

AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

El Progreso, domingo, 21 de diciembre de 1997

FARO DE VIGO
Sábado, 4 de octubre de 1997

Aetinape dice que la flota española perdió 40.000 empleos en 12 años

A CORUÑA. EFE

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, José Manuel Muñiz, aseguró ayer que durante los últimos doce años las flotas pesquera y mercante españolas perdieron 40.000 empleos y reclamó medidas para "reorientar un modelo marítimo que está en regresión".

Muñiz hizo estas declaraciones poco antes de participar en la asamblea general ordinaria de Aetinape, que ayer por la mañana reunió en la Casa del Mar de A Coruña a más de un centenar de representantes de este colectivo profesional.

□ **70% EN GALICIA.** El presidente de Aetinape señaló que el 70 por ciento de los puestos de trabajo perdidos desde 1985 en el sector estaban ocupados por marineros gallegos y reclamó estímulos empresariales "porque más que armadores —dijo— lo que se necesita es empresarios".

El director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, asistió también a la asamblea general de Aetinape y cifró en



Fernando Casas —derecha—, Amancio Landín y José Manuel Muñiz, ayer en la asamblea general de Aetinape

15.000 los puestos de trabajo perdidos desde 1980 en la flota mercante española.

Fernando Casas atribuyó esta

pérdidas de empleos al impacto que en su día tuvo la apertura del sector al mercado internacional porque "las empresas —dijo—

redujeron sus costes para poder sobrevivir financieramente en un mercado tan competitivo como el internacional".

FARO DE VIGO
Viernes, 26 de septiembre de 1997

Aetinape pide a De Palacio que se proteja a los capitanes ante las sanciones pesqueras

EFE
MADRID

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) solicitó ayer a la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, que el proyecto de Ley para la Protección de los Recursos, en su apartado de sanciones, tenga también en cuenta la responsabilidad del armador además de la del capitán.

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, defendió que el proyecto "reparte responsabilidades" de tal forma que "el armador sea más solidario con el capitán en el momento en el que el barco sea objeto de una multa".

Pidió que se modifique la reglamentación sobre faltas administrativas sujetas a multas, "como las que pesan sobre algunos capitanes desde el contencioso del fletán con Canadá", para que éstos se puedan beneficiar de ella con carácter retroactivo.

Sobre el "Arpón", sin conocer las noticias surgidas ayer, mostró su confianza en que el Gobierno mantendrá su firmeza tras demostrarse que se encontraba fuera de las aguas de Argentina.

En cuanto a la futura Ley de Pesca, dijo que "es el instrumento fundamental para reorganizar el sector, tanto en recursos como en comercialización y reforma de la administración pesquera".



José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape, a la izquierda, saluda a la ministra Loyola de Palacio, ayer en Madrid.

Aetinape pide que las capitanías marítimas incorporen técnicos en pesca

REDACCIÓN
VIGO

La Asociación de titulados Náutico Pesqueros (Aetinape) Administración que complete la estructura periférica de la administración marítima con técnicos procedentes del sector pesquero.

Para Aetinape "debe aprovecharse la actual etapa de diálogo fluido entre las dos áreas principales de la Administración —Secretaría General de Pesca Marítima y Dirección General de la Marina Mercante— para llegar a una configuración eficiente y definitiva de los recursos humanos y materiales del Estado en el litoral".

Señala esta asociación que el fiasco profesional y dotacional que está afectando a las dependencias marítimas periféricas nació en la anterior etapa de gobierno, cuando el responsable de la Dirección General de la Marina Mercante, condicionado por sus intereses, creó una estructura periférica al margen de otros organismos e instancias administrativas necesarias para el mundo del mar en general.

Para Aetinape, "las capitanías de puerto se han dotado de personal técnico relacionado con la marina mercante, mientras se daba la espalda al sector pesquero y a los titulados marítimo-pesqueros, por lo que la Administración Marítima en el litoral está infradotada de cuerpos funcionariales nacidos y formados en materia pesquera. Hay que tener en cuenta que la pesca española es una de las principales del mundo, y que es el subsector marítimo que genera mayor cantidad de puestos de trabajo, incluso en momentos críticos como el presente".

Señala Aetinape que debería aprovecharse el clima de buenas relaciones que mantienen ambas instituciones del Estado, para abordar este importante asunto para una mayor eficacia de la estructura pesquera periférica.

◆ AETINAPE PIDE A LA ADMINISTRACIÓN "ESTÍMULOS EMPRESARIAIS" PARA RELANZAR LA ACTIVIDAD

El sector mercante y pesquero perdió en 12 años casi 25.000 empleos

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), Xosé Manuel Muñiz, afirmó ayer en A Coruña que de los casi

40.000 empleos que se han perdido en el sector mercante y pesquero español en los últimos 12 años, el 70% de ellos —unos 25.000 empleos menos— corres-

pondió a Galicia. Muñiz pidió a las administraciones que aporten al sector "estímulos empresariais" que le ayuden a recuperar la actividad.

A CORUÑA. Delegación

El presidente de Aetinape, Xosé Manuel Muñiz, subrayó la preocupación del sector marítimo por la pérdida de puestos de trabajo que se ha producido en los últimos 12 años, que cifró en cerca de 40.000 en barcos mercantes y pesqueros de más de 150 toneladas. Además, subrayó que el 70% de esta caída del empleo —una pérdida de unas 25.000 colocaciones— afectó a trabajadores gallegos.

Muñiz exhortó a los profesionales del sector, a los empresarios y a la sociedad en general a que tomen conciencia de la regresión que aqueja al sector mercante y pesquero. Su llamamiento se dirigió especialmente a la Administración gallega, de la que recabó "estímulos empresariais" que ayuden a recuperar la actividad.

A este respecto, lamentó la "falta de vocación empresarial" de muchos armadores y de personas "que non acaban de poñe-los ollos ni o capital na economía marítima".

Por su parte, el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas Blanco, calculó en 15.000 los empleos perdidos entre 1980 y 1995 en este subsector marítimo, que a comienzos del pasado decenio contaba con 23.000 trabajadores y hoy se ha quedado reducido a 8.000. Tras la reducción paralela en el número de barcos que sufrió la flota mercante española, se atisbaba ya una cierta recuperación, aseguró Fernando Casas, por lo que se ha contenido la pérdida de puestos de trabajo.

Para Casas, la explicación de la crisis mercante de los últimos años se halla en que las empresas tuvieron que reducir costes para poder sobrevivir a las sucesivas aperturas de la flota mercante a mercados internacionales muy competitivos.



La asamblea general de Aetinape reunió ayer en A Coruña a representantes del sector marítimo-pesquero

Lobeto Lobo pudo ocasionar daños económicos a Sasemar por valor de 640 millones en 1994

Dice el Tribunal de Cuentas sobre el ex-director de Marina Mercante

Rafael Lobeto Lobo, ex-director general de la Marina Mercante, pudo ocasionar un daño económico de 640 millones de pesetas a la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), como presidente de la misma en 1994, según un informe provisional emitido por el Tribunal de Cuentas el pasado 1 de diciembre.

INIÁKI CARRERA. Bilbao

El Tribunal de Cuentas decidirá en breve si Rafael Lobeto Lobo, ex-director general de la Marina Mercante, ocasionó daños económicos a la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), ente público que presidió entre 1993 y 1995. Sasemar, dependiente del ahora Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, comenzó su andadura en 1993 como prestataria de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, absorbiendo 7.000 millones de pesetas anuales del erario público.

El Tribunal de Cuentas abrió en febrero de 1996 una investigación sobre la gestión de Lobeto Lobo al frente de Sasemar en 1994. El Tribunal inició diligencias en base a las irregularidades detectadas por el entonces

secretario general para los Servicios del Transporte, Manuel Panadero, y recogidas en una auditoría realizada a Sasemar por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE). En base a estos datos de la IGAE y de otros aportados por la Dirección General del Servicio Jurídico del Estado, el Tribunal de Cuentas emitió el pasado 1 de diciembre un informe provisional, que deja entrever que Rafael Lobeto Lobo ocasionó daños económicos a Sasemar por valor de 640 millones de pesetas en 1994. El informe del Tribunal de Cuentas, al que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI, dice textualmente: "los hechos analizados en la presente fase instructora no son constitutivos de un presunto alcance (...), sin perjuicio de que puedan haber ocasionado importantes daños económicos a Sasemar, que



Rafael Lobeto Lobo.

podrían generar responsabilidad contable por infracciones distintas del alcance", lo que se decidirá más adelante. Desde la fecha de presentación y emisión del citado informe, del que también se ha dado traslado al Ministerio Fiscal, el ex-director general Lobeto Lobo ha tenido un mes para presentar alegaciones. El Tribunal estima que uno de los hechos que puede constituir

infracción contable es que Lobeto Lobo, como presidente de Sasemar, pagó 9,8 millones de pesetas al Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (Comme) por un informe cuyo valor real oscila entre las 200.000 pesetas y los tres millones de pesetas. En la misma línea y también en 1994, Lobeto Lobo permitió que la empresa instrumental Cosmar, participada a partes iguales por Sasemar y la privada Boluda Off Shore, sobrevalorase en 425 millones de pesetas el precio del contrato adjudicado para la gestión de cinco helicópteros de salvamento. En concreto, Lobeto Lobo consistió que Cosmar incluyese como precio final de los contratos el IVA del que están exentos la prestación de este tipo de servicios, en contra de las propias indicaciones de la Secretaría General para los Servicios de Transportes y de la IGAE. Por último, Lobeto Lobo pagó 74,5 millones a GSI-Seresco por la implantación de aplicaciones informáticas, trabajo cuyo valor "no podría rebasar en ningún caso los 20 millones".

Aetinape denuncia que el sector pesquero perdió 28.000 empleos desde 1985

Pide a Madrid y a la UE que frenen 'los desmanes' de Argentina y Canadá

Mientras en Bruselas se aprobaba un nuevo reparto de las capturas pesqueras para los países comunitarios, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) reclamaba medidas para reorientar el sector y frenar la progresiva destrucción de empleo.

En una asamblea celebrada ayer en A Coruña, el presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, indicó que en los últimos doce años se perdieron 40.000 puestos de trabajo en esa actividad del sector primario, de los que el 70% —28.000— correspondieron a Galicia. Muñiz aseguró que el actual modelo marítimo español «está en franca regresión», y denunció también la falta de vocación empresarial «tanto de muchos armadores como de otras personas que no acaban de poner sus ojos ni su capital en la economía marítima», por lo que pidió a las autoridades estímulos empresariales y medidas «creativas», informó Europa Press.

En el capítulo de las demandas, Aetinape también reclama al Gobierno central y a la Unión Europea que frenen «los desmanes» de otros países, entre los que citó el caso de Argentina y de Canadá, ante los problemas vividos en los últimos meses con el apresamiento de barcos españoles, sobre todo gallegos.

MAS SEGURIDAD EN EL MAR.— Aunque destacó los avances logrados en la formación de las tripulaciones, el presidente de Aetinape también demandó del director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, que asistió a la asamblea, una política más activa para mejorar las condiciones de seguridad en el mar. Muñiz, que criticó la «herencia» dejada por los anteriores directores genera-



V. PUENTE / EFE

Amancio Landín (centro), y el presidente de Aetinape, J.M. Muñiz (segundo por la izquierda), ayer en A Coruña

les de Marina Mercante en esta cuestión, solicitó el aumento de las inspecciones pesqueras y la realización de cursillos de seguridad.

Además, el presidente de Aetinape recordó que Galicia es una de las comunidades más afectadas por la actual situación de la pesca debido a su dependencia de esta actividad, y consideró necesario aplicar soluciones estructurales a los problemas que le afectan. Por su parte, el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, aseguró que se está trabajando ya en la regulación del sector pesquero para que las empresas compitan en el mercado internacional.

Landín quiere más presupuesto

La flota gallega no necesitará nuevos recortes si se aplican métodos para regular el esfuerzo pesquero como la apertura de vedas, los topes de capturas y los paros temporales.

Así lo considera el conselleiro de Pesca, Amancio Landín, quien, en declaraciones a Europa Press, se mostró convencido

de que las mejores oportunidades para generar empleo en el sector pesquero están más en tierra que en el mar.

Entre sus retos prioritarios está la consolidación del sector del mejillón, mejorar la comercialización del rodaballo, iniciar la competencia con Noruega en el salmón y experimentar con otras espe-

cias.

Para poder llevarlos a la práctica, Landín diseña en estos días los próximos presupuestos de su Consellería, y advierte que intentará lograr el mayor incremento posible: «Si duplicáramos el presupuesto de este año, seguro que también conseguíamos gastarlo», sentenció.

DOMINGO 14 DICIEMBRE 1997, EL IDEAL GALLEGO

Aetinape exige a Bruselas que actúe ante los ataques argentinos a la flota española

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) afirma ayer en un escrito que la Unión Europea no pudo tolerar el nuevo ataque argentino contra la pesca española al obligar a enrolar tripulación nacional en todos los buques que pescan en sus aguas.

