de la ZEE por parte de la Comunidad Internacional no ha sido circunstancial: el extraordinario desarrollo de la tecnología de la pesca, tanto en la detección de especies (sonar, sonda), posicionamiento del buque (sistemas de navegación electrónica y vía satélite) y acceso a las especies (pesca en profundidades cada vez mayores), incitó a los países ribereños a proteger sus recursos ante la amenaza que suponían flotas como la japonesa, rusa o española. Mas el proceso no ha finalizado, se observa una tendencia en algunos Estados (Canadá es uno de ellos) a producir una ampliación aún mayor de sus márgenes continentales por fuera de las 200 millas; como argumento básico alegan que su plataforma continental se extiende más allá de este límite y que los recursos pesqueros demersales forman un "todo único" dentro de la plataforma y su talud. En el mundo occidental la aceptación de la ZEE se produjo en la década de los setenta; la pionera fue Islandia que en 1972 extendió a 50 millas su ZEE, lo que originó un grave conflicto pesquero con el Reino Unido. Entre

1975 y 1977 Islandia, Noruega, Canadá y EE.UU. extendieron su ZEE a 200 millas, la CEE lo hizo en Noviembre de 1976. Entre otras causas, influyó en esta medida el estancamiento y notoria disminución de las capturas entre 1975 y 1980 a consecuencia de una sobreexplotación de los caladeros originada por la inexistencia de auténticas políticas de ordenación pesquera. Cabe citar como significativo el ejemplo del arenque del Mar del Norte, que con unas capturas de 1,5 millones de toneladas en 1965 descendió en diez años a menos de la tercera parte.

El camino hacia una política pesquera común ha sido largo y laborioso. El Tratado de Roma (1957) en su artículo 38.1 dice: "El Mercado Común abarcará la agricultura y el comercio de los productos agrícolas. Por productos agrícolas se entienden los productos de la tierra, de la ganadería y de la pesca, así como los productos de primera transformación directamente relacionados con aquéllos".

Ya en 1970 se aprobaron los primeros Reglamentos que crean una Organización Común del Mercado, pero es en 1976 (Resolución del Consejo de 3 de Noviembre) cuando se aprueban las líneas básicas: el libre acceso a las aguas comunitarias por parte de las flotas de los

países miembros, la fijación de TAC, el establecimiento de cuotas para los países miembros, y la definición de un régimen de pesca frente a los países terceros.

Para el acceso de los pescadores de los Estados Miembros, se reservaban 12 millas para los nacionales, teniendo en cuenta los derechos históricos que los de otros Estados tuvieran en 1971. Esta tesis no fue aceptada por el Reino Unido e Irlanda, quienes solicitaban la exclusividad dentro de las 50 millas sin considerar los derechos históricos de otros Estados Miembros como Francia. Posteriormente el Reino Unido dulcificó su postura hablando de "una zona preferencial de 50 millas" y solicitando como contrapartida la desaparición de todos los derechos históricos de otros Estados dentro de sus 12 millas.

Discurre así la década de los 70 entre ligeros avances y retrocesos como el compromiso de Enero del 78 por el que los Estados Miembros se comprometían a respetar las propuestas de la Comisión sobre TACs y Cuotas. Es a partir de 1988 cuando se aceleran las negociaciones para la creación de una política pesquera común. En 1982 ya no es el Reino Unido sino Dinamarca quien rechaza las propuestas de la Comisión sobre cuotas. Finalmente, tras numerosas reuniones el 25 de Enero de 1983 se logra un acuerdo para la aprobación del Reglamento CEE 170/83. En este acuerdo se determina el acceso a las aguas, el reparto de los TACs en Cuotas para los Estados y la firma de acuerdos con países terceros. A partir de este momento podemos decir que comienza a crearse la "Europa Azul".

Entre los aspectos a resaltar en la política común de pesca delineada en 1983 citamos.

1.º Una política de estructuras dirigida a la mejora del sector pesquero.

2.º Unos criterios de ordenación pesquera destinados a garantizar una explotación equilibrada de los recursos.

3.º Unas normas de comercialización cuya finalidad es la creación de una organización común de mercados de los productos de la pesca.

4.º Una vocación de relanzar los acuerdos de pesca con terceros países e incrementar la presencia en las organizaciones internacionales de ámbito pesquero.

2.—La Pesca en la Europa de los doce: Su importancia social y económica.

Dentro del conjunto de la C.E.E. la pesca no tiene una importancia cuantitativa grande, pero sí cualitativamente. Los puestos de trabajo directos rondan los 200.000, aunque es una actividad que genera numerosos puestos de trabajo indirectos en industrias conserveras, manipuladoras de pescado, precocinados, etc. Otra característica importante es que de la pesca viven prácticamente núcleos enteros de población; ejemplos claros los tenemos en Euskadi con puertos como Hondarribia, Guetaria, Ondárroa o Bermeo, en los que toda la actividad económica gira en torno de la pesca.

Si analizamos la estructura de la flota pesquera comunitaria nos encontramos con los siguientes datos:

PAISES	Núm. BUQUES	%
Alemania	1.097	1,23
Francia	13.466	15,18
Italia	20.254	22,84
Holanda	10.041	11,32
Bélgica	212	0,24
Reino Unido	6.490	7,32
Irlanda	1.566	1,76
Dinamarca	6.863	7,74
Grecia	5.430	0,61
España	17.332	19,54
Portugal	5.498	6,20

Se observa de estos datos la gran importancia de la pesca local o artesanal.

C.E.E. empleo en el sector pesquero

PAISES	EMPLEOS	%
Alemania	5.229	1,79
Francia	20.177	6,90
Italia	34.000	11,66
Holanda	4.206	1,44
Bélgica	865	0,30
Reino Unido	23.358	8,01
Irlanda	8.506	2,92
Dinamarca	14.500	4,77
Grecia	40.000	13,72
España	106.584	36,57
Portugal	34.000	11,66

Si nos ceñimos a la flota pesquera de la C.A. Vasca está constituida por 784 unidades con un T.R.B. de 122.721 Tm. Ello supone el 4,5 % del número de buques del Estado y el 0,88% de los de la CEE y, lo que es más importante, dada su correlación con el potencial extractivo el 17,6% del TRB estatal y el 6,03% del comunitario. En base a este parámetro podríamos decir que la flota vasca es más importante que la de la R. F. Alemana o el Reino Unido, siendo equiparable a la danesa.

PAISES	Núm. BUQUES	%	TRB	%	% 50 TRB
Alemania	1.097	1,23	89.083	4,38	83,7
Francia	13.466	15,18	199.931	9,84	97,2
Italia	20.254	22,84	260.777	12,83	93,3
Holanda	10.041	11,32	131.429	6,47	40,7
Bélgica	212	0,24	22.610	1,11	29,7
Reino Unido	6.490	7,32	117.358	5,77	91,—
Irlanda	1.566	1,76	35.501	1,75	86,4
Dinamarca	6.863	7,74	123.507	6,08	85,2
Grecia	5.430	0,61	172.651	8,49	65,1
España	17.332	19,54	695.924	32,24	83,5
Portugal	5.498	6,20	183.588	9,03	92,5



Seguridad de buques pesqueros

Hacia la adopción de un protocolo al Convenio de Torremolinos 1977

Por D. Fernando Plaza

Ingeniero Naval.

Director Adjunto de la División de Seguridad Marítima, Organización Marítima Internacional (O.M.I.)

Como consecuencia de una resolución de la Asamblea de la OMI en 1975, una conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros se llevó a cabo en Torremolinos durante un periodo en marzo-abril de 1977. Durante la conferencia se adoptó el Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977, mejor conocido como el "Convenio de Torremolinos".

Con su adopción, se pensó haber dado en su día un gran paso adelante para la mejora de la seguridad a bordo de estos buques al ser la primera vez en la historia que la comunidad marítima internacional acordaba requisitos obligatorios para los buques de pesca (con excepción de algunos contenidos en el capítulo V del Convenio SOLAS 74).

Según acordó la conferencia, el Convenio entraría en vigor un año después de que al menos 15 Estados con una flota conjunta de por lo menos el 50 por ciento de los buques de pesca existentes de 24 metros o más de eslora ratificaran el Convenio.

En el momento de escribir este artículo (mayo 1989), 16 Estados

han ratificado el Convenio (con lo que el primer requisito relativo al número de países queda cumplido) pero entre ellos escasamente juntan un 17 por ciento del número de buques computados por la organización (i.e. 4.811 buques pertenecientes al grupo de 16 Estados frente a 27.860 buques pesqueros con eslora igual o superior a 24 metros). Es decir, los requisitos necesarios para la aceptación del Convenio y su consiguiente entrada en vigor internacionalmente quedan todavía sin cumplir.

Las causas por las cuales este Convenio no ha sido ratificado (lo que le hace el único Convenio internacional de peso desarrollado por la OMI sin ratificar) son varias y afectan a varios países de distinta manera.

Una de las reservas más comunes se refiere por ejemplo al capítulo V "Prevención, detección y extinción de incendios y equipos contraincendios" donde se aduce que los requisitos pueden llegar a ser más onerosos para un buque pesquero de 24 metros de eslora de los que se exigen a un petrolero de 499 toneladas (justo por debajo del tonelaje límite de aplicación del Convenio SOLAS 74).

Problemas con los capítulos VII "Dispositivos de salvamento" donde pueden existir dificultades en la colocación y operación de botes salvavidas y con el capítulo IX (Radio-

telegrafía, radiotelefonía) que puede considerarse en cierta medida obsoleto muy pronto tras los acuerdos con el Sistema Mundial de Socorro y Salvamento marítimo (SMSSM), junto al capítulo anteriormente mencionado hacen que potencias pesqueras como el Japón, la URSS, la República de Corea y China se nieguen a ratificar el convenio en su forma existente. Lógicamente sin la flota pesquera de estos Estados difícilmente podría llegarse al 50 por ciento de buques necesarios para su entrada en vigor.

Aunque algunos Países han adoptado el contenido del Convenio a la hora de redactar su legislación nacional al respecto, la situación a nivel internacional deja mucho que desear y en consecuencia la OMI decidió tomar la iniciativa con miras a establecer un instrumento legal que al ser ampliamente aceptado pueda ser ratificado y proveer las bases para una legislación nacional en pro de un más seguro ejercicio de la profesión.

El Convenio de Torremolinos por tanto necesita ser revisado para determinar cuáles de sus partes son tan onerosas o difíciles de cumplir para llegar a impedir su aceptación, y al no poderse enmendar un Convenio que no ha sido aún ratificado (y por tanto legalmente no existe) la única solución viable es el desarrollo de un Protocolo que contenga un texto téc-

COLABORACIONES

nico revisado y que tras su ratificación absorba el "convenio madre". Este proceso ya se estableció con éxito en relación al Convenio MARPOL 1973 que fue revisado y absor-

bido por el Protocolo 1978 dando lugar al Convenio MARPOL 73/78.

Acordado este proceso por el Comité de Seguridad Marítima en su 55

periodo de sesiones en la primavera de 1988 el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) que ya había iniciado estas tareas con anterioridad revisó al Convenio de Torremolinos en uno de sus grupos de trabajo y propuso una serie de medidas, que se basaban principalmente en bajar diferentes esloras en la aplicación de diferentes capítulos del convenio.

El Comité de Seguridad Marítima, consideró de nuevo estas propuestas en su última sesión el pasado mes de abril y acordó dar nuevo ímpetu al Protocolo al instruir a varios de sus subcomités subsidiarios que estudiaran las propuestas del subcomité principal (SLF) y en un periodo máximo de dos años debatieran los temas de su competencia y prepararan los textos para su incorporación en el futuro Protocolo.

Aunque todavía es pronto para determinar el contenido final del Protocolo, a la comunidad pesquera le puede interesar el derrotero que ha de tomar la legislación internacional relativa a la seguridad de sus tripulaciones y buques por lo que cito a continuación los diversos capítulos y propuestas de estudio a considerar por los diferentes subcomités técnicos de la OMI según se indica, preparado por un grupo de trabajo compuesto por delegaciones de Dinamarca, España, Islandia, Japón, Noruega, Reino Unido, República de Corea y la URSS.

Las referencias en los próximos párrafos se refieren al texto actual del Convenio de Torremolinos.

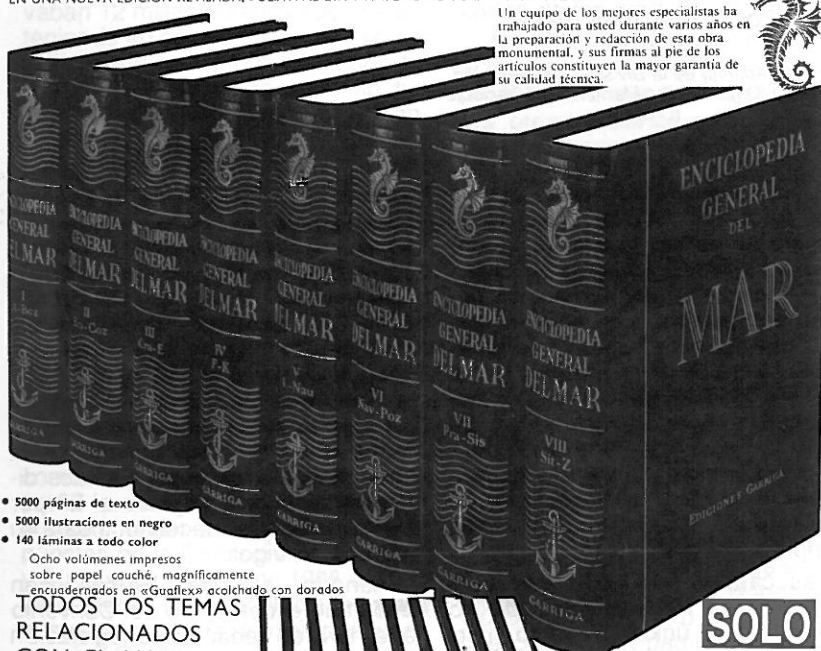
Subcomité de Radiocomunicaciones

1.-El aumento del límite inferior de eslora que figura en el capítulo IX "Radiotelegrafía y radiotelefonía" de 24 m. a 45 m. en vista de las observaciones formuladas por China y la URSS y la introducción de las prescripciones relativas al Sistema

ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR

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

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



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

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

TODOS LOS TEMAS RELACIONADOS CON EL MAR

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

PROMOCION ESPECIAL
Comprando la Enciclopedia del Mar de 8 tomos cuyo precio es de 58.900 pesetas contado o 5 meses; 75.000 pesetas en 25 meses se regala Los secretos del Mar.

LAS PERSONAS INTERESADAS DIRIGIR SU PEDIDO A:
Distribuciones Galiza
Apartado de Correos 8.037 - Bilbao
Teléfono 431.00.90
Indicando su nombre, dirección, entidad bancaria, número de cuenta, y número de teléfono.

SOLO
3.000 PTAS.
AL MES





Mundial de Socorro y Salvamento Marítimo (SMSSM) en el texto de ese capítulo.

Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque

2.—Las propuestas del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros para enmendar las reglas 15, 17, 45, 46, 49, 50, 54, 55, 57, 58, 60, 83, 94 y 101; y el aumento del límite inferior de eslora en el capítulo IV de 24 m. a

45 m.

Subcomité de Protección contra Incendios

3.—El aumento del límite inferior de eslora en la parte A del capítulo V de 55 m. a 60 m. y, en el caso de la parte B, estipular una gama de esloras para los buques regidos por esa parte de 45 m. a 60 m.; y otras propuestas del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Se-

guridad de pesqueros para enmendar las reglas 77, 83, 86, 89, 94 y 101.

Subcomité de Dispositivos Salvavidas y de Búsqueda y Salvamento

4.—Observaciones formuladas por China, el Japón, la República de Corea y la URSS; las enmiendas a la regla 6 propuestas por el Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros; armonización del apéndice 2 y el documento adjunto 2 del Convenio con las disposiciones correspondientes a SOLAS 1974, en su forma enmendada.

Subcomité de Seguridad de la Navegación

5.—La sustitución del texto del capítulo X "Aparatos náuticos de a bordo" por las partes pertinentes del capítulo V del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada, convenientemente modificadas a los efectos del Convenio internacional de Torremolinos.

Subcomité de Normas de Formación y Guardia

6.—La propuesta del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros para enmendar la regla 26 del capítulo VIII con respecto a manuales de formación.

Grupo mixto de trabajo CSM/CPMM sobre reconocimientos y certificación (GSI group)

7.—Armonización de las reglas 6 y 11 y el apéndice 1 con las disposiciones correspondientes del Convenio SOLAS 1974, en su forma enmendada.

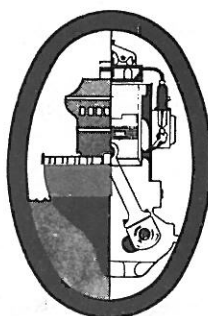
La fecha de terminación prevista para estos trabajos es 1992 con lo que si todo va bien sería factible contar con un instrumento internacional, regulador de la seguridad de los buques pesqueros, ratificado y en vigor hacia mediados de la década de los 90; que así sea!

«EL CAMINO MAS CORTO» SUMIMAR

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

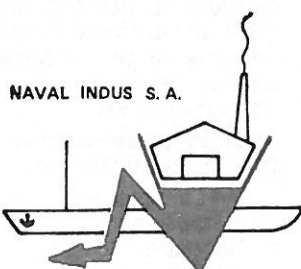


*conózcenos
a fondo*



SUMIMAR, S. A. .
SUMINISTROS MARINOS

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



NAVAL INDUS S. A.

NAVAL - INDUS, S. A.

Instalaciones y Reparaciones Navales e Industriales

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

Vial XIII - Parcela, 3 (El Cebadal)

☎ 27 42 04 - 27 42 08

35008 - Las Palmas de G. Canaria



Un sector pesquero moderno y seguro

*Por el Excmo. Sr. D. Miguel Manaute
Humanes
Consejero de Agricultura y Pesca
Junta de Andalucía*

Andalucía es después de Galicia la comunidad autónoma con un sector pesquero más importante y dinámico. Este doble hecho viene corroborado por el esfuerzo modernizador de los empresarios del sector que han copado la mayor parte de las ayudas comunitarias concedidas a España en estos cuatro primeros años de pertenencia a la C.E.E.

En efecto en los distintos programas de construcción, renovación de la flota y modernización se han conseguido ayudas muy importantes para un total de 372 empresas pesqueras andaluzas. Por supuesto, junto a las subvenciones comunitarias han contribuido también las de la Administración Central y allí donde no han llegado ambas, la Junta de Andalucía ha contribuido con fondos propios, como es el caso de los barcos artesanales.

El total de la flota renovada al amparo de las medidas estructurales es de 10.500 T.R.B. Si se tiene en cuenta que las embarcaciones con más de quince años de edad concentran 76.681 toneladas, la flota renovada representa el trece por

ciento del total de estas embarcaciones.