«Este puede considerarse un nuevo ataque a las empresas mixtas hispano argentinas»,

destaca Aetinape en su nota, que subraya su preocupación por esta medida que puede ser adoptada por otros países «con los que mantenemos este modelo pesquero». Asegura el escrito que la decisión de que la totalidad de los mandos de buques sean argentinos puede ocasionar también trastornos a la seguridad y la operatividad del conjunto de su flota, «ya que Es-

paña es uno de los países del mundo que más tiempo y esfuerzo ha invertido en la formación de sus profesionales del mar».

Tripulaciones

Aclara en este sentido que en la actualidad más del 50 por ciento de las tripulaciones en la flota hispano-argentina es española.

La asociación reclama a la Unión Europea y al Gobierno que tomen más en serio el conjunto de las negociaciones económicas con Argentina, «especialmente el Tratado bilateral de Cooperación Económica por el que esta república obtiene ventajosos niveles arancelarios para sus exportaciones a los mercados comunitarios y además percibe miles de millones de pe-

setas en compensación a ese acuerdo».

«No se pueden tolerar más posturas de tibieza como la mostrada en el caso del «Arpón» que no acarrea sino consecuencias como esta nueva burla contra los intereses españoles», concluye.

Efe • Santiago

Aetinape reclama medidas urgentes para evitar el deterioro del sector marítimo

■ Los Titulados Náutico-Pesqueros dan un margen de confianza a Marina Mercante

En los últimos diez años, se han perdido en España cerca de 55.000 puestos de trabajo en el sector pesquero y la marina mercante, según aseguró ayer el presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), José

Manuel Muñiz, quien reclamó a la dirección general de Marina Mercante medidas urgentes para evitar la progresiva pérdida de empleos en el sector. Además reclamó una política "valiente" en el sector marítimo.

a coruña
AGN

Muñiz hizo ayer balance de la gestión del Gobierno en materia pesquera y, aunque aseguró que la asociación que representa dará "un margen de confianza" a la dirección general de Marina Mercante pidió a su máximo responsable, Fernando Casas, que adopte "una política valiente" para atajar los problemas del sector.

El presidente de Aetinape exigió, por ello, el cese de altos cargos de la dirección general de Marina Mercante, que estuvieron en este departamento con el Gobierno socialista. A su juicio, "no es posible que se realicen las reformas necesarias si se mantiene en sus cargos a los que causaron los problemas actuales". Pidió, asimismo, la realización de una auditoría en

este organismo de la administración para delimitar responsabilidades de sus cargos directivos.

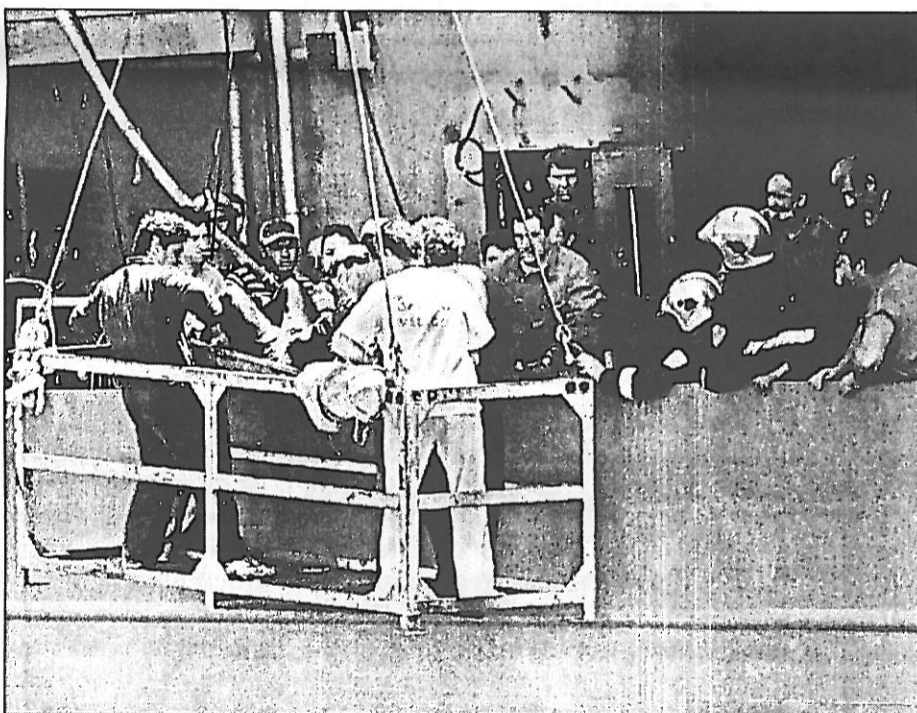
Aunque defendió la política en materia de seguridad marítima que están llevando a cabo los nuevos responsables de Marina Mercante, aseguró que todavía quedan muchas cuestiones pendientes, entre las que citó la aprobación de la Ley de Sanciones, la Ley de Pesca, o la reforma de la enseñanza marítimo-pesquera, que todavía no ha visto la luz tras muchos años de elaboración.

Asimismo, instó a los responsables políticos a que "se ocupen más de los asuntos domésticos y no de las discusiones internacionales" y que acaben con las "prevendas" que, según José Manuel Muñiz, caracterizaron a la dirección general de Marina Mercante durante la etapa socialista.



Viernes
8 de agosto de 1997

El presidente del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, Joaquín Buelga, ha denunciado que tragedias como la explosión en el «Proof Spirit» en Valencia, en la que murieron dieciocho trabajadores, son consecuencia del incumplimiento de las normas de seguridad por parte de los responsables del sector marítimo. Según Buelga, más de 1.500 personas trabajan en los puertos, incluso manejando mercancía peligrosa, sin formación, y el 90% de los barcos tienen botes salvavidas y equipos contraincendios en mal estado.



La tragedia del «Proof Spirit» pudo deberse a incumplimientos de normas de seguridad, según Buelga

El presidente del colegio asegura que se está ocultando información sobre el accidente del «Proof Spirit»

Los marinos mercantes alertan sobre el precario estado de la seguridad marítima

LA CORUÑA
Redacción

«Poco antes del accidente de Valencia, este colegio se dirigió por escrito a varios ministros y consejeros de comunidades autónomas, incluida la valenciana, para llamar su atención ante la grave situación del sector», afirma Buelga. En el caso del *Proof Spirit*, explica que la explosión «no fue una casualidad», sino que «puede deberse a razones que las autoridades y responsables tratan de ocultar a la opinión pública». Buelga denuncia que España incumple los convenios

internacionales sobre seguridad en el mar, contaminación y trabajo. Asegura que el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, se inhibe respecto a estas irregularidades.

Según Buelga, más de 1.500 personas trabajan en los puertos, y algunas manejan mercancías peligrosas, sin poseer los certificados legales para ello. Esta falta de preparación la hace extensiva a miles de títulos de patrón y mecánica naval expedidos. Afirma que el 10% de esos diplomados son «personas analfabetas».

También explica que las bri-

julas de los barcos casi nunca se compensan y nadie garantiza su fiabilidad, con el consiguiente peligro para la navegación; casi ningún barco cumple las normas respecto a las señales para situaciones de emergencia o los carteles instructivos para el manejo de los medios salvavidas. El presidente afirma que se autoriza a navegar a muchos barcos sin comprobar estos requisitos.

Joaquín Buelga señala que la Marina Mercante ha dejado de publicar los libros e impresos oficiales que debe pedir. Asegura que algunos capitanes «han tenido que registrar las

navegaciones en diarios ingleses o en *blocks*. Aparte de vergonzoso, no es válido», aclara.

Por último, Buelga indica que los buques incumplen los convenios sobre contaminación, puesto que efectúan vertidos sin ningún control.

Reclamación a la Xunta

El comité de empresa de Unión Naval de Levante, empresa en la que se daban los últimos retoques al *Proof Spirit*, anunció que dos de sus miembros viajarán a Galicia para reclamar a la Consellería de Industria apoyo para las dos familias gallegas afectadas.

Los oficiales de la marina mercante reiteran sus críticas al director general

El Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (Comme) reiteró ayer, mediante un comunicado, sus críticas al director general Fernando Casas al que acusa de paralizar con su gestión la actividad en el organismo responsable de la organización de asuntos marinos.

El Comme apunta que las medidas que intenta imponer desde la Dirección General de Marina Mercante son muy perjudiciales para el sector y que sus manifestaciones —que habían sido ya respuesta a las críticas realizadas por el Colegio de Oficiales— cuestionan el trabajo de la mayor parte de su personal, unos 500 funcionarios y controladores de tráfico y salvamento.

Polítizar la situación

Aseguran que las manifestaciones de Casas son un "burdo intento de politizar la situación echando la culpa de todo al Gobierno anterior, refugiándose en los resultados positivos del Gobierno actual en otras áreas para blindarse y confundir a la opinión pública".

Además, el Comme denuncia que el caos reinante en la Dirección General está deteriorando el servicio a los usuarios y aseguran que el "empecinamiento" del director puede forzar una convocatoria de huelga entre los controladores de tráfico y salvamento. En este sentido, el Colegio asegura que más de 200 controladores rechazan las pretensiones de Casas de contratar a más miembros de este colectivo sin formación y titulación superior.

Rechazan las críticas

Apuntan que "es más que preocupante la obsesión del director por flexibilizar el marco laboral en el sector, cuando no es de su competencia y olvidando las competencias que le corresponden por su cargo".

Por otra parte, el Colegio de Oficiales advierte que las siete escuelas superiores de la Marina Civil y las facultades de náutica manifiestan su desacuerdo con la estrategia de Casas, ya que consideran que podría dejarles sin los "pocos empleos actuales en barcos españoles".

El Comme reitera que están en juego 50.000 empleos en el sector marítimo a corto plazo y critica que se nieguen estas cifras —hace poco el responsable de Aetinape, José Manuel Muñiz, las rechazaba en La Coruña— "cuando falta poco más de un año para la liberalización total del transporte y se agudizan los problemas de la pesca y la construcción naval".

El Ideal Gallego • La Coruña

Domingo
6 de julio de 1997

Impugnan las bases de la convocatoria para plazas de controladores marítimos

LA CORUÑA
Redacción

Representantes de varias organizaciones profesionales han decidido impugnar las bases de la convocatoria para cubrir plazas de controladores de tráfico marítimo, según informa a través de un comunicado la Unión Telefónica Sindical (UTS). Consideran que dicha convocatoria supone «la vulneración flagrante de la legislación vigente, a la par que degrada las condiciones de la seguridad de la navegación, el salvamento y la lucha contra la contaminación».

El Sepla, la UTS, el comité de empresa de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, la Asociación de Cuadros y Mandos de la Marina Civil y la

Asociación de Jefes e Oficiales de Máquinas da Mariña Mercante de Galicia (Axomaga) rechazan asimismo «el proyecto de militarizar los servicios de salvamento marítimo mediante la sustitución del actual servicio de helicópteros por unidades dependientes del SAR».

Los mismos colectivos, que mantuvieron una reunión en La Coruña, han reiterado el «fracaso» del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad, «generador de un 98% de falsas alarmas» y reclaman la permanencia del oficial radioelectrónico. Rechazan también el proyecto del director general de la Marina Mercante «por el que pretende otorgar titulaciones superiores de marina civil a los titulados de formación profesional náutico-pesquera».

La polémica sobre titulaciones llega a un seminario en el Cesemi

• Expertos europeos debaten sobre la formación marítima

NACHO PRIETO • GIJÓN

Representantes de la Administración Marítima española, de las escuelas superiores de Marina Civil y de las escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesqueras coincidirán esta semana en Veranes, con motivo del seminario que sobre Nuevas Tendencias de Formación Marítima organiza el Cesemi

En medio de una airada polémica que mantiene claramente enfrentadas a las organizaciones profesionales de los titulados medios y superiores en especialidades marítimas, y que convirtió a la política sobre atribuciones diseñada por la Dirección General de la Marina Mercante en objetivo de encendidas censuras y halagos, el próximo miércoles comienza en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos (Cesemi), de Veranes, un seminario que promete ser polémico.

Expertos europeos asistirán los próximos días 18, 19 y 20 a un seminario sobre *Nuevas Tendencias de Formación Marítima*, en el Cesemi gijonés, que se convertirá sin duda en foro central de la polémica suscitada hace pocos días sobre las previsiones al respecto de

la Dirección General de la Marina Mercante y de su titular, Fernando Casas, que, según pudo saber este periódico, tiene previsto asistir a las sesiones de trabajo el día 19, aunque su nombre no figura en el programa.

Responsables de la mayoría de las escuelas superiores o facultades de Marina Civil de toda España se darán cita en Gijón para defender los postulados que ya han consensuado por escrito en una reciente reunión celebrada en Bilbao y que, según publicó este periódico, tienen como objetivo no rebajar las exigencias sobre acceso a determinadas funciones en los barcos.