Pero la modernización de un sector importante, variopinto y poco vertebrado como este no pasa sólo por la suma de una serie de inversiones. Faltaba acometer un plan de seguridad y formación que situase a los trabajadores del mar con las mismas aptitudes y en las mismas condiciones de prevención de accidentes que el resto de los trabajadores de los sectores productivos.

La formación permanente del sector pesquero en seguridad recibió un espaldarazo definitivo a mediados de 1986. En esa fecha se dictaron normas para regular las pruebas en materia de seguridad marítima para la obtención de certificados y titulaciones profesionales. Dicha resolución recogía los frutos de meses de trabajo de una "Mesa de Seguridad" creada al efecto y conformada por diferentes profesionales nauticos, que analizó con detenimiento la situación del sector, número y tipo de siniestros, así como los avances tecnológicos en el ramo. Estas normas vinieron a exigir obligatoriamente a los niveles mínimos de titulación (marineros, patronos locales, mecánicos litorales) la realización correcta y el dominio de una serie de prácticas tales como el uso de chaleco salvavidas, manejo de balsas, señá-

les y bengalas, alarmas, equipos de extinción de incendios. Todo ello complementando con otras exigencias para los estadios superiores de titulación (patrones de altura, capitanes de pesca) como organización de emergencias, salvamento de naufragos, auxilios médicos y manejo de equipos entre otras actividades.

A la formación en seguridad de todos los trabajadores del mar había que añadir las condiciones para garantizar por parte de los empresarios toda una serie de inversiones necesarias en sistemas de seguridad. Durante el pasado mes de febrero la Comunidad Autónoma Andaluza dictó una Resolución por la que se establecen determinados planes especiales de pesca. Entre ellos figura un plan para mejorar las condiciones de seguridad a bordo. A través de esta norma, los armadores que invierten en la construcción de buques sustituyendo unidades de antigüedad superior a los 20 años, y aquellos otros que modernicen sus barcos podrán obtener subvención a fondo perdido de hasta un cincuenta por ciento de la inversión.

Abordar el problema de la siniestralidad de la flota andaluza por las características de las actividades desarrolladas, la multiplicidad de organismos con competencias implicadas era difícil para una sola insti-

COLABORACIONES

tución.

En los primeros meses de 1988 la Junta de Andalucía a través de las direcciones generales de Trabajo y Pesca, el Instituto Social de la Marina, Marina Mercante y el sindicato UGT, pusieron en marcha un programa de actuación en el sector marítimo-pesquero para elevar los niveles de seguridad e higiene en los buques pesqueros y mejorar las condiciones de trabajo. Todo ello con un conocimiento de la situación actual del trabajo en el sector del mar y de manera permanente, junto a la elaboración de programas de formación-información para los distintos colectivos implicados. Todo ello para diseñar planes específicos dirigidos al equi-

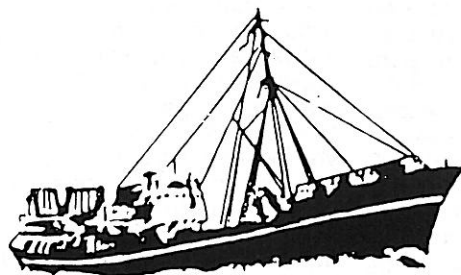
pamiento en seguridad e higiene en los barcos, capacitación específica del personal y a la mejora de condiciones de habitabilidad de la flota.

Ha transcurrido más de un año y medio desde el inicio de este programa. Debo mostrar mi satisfacción por los resultados alcanzados. Se han duplicado los cursos impartidos en los distintos puertos para la obtención de titulaciones menores y se han efectuado hasta la fecha inspecciones a más de 800 buques de pesca, requiriendo a aquellos que presentan graves deficiencias la introducción de las correcciones oportunas y recomendando al resto una serie de medidas para reducir los riesgos laborales en el mar.

Tradicionalmente los siniestros y accidentes han acompañado a los pescadores en una virulencia a veces que en muchos puertos se ha convertido en algo cotidiano y asociado a las faenas del mar. Espero que el esfuerzo del sector y la vigilancia de la Administración en el cumplimiento de normas y precauciones laborales tan elementales como salvar una vida humana. En nuestro empeño está desligar del sector pesquero su imagen de trabajo que convive en cada momento con el peligro.

TALLER ELECTROMECHANICO NAVAL

HNOS. SANTANA



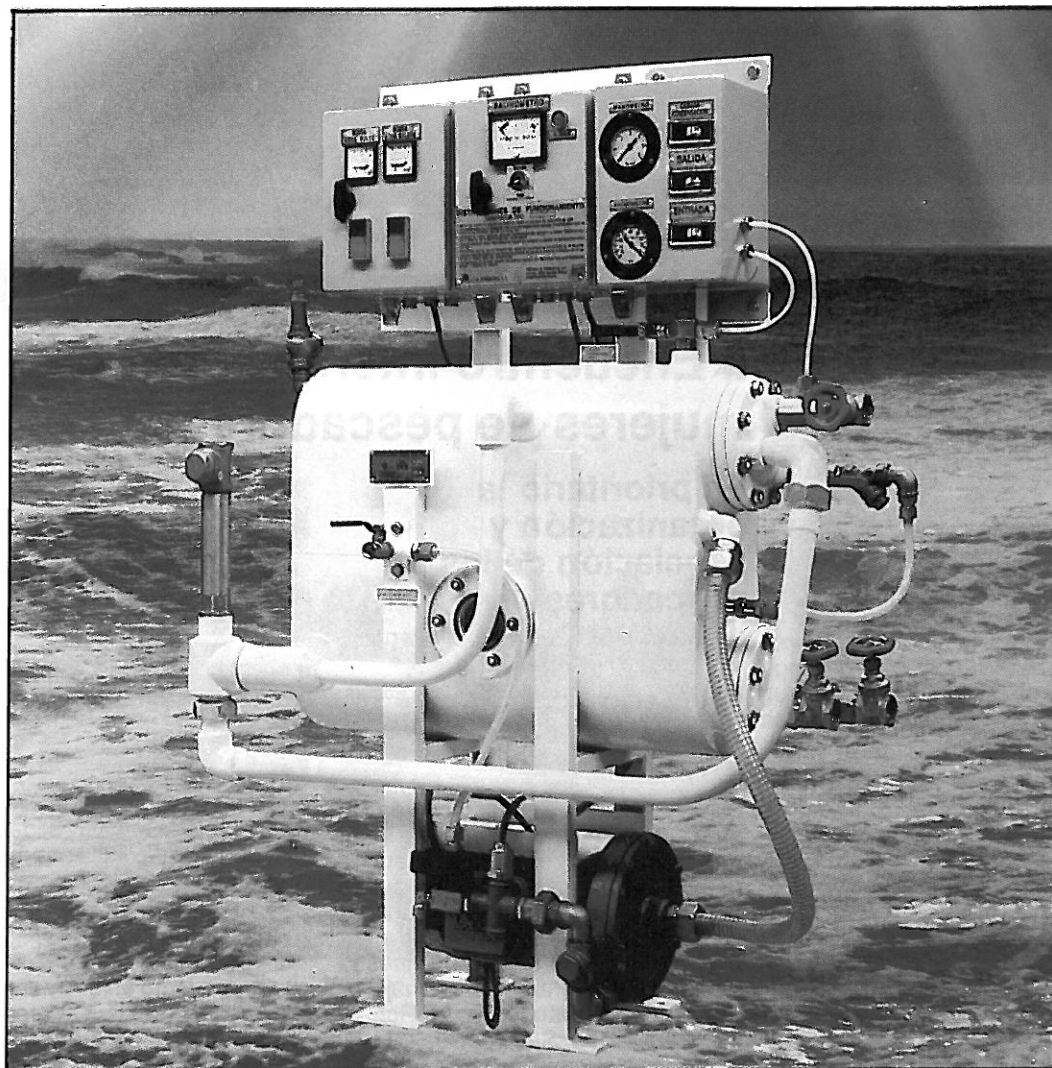
DEVANADOS DE MOTORES - DINAMOS - ALTERNADORES
Y TRANSFORMADORES - REPARACION DE TODA LA
MAQUINARIA ELECTRICA E INSTALACIONES DE BUQUES

SE GARANTIZA EL TRABAJO

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

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

Generador de agua dulce «TCS»



MODELOS STANDAR DE 1, 2, 3, 4, 6 y 8 TÓNELADAS/DIA

**POR LO COMPACTO Y COMPLETO DE LOS ACCESORIOS, PERMITEN
SENCILLEZ Y BAJO COSTO DE INSTALACION A BORDO
MATERIALES DE PRIMERA CALIDAD OFRECEN LARGA VIDA AL EQUIPO**



N. TORREIRO, S. L.

Polígono Pocomaco - Sector E, n.º 31
Teléfonos (981) 29 77 55 - 29 76 63
Télex 86288 POCM-E - Fax (981) 28 42 46
15190 - MESOIRO - LA CORUÑA

DELEGACIONES:

VIGO: N. TORREIRO, S.L. C/ Cánovas del Castillo, 10
Teléfono 43 41 55

HUELVA: IDAMAR, S. A. Avda. Enlace, 16
Teléfonos 25 09 09 - 25 09 99

CADIZ: IDAMAR, S. A. Muelle de Levante, Caseta 310-311
Teléfono 27 92 86

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: COMERCIAL NAVAL
CANARIA. Juan Rejón, 17 - Telfs. 27 27 27 - 27 23 45

ONDARROA (Guipúzcoa): I.M.F.A. Muelle Eguzazu Kaia, s/n.
Teléfono 683 25 88



II Encuentro internacional de mujeres de pescadores

Es prioritario la organización y asociación de los pescadores

Por Dña. M.ª Luisa Goce Denís

Esposa de Marinero de Altura

*Presidenta de la Asociación de Mariscadoras
"Estrela do Mar do Val Miñor"
(Bayona-Pontevedra)*

Durante los días 18 y 19 de marzo se celebró el II Encuentro Internacional de mujeres de pescadores. 130 mujeres de diferentes lugares nos reuníamos en Galicia en los puertos de La Guardia y Panjón.

Al comenzar quiero decir, que para las mujeres de los pescadores que asistimos a este acontecimiento, es muy importante poder transmitirlo a través de este espacio de la revista.

Este Encuentro fue promovido por el Apostolado del Mar de Francia y España, y organizado por nuestro grupo de mujeres de Bahiña - Bayona. Dos representantes de éste, habíamos asistido el año anterior al I Encuentro Internacional celebrado en Francia en el puerto de La Rochelle, de donde habíamos regresado muy ilusionadas por la gran acogida y atención que dedicaron a los problemas de las mujeres gallegas y con gran esperanza de continuar en el futuro unas profundas relaciones.

Este II Encuentro tuvo una mayor concurrencia de la esperada, por lo

que no fue posible dar acogida en nuestro pueblo, por carecer de lugar apropiado para residencia y reuniones. Algunas de las mujeres que asistieron lo hacían respondiendo a una llamada que se les dirigía por primera vez, sobre todo en nuestra región gallega. Participaron mujeres de los puertos franceses: La Rochelle, S. D'Olonne, San Juan de Luz, La Turballe, Noirmoutier. Y de España: Pasajes, Orio, Motrico, Almería, La Guardia, Panjón, Prieque, Cangas, Marín, Moaña, Sardiñeiro, Corcubión, Vigo y Bahiña - Bayona.

En fechas anteriores al Encuentro, en lugares próximos de Galicia, visitamos los puertos y se hicieron reuniones previas para explicar a qué se les invitaba: era para hablar de la **importancia de la solidaridad** entre las mujeres de los pescadores. Antes de asistir al Encuentro teníamos que dar las respuestas a un cuestionario que habíamos preparado. Fue muy positivo este primer contacto entre nosotras; creo que todas nos alegrábamos de encontrarnos por primera vez en estas reuniones preparatorias.

La apertura del Encuentro la hicimos en La Guardia, con unas palabras de bienvenida animando a la solidaridad y a disponerse para ha-

cer un trabajo de reflexión entre todas y llegar a hacer realidad el deseo de seguir relacionándonos. Un recuerdo inolvidable, en breve informe, del Encuentro de La Rochelle, que había provocado esta unión sin tener cuenta las fronteras.

Se presentó el testimonio de lucha de un puerto. Las mujeres de los pescadores del banco canario-sahariano dieron a conocer por medio de un vídeo, toda la lucha que habían sostenido para conseguir un Convenio Colectivo. Fueron días de huelga, de lucha en las calles y días de negociación; diez meses de constancia, valentía y honradez para defender unos derechos de los que disfrutaban los demás trabajadores. Ellas tuvieron que encontrarse en estos momentos, apoyadas y comprendidas por todas nosotras porque así lo sentimos y expresamos.

Diferentes puertos hablaron de los hechos y experiencias vividas. Entre todo lo hablado voy a mencionar algunas de ellas: Una mujer de Vigo explicó las penalidades de su marido en Mauritania. Había sido contratado por un armador español para un barco que estaba en pésimas condiciones. Estuvieron secuestrados en el barco porque se negaron a salir para la mar mientras no fuese reparado; (el armador tenía un importan-



te seguro). Al cabo de un mes fueron repatriados por la Embajada Española y el I. S. M.

Pasajes habló de la huelga de cuatro meses que tuvieron los barcos de altura. También comunicaron la muerte de un marinero, en el puerto de La Coruña, por falta de atención a bordo (el armador amenazó con el despido a quien hiciese la denuncia).

Distintos puertos constataron la inseguridad que hay en la mar. Una mujer joven de San Juan de Luz nos relataba como había muerto su marido por falta de experiencia del equipo de salvamento. Además de la importancia que todas dimos al tema de la inseguridad, con la indignación que nos producía, vimos otros problemas muy graves, por ejemplo el de la gente de bajura, con unas pensiones muy reducidas para las viudas.

Un grupo de mujeres de Noirmoutier explicaban cómo se había hecho la venta de un barco y no se firmó el despido de los marineros.

Se trataron otros muchos casos de

injusticia que es imposible relatar aquí. Se manifestaron nuestras preocupaciones: el paro, la falta de asistencia sanitaria a bordo (ni siquiera un botiquín), la falta de formación, ausencia de Convenios Colectivos, artes de pesca distintos en los mismos caladeros, el arrasamiento de la mar por algunas formas de pescar, falta de vacaciones retribuidas, el trabajo duro...

El punto central de este Encuentro era la solidaridad y, sobre esto, todas aportamos nuestra reflexión. ¿Qué pensamos las mujeres de la solidaridad?

Uniendo las manifestaciones se puede resumir que todos los puertos destacamos su gran importancia y la necesidad de ella, porque es una fuerza para reclamar los derechos, ya que de forma individual no se hará nada. Hacer salir del propio egoísmo y del tranquilismo material, personal y moral, y obligar a compartir y repartir. Busca el beneficio de los pescadores y nos abre a todos un camino. Destacaron dos vertientes en

el sentido de la palabra solidaridad: unas la orientaban hacia los problemas laborales de sus maridos, para ellas muy importantes; y algunas mujeres francesas lo hacían hacia los problemas propios de la mujer, que cuentan en prioridad. También se observaron diferencias, y con motivo de estas apreciaciones se dijo algo que nos hace reaccionar: «si se habla con el corazón, aunque haya diferencias, nos entenderemos porque el corazón nos une. El lenguaje del corazón vale más que todas las lenguas del mundo».

Escuchamos con atención algunas **experiencias de solidaridad** que allí nos comunicamos: Debido a una acción de las mujeres, con los sindicatos, de San Juan de Luz y Pasajes, 40 familias de pescadores españoles, que trabajaban en Hendaya, se beneficiaron al conseguir la ayuda familiar que no estaban percibiendo.

Las mujeres de los pescadores, en la lucha de Canarias, dieron mucha importancia a la solidaridad y ayuda de la gente más pobre del puerto de La Luz.

La Asociación de Mujeres de La Rochelle, habían vivido en gran solidaridad su presencia en la construcción del nuevo puerto.

Nosotras, las de Bahiña-Bayona, comunicamos toda nuestra experiencia de dos años unidas en una lucha para legalizar la situación del marisqueo en nuestras playas.

Es imposible dar cuenta de todo lo hablado, pero no se pueden omitir algunos puntos importantes que han quedado en nuestros proyectos, unos a largo plazo y otros más inmediatos. Entre los proyectos a largo plazo ha quedado señalada una referencia: ir hacia una asociación. Muchas estamos dispuestas a comenzar estos pasos... Las mujeres de La Rochelle, que tienen ya formada una asociación, valoraban este objetivo, nos decían que una asocia-

COLABORACIONES

ción se respeta y tiene defensas jurídicas porque la ley las ampara. Nosotras, las que formamos la asociación de mariscadores "Estrela do Mar dó Val Miñor", también explicamos que sin asociarnos no hubiésemos podido presentarnos, ni ser oídas, ni presionar ante la Administración en el conflicto del marisqueo.

Todas las personas que estuvimos reunidas en este Encuentro coincidíamos en algo indispensable, es prioritario mentalizar a los pescadores para que se organicen y se asocien, las mujeres podemos apoyar las reivindicaciones que ellos tienen que protagonizar.

Fueron varios los compromisos a los que hemos llegado, pero sólo dos voy a mencionar: uno de ellos es hacer un intercambio de los hijos de nuestras familias entre Francia y España. Y, como medio para continuar nuestras relaciones de una for-

ma coordinada, confeccionar un **boletín**, cuatrimestral, de comunicación. Quedamos responsables de su confección e intercambio cuatro zonas: Euskadi, Andalucía, Galicia, y Francia. Esto es para nosotras una ambición que recoge nuestro deseo de llegar a una fuerte solidaridad.

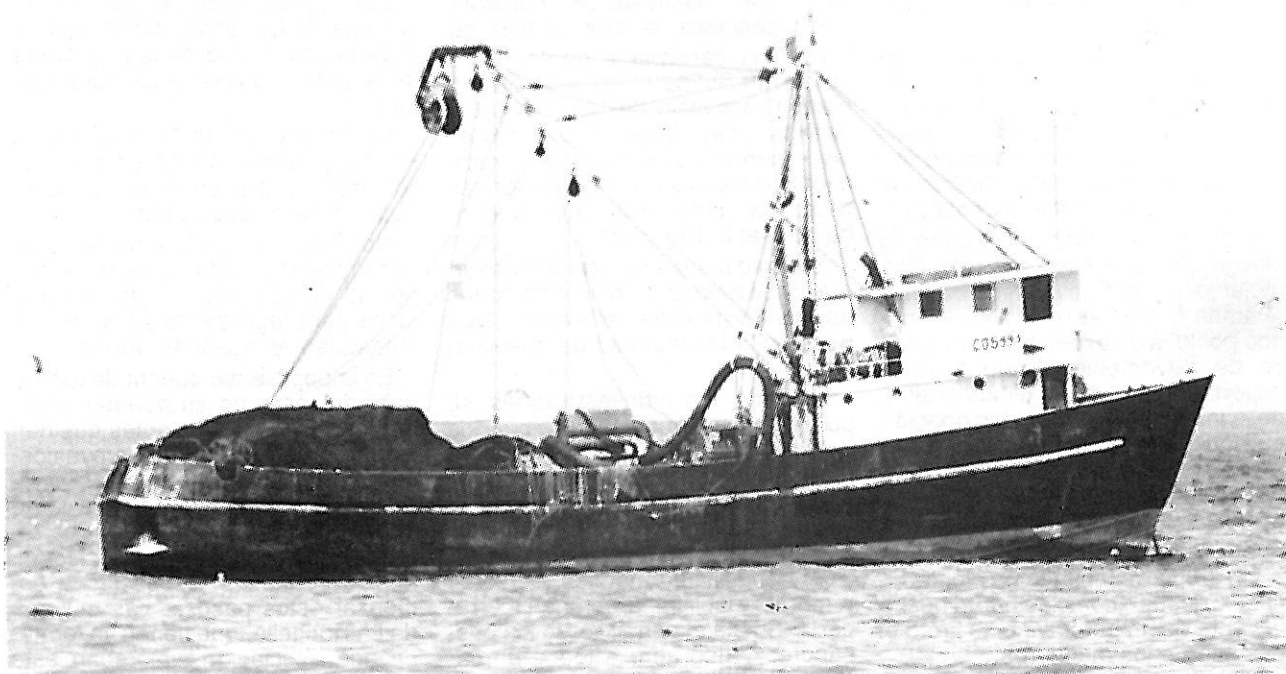
Para terminar hay que decir algo más de este Encuentro, que nadie puede olvidar, y es la fuerza que imprimió la experiencia de las mujeres de la lucha de Canarias.

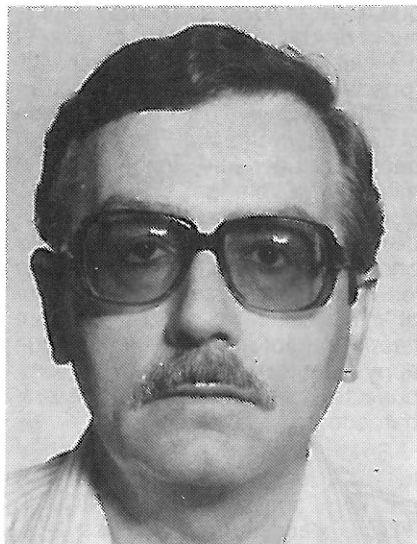
Se notaron las diferencias que hay en una misma región y en un mismo puerto, por eso vemos la necesidad de otros encuentros a niveles más reducidos (puertos regiones), antes de los internacionales que quedaron señalados. A la vista de todos ha estado que, en este Encuentro, se ha puesto de relieve la presencia y el compromiso de la mujer.

Estas jornadas terminaron con una Eucaristía, concelebrada por

tres capellanes franceses que salen a la mar con los pescadores. En este momento importante y final del Encuentro, expresamos el convencimiento que estaba vivo en el corazón de todos: había nacido la semilla que sería la fuerza iluminadora de la conciencia del mundo marítimo.

Dos meses después de la convivencia en La Guardia y Panjón, comprobamos que varios grupos de mujeres se han vuelto a reunir en los puertos de Euskadi, Francia y Galicia, porque después de este Encuentro, al igual que el de La Rochelle, seguimos con el impulso de luchar por un futuro más digno y más humano para los pescadores y sus familias. Es este un deseo que quisiera transmitir a todas las mujeres que no han participado en estas reuniones e invitarlas a que se animen para hacer más amplia y fuerte nuestra solidaridad.





La conveniencia de disponer de representantes propios

Por Miguel S. Peña
Consultor Pesquero y Experto de FAO

El refrán de que "la primavera la sangre altera" viene que ni pintado para la clase política, porque hay que ver como está la movida!, pactos por aquí, mociones de censura por allá, cambios de bando por acullá, esto no hay quien lo entienda, ni cuerpo humano que lo resista!

Esta situación induce a la reflexión, y de todo este espectáculo se pueden sacar muchas conclusiones, pero una sería la de la polivalencia de los políticos, hoy blanco mañana negro; pero esta faceta del camaleonismo político, indudablemente buena para la supervivencia de la especie, puede resultar perjudicial para los otros, para los presumiblemente defendidos por ellos, porque aquel que te lo pintaba todo de color de rosa cuando buscaba tu voto, una vez pasadas las elecciones (único periodo del año en que el político piensa verdaderamente en sus electores), todo cambia y nada es igual, con lo que te encuentras con una mano delante y otra detrás.

Porque yo me pregunto: ¿dónde están los políticos de los pescadores?, ¿dónde está la gente que obtuvo sus votos y que como contrapartida debería defender sus puntos de vista y sus derechos? Porque yo me encuentro sumido en un mar de dudas. Sí, ya sé que el sector pes-

quero es muy especial y muy complejo, y después nosotros nos encargamos de hacerlo aún mas complicado, porque por ejemplo:

Yo no comprendo que en el caso de las Cofradías Andaluzas, tanto Comisiones como UGT estuvieran de acuerdo con la norma dictada por la Junta, y que luego se diga que esa norma perjudica a los pescadores, que presumiblemente debe ser el colectivo a quien defienden las centrales sindicales.

El caso de los barcos "españoles" en Inglaterra tampoco anda muy claro. Ni son tan españoles (si tienen bandera inglesa, lo que son es ingleses, eso está claro), ni es sólo un problema español —hay más de 200 barcos en la misma situación, con Holanda, Bélgica, Noruega, Polonia y Alemania compartiendo con España las hieles de la Merchant Shipping Act—, aunque aquí hemos querido pintarlo como otra perrería por parte inglesa,... además de lo de Gibraltar.

Es evidente que cada quien tiene su verdad, y defiende sus intereses, y que los intereses legítimos de los que manejan en tierra las Cofradías, así como lo de los armadores de esos mal llamados barcos españoles faenando en aguas inglesas son muy dignos de tener en cuenta y ser respetados, pero no lo es menos que también hay que tener en cuenta los intereses del personal embarcado, y ello no siempre se hace, o no se hace poniendo el suficiente interés en el empeño.

Como decimos, el sector pesquero es muy complejo, y prueba de ello son las afirmaciones y comentarios del documento producido por el Comité Económico y Social de las Comunidades Europeas. En su dictamen sobre los Aspectos Sociales de la pesca Marítima, referido a cuestiones sobre la seguridad de la vida humana en la mar, las condiciones de trabajo de los pescadores de la Comunidad, sistemas de remuneración, formación profesional o el derecho a periodos de descanso y a la jubilación, y después de decirnos en los comentarios introductorios que "la pesca constituye en su conjunto un sector sumamente complejo y por lo tanto diferente de cualquier otra actividad y por esta razón sus aspectos fundamentales deben tratarse de una manera particular, teniendo en cuenta sus características específicas y sobre todo el hecho de que la pesca es una de las actividades más peligrosas", entre sus propuestas, el mencionado Comité Económico y Social nos dice:

Formación profesional:

Resulta evidente la necesidad de crear estructuras y métodos de enseñanza en todos los Estados miembros, fijando orientaciones comunes para el desarrollo del sector pesquero mediante programas de acción comunitarios encaminados a la realización de estas orientaciones.

Empleo:

La realización efectiva de la libre circulación de trabajadores en 1992.

La realización de estudios sobre la reinserción y el reciclaje de los trabajadores despedidos como consecuencia de los cambios radicales producidos en la explotación tradicional e histórica de las zonas de pesca.

El fomento de la creación de cooperativas de pescadores marítimos, con dirección y disciplina empresariales.

Condiciones de trabajo:

El Comité opina que los pescadores marítimos tienen derecho, en el terreno social y en el de las condiciones de trabajo, a la paridad con los demás trabajadores de la Comunidad, teniendo en cuenta las características específicas de las actividades consideradas.

Podrían lograrse progresos significativos estimulando la concertación entre los interlocutores sociales de la industria pesquera y la conclusión de acuerdos sobre las remuneraciones, la jornada laboral, el derecho a períodos de descanso, la estabilidad del empleo y la organización del trabajo.

De los diferentes sistemas de remuneración:

Cuando la remuneración del trabajador del sector, resultante de su participación en los beneficios del producto de la pesca, no alcance un umbral determinado, el trabajador debería poder beneficiarse de un mínimo garantizado que le permita satisfacer sus necesidades.

Conclusiones:

El Comité no puede sino deplorar una vez más, la falta de medidas sociales en la política común, medidas que los profesionales del sector y el Comité exigen desde hace mu-

chos años.

Para ser coherente, la Política pesquera Común (con sus partes de Recursos, Mercados, Estructuras) debería completarse con una política social que, en lugar de imponer, oriente y coordine las acciones.

En este sentido, el Comité:

— Reitera el Dictamen del CES del 27 de Febrero de 1985, que señalaba lo siguiente: El Comité insta a la Comisión a que realice todos los esfuerzos posibles para que, una vez conocida y analizada la situación social en la pesca comunitaria, presente propuestas que puedan ser adoptadas por el Consejo de conformidad entre otros con los artículos 117 y 118 del Tratado.

— Y preconiza la creación de una organización europea para la mejora de las condiciones de vida y trabajo que coordinaría las iniciativas adoptadas en este terreno, favorecería los intercambios, pondría a punto las materiales didácticos y lanzaría campañas de sensibilización.

La nueva política de abastecimiento de la CEE y la plena realización en 1992 del "gran mercado interior" no podrán evitar tener consecuencias sociales. En dicha fecha —el final del período transitorio— la libre circulación de personas y capitales será efectiva. ¿Cómo abordar esta fase final, si no se ha previsto nada?

Aún reconociendo que la normativa comunitaria no debe hacer caso omiso de la gran diversidad existente a nivel local en el sector de la pesca marítima, el Comité considera que la culminación del gran mercado interior en 1992 exige la creación de un marco social adecuado y armonizado, en el seno del cual el sector de la pesca pueda adaptarse a la evolución del medio ambiente.

Todo esto está muy bien, es muy justo y sin duda se logrará algún día, pero hay un dicho sobre que "para

que ande el carro es preciso engrasar la rueda", o aquel otro de que "el ojo del amo engorda el caballo" (puede que haya algún refrán mariñeiro pero yo no me acuerdo de él en estos momentos) lo que quiero decir es que nadie mejor que uno mismo para velar por sus asuntos, y que creo que sería bueno el poder disponer de unos representantes encargados de defender solamente los intereses del sector, y que podrían utilizar su voto para ganar influencias y votos de otros grupos que apoyasen en su momento las propuestas ventajosas al colectivo embarcado.

Sé que otros países los tienen, o los han tenido en un tiempo muy próximo, aún recuerdo a NICOLE PERY, francesa, o al inglés BOB BATTESBY, especialistas en temas pesqueros, y conocedores y defensores de sus sectores nacionales respectivos. Si nuestra industria pesquera —como es el caso— es mucho más importante que la inglesa o la francesa, no veo porqué no podemos tener nosotros nuestros voceros en el Parlamento Europeo.

Habría que estudiar el como, ya que el cuando sería irremisiblemente para las europeas del 93, pues las próximas están ya al cabo de la calle, pero como digo habría que ver como lo van a hacer esas minorías como HB o los verdes, o informarse de como lo lograron esos casos extranjeros que acabo de citar.

Problemas es indudable que los habrá, el más grave sería sin duda el de la financiación de la campaña, pero hay cuatro años por delante para estudiar el asunto con detenimiento, porque lo que está fuera de toda duda es que, mientras el colectivo embarcado no disponga de sus propios valedores, serán escasos o nulos —según los intereses de los políticos de turno— los logros que en materia de Formación Profesional, Condiciones de Trabajo, Remuneración, etc. se vayan logrando, por muy buenas que sean las intenciones del Comité Económico y Social de la Comunidad, o de cualquier otro Comité o entidad que pueda surgir.



El ocaso de una pesquería

Por D. Manuel Alvarez
Capitán de pesca

Terranova: Constituye ésta la denominación genérica de una serie de playas, caladeros y lugares de localización habitual, según las estaciones y las variedades ictiológicas de que se trate; de una vasta zona que es de suyo harto más dilatada que el banco que lleva el nombre de la meritada isla del continente americano.

Indudablemente, el primer foco de pesca internacional en gran escala en esta región fue en aguas del banco de referencia, por lo que luego las restantes zonas próximas han sido asimiladas, para los efectos del estudio de las pesquerías a ésta.

Siempre han reivindicado los guipuzcoanos para sí el descubrimiento de las posibilidades pesqueras del banco de referencia, en especial en lo que concierne a la pesca del bacalao. Con todo, el descubrimiento es generalmente atribuido a Juan Cabot en el año 1498, cuando se hallaba al servicio del rey de Inglaterra.

En dicho año regresa de aquellos mares Juan Cabot y en su diario de navegación dice: "La mar está llena de pescado, hasta el punto de que se extrae con la ayuda de una red o introduciendo en el agua cestos lastrados con piedras".

De lo que si hay datos ciertos, es que, los pescadores de San Sebastián venían, con bacalao salado de Terranova en el año 1526.

En el segundo tercio del siglo XVI los españoles pescan en aguas de Terranova con entera normalidad. En el tratado de Construcción Naval de Tomé Cano se dice que en la segunda mitad del siglo XVI todos los años iban a esta pesquería alrededor de 6.000 hombres, tripulando más de 200 barcos españoles. Estos barcos salían de los puertos de Laredo, Castro-Urdiales, Rivadesella, Lueca, Lequeitio y San Sebastián; y también de Avilés, Bermeo, Bilbao, Deva, Santander, San Vicente de la Barquera y otros.

Modernamente, la pesca del bacalao se practica en España con regularidad desde 1927, año en que partieron del Puerto de Pasajes dos buques españoles para la pesca en Terranova, pertenecientes a la compañía PYSBE. A partir de entonces, los bacaladeros españoles frecuentan esta zona, así como las costas de Groenlandia y Labrador.

La flota española de arrastreros en el Atlántico N.W. se ha visto incrementada a partir del año 1948 por numerosas "parejas", que debido al empobrecimiento de los bancos de Gran-Sol y de la Costa de Francia, optaron por poner proa al Gran Banco de Terranova y arrastrar sus redes por aquellas aguas. La primera pareja que se desplazó a aquellos mares regresó con buena pesca; pero la presentó en el mercado como pescado fresco, conservado en hielo, y no tuvo aceptación; en vista de lo cual se decidieron por traerlo salado, como ya lo venían haciendo los boues de PYSBE y de PEBSA.

Esta modalidad, y la gran eficacia de la red de pareja para la pesca, ya comenzaron a dar unas buenas rentabilidades a las empresas pesqueras, motivo por el cual en el año 1960 faenaban en Terranova del orden de 60 parejas, cuyos puertos bases eran Pasajes, Vigo y Coruña.

Los años de mayor esplendor de esta pesquería, sobre todo en la modalidad de pareja, fueron del 65 al 75, pues llegaron a faenar en el caladero del orden de 70 parejas, las cuales obtenían unas capturas anuales sobre las 100.000 Tons. aproximadamente de bacalao salado.

El declive de esta pesquería comienza con la implantación de la Zona Económica de las 200 millas, por el país ribereño de aquel caladero, Canadá, en el año 1977, el cual prometió muchas cosas que nunca se cumplió, que continuaría dándonos unas cuotas pesqueras, en función de nuestras necesidades y de la evolución de los stocks de la biomasa de sus caladeros...

Durante 4 años nos estuvieron dando unas cuotas meramente simbólicas, pues el primer año fue del orden de 25.000 Tons de bacalao fresco, que en salado es algo menos de la mitad, y el último año que nos concedieron cuotas que fue el año 1980 nos dieron 20.000 Ton. de fresco. Nuestras necesidades mínimas de pesca en la flota por aquel entonces era de unas 40.000 Ton. de bacalao salado.

En aquellos años la labor de capitanes y patrones de pesca para que no desapareciese la mayoría de la flota ha sido gigantesca, eso bien lo saben los armadores.

COLABORACIONES

En el año 1981 fue imposible llegar a un acuerdo con la Administración Canadiense pues pretendían recortar la cuota a 7.500 Tons. y poder exportarnos 15.000 Tons. de bacalao salado. En este año quedaron rotas las relaciones pesqueras.

El conservadurismo de aquella gente era tan feroz, que yo recuerdo unas reuniones que mantuvimos con ellos en Ottawa. Según sus biólogos la biomasa de bacalao en sus caladeros la estimaban en 15.000.000 de Tons. de la cual autorizaban un T.A.C. de 700.000 para pescar ellos (que yo estimo que lo máximo que podría pescar su flota serían 200.000 tons.) y después asignaban para terceros países unas 50.000 Tons. de no excedentes, quería decir que lo dejaban de pescar para asignarlo a los demás países, cosa totalmente incierta por lo expuesto anteriormente.

Actualmente creo que dentro de sus aguas no autorizan la pesca a ningún país.

Es vergonzoso que el caladero más rico del mundo esté en manos de una gente que no come ni deja comer, pues su política pesquera es nefasta, los productos pesqueros que exportan están mal elaborados y todas sus empresas pesqueras tienen unas subvenciones del Gobierno enormes pues de lo contrario quiebran. Lo único algo rentable que

tienen es la pesca artesanal, la que practican muy cerca de sus costas, donde las flotas extranjeras nunca hemos trabajado. Y es ahí donde se encuentra sin explotar una de las mayores reservas del mundo en proteínas.

Desde el año 1977 en adelante, la flota ha estado trabajando fuera de las 200 millas, en unas zonas relativamente pequeñas que han dado años más o menos rentables pero que a medida que pasa el tiempo lo son menos.

A pesar de la reestructuración que ha habido en la flota, pues de 70 parejas y 20 boues que han llegado a existir en los años mejores a la pesca del bacalao salado, en la actualidad existen 22 parejas, las cuales durante el año 88 efectuaron campañas de

lo más pobres y lo que va del 89 aún peor.

Y pensar que dentro de las 200 millas de este caladero el bacalao se muere de inanición. Esto es debido a que se produce más rápidamente que los pastos para su alimento. Pero así funciona la política pesquera internacional. Uno de los caladeros más ricos del planeta está en Stand-By. ¿Hasta cuándo?

Desde aquí, quiero llamar la atención a la Administración Pesquera Comunitaria ¿Hasta cuándo ese cierre a cal y canto de los caladeros tan inmensos en los mares de Terra-nova?

De no obrarse un giro drástico en la política de cuotas de pesca del bacalao, la flota española tiene visos de su pronto extinción.