Por el contrario, la presencia de directores de escuelas oficiales de Formación Profesional Náutico-Pesquera, que también se espera abundante, puede servir de contrapunto, si bien en la polémica ha entrado con mayor decisión, hasta el momento, la organización que agrupa a esos titulados de grado académico medio (Aetinape).

Aunque se trata de un seminario de ámbito europeo, la presencia española en las ponencias es destacable, circunstancia que facilitará, probablemente, que el caso español no pueda ser soslayado.

La Organización Marítima Internacional, la Unión Euro-



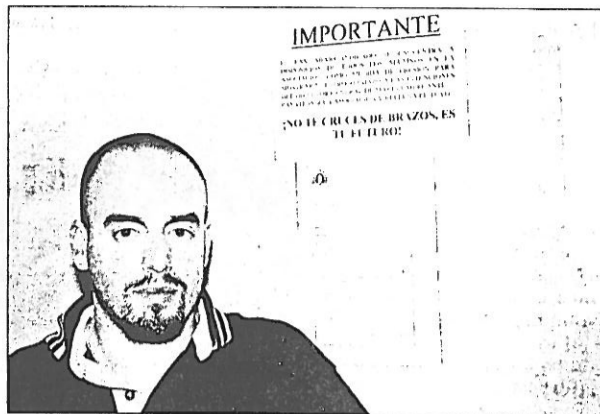
E. C.

Fernando Casas

pea, la Administración marítima, la empresa naviera, aspectos generales y la formación en la flota pesquera serán los temas a tratar, entre los cuales se intercambiará la presentación de un documento sobre *necesidades de la formación en el campo de la formación marítima española*, así como del vídeo *Supervivencia en la mar*.

En la organización del seminario participa la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), que también se encuentra en el centro del huracán por la polémica convocatoria de nuevas plazas de controladores.

Los alumnos de Marina Civil bombardean al ministro con escritos en defensa de su título universitario



Juan Altava, ante uno de los carteles pegados en la Escuela de Gijón.

EVA MONTES • GIJÓN

Los alumnos de la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón están bombardeando al ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado con cerca de dos centenares de escritos que le hacen llegar por duplicado: primero por fax y luego por correo. En ellos, el firmante, identificado a título personal con su DNI, pide al ministro que «interceda ante su director general de Marina Mercante», Fernando Casas, para que «cese en su empeño» de devaluar la titulación universitaria de capitanes, oficiales y jefes de máquinas, así como otras medidas avanzadas por el director general, que los futuros marineros universitarios consideran dañinas para la profesión.

A través de conversaciones con responsables del sector, Fernando Casas ha hecho pública su intención de crear un acceso profesional paralelo a la Universidad, que el presidente de la Asociación de Alumnos de la Escuela, Juan Altava, ve como un intento de «desprestigiar al marino y luchar por los intereses de los ingenieros navales», e, incluso, es posible que pretenda enfrentarnos con los estudiantes de Formación Profesional Náutico-Pesquera. No tenemos nada contra esa formación, pero para un ámbito diferente, para barcos pesqueros, no mercantes de gran porte».

IMPORTANTE

NO LE CRUCEN DE BRAZOS, ES TU FUTURO!

Altava es el firmante de un escrito enviado al ministro de Fomento en el que la Asociación de Alumnos cifra en cuatro los puntos discordantes con el director general: «la intención de desvincular las titulaciones académicas de las profesionales; el incremento de las atribuciones profesionales de patrones y mecánicos, en detrimento de los títulos universitarios necesarios hoy en día para obtener las titulaciones de capitán, jefe y oficiales; la intención de permitir a titulados de FP el acceso a las próximas convocatorias de Sasemar, puestos desempeñados hoy por titulados superiores; y no requerir formación universitaria para los títulos de capitán, jefe de máquinas, oficial radioelectrónico de primera etc., con el consiguiente detrimento de las carreras universitarias».

A expensas de la celebración de reuniones pendientes para la próxima semana, Juan Altava espera que se puedan coordinar algunas acciones entre las siete escuelas existentes en España, cuyos directores están pendientes de un encuentro. «También queremos reunirnos con el rector, Julio Rodríguez, y los vicerrectores de Ordenación Académica y Estudiantes, que tendrán algo que decir. Lo que pasa es que las noticias nos cogieron debilitados por los exámenes de fin de curso, sino habría, incluso, encierros, como hace tres años».

ASTURIAS DOMINGO 15 DE JUNIO DE 1997

DIARIO DE CADIZ Jueves, 29 de mayo de 1997

Salvamento Marítimo intenta rebajar la calidad de sus centros

Pretende contratar a patrones de pesca para que ejerzan como controladores en la red de torres de coordinación

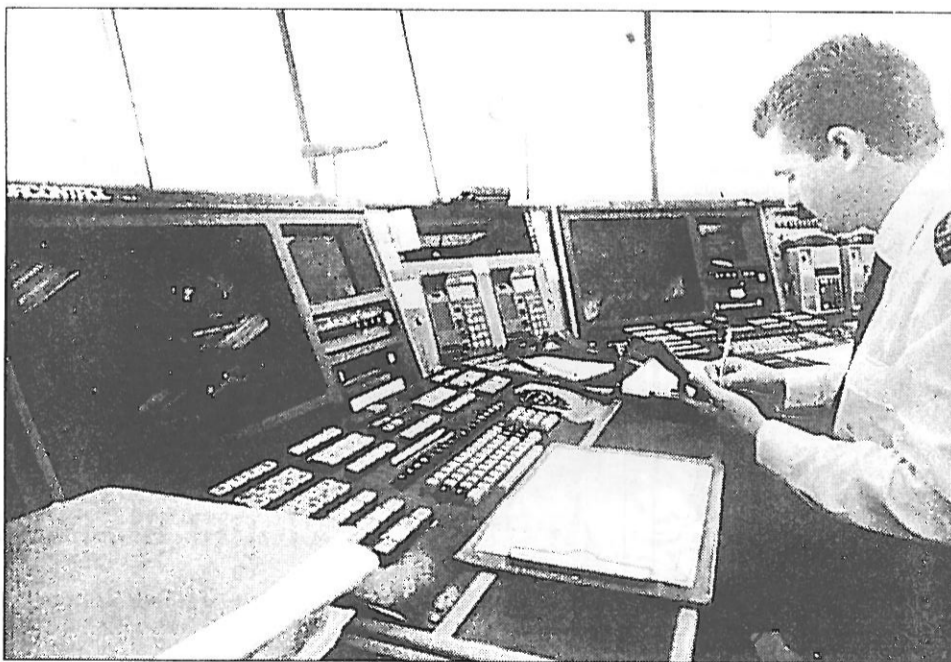
Salvamento Marítimo pretende que los patrones de pesca y los titulados en Máquinas puedan acceder a las pruebas de selección para ocupar puestos de controladores en sus centros de coordinación. Ello supondría una merma en la calidad del servicio.

Ildefonso Sena
Algeciras

La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima pretende homologar a los patrones de pesca con los capitanes, pilotos y oficiales de radio de la Marina Mercante, a efectos de contratación en los centros coordinadores de salvamento.

De llevarse a cabo esta iniciativa, como parece ser va a ocurrir en la próxima convocatoria, esto implicaría una menor calidad del servicio que se presta desde los citados centros, actualmente operados por capitanes, pilotos y oficiales de radio procedentes de las actuales facultades de la Marina Civil o de las antiguas escuelas de Náutica.

La alarma ha saltado entre los propios profesionales. El colectivo de titulados superiores de Marina Civil destinados en el Centro Zonal de Coordinación de Salvamento de Tarifa han dirigido una carta al presidente de la Sociedad Estatal, en la que se muestra la preocupación al respecto. «Este colectivo tiene la



ARCHIVO/F. CARRASCO

Hasta ahora, el servicio prestado por los marinos mercantes ha sido brillante

impresión de que por parte de esa dirección se pretende modificar los requisitos de los aspirantes a plazas de controladores, incluyendo a titulados de la especialidad de Máquinas y de Formación profesional de Segundo Grado», señalan en la misiva.

Los profesionales recuerdan a la Sociedad que desde 1985 en que se dotó por primera vez de personal a este centro «los puestos de controladores han sido ocupados por titulados superiores de la Marina Civil, en espe-

cialidades de Náutica y Radioelectrónica Naval. El rendimiento y servicios que se vienen prestando han sido satisfactorios, pues de otro modo no habría sido posible desarrollar dos planes de Salvamento, desplegar las unidades y centros coordinadores y poner en marcha la Sociedad Estatal. Por lo tanto, la trayectoria y los hechos han demostrado que entre los requisitos de los aspirantes a puestos de controlador debe exigirse el de poseer la titulación universitaria de Marina Civil en especialidades

de Náutica o Radioelectrónica», señala la carta.

Hay que tener en cuenta, además, que si esta iniciativa gubernamental se lleva a efecto, se estaría engañando al conjunto europeo de Salvamento Marítimo, al que se ha vendido siempre la titulación superior de los encargados de controlar el tráfico y coordinar los salvamentos.

Es más, la titulación superior se exige explícitamente en el documento diseñado para el Plan Nacional de Salvamento puesto en marcha en 1991.

DIARIO DE PONTEVEDRA

Sábado, 24 de mayo de 1997

El presidente de la Asociación califica "calamitosa" la situación

La marina mercante y pesca perdieron 55.000 empleos en la última década

EFE

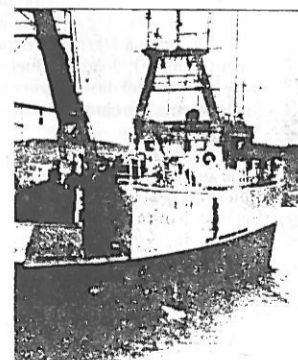
A Coruña

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Actinape), José Manuel Muñiz, aseguró ayer en A Coruña que, en los últimos diez años, «en España se perdieron 54.900 puestos de trabajo en la Marina Mercante y en el sector pesquero».

Muñiz, que calificó de «calamitosa» la situación que atraviesa la Marina Mercante española, manifestó en rueda de prensa que tan sólo en Galicia la pérdida de puestos de trabajo durante la última década afectó en este sector a 20.000 personas y se mostró partidario de que la Administración «cese a buena parte de sus altos cargos» para paliar esta situación de crisis.

Asimismo, instó a la Dirección General de la Marina Mercante a impartir cursillos de formación y perfeccionamiento entre los trabajadores, con el fin de fomentar su competitividad, y se mostró a favor de todas las reformas que contribuyan a la modernización de la Marina Mercante.

El responsable de Actinape también se refirió a la situación del



sector pesquero y mostró su preocupación por la utilización masiva de las banderas de conveniencia en los buques españoles, ya que «son un obstáculo a la hora de incentivar el empleo».

Además, José Manuel Muñiz manifestó que «es urgente elaborar una ley de sanciones donde los armadores se conviertan en responsables subsidiarios».

Respecto a la necesidad de un mayor control de la flota pesquera, Muñiz abogó por la colaboración entre la Administración española y la Unión Europea para «lograr una inspección única dentro de los países comunitarios».

LA ASOCIACIÓN SOLICITARÁ EL APOYO DE LOYOLA DE PALACIO

Aetinape exige igualdad de condiciones frente a los marinos mercantes

Los titulados náutico-pesqueros denuncian una campaña en su contra y consideran que se deben acabar los "privilegios" del otro colectivo

El Ideal Gallego • Santiago

La Asociación Española de Titulados Náutico-pesqueros (Aetinape) se dirigirá a la administración española y a las diferentes autonomías para demandar iguales oportunidades que los marinos mercantes, y considera que debe terminarse con los privilegios que, a juicio del colectivo, han disfrutado estos profesionales desde la Administración marítima anterior.

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, afirmó ayer que por los marinos mercantes se lleva una campaña que pretende frenar el proyecto de la dirección general de Marina Mercante de incorporar titulados náuticos a las torres de control, las Capitanías Marítimas y Centros de Salvamento.

Defensa del corporativismo

Entiende el portavoz de Aetinape que las pretensiones de los marinos tienen como único objetivo seguir defendiendo un "corporativismo trasnochado" y frenar la incorporación de los titulados náutico-pesqueros a otras funciones "para las que están perfectamente preparados".

José Manuel Muñiz reclamó un modelo profesional nuevo para el sector marino mercante español, con igualdad de oportunidades y basado en las normas que rigen en otros países comunitarios.

Salidas alternativas

El presidente de Aetinape anunció que solicitarán el apoyo de la ministra de Agricultura y Pesca, Loyola de Palacio, del secretario general de Pesca, Samuel Juárez y de consejeros de comunidades autónomas con litoral. Según Muñiz, en España hay en



El presidente de la Aetinape, José Manuel Muñiz, durante una rueda de prensa. ARCHIVO

torno a 15.000 titulados náutico-pesqueros y otros cuatro mil cursando estos estudios, por lo que destacó la importancia de buscar salidas alternativas a su actividad tradicional, dentro del sector pesquero.

Proceso de normalización

La asociación de náutico pesqueros cree que el proceso de normalización al que se encuentran sometidas las atribuciones profesionales de los titu-

lados del sector por la Logse ha suscitado una actitud de enorme agresividad por parte de "aquellos que consideran que en el sector marítimo existen enemigos". Aetinape insiste en que los profesionales del mar "forman una única familia que tienen que convivir en un clima de racionalidad y mutuo entendimiento" de las circunstancias profesionales de cada una de las personas que prestan sus servicios en las diferentes empresas. ■

Aetinape reclama el derecho a optar a puestos administrativos de la marina civil

Los titulados náutico-pesqueros critican la campaña de acoso a Fernando Casas



José Manuel Muñiz criticó la campaña de algunos sectores de marinos mercantes.

La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros criticó ayer la campaña de acoso contra el director general de Marina Mercante de algunos sectores por la propuesta de admitir a este colectivo en la administración de la marina civil. José Manuel Muñiz reclamó el derecho de sus asociados a optar a estos puestos que no tienen porque ser cubiertos con titulados universitarios de ciertos colectivos, que únicamente pretenden mantener las prebendas de anteriores tiempos.

vigo
REDACCIÓN

El presidente de la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, reclamó ayer el derecho

de este colectivo a poder entrar en la administración periférica de la dirección general de Marina Mercante. Muñiz, señaló en una rueda de prensa, que existía una campaña contra el director general de Marina Mercante, Fernando Casas y contra los titulados náutico-pesqueros por parte de un colectivo de marinos mercantes que quieren mantener las prebendas de los anteriores tiempos de Rafael Lobeto y frenar la reforma que inspira el nuevo titular.

El presidente de Aetinape, afirmó que por los marinos mercantes se lleva una campaña que pretende frenar el proyecto de la dirección general de Marina Mercante de incorporar titulados náuticos a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo y a las Capitanías.

Entiende el portavoz de Aetinape que las pretensiones de los marinos tienen como único objetivo seguir defendiendo un "corporativismo trasnochado" y fre-

nar la incorporación de los titulados náutico-pesqueros a otras funciones "para las que están perfectamente preparados".

Muñiz reclamó un modelo profesional nuevo para el sector marino mercante español, con igualdad de oportunidades y basado en las normas que rigen en otros países comunitarios. El presidente de Aetinape destacó que mientras en otros países comunitarios los titulados náutico-pesqueros están reconocidos como profesionales de la marina mercante, en España se mantienen diferencias que no tienen lógica. "Una capitán de pesca que dirige un congelador en aguas de Namibia o Argentina, si quiere embarcar en un mercante que lleva maíz tendrá que embarcar de marinero, al no reconocerle la titulación".

Anunció que solicitarán el apoyo de la ministra de Agricultura y Pesca, Loyola de Palacio, del secretario general de Pesca, Samuel Juárez y de las autonomías.

REFORMA DE LAS ATRIBUCIONES PROFESIONALES EN LA MAR

Casas achaca la guerra de títulos a sentimientos de agravio y dominio

La normativa española seguirá las directrices europeas

NACHO PRIETO • GUÍÓN

El director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, manifestó ayer a este periódico que la dura polémica que enfrenta a titulados medios y superiores en especialidades náuticas sobre sus atribuciones profesionales está propiciada por "sentimientos de agravio y dominio".



Fernando Casas. E.C.

La polémica sobre titulaciones náuticas y sus correspondientes atribuciones cobró ayer nueva fuerza durante el seminario sobre Nuevas tendencias de la formación marítima, como consecuencia de una dura intervención del presidente del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (Comme), Joaquín Buelga, en presencia del director general de la Marina Mercante, Fernando Casas.

En declaraciones efectuadas a este periódico, Fernando Casas valoró la ponencia de Buelga como mera exposición de una de las partes, que tiene réplica en la contraria y que, en ambos casos, "son planteadas más con gritos que con razones". La Administración, aseguró, "no puede canalizar intereses concretos y está para encauzar los deseos de los ciudadanos, en el seno de las directrices internacionales". Según el director general de la Marina Mercante, "unos nos dicen: ¡atendánnos en nuestra petición de ver reconocida la capacitación que tenemos! y otros ¡no se les ocurrirá permitir el acceso a determinados puestos a titulados de Formación Profesional!", pero en ambos casos inspirados por "sentimientos de agravio y dominio", respectivamente.

Normativa internacional

En ese contexto, el proyecto de Fernando Casas es reconocer y aplicar la directiva de la Unión Europea "que todavía ayer (por el miércoles) fue aprobada en Luxemburgo". El director general

de la Marina Mercante explicó que dicha directiva propicia un cambio en el proceso de capacitación profesional y sustituye el modelo tradicional de formación académica-práctica-reconocimiento profesional, por otro que se base en el reconocimiento de los centros capacitados para impartir determinados conocimientos que se consideren necesarios para desempeñar cada función en un barco.

Evaluación neutral

Con las cosas así, la Administración Marítima española asumirá la normativa comunitaria y su función, al igual que la del resto de los estados miembros, será evaluar la capacidad de cada centro, con vistas a presentar a la Organización Marítima Internacional (OIT) garantías suficientes sobre la calidad de la formación española, para que nuestro país esté incluido en la llamada lista blanca, de reconocimiento internacional.

En ese sentido, Fernando Casas explicó que la Dirección General de la Marina Mercante (DGM) intentará conseguir un "auditor externo" que sea comúnmente aceptado y, si no es posible "tendremos nosotros que asumir esa función". Sobre la falta de documentos

escritos que recojan el proyecto de la DGMM, aunque su titular ya habló sin tapujos con representantes de las partes afectadas, Fernando Casas manifestó que no consideró oportuno redactar el correspondiente decreto hasta que la directiva europea no fuera publicada, a fin de adaptarse fielmente a la misma, pero ahora ya no hay motivo para esperar más y pronto será publicada la normativa correspondiente. Casas considera innecesario negociar sobre el polémico asunto. "El proceso -dijo- está abierto desde hace ocho meses y nadie me ha aportado nada. Sólo me transmiten esperanzas o temores".

Debate en Veranes

Esa discrepancia, evidentemente, se refleja en el seminario que celebra el Centro Jovellanos. Los directores de escuelas superiores o facultades de Marina Civil no rechazan la directiva internacional, pero consideran que sólo se refiere a exigencias mínimas y si España, tal como están las cosas, las supera, mejor que mejor, ya que, en caso contrario, se rebajaría la calidad de la formación marítima. Los responsables de las escuelas de Formación Profesional náutico-pesqueras piden que sus titulados no tengan en España menos oportunidades que las que Europa les reconoce. "Ustedes han mantenido una lucha eficaz -dijo alguien ayer en el debate, dirigiéndose a los titulados superiores- dejen ahora que puedan subir un escalón unos profesionales que tienen la condición óptima para desempeñar determinadas funciones, para que puedan tener un hueco no sólo en la mar, sino también en puestos de tierra".

Entre opiniones en uno u otro sentido, persiste el convencimiento unánime de que España tiene que estar en la ya citada lista blanca, para que las titulaciones de sus marinos no tengan problemas de acceso a cualquier barco, del pabellón que sea.

Aetinape reclama mayor atención a la pesca en las Capitanías Marítimas

La Asociación de Titulados Náuticos reclama una estructura periférica de la administración marítima integrada también para el sector pesquero.

vigo
AGENCIAS

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) señaló ayer en un comunicado, que la secretaria general de Pesca Marítima y la dirección general de Marina Mercante deberían dialogar para profesionalizar la administración marítima periférica. Completar la estructura peri-

férica de la Administración Marítima continúa siendo una asignatura pendiente, señaló Aetinape. "Por ello, debe aprovecharse la actual etapa de diálogo fluido entre las dos áreas principales de la Administración para llegar a una configuración eficiente y definitiva de los recursos humanos y materiales del Estado en el litoral", señaló.

La Asociación de Titulados

recuerda que las Capitanías Marítimas se han dotado de personal técnico relacionado con marina mercante; mientras que el sector pesquero continúa infradotado con respecto a la administración marítima periférica. "Hay que tener en cuenta que la pesca española es una de las principales del mundo, y que es el subsector marítimo que genera mayor cantidad de puestos de trabajo".

La Mar

Los responsables del sector marítimo apuestan por un profesional polivalente, al margen de la titulación que haya cursado. Así se evidenció ayer en la jornada inaugural de un seminario en Veranes, donde quedó patente la división del sector ante la reforma de las enseñanzas náuticas.

La reforma de las enseñanzas marítimas divide al sector náutico

Expertos exponen sus criterios en un seminario inaugurado ayer en Veranes

Jueves, 19 de junio de 1997
LA NUEVA ESPAÑA

Angel FIDALGO «Nuevas tendencias de la formación marítima» es el título del seminario europeo que ayer comenzó en el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos», y que será clausurado mañana, con la asistencia de 80 especialistas. El momento no puede ser más oportuno. Titulados superiores de la Marina civil y de Formación Profesional náutico pesquera están manteniendo un pulso, con la intervención de la Administración en favor de estos últimos, para situarse al frente de los buques mercantes que navegarán por los mares en el año 2000.

El seminario, que hoy contará con la presencia del director general de la Marina mercante, Fernando Casas, está enmarcado dentro del plan Orión «Acciones complementarias», como una iniciativa de la formación continua que está fomentada por Forcem.

Durante el día de ayer se abordaron dos temas: «La organización marítima internacional» y «La Unión Europea». La jornada de hoy se centrará en «La administración marítima» y la «Empresa naviera». Mañana se abordará «La formación en la flota pesquera». Los asistentes más representativos del sector a este seminario comentaron a LA NUEVA ESPAÑA cuál es su visión sobre el futuro de la formación marítima.

● **Antonio Monteserín, director de la Escuela Super-**

rior de la Marina Civil de Gijón. «En este seminario de lo que se trata es de recoger todo tipo de opiniones sobre cómo se debe interpretar y poner en marcha el convenio internacional de titulaciones. En general, los marinos entendemos que el convenio fue elaborado para elevar el nivel de los países que lo tenían muy bajo. Todos sabemos cuál es la opinión al respecto de la Administración española, y el sector en pleno coincide en que no se puede dejar el sector marítimo en manos de tripulaciones, donde la picaresca es algo habitual». Paralelamente, Antonio Monteserín destacó que en este seminario que se imparte en el Centro «Jovellanos», situado en la localidad de Veranes, están presentes representantes de todos los sectores directamente implicados en esta problemática, que cada día que pasa genera más polémica.

● **José Manuel Corredoira, jefe de servicio del personal marítimo pesquero.** «Ahora estamos en un momento en el que hay unos planes nuevos de estudio de Formación Profesional que se van a poner en marcha, y que pasan de nueve meses de formación a dos años, lo que lógicamente tiene que implicar un aumento en las atribuciones de los titulados, aunque esto suponga algún recelo por parte de los titulados superiores de Marina civil. Hay que ser realistas y admitir que a partir de ahora las titulaciones serán



Por la izquierda, Antonio Monteserín, Ignacio Fidalgo, capitán marítimo, y Enrique Fernández, nuevo director del Centro de Veranes.

comunes y dejarán de estar separadas las de Marina mercante y la de pesca».

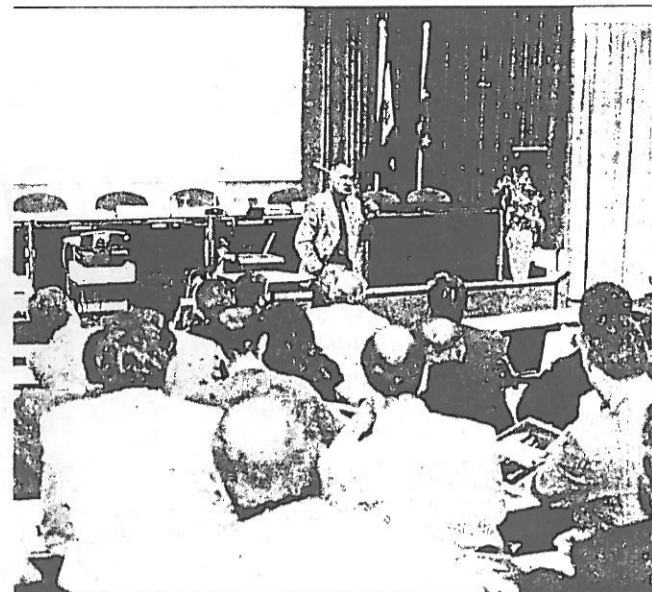
● **Fernando Pardo, profesor de la Universidad Marítima Mundial, con sede en Suecia.** «Nuestra estrategia de formación en la Universidad presta una atención especial a los países en vía de desarrollo, que pasa por la ayuda a la preparación de los programas de enseñanza, la organización de las prácticas de mar y la creación de un marco institucional para los certificados y para los exámenes de competencia, sin reparar en cuál es el grado de titulación que obtienen en comparación con el que tendrían en otros países».

● **Eduardo Cruz, ex representante de España en la Organización Marítima Mundial.** «En este momento estamos pasando de una formación basada en la pedagogía a otra basada en el aprendizaje, para obtener un grupo de profesionales que no sea cautivo de una actividad.