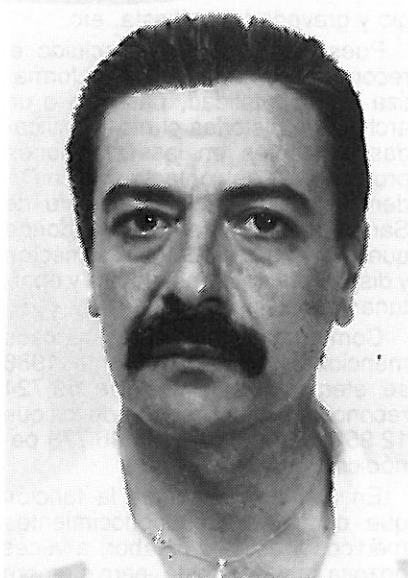


Electromecánicas PASAIA, S.A.

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

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

20110 - PASAJES DE SAN PEDRO
(GUÍPUZCOA)



Sanidad marítima. Acotaciones a los reconocimientos médicos previos a embarque.

Por los Doctores:

D. José Luis de Miguel Gallego

D. Eliseo Oroza Fernández

Médicos del Centro Radio Médico
Español del I.S.M.

Quisiéramos desde el Instituto Social de la Marina dar a conocer por medio de los cauces de comunicación dirigidos específicamente a la gente del mar, el programa de Sanidad Marítima puesto en marcha hace años, con el único fin de servir de guía y ayuda en: a) temas de salud, en cuanto a prevención, diagnóstico y tratamiento de enfermedades b) temas sociales, como preparación y dirección de evacuaciones, repatriaciones, etc. y c) temas formativos, con la consecución de cursos de formación sanitarios y otros cuya actualidad, oportunidad y necesidad es evidente para el perfeccionamiento de las condiciones en que debe desarrollarse la vida de las personas que integran el colectivo náutico-pesquero en España.

Ya nos hemos referido y hemos repasado, en estas mismas páginas y a lo largo de varios artículos, ciertos aspectos sanitarios que consideramos básicos e importantes de conocer por todos Vds., como entre otros, el buque hospital "Esperanza del Mar", cuya labor asistencial y logística es de primer orden en el banco canario-sahariano, consultas radiomédicas, y los reconocimientos médicos previos a embarque que se llevan a efecto por médicos cualifi-

cados de Sanidad Marítima en todas las Direcciones Provinciales (y algunas locales) del I.S.M., y sobre los que hoy nos proponemos ahondar, dada la gran transcendencia que creemos tiene la perfecta observancia de este requisito.

La legislación sobre reconocimientos médicos en nuestro país se regula por las bases de reconocimiento en los servicios de Salud en el Trabajo y se rige por una serie de leyes, decretos y ordenanzas demasiado prolisos para reseñar aquí. Bástenos decir que está basada en las recomendaciones y convenios de la O.I.T. que aboga por no otorgar aptitud laboral para los trabajadores de la mar, cuando: 1) Exista patología o defecto físico que incapacite para la realización de la labor asignada.

2) Cuando el interesado sufra alguna enfermedad que pueda agravarse con el servicio en el mar y 3) Que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas de a bordo (OIT Convenio NM. 73-1955).

El reconocimiento médico, en esencia, consiste en la elaboración de una historia clínica, en base a la cual se detecta el estado de salud de cada marino.

Comienza con un interrogatorio, o anamnesis, en el que el médico dirige preguntas concretas sobre antecedentes patológicos y sintomatología actual al marino para captar la posible existencia de enfermedad. A partir de la presencia o no, de síntomas, se perfilan, los próximos actos médicos del reconocimiento.

Así, a continuación se somete al paciente a una exploración física minuciosa y prolija, que abarca desde el estado de la visión, hasta los reflejos neurológicos, pasando por la salud buco-dentaria, estado del corazón, grandes vasos, pulmones, aparato digestivo, etc. para despistar una posible alteración que haya pasado desapercibida al individuo objeto del examen o indagar sobre el estado actual de una enfermedad previamente detectada. Evidentemente si en el capítulo anterior el interrogatorio se detectan síntomas sospechosos de patología, se hace hincapié en la exploración, sobre el órgano o aparato posiblemente lesionado.

Por fin, y según los resultados de los apartados previos, el médico se centra en la obtención por medio de pruebas complementarias, de la información precisa para lograr un diagnóstico definitivo.

Con este propósito se efectúan análisis hemáticos y de orina, radiografía de tórax, electrocardiograma en los casos indicados, y se piden informes a los diversos especialistas según la necesidad a que obligue la previa sistemática.

Todo este quehacer finaliza con la firma del facultativo sobre la sección correspondiente de la Cartilla de Navegación, estampando el APTO, APTO TEMPORAL, NO APTO TEMPORAL o NO APTO, según las circunstancias de salud-enfermedad presentes en el marino estudiado.

Y así, hemos llegado al nudo de la cuestión, al momento más delicado donde cristaliza, con una simple palabra escrita todo el trabajo y tensión previos.

Quiero adelantar, que los autores, como inmersos en las funciones del I.S.M. hemos firmado muchos reconocimientos médicos previos a embarque, y quiero revelar la satisfacción con que se resuelve la prescripción de un Apto, siempre rodeado de sonrisas y apretones de mano.

Pero, cuando existe la necesidad de negar temporal o incluso definitivamente, por motivos de salud, la asistencia al trabajo de un marino crece la tensión y rápidamente, como en un relámpago, se enfría la relación médico-enfermo, que hasta entonces, y normalmente se había desarrollado en los más amistosos términos.

Es decir, nosotros los médicos, con cada No Apto nos encontramos incómodos, sensibles al disturbio que en ese momento se le origina al

hombre que tenemos sentado enfrente, al que usualmente además de saberle enfermo, se le crean molestias y a veces lamentables situaciones laborales, personales, etc.

Por este motivo cada médico de Sanidad Marítima cuida muy mucho, estudia profundamente y pone a prueba su responsabilidad, a veces de forma dramática, el momento de plasmar su veredicto en la Libreta de Navegación Marítima de cada marino.

Y esta responsabilidad, le lleva a explicar minuciosamente a cada persona, cuales son los motivos, y en que basa su criterio de anular la aptitud al trabajo, y asimismo orienta, contribuye y se esfuerza en la recuperación y curación de los trabajadores necesitados de atención médica.

Y esto es así, y debe de ser así, por los motivos tópicos que se dan en el trabajo en la mar: aislamiento, distancia a puerto, tardanza en la obtención de asistencia médica necesaria en casos urgentes, etc.

Todo esto puedo corroborarlo después de mi experiencia como médico del Buque-Hospital "Esperanza del Mar", en que hemos examinado y detectado enfermos afectados de cuadros neurológicos e incluso de epilepsia, con el consiguiente peligro para su propia vida y la de sus compañeros, debido a las condiciones excepcionales del trabajo, con el mar de fondo, en función de la brusquedad de aparición del cuadro y la aparatosis de los síntomas. O bien, cuadros infecciosos, como tuberculosis pulmonar de fácil conta-

gio y gravedad manifiesta, etc.

Pues bien, una vez concluido el reconocimiento médico, se informatiza en su totalidad, pasando a un archivo de historias clínicas unificadas existentes en las Direcciones provinciales, en contacto con un Ordenador Central en el Servicio de Sanidad Marítima en Madrid, donde queda recogida toda la información y disponible para posteriores y oportunas consultas.

Como datos estadísticos curiosos mencionaremos que durante 1988 se efectuaron un total de 59.724 reconocimientos médicos de los que 12.951 fueron iniciales y 46.773 periódicos.

En definitiva, esta es la función que cumplen los reconocimientos médicos y esta es la labor, a veces gozosa, a veces triste, pero siempre necesaria de los médicos de Sanidad Marítima que por su vocación se encuentran situados en la encrucijada de los aspectos médicos, técnico, jurídico y social de su trabajo, no siempre fácil de salvar.

Para concluir quisiéramos hacer llegar nuestra voz a todos los trabajadores del mar, para aconsejarles el cumplimiento exacto del requisito del reconocimiento médico, y la más absoluta fidelidad y sinceridad a la hora de la elaboración de la historia clínica, con el fin de evitar omisiones o deformaciones de síntomas que puedan sernos muy caros a todos en mala hora.

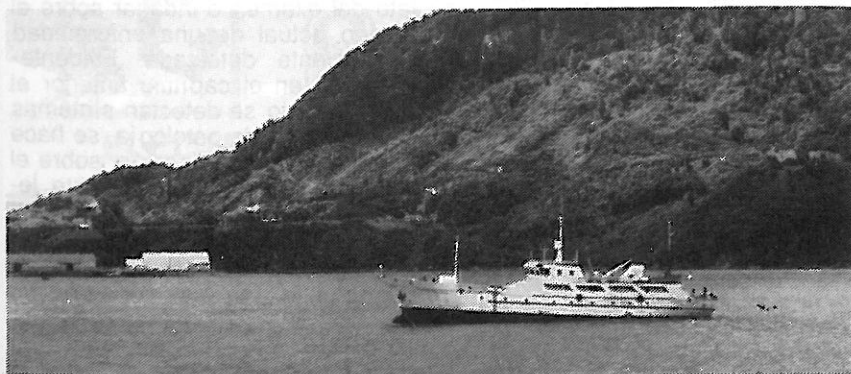
Quisiéramos dejar la imagen de que el médico de Sanidad Marítima no es un examinador implacable de nuestra enfermedad, sino la persona en quien confiamos nuestra salud para paliar situaciones embarazosas, cuando no claramente peligrosas, en la confianza de que sus consejos y orientación mejorarán las, en muchas ocasiones, desvalidas condiciones de los hombres de la mar.

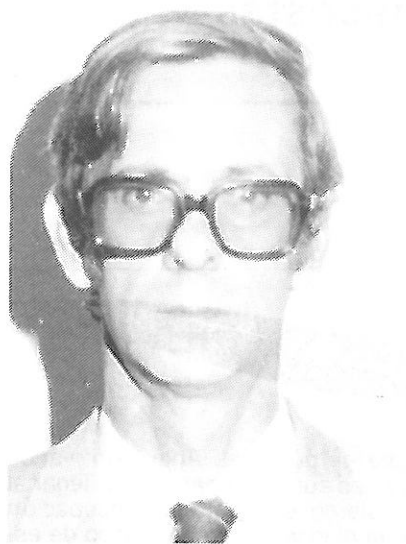
**DOCUMENTACION Y
CORRESPONDENCIA A LOS
AUTORES**

C.R.M.E.-

C/ Génova n.º 20

28004-MADRID





Cursos para el perfeccionamiento de Enseñanzas Náutico-Pesqueras

Por D. Fernando Pastor Alfaro
Inspector General de Enseñanzas
Náutico-Pesqueras

Ante la entrada de España en la Comunidad Económica Europea, la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras elaboró un Plan de Perfeccionamiento de las Enseñanzas Pesqueras, con los siguientes objetivos básicos:

1) Conocimiento de otros sectores pesqueros europeos por el profesorado de los Centros de Formación y del propio sector pesquero español.

2) Reciclaje de profesorado e introducción de áreas de conocimiento al uso en otros sistemas de formación no contemplados por el sistema español.

3) Introducción de estos nuevos conocimientos en la oferta española de formación profesional.

Las medidas tomadas para lograr estos objetivos han sido las siguientes:

a) Participación en el programa de intercambios del Comité Paritario de Pesca de la D.G.V. consistentes en visitas, seminarios y cursillos breves en otros países comunitarios. Por esta vía se han logrado contactos con los sistemas pesqueros de otros estados miembros de unos 80 profesores y profesionales del sector.

b) Introducción en los Presupuestos Generales del Estado de una partida presupuestaria destinada al efecto.

c) Presentación, ante el Fondo Social Europeo, de un Programa transnacional y trianual destinado al perfeccionamiento de la formación de 100 personas nacionales de Portugal, Reino Unido y España. Dicho Programa fue aprobado con fecha 29 de abril de 1988.

Como resultado de todo, se pretende cubrir un programa de difusión de nuevas técnicas en el sector pesquero español, a desarrollar en tres fases:

1.ª Fase: Preparación de un grupo de profesores, a través de cursos de 5 meses y medio, a realizar en el Humberside College de estudios pesqueros en técnicas de gestión empresarial, economía pesquera, tecnología pesquera, procesamiento y comercialización de productos pesqueros.

Esta fase concluirá en el mes de junio, en que terminará un curso de procesamiento y comercialización para ocho profesores.

En el mes de abril terminaron otro grupo igualmente de 8 profesores en las otras materias programadas.

2.ª Fase: Preparación de 40 personas, procedentes del sector pesquero o que deseen integrarse en él en un futuro inmediato, en estas materias para su utilización en su vida profesional, a desarrollar en el mismo Centro.

3.ª Fase: Difusión de estas técnicas

entre los profesionales que, interesados en ellas, no les sea posible el desplazamiento a otro país, a través de cursos y cursillos a impartir por nuestro sistema formativo, utilizando el profesorado formado en la fase 1.ª, así como la continuación del perfeccionamiento del profesorado y sector en otras áreas que sean de interés para un mejor desarrollo de la industria pesquera.

Estamos en este momento ante el inicio de la segunda fase del programa que se va a desarrollar en el Humberside College de estudios pesqueros, ahora integrado en la Universidad de Hull, mediante la realización desde octubre de este año hasta finales de 1990 de cuatro cursos sobre temas de gestión empresarial y tecnología pesquera aplicada a la misma, así como procesamiento y comercialización de productos pesqueros.

Dichos cursos tendrán una duración de 10 semanas y están abiertos a todos los profesionales del sector y a aquellos que deseen integrarse en el mismo en un futuro próximo.

La forma, plazas y requisitos para participar en los mismos será determinada por una Orden ministerial del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que en el momento de la publicación de esta revista podría haber salido ya en el Boletín Oficial del Estado.

El servicio de guardacostas que no tenemos

Por D. Fausto Colón de Magallanes
Capitán de Pesca y Patrón Mayor de Cabotaje

En la revista n.º 25 de AETINAPE, se publicó un artículo bajo el título, ¿Un servicio de Guardacostas? Aprovecho la invitación que se hace desde dichas líneas a un debate sobre el tema, para comentar algunas cuestiones respecto al discurrir en el tiempo de la vigilancia y salvaguarda de nuestras costas.

Coincidimos muchos en que la puesta en marcha de un Servicio de Guardacostas en nuestro país, se debería haber abordado aprovechando la infraestructura, medios y la experiencia del Servicio de Vigilancia Aduanera, único cuerpo existente en la actualidad, formado por marinos profesionales y civiles, especializado en vigilancia y represión del contrabando por mar.

Pero cuestiones de índole políticas, fuera de toda racionalidad, unidas a la resistencia de Aduanas ante el temor de que el citado organismo fuera enclavado en otro Ministerio, así como actuaciones nada claras de algunas personas del mundo marítimo, han propiciado que en la actualidad no exista tal Servicio de Guardacostas. Pasarán varios años para que esto ocurra, e irá acompañado además de un elevado coste económico.

Cuando dentro del grupo de trabajo que participó en un diseño del Servicio de Vigilancia del Mar, aparece como alternativa un Servicio de Vigilancia Marítima encuadrado en la Guardia Civil, el Servicio de Vigilancia Aduanera contaba en aquel

momento con una plantilla de 526 funcionarios en el Servicio Marítimo (todos ellos marinos profesionales) y con una flota naval de 40 patrulleros de altura, medios y embarcaciones de alta velocidad.

También se disponía de 4 aviones y 2 helicópteros, así como la experiencia de muchos años en vigilancia marítima, con bases en todo el litoral español. La modernización de este Servicio, dotándole de mayores medios humanos y materiales junto con su ubicación en el Ministerio correspondiente, pudo haberse realizado paulatinamente, sin apenas coste económico, con lo que en la actualidad dispondríamos de un Servicio de Guardacostas equipado a los más eficaces de Europa.

En el año 1986, por el contrario, el Parlamento aprueba la Ley Orgánica de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, por la que se crea la Guardia Civil del Mar, con las mismas funciones y competencias que tiene encomendadas el S.V.A. Pero al mismo tiempo, la citada ley no contempla a los funcionarios del S.V.A. como miembros de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, dejando a este Organismo supeditado en el futuro a las decisiones del Ministerio del Interior, en lo referente a la cobertura de plantillas, quien veta sucesivamente la ampliación de personal para el S.V.A., el cual se ve en la necesidad de amarrar durante el verano pasado, más de la mitad de los patrulleros por

falta de personal. Ante esto, varios países europeos han hecho llegar al Gobierno español su preocupación ante el incremento del tráfico de estupefacientes a través de nuestras costas y con destino a sus países. También se encuentran alarmados ante la sospecha de que nuestro país no va a poder cumplir, a partir del año 1992, con su obligación de vigilancia y control de lo que será la frontera Sur europea, con la entrada en vigor del Acta Unica. En la actualidad está sin desarrollar la citada Ley, por lo que no se sabe cuando hará su bautismo la Guardia Civil del Mar; en todo caso le llevará varios años, no ya la adquisición de medios materiales, sino la preparación de sus marinos.

Por otra parte, no hay que olvidar-se que en la discusión de estos temas han participado funcionarios y personas provenientes del mundo de la mar y que han estado ocupando durante estos años variados cargos en la Administración Marítima. No se puede decir que estas decisiones se han ido tomando por personas ajenas en todo momento al mundo marítimo, o de secano, como sucedía antaño.

En esta década los marinos se fueron incorporando a la Administración, llegando a ocupar puestos elevados y con capacidad de decisión en algunos casos y participando en otros, en temas de vigilancia, control, pesca, accidentes, contaminación, etc., en los Ministerios de



Pescados Varela, S.A.

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

y
Bacalao seco

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

PASAJES SAN PEDRO
(GUIPUZCOA)

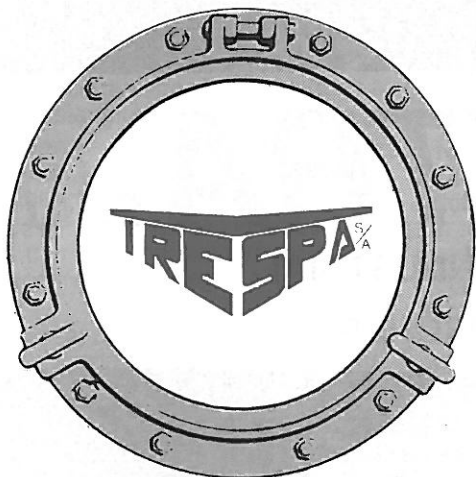


FELIX SANTOS **SUMINISTROS A BUQUES EN GENERAL**

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

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

PASAJES DE SAN PEDRO



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

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

PASAI DONIBANE
(Guipúzcoa)

COLABORACIONES

Transportes, Agricultura y Hacienda. No es este el momento de hacer una relación de los puestos que han ocupado y ocupan en la actualidad; tan sólo como ejemplo, creo recordar que los tres últimos Directores Generales de la Marina Mercante son Capitanes, y que el anterior Ministro de Transportes es Piloto de la M.M. Asimismo, dos destacados miembros del COMME, hasta no hace mucho, Directores Generales de la M. M. posteriormente, han participado en los estudios y propuestas de COMINMAR, y defienden ambos la situación actual como positiva y adecuada, cosa que está a ciento ochenta grados de lo que decían y afirmaban no hace muchos años. No hay más que coger los boletines y la prensa de la época en que eran dirigentes del Colegio de Titulados de la Marina Mercante.

En la actualidad no hay control sobre el tráfico marítimo en nuestras costas, no se cuenta con medios suficientes para reprimir el tráfico de estupefacientes, es insuficiente la protección de las costas en cuanto a medios de asistencia, salvamento y remolques, escasa la protección de los recursos marinos, de la flota pesquera, etc. Y a esto se añade la falta de coordinación entre los diversos cuerpos que actúan en la mar. Estamos como siempre, mientras que



las ocasiones van pasando, sin que la Administración le ponga remedio. Hay que hacer carrera política.

Como muestra de la falta de seriedad de nuestros políticos valgan dos ejemplos: El primero se refiere a unas declaraciones del Ministro de Transportes, publicadas en "La Voz de Galicia" el pasado día 5 de Junio, quien contestando a una pregunta del Diputado Marqués de Magallanes, manifestaba que las costas gallegas tienen suficiente protección en cuanto a medios, salvamentos y remolques.

El segundo lo protagonizó el Gobernador Civil de Pontevedra, quien ante las denuncias aparecidas en la prensa, radio y T.V. sobre el alarmante incremento del tráfico de drogas en Galicia, manifestó que ello se

iba a solucionar agilizando la puesta en marcha de la Guardia Civil del Mar (el Gobernador Civil es Capitán de la M. M.), y según parece miembro del COMME; Colegio que con AETINAPE siempre se opuso a la creación de la Guardia Civil del Mar, hasta que alguno de los miembros de ese Colegio ocuparon puestos de responsabilidad y tuvieron que cambiar de opinión.

Finalmente, manifestar todo mi respeto hacia la Guardia Civil y su labor en defensa de los ciudadanos, para lo cual debe de disponer de los medios materiales y humanos que necesite, incluyendo la mar. Pero asumir todas las tareas del mundo marítimo, además de costoso y desproporcionado nos parece ir en dirección contraria a la Europa a la que pertenecemos.



NAVILEKTRA s.a.l.

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

MONTAJES Y REPARACIONES

Central:
C/San Pedro, 8
Telfs. (943) 390041*- 390652
PASAJES DE SAN PEDRO

Delegación:
Egidazu kaia, nº 20-1ª
Teléfono (94) 6832153
ONDARROA



"Esperanza"

Por D. BRAULIO BASTOS
TORRES

Presidente APA
Escuela-Náutico Pesquera
de Las Palmas

Por fin parece que la cordura se impone y se va a llegar a un acuerdo con la Dirección General de la Marina Mercante en el tema de los embarques de alumnos de este Centro en el Buque Hospital "Esperanza del Mar".

Durante cuatro años esta Asociación de Padres ha venido luchando con las pocas armas de que disponía. A tal fin nos hemos entrevistado con personas y entidades que podrían aportar soluciones tales como:

El delegado del Gobierno en Canarias, don Eligio Hernández.

El delegado del Instituto Social de la Marina, don Ricardo Urquidí.

Con AETINAPE, la que se ha erigido como nuestro mejor valedor y a la que siempre hemos apoyado.

Y con escritos y telegramas al Ministro de Transportes y a la Dirección General de la Marina Mercante.

Casi todos estos intervinientes nos demostraron siempre su buena disposición para llegar a una solución.

A pesar de esta buena disposición y en vista de que no se llegaba a un acuerdo como último recurso en busca de ayuda llegamos al Presidente del Gobierno, don Felipe González, al que informamos y dimos cuenta de este tema como último recurso a fin de acabar con esta si-

tuación y dar por fin solución a este problema.

Lo único que hemos pretendido es que aprovechando el que el "Esperanza del Mar" tiene su base en este Puerto de La Luz y de Las Palmas y disponiendo de camarotes libres, nuestros alumnos pudieran realizar un embarque en su estancia en esta Escuela Náutico-Pesquera.

Este embarque se realizaría en grupos de cinco alumnos acompañados por un profesor contratado a tal fin y que les impartiría una serie de clases prácticas, en una singladura de 25 días. Como se comprende no se trata de hacer días de navegación, sino simplemente el que al menos una vez puedan hacer una clase práctica en el medio en que van a desarrollar su profesión.

Ninguno de los embarcados ocupará plaza por lo que el buque irá con el total de su tripulación, así como con los mismos alumnos en prácticas de las Escuelas de Náutica.

Da vergüenza decirlo pero el único embarque que vienen realizando lo efectúan en dos botes salvavidas (botes que esta APA sufragó su compra) por el interior de este Puerto. Por todo esto es por lo que abogamos por una definitiva y feliz resolución en las conversaciones que se vienen realizando. A raíz de lo expuesto y dado que no se perjudica a nadie con

estos embarques, no nos explicamos el que hasta la fecha no se haya logrado autorizarlos.

Por supuesto que este no es el único problema que padecemos y aprovechando esta oportunidad vamos a dejar constancia de ellos aunque sea de una forma superficial.

Reforma de las enseñanzas

Hasta hoy prevalece la idea de que si un estudiante ha tenido problemas para superar la E.G.B. o no lo ha logrado se piensa como mejor solución el matricularlo en F.P. (de hecho hasta se matriculan sin tener el quinto de E.G.B. aprobado) y luego ocurre que no sólo se encuentran con las asignaturas normales de BUP sino también con las específicas de la rama en que se han matriculado y lo normal es que sean de 15 a 20 asignaturas. Esto nos da el resultado de que de 130 a 140 alumnos que se han matriculado en primero hayan llegado a terminar su formación tan sólo 18 alumnos (total de aprobados en quinto en el curso 1987/1988). Para la mayoría de estos casos habría que pensar en una F.P. Ocupacional).

Con estos datos ya pueden sacar sus conclusiones acerca del fracaso escolar que será muy similar a cualquiera de los Centros de F.P.

Por todo esto y tras la entrada en

la C.E.E. coincidimos en la **reforma urgente con profundidad** de las enseñanzas náutico-pesqueras, modernizándolas y adaptándolas a las nuevas tecnologías e investigaciones, así como integrarlas en el Ministerio de Educación y Ciencia, tal como lo vienen reivindicando **todos** los profesionales de la enseñanza que se han pronunciado sobre el tema (directores de centros, profesores, Asociación de Personal Docente, etc.) también los profesionales de la mar (capitanes de pesca, mecánicos navales, etc.), consejeros de Pesca de diferentes autonomías, Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros AETINAPE, Asociación de Padres de Alumnos, Consejos Escolares, etc.

Por lo que creemos que debe acometerse de inmediato esta reforma, escuchando a todas estas partes interesadas en que realmente sea efectiva y haga unos verdaderos y respetados profesionales.

Alumno en prácticas

A estas alturas que vamos pre-

sumiendo de europeos, todavía no está constituida la figura del **alumno en prácticas**, cuando en algunos países que consideramos tercermundistas ya lo tienen reconocido.

Es anacrónico y vejatorio el que un titulado náutico-pesquero después de cinco años de estudios teóricos, para poder hacer efectivo este título tenga que hacer los días de prácticas embarcado como marinero o engrasador y no ocupando un puesto dentro de la especialidad que estudió.

Exigimos la creación de esta Ley que regule oficialmente las funciones del **alumno en prácticas**, para que los días de mar que se le exigen tengan la efectividad que se les supone.

Universidad

Hasta hace pocos años, una vez superados los cinco años de estudio en la rama marítimo pesquera se tenía acceso directo a las **Escuelas Superiores de la Marina Civil**, el

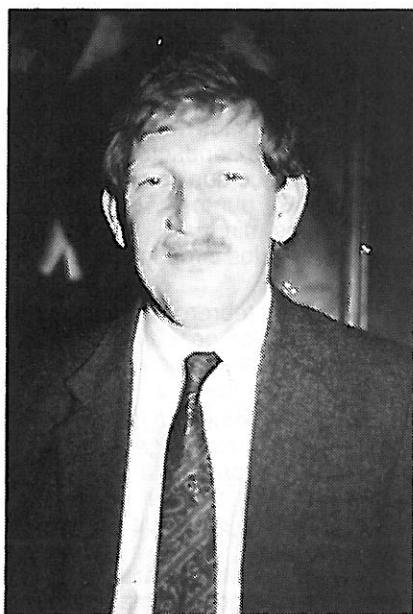
señor Madiedo por decreto derogó esta Ley, por lo que para matricularse en estas Escuelas deberán superar el COU y la Selectividad.

Nosotros estimamos que se debe volver a la Ley de O.M. de 7 de agosto de 1981 (B.O.E.) del 15 de agosto de 1981 en la que como condición de ingreso en el apartado a) decía textualmente:

"Haber superado el Curso de Orientación Universitaria con evaluación positiva, o estar en posesión del título de técnico especialista de Formación Profesional de segundo grado, rama Marítima Pesquera".

Creemos que con el afán de lucha que caracteriza a los hombres de la mar y **todos unidos** en la defensa de esta profesión se logre concienciar a las personas y organismos responsables de esta problemática. Y una vez superadas estas reivindicaciones un titulado náutico-pesquero ocupe una plaza con la categoría acorde a los conocimientos adquiridos mejorando en definitiva su dignidad profesional.





Cómo se comercializa el pescado del norte de España

Por Mr. Kevin Crean
Deputy Director
Humberside International Fisheries
Institute
University of Hull (Reino Unido)

Al recorrer las amplias naves del mercado de pescado de MERCAMADRID, en la capital de España, el visitante no puede por menos de quedar impresionado por la gran variedad de pescados, de mar y de agua dulce, que allí se comercializa. El merlán procedente de Irlanda del Norte, las gambas de África Occidental y el salmón cultivado en Noruega se entremezclan con los productos nacionales, que van desde las almejas al bonito.

Los productos que se compran y venden en Mercamadrid están compuestos por el 58,9% de pescado fresco, 18,8% de mariscos y 22,3% de congelados.

Los españoles dicen que Madrid es el primer puerto del país y no andan desencaminados porque la ciudad es el principal centro distribuidor de pescado en España.

En el norte de España el sector pesquero es muy variado y abarca tanto la captura de peces y mariscos de agua salada como el cultivo de diversas especies que gozan de buena demanda.

En 1987, Mercamadrid comercializó 148.267 Tm de pescados y mariscos, de las que más del 60% vi-

nieron de las provincias septentrionales: Galicia, País Vasco, Asturias y Cantabria.

Galicia es, con mucho, el principal productor y representó el 41,95% del pescado fresco y el 49,41% de los mariscos que se negociaron en Mercamadrid en 1987.

Algunas especies tienen especial importancia para la flota pesquera del norte de España y para la generalidad del sector pesquero de aquella zona, en la que se capturan cantidades importantes de túnidos y boquerones, que se venden al mercado de fresco o a la industria conservera.

Entre las especies cultivadas figuran el rodaballo, la dorada, el mejillón, y las almejas. La demanda de rodaballos juveniles es muy superior a la producción que se obtiene en el norte de España.

En la flota pesquera de las provincias septentrionales, Asturias, Cantabria y Vascongadas, dominan los pequeños arrastreros, los cañeros, los pequeños cerqueros a la jareta y los palangreros.

Los grandes arrastreros se concentran en Galicia y, en menor medida, en Pasajes de San Pedro (País Vasco) y representan el 17,4% del total de la flota española.

Dentro del conjunto de las zonas pesqueras españolas, el 32,2% del total de la flota corresponde a la re-

gión noroccidental: Galicia, mientras que otro 14,6% se concentra en el Cantábrico. Ello confirma el predominio del norte del país en esta actividad.

Tanto por el tonelaje total de su flota como por el número de hombres dedicados a la pesca, los puertos de Vigo, La Coruña, Pasajes y Bermeo ocupan, respectivamente, los lugares segundo, tercero, cuarto y sexto, entre los diez primeros. Las Palmas y Huelva son los únicos grandes competidores en el resto de España.

Los buques descargan las capturas en los puertos locales, con lo que se inicia la primera fase del proceso de distribución.

Hay cuatro clases de organizaciones que compran el pescado fresco en el puerto de su primera venta: las cofradías, las cooperativas, las organizaciones de productores y las asociaciones de pescadores.

Orígenes

Las Cofradías son organizaciones de pescadores muy antiguas, pues muchas de ellas datan del reinado de Fernando I de Castilla, en el siglo XI. Incluso, la Cofradía de Laredo (Cantabria) posee documentos que demuestran que fue fundada en el siglo IX.

Las Cofradías son organizaciones complejas, pero su característica

COLABORACIONES

más importante, que las distingue de las cooperativas y de las asociaciones de pescadores, es, por lo que se refiere a su forma de operar, la dedicación a la mejora del bienestar social de los pescadores.

Las Cofradías se fundaron para luchar contra las dificultades que entrañan el trabajo en el mar y la fragilidad y peligrosidad de los barcos de pesca y para paliar el peligro constante a que la vida humana se ve sometida en el mar.

La palabra "Cofradía" revela el matiz religioso que inspiró su fundación y actualmente cada una de las 225 Cofradías existentes está encomendada a algún santo patrón.

Las Cofradías nacieron como corporaciones de derecho público y hoy destacan por su magnitud y su diversidad de intereses. Son corporaciones que, en teoría, operan sin afán de lucro.

Las Cofradías facilitan servicios de carburante a los buques de pesca y una zona donde descargar las capturas realizadas por sus asociados. Luego las capturas se subastan, a la baja, en la lonja de la organización.

Las Cofradías ofrecen también hielo, servicio de almacenamiento refrigerado, cajas para el pescado y otros materiales o servicios auxiliares. A cambio, los pescadores pagan una cuota del 3,5 al 5 por ciento de sus ingresos.

Algunas Cofradías han evolucionado mucho a lo largo de los años. La de Avilés, por ejemplo, tiene hoy una fábrica de conservas en la que se elaboran diversos productos enlatados, especialmente de atún, anchoas, caballa y sardinas.

Por lo que respecta a la labor social de las Cofradías, éstas facilitan viviendas en alquiler barato a los pescadores jubilados, cobrando 300 pesetas al mes por un piso. La Cofradía de Avilés ha construido una iglesia.

Las cooperativas que se ocupan de la comercialización de la pesca en el punto de la primera venta son análogas a las Cofradías, pero fun-

cionan como empresas privadas y no son tan numerosas.

Las organizaciones de productores tiene la naturaleza jurídica de corporaciones de derecho público desde el 1 de junio de 1986. Actualmente existen 33 de ellas.

Hay quien piensa en España que las Cofradías deberían ser consideradas como organizaciones de productores y que debería conferirles ese carácter.

Por último, las asociaciones de pescadores atienden también la comercialización del pescado en el punto de primera venta, pero son entidades privadas, no de derecho público.

Una vez realizadas las transacciones en el punto de primera venta, los productos marinos del Norte de España se encauzan por unos u otros canales de distribución, según que el producto sea fresco o congelado y según que haya sufrido algún grado de transformación o no.

Según datos facilitados por la organización de comercialización de la pesca (FROMM), parece ser que el 60% de los productos frescos o refrigerados pasan directamente a los intermediarios quienes, luego, trasladan el 41% a los mayoristas, el 18% a los minoristas y el 1% a los usos industriales.

Del 40% que no pasa por los in-

termediarios, el 20% va directamente a los mayoristas, el 15% a los minoristas y el 5% a la industria conservera.

Así pues, por los mayoristas pasa, por uno u otro conducto, el 61% del pescado fresco que se comercializa. De esos 61 puntos, 58 se ceden, luego, a los minoristas y el 3% restante pasa a los consumidores institucionales.

En enero y febrero, tras las fiestas de Navidad, los consumidores suelen comprar menos pescado y la demanda desciende.

En mayo comienza la campaña atunera en el Norte de España, al tiempo que la demanda de pescado se reanima en todo el país, especialmente la de peces pelágicos grasos.

La demanda aumenta paulatinamente hasta agosto y marca un máximo hacia finales de septiembre y principios de octubre. Luego, en diciembre, la demanda de pescados y mariscos alcanza el máximo del año, justo antes de Navidad.

Madrid sirve de foco de la red de distribución del pescado y mariscos frescos. Rebasado el escalón de los mayoristas, buena parte de los productos frescos (43,95%) vuelve a los consumidores del Norte de España: Galicia absorbe el 34,81% del comercio de Mercamadrid y el País Vasco recibe el 9,14%.





Mapas y cartas náuticas (I)

Por D. José Ouviaña Santos
Patrón de Pesca de Gran Altura y Mecánico Naval Mayor

ellas se fijaban las latitudes sobre unas 5.000 localidades con estimable exactitud, aunque para las longitudes los errores resultaban de consideración. Suponía la longitud de 1 grado en el ecuador mucho más exagerada, cometiendo un error por exceso de unos 50°, siendo la navegación de gran altura, con el descubrimiento de América, donde se pudo constatar el error.

En 1453 los turcos tomaron Constantinopla ocasionando una emigración masiva de sabios griegos que, diseminados por Europa Occidental, coadyuvaban con sus conocimientos al progreso y desarrollo de la investigación geográfica. La epopeya de Colón fue quizás el mayor estimulante para su posterior evolución, con la ayuda que supuso la invención de la imprenta en 1450, al hacer posible la reproducción de escritos y dibujos en cantidad.

Martin Behaim de Nuremberg confeccionó en 1492 la más antigua esfera como mapa del mundo que se conoce. Posteriormente Martin Waldseemüller, alemán, en 1507 aplicó por primera vez los husos esféricos como planos lenticulares que, plegados sobre una esfera, daban suficiente visión real de conjunto. Los mapas del gran geógrafo Alejandrino, de proyección cónica, resultaban ya inadecuados para la navegación del siglo XV, era necesaria la elaboración de unas cartas donde se trazasen rutas a seguir de un punto a otro, en distancias oceánicas, más fiables.

Viene luego, con los nuevos descubrimientos, un enorme interés por los estudios cartográficos, y como consecuencia la aparición de varios planos y cartas representando dimensiones e imágenes de los océanos y tierras descubiertas, con relativa aproximación.