No se trata de si los titulados de Formación Profesional se van a comer la tostada a los licenciados en Marina civil, sino de que aquellos profesionales que sean competitivos, independientemente de cuál sea su procedencia, serán los que tendrán más posibilidades en el mercado laboral».

En cuanto a la preparación que en el futuro deberán tener los oficiales de la Marina mercante, tanto Eduardo Cruz como Fernando Pardo coincidieron en señalar que el oficial polivalente de puente y máquinas se presenta como una alternativa que cada vez es más real en Europa. Esta tendencia se une a la automatización que ya están teniendo las máquinas de los buques, que se manejan sin dificultad desde los puentes.

«Hay que ir a un nuevo estilo de oficiales que sean capaces de sacar adelante el buque, sin matizar que sean de puente o de máquinas», concluyeron.



Asistentes ayer al seminario sobre Nuevas tendencias de la formación marítima.

La Universidad es cuestionada como foro idóneo para formar marinos

● Se le achaca falta de contenido práctico y profesional

NACHO PRIETO • GIJÓN

La Universidad, por falta de contenido práctico de las enseñanzas que imparte, fue ayer cuestionada por representantes de algunos colectivos marítimos como foro idóneo para formar marinos, durante la primera jornada del seminario sobre Nuevas tendencias de la formación marítima que comenzó en el Centro Jovellanos, de Veranes. Sin embargo, hubo unanimidad al considerar necesario que la preparación de esos profesionales sea cada vez mejor.

La polémica sobre el proyecto que la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) tiene previsto desarrollar, para aumentar las atribuciones que tienen en los buques los titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera, llegó ayer al seminario que se celebra en el Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos, de Veranes, sobre Nuevas tendencias de la formación marítima. No obstante, el debate fue más subyacente que explícito, ya que los participantes evitaron enfascarse en una discusión que pudiera monopolizar, con temas domésticos, un foro organizado con más amplias miras y frustrar, por lo tanto, el intento de conocer las tendencias internacionales.

En todo caso, la tensión y la discrepancia son perceptibles y afloraron en varias intervenciones. Así, el papel de la Universidad como instrumento idóneo para la formación de marinos resultó cuestionada, pero no porque alguien defendiera que puede bajar el nivel de preparación de los profesionales de la mar, sino porque se criticó el contenido más académico que práctico de las enseñanzas impartidas en escuelas superiores y facultades de Marina Civil.

Formar profesionales

«La Universidad traiciona al país si, con los amplios recursos que recibe, no prepara profesionales», dijo Eduardo Cruz, representante de España ante la Organización Marítima Mundial (OMI) durante el

periodo 1990-1995, al ser preguntado sobre los planes de la DGMM, con lo que, más que definirse claramente al respecto, optó por sugerir que hace falta aumentar el esfuerzo para que los títulos avalen por sí mismos no sólo unos conocimientos sino también plena capacitación profesional. En ese sentido, José María Torre, responsable de Calidad y Seguridad de una empresa española dedicada a gestionar la captación de tripulaciones para las principales navieras del país, manifestó a este periódico que una colaboración real, «no sólo para la foto», entre el Centro Jovellanos y la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón puede deparar resultados excepcionales. La razón es la formación 'práctica' que proporcionan los simuladores. La propuesta, por lógica y evidente, no deja de tener su trasfondo. Para los responsables de la citada Escuela, que propiciaron y propician esa colaboración, no tendría profesionalmente ninguna gracia, seguramente, que se llegara a considerar mejor valor formativo el que se obtiene fuera de las aulas universitarias. Por eso, el consenso no falta cuando se plantea, en el contexto de los acuerdos internacionales vigentes o futuros, la necesidad de aumentar día a día la preparación de los marinos. La discrepancia y el recelo surgen a la hora de establecer los conocimientos mínimos exigibles para desempeñar cada cargo, los títulos que los garanticen y los organismos que los impartan.

La oferta de empleo de Sasemar será impugnada

N. P. • GIJÓN

La convocatoria efectuada por la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar) para cubrir 27 nuevas plazas de controladores de tráfico marítimo será impugnada por la vía de lo contencioso-administrativo, según manifestaron ayer a este periódico fuentes del Comité de Empresa de la citada entidad.

Eso no impedirá, al parecer, que la provisión de plazas se efectúe conforme a las bases publicadas, que fueron dura-

mente contestadas por los representantes de los trabajadores, ya que no reservan dichos puestos a los titulados superiores de Marina Civil. Sin embargo, si la impugnación prosperase, Sasemar podría verse en la necesidad de prescindir de las personas ahora contratadas que no cumplan los requisitos antes exigidos.

En todo caso, las mismas fuentes indicaron que no es previsible que el fallo del tribunal competente se vaya a producir antes de dos o tres años, con lo que la impugnación no resuelve a corto plazo las cosas.

El Comité de Sasemar califica de aberrante la convocatoria de plazas de controladores

N. P. • GIJÓN

El Comité de Empresa de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar) considera que la convocatoria de plazas para contratar 27 nuevos controladores es «aberrante» por los requisitos que se exigen a los aspirantes y, además, porque vulnera lo previsto en el II Plan Nacional de Salvamento, que fue aprobado por el Parlamento, si los contratos se realizan antes de que finalice 1997.

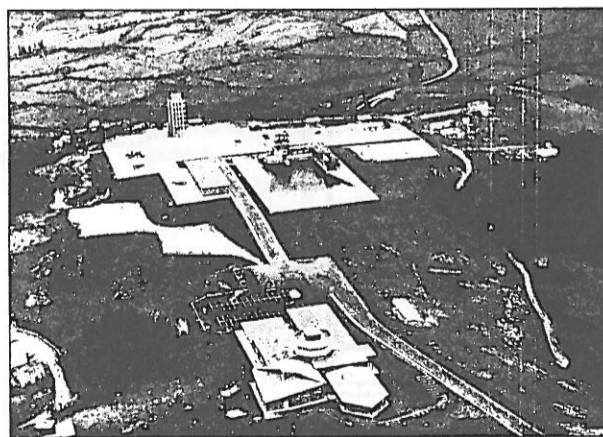
Alejandro Heras Gutiérrez y José Manuel Pérez-Vega Artime, representantes asturianos de los trabajadores de Sasemar, explicaron ayer a este periódico su oposición a que sea eliminado, para ser controlador del tráfico marítimo, el requisito de poseer un título superior de Marina Civil. La razón es que ese tipo de titulados tienen los conocimientos necesarios para manejar los aparatos que son utilizados a diario en las torres de control, mientras que los alumnos de Formación Profesional (FP) no son ejercitados en esas materias y ni siquiera pueden acceder a cursos como los de Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS), Operador de Consola de Radar (VTS) o su habitual paso previo, el ARPA, porque para matricularse en ellos hace falta un título superior. En tales condiciones, según las mismas fuentes, los controladores contratados que pro-

vengan de la FP tendrán que adquirir unos conocimientos que no les fueron explicados en las escuelas, lo que supondrá tiempo y dinero.

En todo caso, los representantes asturianos en el Comité de Empresa de Sasemar dejaron claro que no rechazan que titulados náuticos pesqueros entren a trabajar en la citada sociedad estatal, de manera que no se pretende cortar el acceso laboral a nadie. El problema es, simplemente, que no consideran que el puesto de controlador sea el más indicado.

Agravios

Otro aspecto de la convocatoria de nuevas plazas de controladores que rechazan los actuales profesionales es que la apertura a las titulaciones de FP conlleva una discriminación para los diplomados o licenciados universitarios de Marina Civil. El caso es que Sasemar pide títulos profesionales, no sólo académicos. Así, la convocatoria publicada, además de admitir, como hasta ahora, candidatos que sean capitanes, pilotos de primera o de segunda, radiotelegrafistas de primera o de segunda, o maquinistas (todo ello titulaciones superiores), incluye a los patrones mayores de cabotaje, capitanes de pesca y patrones de pesca de altura (titulaciones de FP), pero no considera a los diplomados y licenciados superiores



Centro Jovellanos, en Veranes, buque insignia de Sasemar.

que, por no haber realizado los días de mar pertinentes, no disponen todavía de las titulaciones profesionales. Eso supone, según las citadas fuentes, una clara discriminación, aunque no es la clave del asunto, pues, como queda dicho, rechazan, en todo caso, el acceso a los puestos de controlador desde las escuelas de FP.

Plan de salvamento

En otro orden de cosas, el Comité de Empresa de Sasemar advierte que, si la citada sociedad estatal realiza contrataciones de trabajadores no universitarios para ocupar

puestos de controladores antes de que acabe el año, estará incurriendo en la circunstancia, cuan-do menos anómala, de vulnerar, por decisión de la Dirección General de la Marina Mercante, un texto aprobado en su día por el Parlamento y por el Gobierno, como es el II Plan Nacional de Salvamento. Dicho programa reserva para titulados superiores los puestos citados, circunstancia que contribuyó a conseguir que España consiguiera, de distintos organismos marítimos internacionales, facultades de mando para los controladores de Sasemar en las aguas que vigilan.

ENTREVISTA

JOSÉ MANUEL MUÑOZ PRESIDENTE DE AETINAPE

«El fin es recuperar flota y empleo»

El presidente de la organización profesional española que agrupa a los titulados náutico-pesqueros, José Manuel Muñoz, vive una luna de miel con la Dirección General de la Marina Mercante, pero advierte que su único compromiso es mejorar las condiciones de vida en la mar.



José Manuel Muñoz

Nacho Prieto

—¿Es tan difícil poner de acuerdo a los titulados medios y superiores, cuando en la mayoría de los casos parecen tener intereses comunes?

—No lo creo. Yo tengo muchos amigos en la mar, en los más variados puestos, y creo que su preocupación es muy distinta a cortar el acceso de compañeros a determinadas atribuciones para las que están perfectamente preparados. Lo que resulta bastante más difícil es entenderse con los responsables del COME (colegio de los titulados superiores), porque defienden unos estudios universitarios que ellos mismos no tienen. Pero el fin no debe ser la disputa por conseguir unos pocos puestos en los barcos, sino recuperar la flota española y el empleo. La marina mercante española pasó en pocos años de mil a 200 barcos y de 27.000 puestos de trabajo, en 1987, a 3.000, en 1996. Pero por eso no protestaron, porque estaban pagando favores recibidos. ¿Dónde estaban entonces? No nos entendemos si juegan a la política. Es ridículo defender, por ejemplo, que el jefe de máquinas de un atunero frigorífico, que faena por todos los mares, como responsable de barcos tremendamente sofisticados, por la evolución de las técnicas de pesca, no puede ocupar ese cargo en un remolcador de salvamento. ¿Son los capitanes de pesca que día a día tienen que sacar del mar la riqueza y no sólo transportar mercancía los mediocres de los que hablan?

Plan de salvamento

—Tampoco Aetinape se distingue por sus quejas ante la posible reducción de los medios de salvamento, aunque los barcos auxiliares son más abundantemente pesqueros que mercantes...

—No hay tal reducción. Creo que soy una de las personas que más luchó para poner en marcha un plan de salvamento, pero luego fue prostituido, porque se basó en contratos millonarios y ausencia de prevención. Es mejor tener una buena carretera que ambulancias en cada curva para atender a los accidentados. Sin embargo, faltan inspecciones en los barcos que impidan navegar en malas condiciones, o la formación adecuada de las tripulaciones. Se organizan cursos con ese fin, pero a los de segundo nivel ya casi ningún pescador accede, porque son caros y falta la financiación necesaria. El dinero se utiliza en otras cosas. A mi juicio, la seguridad debe estar fundamentada en la prevención. No obstante, tampoco renunciemos a esos medios. Por ejemplo, ¿qué hacen los helicópteros de la Armada en San Fernando? Nuestro objetivo no es que en Asturias haya un helicóptero, sino dos.

—¿Durará mucho su perfecto entendimiento con

«El plan de salvamento fue prostituido, porque se basó en contratos millonarios y ausencia de prevención. Faltan inspecciones en los barcos.»

la Dirección General de la Marina Mercante y su titular, Fernando Casas?

—Aetinape es independiente, porque apenas recibe subvenciones, 200.000 pesetas en 1996. Por lo tanto, se pondrá frente a la Administración Marítima si realmente, como dicen algunos, ataca al sector. Pero, hasta ahora, no ha demostrado nada de eso y está en marcha una reforma de atribuciones y formación que nos parece muy positiva. Es la desunión lo que realmente beneficia a quienes deberían ser nuestros adversarios comunes. En vez de enzarzarnos por un puesto más o menos, deberíamos luchar juntos para que nadie tenga que navegar con sueldos filipinos o estar en el paro. Reconozco que es difícil, porque a algunos sólo les queda el discurso de la confrontación.

—¿Suplantarán las organizaciones profesionales a los sindicatos?

—No lo creo. Cada entidad tiene su función. No obstante, creo que algunos sindicatos están excesivamente burocratizados. Echo de menos que conecten realmente con la gente del mar, que representen de verdad.