Las primitivas cartas náuticas que se trazaron para altura, tenían como motivo su valiosa utilidad en la navegación de altura, cuando los marinos en sus derrotas entre puertos, lejos de referencias visuales del litoral, pretendían arrumbar directamente al lugar de recalada. Estos valiosos planos indicaban además los relieves costeros y principales características de los puertos; de ahí su denominación de origen como portulanos. Fueron de estimable utilidad en un mar interior como el Mediterráneo, pero quedaron mermeados en su eficacia con su sistema para los navegantes-exploradores oceánicos de los siglos XV y XVI, con amplias extensiones de mar inexploradas.

El cartógrafo flamenco Gerhardus Mercator ideó ingeniosamente un procedimiento relativamente sencillo, con su proyección cilíndrica, capaz de trasladar a un plano sin mayores errores, las tierras y mares de nuestro globo, si bien en latitudes no demasiado altas a ambos lados del ecuador. Las cartas confeccionadas con este método fueron editadas por primera vez en 1569 y en ellas se dibujaban los meridianos de longitud verticalmente, siguiendo los paralelos de latitud la orientación este-oeste como es natural.

Las distancias entre paralelos iban en aumento, cuanto más separación los proyectaba hacia las zonas polares y eran del mismo tamaño aparente, cuando en la realidad como círculos menores se iban reduciendo progresivamente hacia los casquetes de ambos polos, razón por la que las altas latitudes resultaban en exceso exageradas. Estas deformaciones afectaban mayormente a parajes ignorados por los marinos de entonces, sin influencia en sus derrotas delineadas siguiendo un trazado de loxodromía.

Las nociones de cartografía más antiguas que se conocen son unos comprimidos de arcilla que representan las ciudades de Susa y Babilonia en Mesopotamia, así como ciertas zonas de Egipto en los desembordamientos del Nilo, siendo estos dos países los primeros que estudiaron la forma y dimensiones de los accidentes geográficos. En China y en la América de aztecas y mayas han confeccionado igualmente tan rudimentarias imágenes.

Crates de Malos, filósofo griego del siglo II antes de C., fue el primero que indicó la forma esférica como ideal representación de las distintas partes del mundo conocido. Por entonces suponía que para "equilibrar" la esfera, era preciso dibujar las tres masas de tierra emergidas como Continentes compensados.

Sobre el año 1400 apareció en Italia un escrito de Claudio Tolomeo, astrónomo, geógrafo y matemático del siglo II (supuestamente nacido en Alejandría de Egipto), del que se llegaron a reproducir abundantes mapas de los 26 que contenía. Estas representaciones de Tolomeo, si exceptuamos algunas ideas diseminadas sobre las mismas transmitidas por los árabes, estuvieron ignoradas durante la alta Edad Media. En



Intercambio en Hull

Por D. Juan Manuel Vázquez
Álvarez
Capitán de Pesca

- “Proceso de subasta de pesca”.
- “Procedimientos de congelación”.
- “Cultivos marinos”.

Simultáneamente se efectuaron visitas a diversos puertos pesqueros de la costa Este inglesa: Scarborough, Bridkington y Grimsby, en los que se observaron el proceso de construcción de artes de pesca, y puertas de arrastre.

En la ciudad de Grimsby acudimos a una subasta de pescado, y nos mostraron las instalaciones portuarias.

Al finalizar la jornada en dicha ciudad tuvo lugar una recepción a cargo de las autoridades del Puerto.

El día 10 de Mayo nos desplazamos a la Escuela Náutica de Humberside, donde expusieron los profesores las prácticas educativas en la formación pesquera. En dicha escuela se llevó a cabo una demostración de técnicas de pesca y el funcionamiento de un tanque de pruebas de artes y puertas.

Las conferencias se completaron con proyecciones de videos y diapositivas sobre temas de Seguridad y Salvamento, utilización de los distintos artes de pesca, acuicultura, y

procesos de venta.

El balance del intercambio realizado es totalmente positivo, pues supone una demostración de los avances tecnológicos y profesionales en el sector pesquero inglés.

Este canal de experiencias ha supuesto una toma de conciencia sobre las deficiencias en seguridad marítima, situación laboral, reciclaje de la flota pesquera española, aunque nuestro sector posea mayor envergadura.

Es de resaltar la unión y colaboración de los titulados náutico - pesqueros para defender los problemas existentes en su sector.

Estos factores hacen que el “hombre de la mar” desempeñe un rol importante en la sociedad inglesa.

Debemos destacar el recibimiento llevado a cabo por los profesores, directores, profesionales y autoridades con los participantes españoles del curso, mostrándose un gran interés en la recogida de información sobre nuestra línea de trabajo, por lo que deseamos que en el futuro prosigamos la colaboración entre ambos países, pues irá en beneficio de nuestro sector.

Organizado por la Secretaría general de Pesca tuvo lugar en la ciudad de Hull (Gran Bretaña) un intercambio de “Conocimientos y Tecnología marítima”, en la que participaron diversos representantes del sector pesquero español, entre los que se encontraban representantes de AETINAPE.

Este canal de experiencias se celebró los días 8-13 de Mayo del presente año.

En el transcurso de la semana se realizaron diversas ponencias a cargo de los directores de los Institutos de Enseñanza Náutica de dicho país, en las que se abordaron los siguientes temas:

—“La aplicación de las nuevas tecnologías en la formación marítima”

—“Práctica en formación marítima-pesquera”.

—“Innovaciones en el sector pesquero”

—“Educación y formación en las pesquerías de la C.E.E.”.

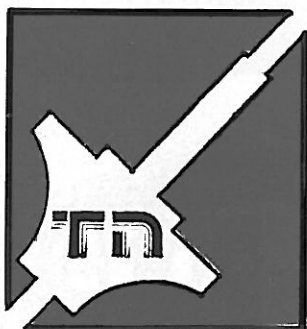
—“Proyectos comunitarios en realización”.

—“Situación laboral en el sector pesquero”.

—“Nuevos sistemas de navegación”.

—“Elaboración de cartas de pesca”





TURBO

TURBOCOMPRESORES NAVALES, S. A.

SERVICIO TURBOCOMPRESORES

Equilibrados estáticos y dinámicos

Soldaduras especiales.

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



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

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

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

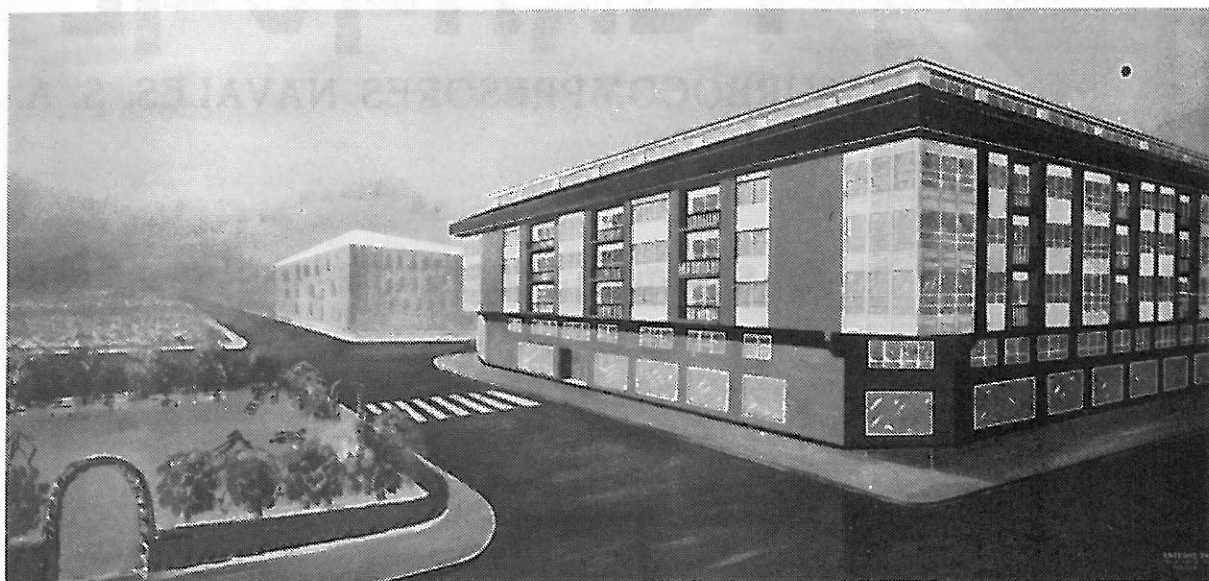
Vial V - Parcela 72 (El Cebadal)
Teléfonos 27 83 13 - 27 84 07

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

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

Rúa Otero Pedrayo

• Teléfono (981) 87 14 74



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

AUSTIN ROVER



SERVICIO OFICIAL

TECNAUTO RIVEIRA, S. L.

MECANICA - CHAPA - PINTURA

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

SANTA EUGENIA DE RIVEIRA
(LA CORUÑA)



II Jornadas de Jóvenes Pescadores

Política de mercados y precios Estructura de ayudas al Sector pesquero en conjunto

Por Pedro Riveiro Domínguez
Capitán de Pesca

Auspiciado por la Dirección General de Ordenación Pesquera, se celebraron, los pasados 18 y 19 de Mayo, en la Escuela Central de Capacitación Agraria, "ECCA"; en San Fernando de Henares (Madrid), las II JORNADAS DE JOVENES PESCADORES, con objeto de dar una información de carácter general sobre los diversos aspectos de la pesca, centrado en temas como, el estudio de mercados de la pesca y, sobre todo, en el tema de ayudas económicas, en especial aquellas que van destinadas a jóvenes pescadores, concedidas por la Administración Central española y la Comunidad Económica Europea, aplicables a la construcción, modernización y paralización de buques de pesca en general, acuicultura y arrecifes.

Como uno de los invitados designados por AETINAPE para estas Jornadas, tuve la oportunidad de presenciar y analizar estas actividades, donde formé una serie de conclusiones propias, acerca de la problemática estructural del sector, aunque mi intención es tan solo desarrollar aquellas cosas que resultaron admisibles.

Como preámbulo a estas jornadas, el programa de actividades, se desarrolló en dos dimensiones fundamentales, agrupadas de la siguiente forma:

1.—Establecer una estructura de apoyo; aunque ello, tenga que depender de la CE.

2.—Arropar al Sector con una política pesquera coherente; a mi entender, la realidad de esta política, se desvía por otros derroteros.

En lo que respecta a la adecuación de una política estable, dividen la misma en tres áreas:

- 1.—Área de Mercados
- 2.—Área de Estructuras
- 3.—Área de Recursos Pesqueros.

Área de Mercados

Un área que corresponde al Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la pesca y Cultivos Marinos, como Organismo autónomo de la Administración del Estado y con carácter puramente comercial, (FROM).

Este Organismo, tiene un proyecto en desarrollo, con el interés de crear una política de mercado y tratar de sostener un equilibrio dentro de las flotas pesqueras, basándose en la siguiente estructura:

1.—Sosteniendo una normativa técnica; tratando de presentar una calidad de productos en el mercado; una presentación cualitativa y competitiva; potenciar nuestros recursos como denominación de origen, etc.

2.—Desarrollar las O.P.P. con el objeto de crear una agrupación y un

desarrollo técnico, para garantizar la mejora de venta de su producción, creando unas normas de comercialización por:

- Categoría extra
- Clasificación en: Categoría A
- Categoría B
- Clasificación por tamaños
- Clasificación por orden de frescura.

El dotar a los puertos pesqueros de una infraestructura de tecnologías avanzadas, con el objeto de facilitar al mercado, una garantía de variedad y calidad de productos de nuestras rías, a través de las industrias o tecnologías de transformación derivadas de la pesca.

—Adecuando la oferta y la demanda, estableciendo unos topes de capturas; dependiendo de la actividad extractiva que aborde esa O.P.P.

—Realizando la venta en común de la producción a través de la propia O.P.P.

—Sosteniendo una disciplina interna para regular los precios, etc.

La C.E.E., nos había concedido un plazo de un año para constituir las O.P.P., donde actualmente, hay un 75% de O.P.P. en funcionamiento, de las cuales, un 50% funcionan bien, un 25% funciona regular y, otro 25% no funciona.

3.—Comercio exterior: Informando de las importaciones de pescado y marisco, proponiendo las medidas que sean necesarias para evitar el desequilibrio del mercado interior, acordar apoyos, en su caso, para favorecer el movimiento exportador, etc.

4.—Política de precios: La importancia que supone el facilitar una política de precios estabilizada para el sector, el tratar de reducir las diferencias entre los precios de primera venta y los precios finales al consumidor, etc.

El F.R.O.M. por su parte, facilita una serie de ayudas o subvenciones a las O.P.P. constituidas, que irán en función a la capacidad de infraestructura que necesite, a la capacidad de extracción y comercialización que la propia O.P.P. tenga, etc.

Las ayudas pueden ser entre otras, las solicitadas para dotar a los puertos de una mayor tecnología y medios de conservación y procesamiento, ayudas en caso de destruirse o transformarse el pescado que haya sido retirado, por ser este inferior al precio mínimo establecido para esa especie determinada, cuando se procede al precio de retirada, etc.

A raíz de los resultados que estamos obteniendo, con respecto a nuestra capacidad de explotación de recursos pesqueros de nuestro mar territorial, creo muy importante, el hecho de potenciar las tecnologías de transformación y la comercialización de nuestros productos, de cara a obtener una mayor rentabilidad en el valor añadido del pescado, es decir, puesto que cada vez pescamos menos, poder obtener mejores beneficios, manipulando y tratando el pescado de una forma más interesante y, obteniendo unos resultados más finalistas, a través de un buen procesamiento.

Área de estructuras

El organigrama de este área de estructuras, es encabezado por la Ordenación Básica de la Comunidad Económica Europea, Reglamento n.º 4028/86 del Consejo, del 18 de diciembre, relativo a acciones co-

munitarias para la mejora y la adaptación de las estructuras del sector pesquero y de la acuicultura, donde los Estados miembros, tramitarán a la Comisión un programa relativo a su flota de pesca así como un programa relativo a la acuicultura y el acondicionamiento de las zonas marítimas protegidas, en unos plazos establecidos en los programas de orientación plurianuales.

Esta Ordenación Básica se adapta en España (como país miembro) a través del Real Decreto 219/87, del 13 de febrero, para el desarrollo y la adaptación de las estructuras del sector pesquero y de la acuicultura.

El desarrollo y plan de ayudas se desglosa de la siguiente forma:

I.—Construcción de buques pesqueros

—Toda autorización de construcción de buques pesqueros, requerirá que la nueva unidad que se vaya a construir, sustituya a uno o a más buques aportados como bajas.

—Que las bajas representen como mínimo el 100% del TRB de la nueva construcción.

—El buque o buques aportados como baja, deberán haber ejercido actividad pesquera durante un mínimo de 120 días en los últimos 12 meses inmediatamente anteriores a la fecha del expediente de la nueva construcción, etc.

La ayuda financiera comunitaria y participación financiera de España, supone la siguiente:

—Para buques con eslora entre perpendiculares inferior o igual a 33

metros.

I Ayuda comunitaria: 35% del total de la inversión

II Participación financiera de España, entre 10 y 30%

—Para buques con eslora entre perpendiculares mayor a 33 m.

I Ayuda comunitaria: 25% del total de la inversión.

II Participación financiera de España, entre 10 y 30%

Por otra parte, la CEE, incrementa en 5 puntos, los porcentajes de ayudas, para pescadores menores de 40 años y que nunca hayan sido propietarios de buques.

II Modernización y reconversión de buques pesqueros

—Podrán ser objeto de ayudas para modernización, los buques con eslora entre perpendiculares igual o superior a 9 m. o a 12 m. para buques autorizados para practicar el arrastre.

—Las obras no podrán sobrepasar en su importe el 50% del valor de un buque nuevo del mismo tipo que el del buque de que se trate.

—A través de la Dirección General de Ordenación Pesquera, podrán obtenerse ayudas, entre el 10 y el 30%, para dichos proyectos.

—La ayuda comunitaria puede ser entre el 20 y el 35%, dependiendo de la región que solicite la ayuda.

III Acuicultura

—Los proyectos, deberán presentar objetivos de producción con fines exclusivamente comerciales.

—Ser los solicitantes personas físicas o jurídicas que dispongan de suficiente capacidad técnica, propia o contratada,

—Ofrecer suficientes garantías de rentabilidad económica.

—El límite inferior de la inversión, será en todos los casos de 7.000.000 de Pts. El límite superior de la inversión será, a su vez:

—De 420 millones de Pts. cuando la inversión se refiera a instalaciones

que cubran, en su proceso productivo, todas las fases del ciclo vital de las especies.

—De 252 millones de Pts, cuando la inversión se refiera a instalaciones que incluyan solo una fase de dicho ciclo vital.

—La ayuda comunitaria: 40% del total de la inversión

—Participación financiera española, entre 10 y 30%.

—En el caso de las zonas, calificadas como desprotegidas, la CEE incrementa el porcentaje de ayuda en un 5%.

IV Acondicionamiento de la franja costera (Arrecifes artificiales)

—Se da, cuando el acondicionamiento afecte a aguas interiores, pudiendo autorizar, la instalación de estructuras fijas o móviles sobre la plataforma continental en el mar territorial, dentro de la isóbata de 50 metros, destinadas a proteger o potenciar zonas de especial interés ecológico o pesquero, además de otros requisitos a tener en cuenta.

—Las ayudas pueden ser las siguientes:

—Ayuda comunitaria: 50%

—Participación Nacional, entre el 10 y el 35% del coste efectivo de los proyectos.

V Primas al cese de la actividad pesquera

Las primas al cese de la actividad pesquera pueden ser:

1.—Por paralización temporal programada

—Las ayudas se fijarán con arreglo a un baremo que se determinará en función del tonelaje, edad del buque y de los días de paralización.

2.—Por paralización definitiva

—Las ayudas solo se concederán a los buques pesqueros que tengan una eslora entre perpendiculares igual o superior a 12 metros y que hayan ejercido actividad pesquera durante al menos 100 días en el año anterior a la primera solicitud de concesión de una prima por inmovilización.

VI Pesca experimental

—Se podrán conceder ayudas económicas para campañas experimentales de interés nacional. Estas ayudas podrán alcanzar para cada proyecto el 20% de los costes adaptados de cada campaña.

VII Equipamiento de puertos pesqueros

—Son ayudas destinadas a proyectos de inversión para equipamiento de puertos pesqueros, con

objeto de permitir una mejora de las condiciones de producción y de primera venta de productos pesqueros.

—La ayuda comunitaria puede llegar hasta el 50% máximo

—La participación española, entre un 5 y un 30 % máximo

VIII Asociaciones temporales de empresas

—De conformidad con el Reglamento (CEE) n.º 4028/86, se canalizan ayudas a asociaciones contractuales de carácter temporal establecida entre los armadores de buques pesqueros españoles y personas físicas o jurídicas de uno o más países terceros, con los que la Comunidad Económica Europea mantenga relaciones pesqueras, con el fin de aprovechar y explotar conjuntamente los recursos pesqueros de éste o estos países y repartir los costes, beneficios o pérdidas de la explotación, dando prioridad al abastecimiento del mercado español y comunitario.