Presencia en Asturias

—¿Considera suficiente la representación de Aetinape en Asturias?

—Según cómo se mire. Aetinape tiene en Asturias hombres que trabajan bien y realizan un esfuerzo importante que es justo agradecer. Lo que no tenemos es liberados, porque sólo hay tres en toda España. Nuestra organización no tiene dinero, pero como la única forma de conseguirlo es mediante subvenciones, porque las cuotas no sirven para mantener delegaciones con oficinas y representantes disponibles a todas horas, esa circunstancia proporciona gran libertad. Me agradaría frecuentar más Asturias, porque es la tercera comunidad autónoma en la que más afiliados tenemos, por debajo de Galicia y el País Vasco, pero por encima de Andalucía, por ejemplo.

«Aetinape es independiente, por lo tanto se pondrá frente a la Administración Marítima si realmente, como dicen algunos, ataca al sector.»

José Manuel Muñoz Ríos, presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape), José Manuel Muñoz Ríos, cree que debe ayudar a los profesionales de mar de la Costa da Morte porque tienen dificultades para llegar a los foros en los que deben ser oídos. Actualmente está preocupado por los costes de los

remolques que deben pagar los marineros de bajura, aunque afirma que esta cuestión está a punto de ser solucionada. En una entrevista ofrecida al programa «Voces de Bergantiños» de Radio Voz afirmó que Aetinape «no es un sindicato», aunque aseguró que tampoco se trata de un colectivo domesticado.

«No somos un colectivo domesticado»

CARBALLO
Redacción

José Manuel Muñoz y la organización que preside reivindicaron de forma activa la separación del dispositivo regulador del tráfico marítimo frente a la Costa da Morte. «Fue una de las grandes aspiraciones del sector marítimo de Galicia, una batalla ganada frente a los intereses económicos. Da garantías de seguridad a nuestra flota, a los miles de embarcaciones y de tripulantes que se ganan la vida este litoral», manifiesta.

—¿Cómo colaboran con las cofradías?

—Lo hacemos con los pósitos de la Costa da Morte y con el conjunto del sector pesquero gallego. A veces, los marineros estaban sin voz porque no podían llegar a las instancias competentes para tratar los temas que les preocupaban.

—¿Qué otras actuaciones promueve su organización?

—Prestamos nuestro apoyo a los profesionales del mar en el tema de la seguridad, cuestiones que afectan a asuntos estructurales del sector pesquero, el transporte marítimo, el cabotaje, la formación, la marina mercante... Creo que el colectivo pesquero nunca estuvo debidamente correspondido por la Administración. Actualmente tiene un cierto protagonismo. No somos un colectivo domesticado, sino bastante crítico, pero ésta es nuestra función, estar frente a los poderes públicos y los poderes económicos, y no desde o punto de vista de confrontación, sino de la colaboración.



«Debemos estar unidos»

Aetinape trata de ser el enlace entre los titulados náutico-pesquera, la Administración y los poderes económicos para tratar de mejorar las condiciones de los profesionales.

—¿En qué medida participan los pósitos?

—En la Costa da Morte encontramos una absoluta receptividad. Hallamos personas muy identificadas con los trabajos de nuestra organización. Creo que coincidimos en que debemos de unirnos frente a condiciones verdaderamente adversas para los intereses del sector pesquero. Creo que merece la pena la colaboración en esta zona. Actualmente estamos pendientes de la reducción de tarifas en materia de salvamento.

«Son múltiples los problemas estructurales en el litoral»

Muñoz cree que la mejora de las condiciones económicas de los salvamentos es un hecho. «Vamos a conseguir —dice— que el sector de bajura pueda verse correspondido con unas tarifas adecuadas a las posibilidades económicas de la flota, gracias a la tenacidad de las cofradías de la Costa da Morte».

—¿Son muchos los frentes para luchar?

—Los problemas estructurales que tiene la flota de bajura son múltiples. Hay una serie de subsectores de la pesca de litoral que, a veces, tienen intereses encontrados. En ocasiones tampoco encuentran en los poderes públicos el interlocutor válido. Las administraciones optan por la vía de tirar hacia adelante y no intentar abordarlos o resolverlos. Siempre se crean conflictos y confrontaciones y pérdida de votos. Los gobernantes no están por esa labor. Están por dejar pasar las cuestiones y que el tiempo resuelva las cosas.

José Manuel Muñoz cree que «esta aparente normalidad que existe en el sector puede traer consecuencias importantes».

48 • EL IDEAL GALLEGO, SÁBADO 4 OCTUBRE 1997

INSTA AL DIÁLOGO LA SECRETARÍA GENERAL DE PESCA Y A LA DIRECCIÓN DE LA MARINA MERCANTE

Aetinape exige que se profesionalice la administración marítima periférica

La Asociación de Titulados Náutico-Pesquera considera que el sector está infradotado de recursos humanos y materiales



En el centro de la imagen, Juan Muñoz, presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera

ARCHIVO

El Ideal Gallego • La Coruña

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) denunció ayer que el Gobierno sigue teniendo como «asignatura pendiente» completar la estructura periférica de la administración marítima.

Aetinape explicó que, a su juicio, este es un buen momento para llegar a una configuración eficiente y definitiva de los recursos humanos y materiales del Estado en el litoral, dada la actual etapa de diálogo fluido entre las dos áreas principales de la Secretaría General de Pesca Marítima y la Dirección Ge-

neral de la Marina Mercante. La asociación presidida por Juan Muñoz considera que el «fiasco profesional y dotacional» que está afectando a las dependencias marítimas periféricas nació en la anterior etapa de gobierno, «cuando —dice Aetinape en un comunicado difundido ayer— el responsable de la Dirección General de la Marina Mercante creó una estructura periférica al margen de otros organismos e instancias administrativas necesarias para el mundo del mar».

Personal

Aetinape afirma, asimismo, que las capitánías de puerto se han

dotado de personal técnico relacionado con la marina mercante, «mientras se daba la espalda al sector pesquero», por lo que —denuncia la asociación— la administración marítima en el litoral está infradotada de cuerpos funcionariales nacidos y formados en materia pesquera.

Aetinape recuerda que la pesca española es una de las principales del mundo y que es el subsector marítimo el que genera mayor cantidad de puestos de trabajo.

Por todo ello, insta a la Administración a abordar la profesionalización de la administración de la marítima periférica. ■

Sábado • 4 de octubre de 1997

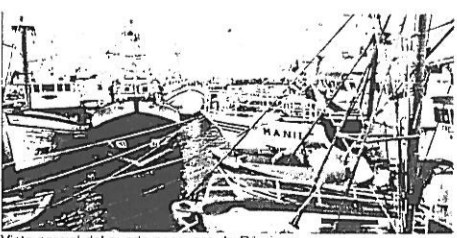
El Correo Gallego

Los titulados náuticos consideran que las capitánías deben atender al sector pesquero

RIBEIRA. Delegación La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE), considera que los asuntos pesqueros deben ser competencia de las Capitánías Marítimas, aspecto hecho público ayer al hilo del conflicto surgido en Ribeira y del que este diario viene informando puntualmente. Es por este motivo que emplazan a la Secretaría General de Pesca Marítima y a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) para que unifiquen criterios en torno a este asunto, a fin de «profesionalizar la adminis-

tración marítima periférica del Estado en el litoral». AETINAPE estima igualmente que debe aprovecharse la actual etapa de diálogo fluido entre la Secretaría General de Pesca y DGMM para así llegar a una configuración «eficiente y definitiva de los recursos humanos y materiales en el litoral».

Aluden al que califican de «fiasco profesional» que entendido está afectando a las dependencias marítimas periféricas, cuyo origen sitúan en el gobierno anterior. Señalan además que las capitánías se han



Vista parcial del puerto pesquero de Ribeira

dotado de personal técnico relacionado con la marina mercante, «mientras se daba la espalda al sector pesquero», siendo este el motivo de que la administración marítima «se encuentre infradotada de cuerpos funcionariales nacidos y formados en materia pesquera», concluyen.

JOSÉ MANUEL MUÑIZ

Presidente de los titulados náutico pesqueros

Dice que debe haber menos burocracia, menos inversiones multimillonarias y más ayudas para la formación de los marineros. Muñiz considera inexplicable que los helicópteros del Ejército estén parados mientras en Galicia sólo hay tres aeronaves dedicadas a Salvamento Marítimo.

“Defensa debería ayudar a Salvamento Marítimo con sus helicópteros”

CARMEN MERELAS
A CORUÑA

Dice que los marineros deben saber nadar y salir al mar con una formación que les permita saber qué hacer en caso de emergencia pero advierte que esto no sirve de nada si no hay un sistema de inspección adecuado.

— ¿Se pueden sentir seguros los marineros en el mar con el actual sistema de salvamento?

— Seguro nunca te sientes porque la seguridad absoluta no existe. Hay dos análisis respecto a salvamento, uno es el que se produce cerca de la costa, que probablemente deba mejorar y, por otra parte, está la flota que faena lejos en aguas internacionales; allí no llega el Servicio de Salvamento y en ese tipo de barcos se requiere profundizar mucho más en la inspección y renovación y en el reciclaje permanente de los tripulantes.

— ¿Considera que la formación de las tripulaciones en este momento es la adecuada?

— Creo que sí. Hay un nivel de conciencia entre la gente del mar que contrasta con la dedicación de grandes inversiones a la política de infraestructuras mientras se abandonaba lo que debería ser la política preventiva como formación de las tripulaciones o inspección de los barcos. No hay que olvidar que una cosa es la seguridad cerca de las costas y otra un barco en medio del Atlántico, si no tienen a bordo instrumentos con los que hacer frente a una emergencia, un pequeño incendio en una cocina se puede convertir en una tragedia.

— ¿Cree que no se realizan las inspecciones necesarias?

— Desde siempre la política en materia de Seguridad no acabó de entender que el factor fundamental estriba en ese binomio inspección más formación igual a seguridad. En el plan de salvamento que está en vigor pedimos cambios importantes porque creo que hizo excesiva atención a la creación de funcionarios públicos pero no a la mejora de la atención a los hombres del mar. Pedimos que se abandone la política de

grandes inversiones y profundizar en la política preventiva. El caso de los marineros de Muxía dice que es más importante tener medios en el mar que Salvamento de despacho.

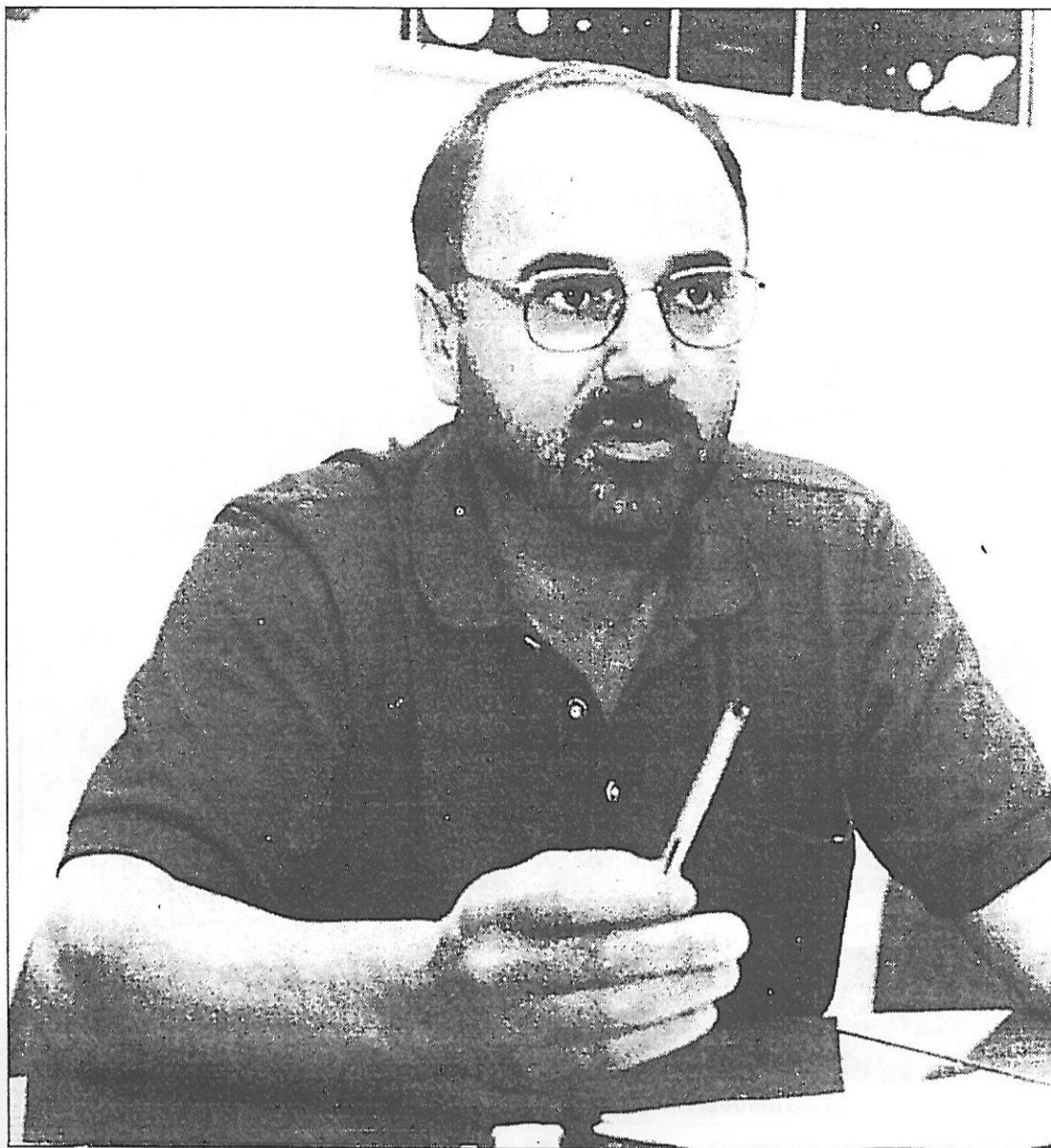
— ¿Debería haber un mayor control en la formación de los marineros de los pequeños barcos?

— Hay unos cursillos que son obligatorios, de lucha contra incendios y prevención en el mar. La formación y la inspección es fundamental porque si el hombre está preparado y el barco no está en condiciones de poco le sirve y al revés, si el barco está nuevo, no tiene capacidad de responder y no sabe utilizar una manguera contra incendios tampoco sirve. Los cursos de seguridad los deben impartir las administraciones. El anterior equipo de Salvamento marítimo está siendo investigado en el Tribunal de Cuentas porque hay una serie de problemas contables y hay miles de millones que están sin aclarar los gastos. A veces decía que no había dinero para cursos de seguridad y resulta

El caso de Muxía demuestra que es más importante tener medios en el mar que Salvamento de despacho

que había unas partidas astronómicas que se dedicaron a actividades que no eran prioritarias

— Sorprende de todos modos que muchos tripulantes no sepan nadar.



José Manuel Muñiz, presidente de los titulados náutico pesqueros.

X. ÁLVAREZ.

pan nadar.

— El saber nadar es importante, aunque no es determinante para salvar la vida. Es fundamental y uno de los objetivos de los cursillos es saber nadar. Afortunadamente el porcentaje de marineros que no saben nadar se va reduciendo.

— ¿Cómo influye la precarización laboral en la seguridad?

— Habría que organizar ejercicios de emergencia en los barcos. La capacidad de respuesta en situaciones de emergencia depende de la organización que tenga la tripulación. La precarización laboral influye en la falta de organización y en la falta de capacidad de denuncia.

— Se ha denunciado que el recorte presupuestario puede afectar a los medios de salvamento.

— El conocimiento que tengo

es que va en dirección de limitar las grandes obras faraónicas como la torre de control de A Coruña o Vigo. Esos aires de grandeza provocaron resquemores. A lo mejor al lado de la torre que cuesta mil millones de pesetas hay un barco que sale al mar sin balsa salvavidas

— ¿Cree que hay suficientes helicópteros?

— En el tema de los helicópteros, ahora hay tres en Galicia, uno de la Xunta y otro de la Sociedad Estatal. Es un instrumento fundamental para el rescate de vidas humanas. Planteamos que sería

importante llegar a un compromiso con el Ministerio de Defensa. Debían estar los medios militares más comprometidos. Podemos

A lo mejor al lado de la torre de control que cuesta mil millones hay un barco que sale sin balsa salvavidas

añadir el número de aeronaves de una gran tecnología que son medios públicos pero que están infrutilizados en los helicópteros.

— ¿Qué valoración le merece la actuación del equipo de salvamento en el accidente

de los pescadores de Muxía en que murieron dos tripulantes?

— La investigación es prioritaria. La investigación sería ya va a ser la del juzgado de A Coruña pero hay que conocer qué ordenes se dieron desde el centro de coordinación de salvamento, por qué se dieron y en qué condiciones y hay que pedir responsabilidades y explicaciones a la tripulación del helicóptero porque si escuchas a los tripulantes no concuerda con lo que dice salvamento. Tiene que haber una investigación y una depuración de responsabilidades; no puede no pasar nada. Si se demuestra que dos personas murieron por negligencia tienen que rodar cabezas.

— ¿Tiene ya alguna opinión formada sobre lo que pasó?

— Yo tengo que estar con lo que dicen los tripulantes y lo que cuentan pone los pelos de punta. Hay que escuchar a todo el mundo pero tienen que ser comisiones amplias; si en la comisión de Fomento no hay personas independientes a lo mejor hay tentación de barrer para casa.

No es serio decir que busquen otros caladeros

— ¿Tardará mucho tiempo en repetirse un apresamiento como el del Arpón?

— Los apresamientos en Argentina, en Irlanda, Marruecos o Canadá son en su gran mayoría apresamientos políticos. No hay un instrumento supranacional capaz de velar por las garantías jurídicas de ese barco o de esa tripulación y sería necesario. El tema del Arpón es un apresamiento político que necesita respuestas políticas. Ese barco sigue retenido porque la pesca no tiene peso económico en el conjunto del Estado y de la Unión Europea.

— ¿Cree que la pesca no importa?

— Importa a los pescadores y poco más; en la sociedad civil no hay una conciencia social de este conflicto como en el caso del fletán que se utilizó políticamente el tema y hubo mucho oportunista. Se desencade-

no una cuestión patriótica pero a muchos de esos líderes ahora no se les ve el pelo.

— ¿Se necesita un debate sobre el futuro del sector en Galicia?

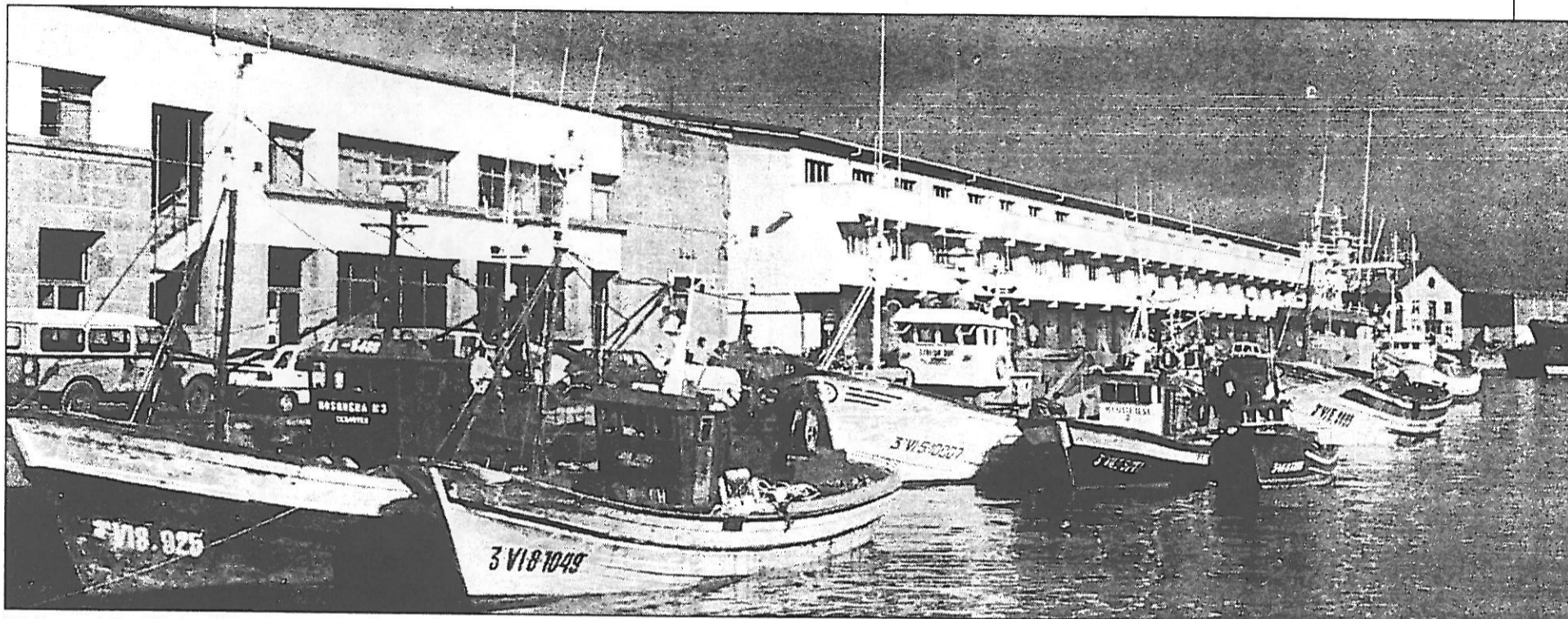
— Claro, se necesita un amplio consenso político sobre el modelo que vamos a tener en el siglo XXI. No hay garantías de que en Marruecos pueda haber continuidad para esta flota; el problema de la flota que opera en aguas internacionales es si no va a haber un mayor acoso o si se van a ampliar las doscientas millas.

— ¿Qué opina cuando escucha que se deberían buscar nuevos caladeros?

— Cuando se lo escucho decir a un político pienso si se lo estará contando a un paisano de A Fonsagrada. Eso es poco serio, si sometes la pesca a un proceso de transformación a lo mejor aumentas los ingresos.

Un juzgado de Madrid investiga la falsificación de titulaciones marítimo-pesqueras detectadas en 1992

■ El comercio de titulaciones profesionales se localizó en los puertos de Ribeira, Vigo y Cádiz, según Aetinape



El alcance de las falsificaciones dentro del sector pesquero no llegó a conocerse con exactitud.

Un juzgado de Madrid mantiene la investigación sobre el descubrimiento en los puertos de Vigo, Ribeira y Cádiz de titulaciones marítimo-pesqueras falsas en 1992. El próximo día trece de octubre habrá una vista oral bajo la acusación de falsedad en documento oficial y estafa. La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros considera que en el mercado llegaron a cotizar algunos títulos hasta un millón de pesetas, por la falta de control de la dirección general de Marina Mercante.

vigo
REDACCIÓN

Un juzgado madrileño está investigando la falsificación de titulaciones marítimo-pesqueras detectadas en 1992 en Ribeira, Vigo y Cádiz. El 13 de octubre, en el juzgado 35 de la Audiencia Provincial de Madrid, se abrirá una vista oral por falsedad en Documento Oficial y Estafa. La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) sospecha que estas prácticas eran generalizadas en diversos puertos españoles.

En el momento en que saltó la polémica, se llegó a decir que se pagaba hasta un millón de pesetas por título y la localiza-

ción se dio en Vigo, Ribeira y Cádiz. Incluso se llegaron a efectuar varias detenciones en Ribeira y Vigo, en lo que calificaron como una red de falsificaciones, aunque finalmente los detenidos quedaron en libertad sin cargos.

Por aquella época, estaba al frente de la dirección general de la Marina Mercante, organismo encargado de controlar el despacho de buques, Rafael Lobeto, "un director que se distinguió por su polémica gestión. La falta de control en el despacho e inspección de buques hizo posible todo este lamentable asunto", según Aetinape.

Para la Asociación de Titulados además de estas falsificación habría que añadir un caso simi-

lar al surgido el pasado mes de marzo en algunos puertos de la Costa da Morte, donde existe la sospecha de que algunas tarjetas profesionales allí utilizadas hubieran sido falsificadas por funcionarios corruptos.

Aetinape ha puesto en conocimiento de la actual dirección general de Marina Mercante y de la secretaria general de Pesca Marítima la necesidad de intensificar el control tanto en las inspecciones como en el despacho de buques al objeto de que estos hechos no vuelvan a repetirse.

Nuevas titulaciones

Además recientemente la secretaria general de Pesca

Marítima realizó una nueva normativa sobre los requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de patrón local de pesca y patrón costero polivalente. En un Real Decreto la administración pesquera estipula las convalidaciones las titulaciones obtenidas al amparo de la anterior normativa.

Así se establece la titulación de patrón local de pesca, que podrá mandar buques de hasta doce metros de eslora y a una distancia de la costa de doce millas por fuera de las líneas de base. El patrón costero polivalente tendrá al manda buques de hasta veinte metros de eslora y a una distancia de sesenta millas de la costa por fuera de líneas.

La red, que operaba básicamente en Ribeira y Vigo, fue descubierta en 1992

Vista oral contra los acusados de falsificar títulos de pesca

Un juzgado madrileño celebrará el 13 de octubre la vista contra los implicados en la distribución de tarjetas náutico-pesqueras falsas, descubiertos en 1992. Tres de los involucrados operaban en Galicia, concretamente dos en Vigo y uno en Ribeira. Aetinape considera que esta práctica sigue vigente en gran parte de la costa española, como demuestra la investigación abierta en Corcubión en marzo.