—Estas ayudas sólo se podrán conceder por un período de dos años consecutivos como máximo por cada Asociación temporal.

IX Investigación del mercado

También se conceden ayudas económicas a proyectos de acciones tendientes a promover el consumo de productos pesqueros, procedentes de especies excedentarias o poco explotadas.

Por otra parte, está el Real Decreto 535/87, por el que se conceden ayudas a la construcción de buques pesqueros de 6 a 9 metros de eslora

entre perpendiculares, ambos inclusive, y ayudas complementarias (líneas de créditos), que podrán ser coordinadas con las concesiones de crédito que realicen los Bancos Oficiales.

Los plazos establecidos para presentar los proyectos en la segunda convocatoria del presente año serán, antes del 31 de Octubre en Bruselas, con lo cual, habrá que presentarlos antes del 29 de Septiembre, en el Organismo que corresponda.

Los proyectos destinados a obtener tan solo ayudas nacionales, deberán presentarse también, antes del 29 de Septiembre.

Los proyectos para solicitar ayudas a la construcción de pesqueros de 6 o más metros y menos de 9 deberán remitirse a la Dirección General de Ordenación Pesquera, antes del 31 de Octubre.

—Créditos al sector pesquero

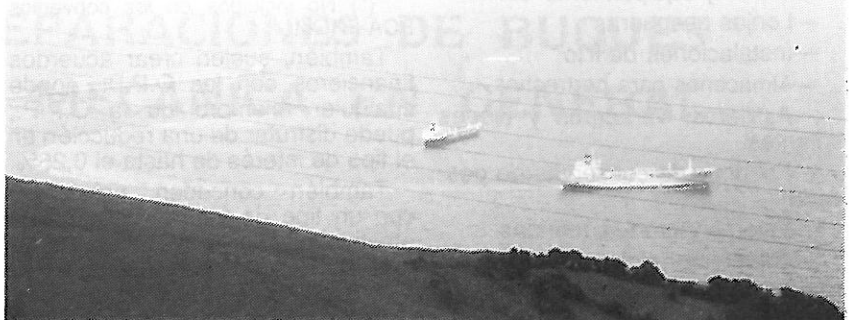
Uno de los Bancos financiadores, a parte del Banco de Crédito Industrial, es el Banco de Crédito Agrícola que concede préstamos al sector pesquero.

—Las características de los préstamos son:

—Importe: Hasta el 100% del presupuesto de la inversión

—Tipo de interés: Variables según la finalidad y tipo de proyecto que se realice.

—Plazo : En función del tipo de inversión, y hasta un plazo máximo de reintegro de ocho años.



COLABORACIONES

—Las líneas de financiación pueden ser:

1.—Para infraestructura comercial e industrial

—Préstamos para construcción, ampliación y equipamiento de:

—Lonjas pesqueras
—Instalaciones de frío
—Almacenes para pertrechos
—Astilleros, varaderos y diques flotantes.

—Fábricas de conservas de pescado

—Viveros y granjas marinas
—Criaderos-hatcherys y semilleros-nurserys

—Centros de investigación de cultivos marinos

2.—Armadores

—Modernización y reconversión de buques de pesca

—Reparaciones de buques pesqueros

—Cambio de motor principal y auxiliares

—Aquisición de aparatos, artes, pertrechos

3.—Campañas y licencias de pesca (*)

—Obtención de licencias

—Créditos para campaña

—Créditos para circulante

(*) No incluidos en los convenios BCA-FROM

También, suelen crear acuerdos financieros con las O.P.P., donde cualquier miembro de la O.P.P., puede disfrutar de una reducción en el tipo de interés de hasta el 0,25%.

También conceden préstamos con un tipo de interés del 12,25% efectivo, a los afiliados de las Cofradías de Pescadores, con motivo, a favorecer y ampliar bienes sociales, para disfrute de este tipo de interés, los préstamos concedidos, no podrán ser superiores a 4.000.000 de pts., y, tendrán que ser avalados por la Cofradía de Pescadores a los propios afiliados.

Reducción

Una de las realidades que más preocupa actualmente, es el interés de la CEE, en aplicar una reducción de flota, motivado a la sobreexplo-

tación de caladeros, por lo tanto, dicen conceder mayor subvención a aquellos países que integrados en la CEE, expongan de una mayor reducción.

Otro tema, es el de reducir la potencia de los buques de pesca, de forma que: a mayor reducción de K.W. aplicada dentro del proyecto, mayor prioridad de aprobación y selección tendrá el mencionado proyecto, con respecto a la relación de proyectos presentados en Bruselas.

También se plantea difícil la aprobación simultánea de las dos ayudas, tanto por parte de Bruselas como la española, sobre todo cuando se trata de proyectos de nueva construcción de buques pesqueros, por eso, no existen unas garantías firmes de que la subvención esperada, llegue a su cauce final, por lo tanto, los jóvenes pescadores, no lo ven tan claro, por no decir inexplicable.

Por otra parte, también se planteó el tema, sobre la creación del estudio e investigación Internacional de caladeros.



TRICASA



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

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

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



TALLERES MECANICOS

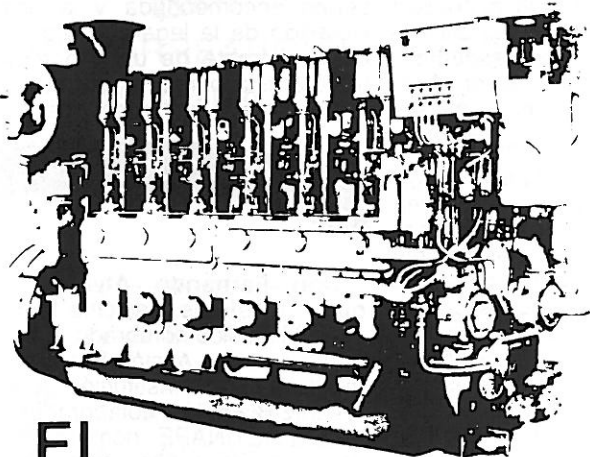
GARADO, S. L.

REPARACIONES DE BUQUES
Y MECANICA EN GENERAL

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

(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)

HABLA POR SI SOLO



EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO



Anglo Belgian Corporation

OFICINA:

Ingeniero Marquina, 9 - bajo
Teléfono 943 - 39 87 57

PASAJES SAN PEDRO

REUNIONES



Representantes de AETINAPE han realizado en las últimas semanas diversas gestiones, contactos y reuniones, entre los que caben destacar las siguientes:

El Director General de la Marina Mercante y el Presidente de AETINAPE han estudiado la actual situación en el contexto marítimo-pesquero, desde todos los ámbitos; en esta reunión se trató del proyecto de Reforma de la Administración Marítima, un proyecto importante en el camino de la vertebración de la administración marítimo-pesquera. En este apartado existen amplias coincidencias entre la institución marítima y AETINAPE, aunque no vamos a negar diferencias puntuales; entre otras, en el capítulo que hacen referencia al marco de competencias y atribuciones de los diferentes profesionales del sector marítimo-pesquero, y también existen profundas reticencias en el colectivo náutico-pesquero por la carencia de un auténtico reconocimiento del sector pesquero en general. Otro de los temas tratados ha sido la actual situación de bloqueo en la que se encuentra el proceso de modificación del Decreto 2061/81 que regula, entre otras, las competencias de los titulados náutico-pesqueros en marina mercante. Sobre este asunto el Director General dice mantener dicho compromiso, aún reconociendo los diferentes obstáculos, incluyendo duras presiones para provocar la anulación de la llamada segunda fase de las negociaciones pendientes desde el pasado mes de febrero. De cualquier manera AETINAPE sigue de cerca el nivel de cumplimiento de los últimos compromisos habidos entre la Dirección General de la Marina Mercante y los titulados náutico-pesqueros.

El Secretario General de Pesca Marítima acompañado del Inspector

General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras mantuvieron una reunión de trabajo con el Presidente de AETINAPE, quien les planteó una serie de problemas puntuales que afectan al sector pesquero español; temas como las dificultades en los caladeros tradicionales para nuestra flota, apresamientos, relaciones pesqueras internacionales, grave situación social y laboral en gran parte de los trabajadores de la pesca.

Tema importante ha sido la apertura ya definitiva de los capitanes de pesca a la Inspección Pesquera, como no podía ser de otra manera. También se planteó que ciertos funcionarios de la casa, vinculados a otros colectivos de marinos no pescadores, parece que plantean una cierta resistencia a la apertura del colectivo náutico-pesquero en este proceso ya irreversible de acceso a las diferentes áreas de la administración marítimo-pesquera. En este sentido, José Loira mantiene firme su postura de incorporar a determinadas áreas de la administración pesquera a los profesionales del medio, los titulados náutico-pesqueros, buscando con ello una mayor eficacia de gestión en el ámbito de sus competencias.

En lo que compete a la Inspección General de Enseñanzas, la reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras sigue adelante y es posible que durante el próximo curso se pongan en marcha algunos cursos para estudiar el desarrollo del proceso de la reforma y su aplicación en las aulas. Además, seguimos enviando compañeros náutico-pesqueros a diferentes cursos pesqueros en diversas materias, a centros de gran prestigio en el extranjero, todo ello en colaboración con la Inspección General y la CE.

Además se le planteó al Inspector General la imperiosa necesidad de poner en marcha los mecanismos de control de la alta inspección en alguna de las comunidades autónomas que tienen competencias en el ámbito de las enseñanzas marítimo-pesqueras, ya que AETINAPE tiene conocimiento de gravísimas irregu-

laridades en el desarrollo de cursos de formación con absoluta falta de cumplimiento de la legislación vigente en esta materia, buscando exclusivamente otorgar favores políticos a determinados grupos de presión y a organizaciones que pretenden alcanzar unas titulaciones sin garantías académicas, lo que está provocando una absoluta anarquía en el sector y un proceso de desprestigio de las enseñanzas marítimo-pesqueras.

Con el Director General del Instituto Español de Oceanografía, señor Robles Pariente, trató de la escasa presencia de los titulados náutico-pesqueros en el I.E.O. y la necesidad que tiene este Instituto de incorporar a los profesionales de la pesca por absoluta congruencia, ya que gran parte de la plantilla de las embarcaciones del I.E.O. están configuradas por profesionales ajenos al mundo de la pesca con el consiguiente perjuicio para el desarrollo de la actividad que estas embarcaciones tienen encomendada y la posible violación de la legalidad vigente al estar al frente de un buque de la tercera lista personas sin la cualificación profesional adecuada.

Don Fernando Alvarez Blázquez, ex jefe de Medicina Marítima del ISM ha sido nombrado Subdirector General de Acción Social Marítima de la misma institución. Al señor Alvarez Blázquez, colaborador de la revista AETINAPE, hombre vinculado desde hace años a la medicina marítima, el colectivo náutico-pesquero, y en su nombre AETINAPE, le desean los mayores éxitos al frente de esta nueva responsabilidad. Este cargo lo venía desempeñando Rafael Lobeto hasta su nombramiento como Director General de la Marina Mercante. Con el doctor Alvarez Blázquez se entrevistó recientemente el Presidente de AETINAPE a quien le informó el nuevo Subdirector General que el ISM está llevando

SHIP CHANDLER FOR NATIONAL AND FOREIGN BOATS •

SUMPESCA
S. Ltda.

PROVISIONISTA DE BUQUES

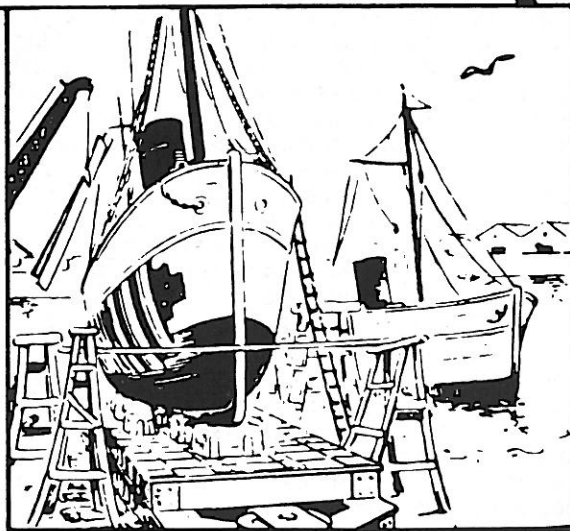
MUELLE DE RIBERA, 9

TELF.: 27 84 36

LAS PALMAS

Nuevos Servicios

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



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

T
ALLER



Calleres Medin

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

a cabo las gestiones necesarias con la Dirección General de la Marina Mercante para retomar la vieja idea de que el buque "Esperanza del Mar", perteneciente al ISM, sea utilizado por los alumnos náutico-pesqueros para desarrollar prácticas de mar. Este importante asunto estaba paralizado por la negativa a tal medida del ex Director General de la M.M. Madiedo Acosta; sin embargo, el actual responsable de esta Dirección General, Rafael Lobeto, manifestó al Presidente de AETINAPE su firme voluntad de colaborar con el ISM y conseguir la puesta en marcha de tal medida. Según el Subdirector General del ISM este organismo está preparando una serie de medidas encaminadas a la incorporación de titulados náutico-pesqueros a dicha institución para desarrollar todas aquellas funciones propias de su ámbito de competencias, medida que nos congratula dado que hasta el momento sólo tienen acceso los titulados de las Escuelas de Náutica, cuando realmente dicho organismo representa en mayor medida al sector pesquero, por lo que esperamos que tal decisión sirva para mejorar algunas funciones del ISM, tan desconectadas de la realidad por la falta de vinculación de la mayoría de sus miembros al sector pesquero.

Representantes de AETINAPE han pronunciado en las últimas semanas varias conferencias en diferentes puertos y Escuelas e Institutos Náutico-Pesqueros, manteniendo además como viene siendo habitual diferentes encuentros con los medios de comunicación.

Desde aquí queremos agradecer la deferencia y el trato recibido por los representantes de AETINAPE de parte de las autoridades anteriormente citadas y de los distintos medios de comunicación que siguen colaborando con AETINAPE en el camino de la defensa y mejora de la difícil situación del contexto marítimo-pesquero de nuestro país.

La democracia debe llegar al Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Vigo

La elección de un nuevo equipo directivo en el Instituto Marítimo-Pesquero del Atlántico, en Vigo, pone de relieve la necesidad de que, por fin la democracia llegue al centro y que se olviden definitivamente los tradicionales enfrentamientos entre los diferentes grupos de personal. Las elecciones celebradas por el Consejo Escolar, que tuvieron lugar días pasados, y que han dado lugar a un nuevo equipo directivo, no parecen, con todo, ser la solución de los agobiantes problemas del centro.

No existe entre el equipo docente de la escuela la cohesión necesaria para autoimponer unos criterios profesionales avanzados que faciliten el mayor aprovechamiento de los estudios por parte de los alumnos y la elevación de una calidad de la enseñanza que hoy está muy devaluada. Los intereses personales siguen primando ante los intereses comunes y eso es un mal que es necesario erradicar; un mal que sólo abandonará la escuela cuando ciertos grupos minoritarios dejen de zancadillear, desde sus trincheras minoritarias, y decidan someterse a los mecanismos del sistema democrático que a todos rige.

También existen rumores de que ciertos grupos políticos pretenden el control del centro, colocando para ello sus «peones» puestos de dirección. Si AETINAPE observa cualquier manipulación tal y como desgraciadamente se ha venido haciendo en los últimos años, esta Asociación actuará con absoluta contundencia contra todos aquellos que anteponen intereses de grupos minoritarios e intereses partidistas a los que rigurosamente deben primar, que son los de carácter docente con una objetiva orientación hacia una mayor dignificación tanto de nuestros centros como de las enseñanzas y los alumnos. Por ello, y como siem-

pre hemos procedido en estos casos, desde AETINAPE le deseamos al nuevo equipo directivo toda clase de aciertos en esta nueva singladura.

BOLSA DE EMBARQUE

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

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

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

Oposiciones

Rogamos a todos los afiliados que estén interesados en presentarse a las diversas oposiciones del ámbito marítimo pesquero (Inspecciones Pesqueras; Servicio de Vigilancia Marítima Aduanera; Instituto Español de Oceanografía, etc.) se dirijan a la Secretaría General de AETINAPE.

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

A UN GRAN AMIGO

*¿Por qué una muerte tan injusta
de un hombre esencialmente
[bueno]
que era todo genio y simpatía
incluso con los tontos y los me-
[mos?]*

*Era líder nato
como yo, de pueblo,
estaba en el "Corba"
fue un "Jondolero"
Derrochaba ingenio
charla y buen humor,
con todo el respeto
para mí el mejor.
Cantaba a menudo
con mucha alegría
pero yo "flipaba"
con su poesía.
Susino, habla algo
deja de pensar
porque al no usarla
se te va a oxidar.
Esto le decía
al amigo Vaqueiro
como nos reíamos
con su inmenso ingenio
apreciábamos mucho*

*a nuestro maestro
notábamos su falta
cuando iba a puerto.
El ya nos decía
tranquilos, ya vuelvo,
si quedais solos
no habla ni el perro.
Como lo sentimos
el que se haya muerto.
Señor Tinso, amigo
compañero, maestro.
Recordamos tanto,
cuanto bien ha hecho
que como homenaje
pedimos al Cielo
que le dé la gloria
por merecimiento.
Adiós señor Tinso
un abrazo inmenso
de todos nosotros
y de mí, JAMONERO.*

Funcionarios de Pesca niegan información sobre inspección pesquera a Titulados Náutico-Pesqueros.

Sabíamos que existía gente que no había visto con buenos ojos la apertura del departamento de ins-

pección pesquera del Estado a los titulados Náutico-Pesqueros. Es cierto que alrededor de la administración marítima se mueven muchos intereses y que hay grupos profesionales que pretenden mantener unos privilegios que el tiempo les ha venido echando abajo.

Es el caso de algún que otro alto funcionario de la Secretaría General de Pesca del Gobierno central, que negaron información sobre una convocatoria de plazas a algunas personas que acudieron a ese departamento. En principio, todo habían sido atenciones, hasta que estos ciudadanos aclararon a los funcionarios que no estaban afiliados al Colegio de Titulados de la Marina Mercante porque ellos eran titulados náutico-pesqueros. Fue entonces cuando les dijeron que "todo lo que quiera saber, está en el BOE".

A la tradicional falta de transparencia informativa sobre las convocatorias, hay que añadir ahora esta nueva fórmula de represalia, basada en la negación de información a quienes supuestamente no comparten sus mismos intereses, y dirigiendo los favores hacia sus viejas amistades profesionales.

LAS CONFIANZAS DEL NUEVO DIRECTOR GENERAL

Cuando Rafael Lobeto asomó su cabeza al despacho de la calle Ruiz de Alarcón fuimos muchos los que encendimos una pequeña velita de esperanza. No es que la hayamos apagado, pero a lo que sí hemos tenido tiempo es a volvernos un poco más escépticos. Lobeto ha merecido un margen de confianza debido a sus primeros pasos, pero todo se acaba, y deseamos que esto no suceda. Estamos impacientes por ver algún resultado más derivado de su nuevo estilo, de sus nuevas concepciones de lo que debe ser la Administración Marítima, muy positivamente expuestas en la teoría, pero que no acaban de ofrecer los primeros frutos. Materias muy concretas como la seguridad, la coordinación de medios, las enseñanzas, la modificación de competencias de los náutico-pesqueros en Marina Mercante, los nuevos Cuadros Indicadores de Tripulaciones Mínimas, la vertebración de la Administración Marítima, etc., no pueden obviarse de repente con la más que religiosa fe en la CONMIMAR, un organismo que puede convertirse en el monstruo del lago Ness de la Administración española, como ya lo es su denominación en versión íntegra. Los compromisos adquiridos necesitan, para no quedarse en inútiles panfletos, de actuaciones concretas. De lo contrario, el sector comenzará a creer que se trata de un abuso de confianza.

PUBLICACIONES

NAVEGACION (I.M.O.)

Conferencia internacional sobre la revisión del reglamento internacional para prevenir los abordajes. 1972 Edición de 1985 (E). 1.550 Pts.

Organización del tráfico marítimo con enmiendas números 1, 2, 3, 4, 5 y 6(E). 9.920 Pts.

Conferencia internacional sobre el establecimiento de un sistema marítimo internacional de satélites 1975-1976 (E). 1.240 Pts.

Enmiendas de 1985 al convenio de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT). 930 Pts.

Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar. 1978. Entró en vigor el 28 de abril de 1984 (E). 2.170 Pts.

Documento OMI/OIT que ha de servir de guía internacional para la

formación marítima (E). 2.480 Pts.

Guía de bolsillo para la supervivencia en aguas frías (I) 620 Pts.

Conferencia internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (E). 930 Pts.

Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR) (E). 1.860 Pts.

Manual de IMO sobre búsqueda y salvamento (E) 2.480 Pts.

Normas de rendimiento del equipo de navegación (edición de 1982) (I). 855 Pts.

Prueba y evaluación de los dispositivos de salvamento (E). 1.550 Pts.

Vocabulario normalizado de navegación marítima. En español e inglés. 1860 Pts.

Disposiciones de seguridad relativas a los sistemas, medios y dispositivos de adquisición de datos oceánicos (SADO) (E). 310 Pts.

Código Internacional de Señales. Edición de 1987 (E). 5.580 Pts.

Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) (E). 4.340 Pts.

Cartel-Signos relacionados con los dispositivos de salvamento (I). 1.240 Pts.

TRAINING COURSE MANUALS (I.M.O.)

Oil Tanker Familiarization. 6.200 Pts.

Radar Observation and Plotting. 3.720 Pts.

The Operational Use of ARPA. 4.960 Pts.

Radar Simulator. 3.720 Ptas.

MOTORES

VARGA ZUÑIGA, Angel. Instalaciones frigoríficas para buques pesqueros. 1979. 223 p. il. 28 cm. bibliografía 4.100 Pts.



METOPA DE AETINAPE

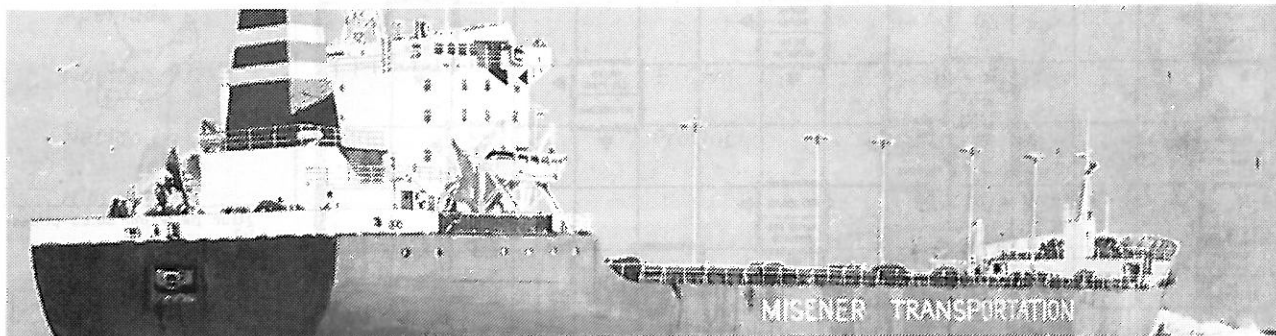
Elaborada en cerámica de Gres en color, esta metopa es una reproducción del escudo de AETINAPE.

Tamaño: 25 cm. x 22 cm.

Pedidos a la sede central de AETINAPE:

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

Precio: 5.000 pesetas.



DICCIONARIO PESQUERO HISPANO AMERICANO

Los Cuadernos del FROM n.º 37
499 Páginas

Se trata de un glosario de especies pesqueras de interés actual y potencial para el mercado español procedentes de determinados países hispanoamericanos de habla castellana, que trata la más próxima equivalencia entre los términos empleados en aquellos países y los habituales en nuestro mercado.

Así pues, el FROM no hace con esto más que intentar seguir en la línea de clarificación, entendimiento y unificación de las denominaciones de los productos de la pesca, todo ello procurando no perder las equivalencias de estos nombres en los núcleos pequeños de población (terminologías locales) sin duda testimonios de una gran riqueza cultural.

El FROM, basándose en la terminología ya normalizada en España e interpretando otras denominaciones próximas a ella de estos grupos de especies pesqueras, se ha lanzado a la aventura de buscar una posible equivalencia entre la entidad de la especie en Hispano América y el nombre más apropiado, todo ello dentro de un rigor científico y comercial. Por supuesto el FROM no pretende en este caso "bautizar" nuevas especies, sino facilitar al mercado español el entendimiento comercial con los países allende el Atlántico.

EXAMEN DE LA SITUACION DE LOS RECURSOS PESQUEROS MUNDIALES

Los Cuadernos del FROM n.º 36
79 Páginas.

Se trata de un documento elaborado por el Servicio de Recursos Marinos de la Dirección de Ambientes y Recursos Pesqueros del Departamento de Pesca de la FAO. (Circular de pesca n.º 70. Revisión 5).

El presente trabajo actualiza los exámenes periódicos de la situación de las poblaciones pesqueras en base a las estadísticas del año 1984. En él se puede comprobar el aumento de la producción pesquera del mundo, significándose varios cambios aparecidos en determinadas poblaciones de especies y, al mismo tiempo, se examinan las tendencias de las mismas en relación con el desarrollo y la ordenación de las pescas.

El documento pues, se ajusta a la situación de las principales áreas estadísticas de la FAO, haciendo especial hincapié también en el tema de túnidos y otros emigrantes oceánicos.

INTERCAMBIOS COMERCIALES EN EL INTERIOR DE LA CEE

Los cuadernos del FROM n.º 38.
165 Páginas

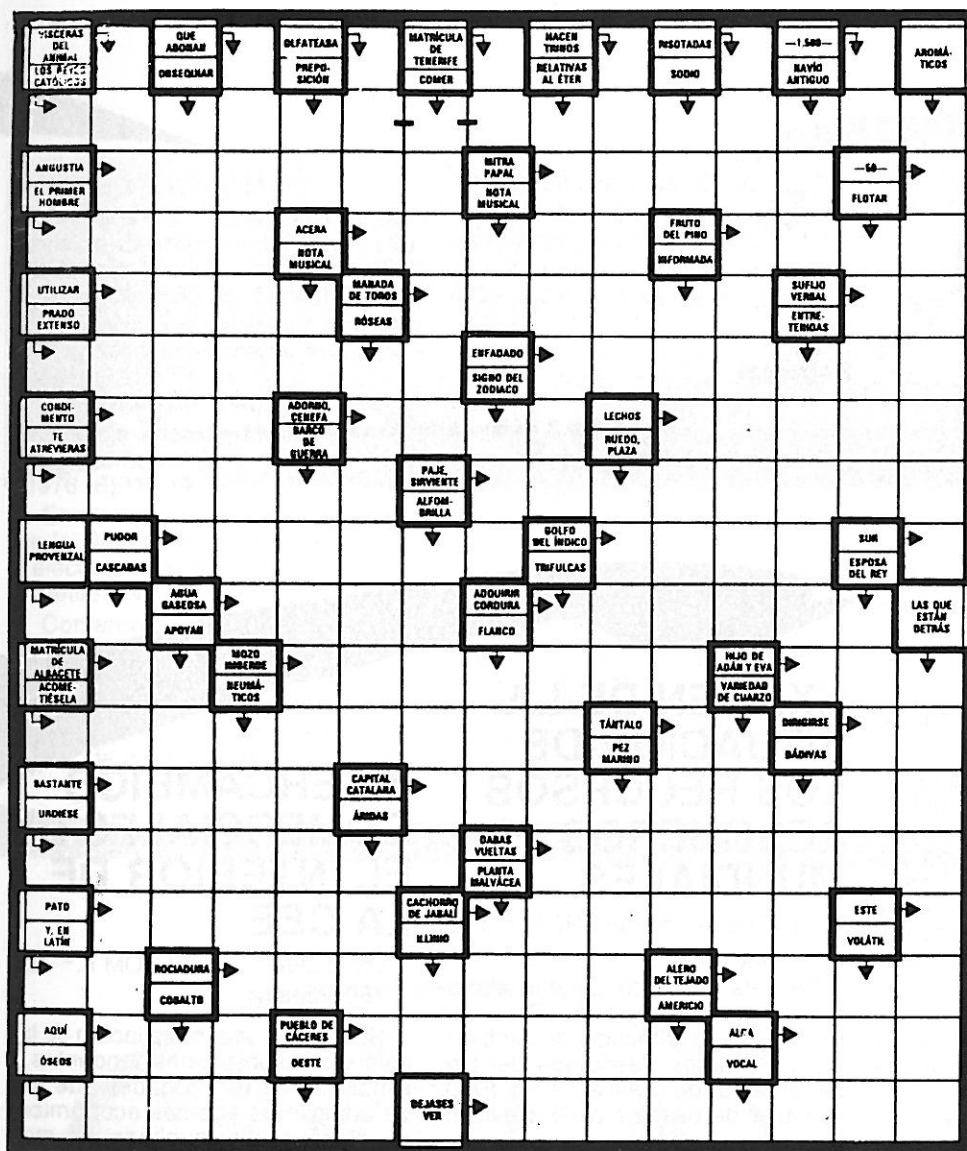
Se trata de una recopilación de las diversas disposiciones tendentes a simplificar las formalidades que han de cumplir los agentes económicos en el tránsito comunitario de mercancías, y breve análisis del proceso hasta llegar al documento único.

La publicación, por lo tanto, pretende reunir en un solo volumen los principales reglamentos comunitarios que tratan de facilitar el paso por las Aduanas de cualquier mercancía entre los Estados miembros de la CEE, mediante el establecimiento de un DOCUMENTO UNICO.

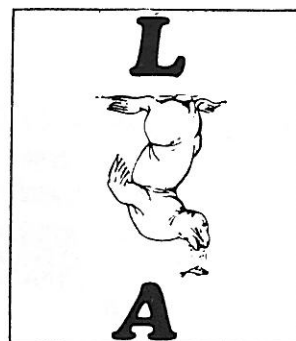
La utilidad de esta publicación entendemos que puede ser considerable ya que conduce a una disminución en los costes y en las formalidades a realizar en el tráfico de mercancías intracomunitario, lo que reviste importancia especialmente para las pequeñas y medianas empresas.

PASATIEMPOS

AUTODEFINIDO



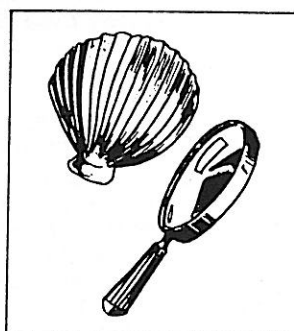
JEROGLIFICOS



¿Qué parte del barco pintasteis?



¿Cómo fue el trato que te dieron?



¿Cómo harás la travesía?

HUMOR



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

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

AFILIADO N.º

Apellidos

Nombre E. Civil Edad

Nacido en Provincia el día

Hijo de y de D.N.I. n.º

Domicilio n.º Teléfono

Localidad Provincia

Título que posee N.º

Empresa Rama
(Pesca - Mercante)

Cargo que ocupa en la Empresa

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

Banco o Caja de Ahorros N.º C/c.

Oficina de N.º L/Ahorro

Titular D.

en a de de 198

Muy Sres. Míos:

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

Les saluda atentamente.

FIRMA,

INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐ANUAL ☐

Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:
AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 16-18, 2.º Dcha. - 15006 - LA CORUÑA
la cuota de inscripción es de 4.000 pesetas y la cuota mensual de 650 pesetas

SERVICIOS

AGENCIAS DE VIAJES

VIAJES AMADO, S. A. La Coruña
Fernández Latorre, 28-30
(981) 247500 - 247675

ASTILLEROS

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

ASTILLEROS ARMON, S. A.
Avda. del Pardo, s/n. Navia - Asturias
(985) 63 14 64 - 63 00 01 - 63 18 69 - 63 18 70
Telefax (985) 63 17 01

CAJAS DE AHORROS

CAJA DE AHORROS DE GALICIA
Of. Puerto. C. Arenal, 1 ... (981) 292700
Of. Pral. Rúa Nueva, 30 ... (981) 211211

CAJA DE AHORROS DE GALICIA - VIGO
Polcarpo Sanz, 21 ... (986) 434733

CABLES

TYCSA
Paseo de Gracia, 7 - Plantas, 3.ª y 5.ª
08007-Barcelona ... (93) 3176100

EFFECTOS NAVALES

PAZBEN. C/ Tauro, 80-2.º
Las Palmas de G. Canaria. (928) 267652

COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.
C/ Juan Rejón, 127. Las Palmas de Gran Canaria ... (928) 272727-272345

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

GENERADORES ELECTROLITICOS TORREIRO
Polígono Pocomaco, Parcela E-31
La Coruña ... (981) 297755-297663

IRCE, S. A.
Vial V. Parcela 72 (El Cebadal). Las Palmas de G. C. ... (928) 278313-278407

NAVAL-INDUS, S. A.
Vial XIII, Parcela 3 (El Cebadal). Las Palmas de G. C. ... (928) 274204-274208

ELECTROMECHANICAS PASAIA, S. A.
Euskadi Etorbidea, 53. Gudarién Plaza. Apartado de Correos 166.
Pasajes de San Pedro ... (943) 398446

TALLERES ELECTRICOS DEL MUSEL, S.A.
Oficina: C/ del Aire, 22. Talleres: C/ Toledo, 23 - La Calzada - Gijón ... (985) 324318

NAVILEKTRA, S. A.
C/ San Pedro, 8. Pasajes de San Pedro Guipúzcoa ... (943) 390041 - 390652

MECANICA-CHAPA-PINTURA AUTOMOVILES

TECNAUTO RIVEIRA, S. L.
Avda. de Ferrol, 11 (981) 873352
Santa Eugenia de Riveira - La Coruña

MOTORES MARINOS

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

PESCADOS VARIOS

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

PLANOS

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

PROVISIONISTAS DE BUQUES

CASA CUENCA «SHELL»
Pontejos, 5. La Coruña ... (981) 223776

SUMPESCA, S. L.
Muelle de Ribera, 9 Las Palmas de G. Canaria. (928) 278436

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

REDES

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

REMOLCADORES

REMOLCADORES FACAL, S. A.
San Pedro, 10. Pasajes ... (943) 390241

REMOLQUES GIJONESES, S. A.
Plaza R. Alvargonzález, 5, Entlo. Gijón ... 342101-321295

ROTULACION DE INTERIORES

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

SUMINISTROS NAVALES

TECOMAR, S. L.
C/ San Pedro, 12. Pasajes de San Pedro (Guipúzcoa) ... (943) 391944

GAMBUZA
Serafín Avendaño, 6 Vigo ... 430007-431273 - Part. 201927

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

TRESPA, S. A.
Lezo-Bidea, 9 - Pasai Donibane (Guipúzcoa) ... (943) 512834 - 512470

TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L. C/ Juan Rejón, 94. Puerto de La Luz (Las Palmas) ... (928) 264030

MARTINEZ. Carretera del Puerto, s/n. San Ciprián-Lugo ... (982) 594292-594154

TALLERES DE LA GUARDIA
Luján Pérez, 101. Puerto de La Luz (Las Palmas) ... (928) 266486

MANUEL SILVA, S. A.
El Musel-Gijón ... (985) 311891 / 08

TALLERES ELECTRO-MECANICOS

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

TALLERES NAVALES

TALLERES MEDIN. Varaderos de la Dársena. La Coruña ... (981) 207068

EL RINCON. Carretera del Rincón, 16 Las Palmas de G. Canaria. (928) 276063

NAPESCA. Urb. El Cebadal, Vial 11, Parcela 234. Las Palmas de Gran Canaria ... (928) 277521-279531 266247-220500

TURBOCOMPRESORES NAVALES

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

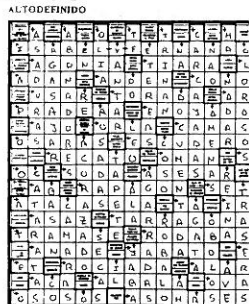
VIVIENDAS

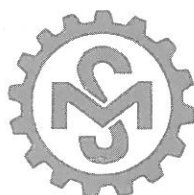
PROMOTORES RIVERMIÑO, S. L.
Constructor: ATANES. Rúa Otero Pedrayo (981) 871474 - 840396 - 830415 Santa Eugenia de Riveira - La Coruña

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

JEROGLIFICOS:

- N.º 1: LA COFA = (L) (ACOF) (A).
N.º 2: VEJATORIO = (VIEJA) -I) (TOR-I-O).
N.º 3: CON CHALUPA = (CONCHA) (LUPA).





TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

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

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



Distribuidor:

- LUBES
- BUNKER
- DISPERSANTES

SISTEMA DE PESCA DE PALANGRE

SPEEDOLINE

REPRESENTANTES



ASTILLEROS LUZURIAGA/S.A.



CONSTRUCCION Y REPARACION DE
BUQUES DE PESCA Y MERCANTES

2 DIQUES FLOTANTES DE 2.000
Y 4.000 TONELADAS DE FUERZA
ASCENSIONAL

Teléfono 52 63 00

Télex 36326 ASTI-E - Fax 515296

Telegramas: ASTILUZU-PASAJES

Apartado 21 - San Sebastián
PASAJES DE SAN JUAN

TRABALLAMOS CON ILUSION, PARA ABRIR A TODOS NOVAS ILUSIONS

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

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

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

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



CAIXA

de Galicia