LA CORUÑA
Redacción

Sobre los implicados pesa un delito de falsedad en documento oficial y estafa. Según

explicó el presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, tras una denuncia presentada en la secretaria de Pesca se

descubrió que dos establecimientos de Vigo y Ribeira (en este último caso una gestoría) facilitaban títulos de patrón de pesca a cambio de dinero. El precio oscilaba entre 200.000 y un millón de pesetas.

Muñiz no quiso hacer un cálculo de las tarjetas que pudieron expedirse en aquel momento, puesto que «aunque algunas fueron retiradas, otras continuaron en poder de los compradores. Claro que, en muchos casos, no se atrevieron a volver a utilizarlas, ya

que tenían ser descubiertos», señala.

Aetinape insiste en que esta práctica sigue vigente en numerosos puntos de la costa española, y que para frenarla es necesario informatizar los sis-

tema de control, de modo que «los funcionarios que revisan las licencias tengan acceso a la lista completa de los títulos que han sido legalmente expedidos», apunta.

DOCUMENTACIÓN

Una historia que se repite

● El 9 de abril de 1992, miembros del Grupo de Fraude Financiero de Madrid detuvieron a cuatro personas, dos en Vigo, una en Ribeira y una en Madrid (un funcionario del Ministerio de Agricultura). También fueron identificadas 32 personas que habían pagado entre 200.000 y un millón de pesetas por sus licencias.

● Desde marzo de 1997 un juzgado de Corcubión investiga un nuevo descubrimiento de tarjetas falsas.

Domingo 10 de agosto de 1997

SENTENCIA SOBRE TITULACIONES FALSAS

Esta sentencia afecta a una pequeña parte de los cientos de títulos náutico-pesqueros falsos de puente y máquinas, y diferentes categorías que circulan por el sector, por eso exigimos reiteradamente a la Administración que no baje la guardia y continúen las investigaciones

FARO DE VIGO

Domingo, 1 de febrero de 1998

La estafa afectó a 14 patrones de pesca de las Rías Baixas

Condenan a 19 años de cárcel a 3 falsificadores de títulos marítimos

En la trama participaron el entonces presidente de los productores de marisco de Vigo y un funcionario de la Inspección de Enseñanzas

REDACCIÓN • PONTEVEDRA

La Audiencia Provincial de Madrid ha impuesto severas penas de cárcel y multas a los autores de una compleja trama de falsificaciones de titulaciones marítimo-pesqueras. El fraude consistía en la manipulación de registros oficiales —con la connivencia de un funcionario público— para conseguir nuevas tarjetas de identidad profesional marítima.

En la estafa participaron Eduardo Iglesias Catoira, titular de una gestoría en Santa Uxía de Ribeira dedicada a temas pesqueros; José Luis Durán González, entonces presidente de la Organización de Productores y Cultivadores de Marisco de la Ría de Vigo y Rafael Ferrer Almenara, funcionario de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras.

La trama pudo ser descubierta tras recibir la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) denuncias anónimas desde distintos puertos gallegos. A partir de este momento siguió las investigaciones la Secretaría General de Pesca Marítima.

Desde 1989 a enero 1992 los inculcados contactaron con patronos de pesca litoral de segunda clase de Santa Uxía de Ribeira, en dicha localidad o en Vigo, tras haberse informado de la antigüedad con la que contaban en dicha titulación.

El magistrado indica que a los patronos "les hacían saber que al amparo de una reciente normativa y dados los años que hacía que eran patronos de segunda clase tenían derecho a obtener mediante un mero canje o cambio, sin necesidad de exámen u otro requisito, el de patrón de primera clase de pesca litoral". A cambio, los afectados abonaban cantidades que oscilan entre las setecientas mil y las quince mil pesetas.

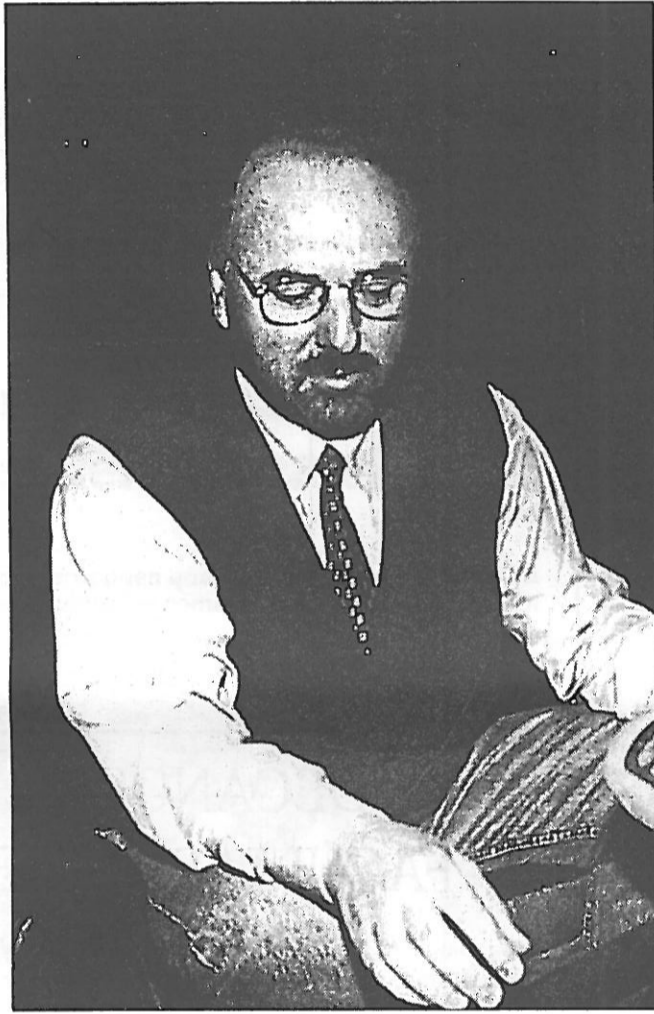
En la mayoría de los casos

Primera sentencia contra un fraude "habitual"

La Audiencia de Madrid ha condenado a José Luis Durán González y a Eduardo Iglesias como autores materiales y, por tanto, responsables penales de los delitos continuados de estafa y falsedad en documento oficial cometido por particular.

Cada uno deberá cumplir cinco años de prisión menor— 3 por el delito de falsedad en documento oficial y 2 por la estafa continuada— y pagar una multa de 700.000 pesetas.

Rafael Ferrer Almenara es considerado autor de un delito



José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape.

los patronos de pesca litoral eran armadores, a los que obtener la titulación de primera clase suponía mayores atribuciones para el mando de buques.

La estafa afectó a más de una decena de patronos de la zona de Morrazo, Barbanza y Vigo. Las instancias y documentación se remitían a la Secretaría General de Pesca Marítima, donde Rafael Ferrer Almenara, jefe de negociado de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, "desempeñaba, entre otros cometidos, la tramitación de los canjes, con conocimiento de que

no procedía la expedición de la nueva tarjeta de identidad profesional marítima solicitada".

Rafael Ferrer tramitaba el expediente, rellenaba la nueva tarjeta profesional con el título de patrón de primera clase y la pasaba para que fuese firmada por sus superiores.

Completada la falsificación, remitía las tarjetas a la Organización de Productores y Cultivadores de Marisco de Vigo, "donde José Luis Durán o la persona fallecida, personalmente o por medio de Eduardo Iglesias, las hacían llegar a sus destinatarios", añade el juez.

continuado de falsedad en documento oficial cometido por funcionario público y cooperador necesario en un delito continuado e estafa. Ha sido condenado a nueve años de prisión y multa de 700.000 pesetas.

En concepto de responsabilidad civil Eduardo Iglesias Catoira, José Luis Durán González y Rafael Ferrer Almenara indemnizarán solidariamente a los 14 afectados a los que cobraron distintas cantidades para conseguir titulaciones falsas.

Aetinape valora como "una

conquista" esta sentencia, la primera contra una práctica ilegal y peligrosa para la seguridad marítima que, sin embargo, es considerada "habitual" por los profesionales de la pesca.

José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape, denunció que hay fraudes de características similares en toda España, en los que se utilizan fórmulas como navegar con permisos de personas fallecidas, que están en periodo de baja laboral o jubiladas. "Estas tramas siguen en marcha", añade Aetinape.

Allánico Domingo, 1 de febrero de 1998

Aetinape recalca que aún hay bastantes casos de falsificaciones de titulaciones náuticas

La Audiencia de Madrid condenó a tres integrantes de una red que operó en las Rías Baixas

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, se mostró ayer convencido de que "siguen produciéndose en distintos puntos del litoral español actuaciones similares, e incluso existen casos de personas que navegan con titulaciones de fallecidos". Muñiz anunció en Pontevedra la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid contra una red que operó en las Rías Baixas y

expresó "su satisfacción" por esta sentencia que calificó como "dura, aunque en todo caso acorde con la gravedad de los hechos". Asimismo, instó a la Administración a seguir investigando para desmantelar este tipo de fraudes que, según sus palabras, entrañan un peligro para la propia navegación y para el entorno marítimo.

EL MUNDO • DOMINGO 1 DE FEBRERO DE 1998

La asociación de patronos pide una investigación exhaustiva en toda España

Condenas de cinco a nueve años de cárcel para tres gallegos por falsificar títulos de pesca

CARLOS G. ROY
CORRESPONSAL

PONTEVEDRA.— Operaban en Ribeira (A Coruña) como una organización consolidada. Eduardo Iglesias Catoira, dueño de una gestoría de asuntos pesqueros; José Luis Durán González, presidente de la Organización de Productores de Marisco de la Ría de Vigo, y Rafael Ferrer Almenara, funcionario de la Inspección de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, han sido condenados por la Audiencia Provincial

de Madrid a penas de entre cinco y nueve años de cárcel por estafa y falsedad en documento oficial.

También deberán devolver las cantidades percibidas de forma fraudulenta falsificando y vendiendo 12 titulaciones de patrón de pesca litoral de primera clase.

Entre 1989 y enero de 1992 los condenados se dedicaron a ofrecer a patronos de segunda clase de pesca litoral el acceso a la titulación de primera clase, pero sin realizar los cursos necesarios.

Por ese favor cobraron a cada

patrón de 15.000 a 700.000 pesetas. Y fue por la indiscreción de éstos, que «aparecieron de repente con los títulos y jactándose de no haber pisado la escuela», cómo se descubrió toda la trama.

El presidente de la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, solicitó ayer de la Administración una investigación exhaustiva, ya que en toda España se producen hechos similares. Además, hay patronos que navegan con la titulación de personas de baja o fallecidas.

Domingo
1 de febrero de 1998

La Audiencia de Madrid condena a penas de prisión a tres personas por falsificar títulos de patrón

PONTEVEDRA
Redacción

La sección tercera de la Audiencia Provincial de Madrid condenó a Rafael Ferrer Almenara, funcionario de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, de 44 años y vecino de Madrid; Eduardo Iglesias Catoira, con domicilio en Ribeira, de 49 años, y José Luis Durán González, de 38 años, que fuera presidente de la Organización de Productores y Cultivadores de Marisco de la Ría de Vigo, a distintas penas de prisión por formar parte de una trama para expender títulos falsos de patrón de pesca litoral de primera clase.

Concretamente, la sentencia impone a Eduardo Iglesias y José Luis Durán un total de cinco años de prisión y 700.000 pesetas de multa a cada uno por delitos continuados de estafa y falsedad en do-

cumento oficial. Asimismo, condena a Rafael Ferrer a nueve años de cárcel y una sanción económica de 700.000 pesetas por delitos similares.

La trama se remonta al período comprendido entre 1989 y enero de 1992, según dio a conocer ayer el presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera, José Manuel Muñiz.

Contactos

La sentencia recoge que Eduardo Iglesias, que era director de una sucursal bancaria en Aguiño y titular de una gestoría en Santa Uxía de Ribeira, José Luis Durán y Benjamín Luis Fausto Lubián Patiño, fallecido en agosto de 1995, contactaban con patronos de pesca litoral de segunda clase de Ribeira y les hacían saber que, al amparo de una reciente normativa, tenían derecho al título de primera clase.



José Antonio Durán es uno de los condenados a pena de prisión

tencia condena a los tres procesados al pago de cerca de dos millones y medio de pesetas a catorce personas.

Asimismo, entiende que Rafael Ferrer, desde su puesto de jefe de negociado de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, se encargaba de completar la estafa y las falsedades.

Muñiz Ríos expresó ayer su satisfacción por esta resolución judicial, que calificó como «dura, aunque en todo caso acorde con la gravedad de los hechos». Exigió más control por parte de la Administración en la expedición de títulos náutico pesqueros. Asimismo, se mostró convencido de que lo ocurrido no es exclusivo de las Rías Baixas: «En distintos puntos del litoral español siguen produciéndose actuaciones similares, e incluso hay personas que navegan con titulaciones de otras fallecidas».

De esta forma, según la resolución de la Audiencia Provincial de Madrid, cursaron las solicitudes de canje para obtener las nuevas tarjetas de identidad profesional marítima de los interesados, a cambio de distintas cantidades. La sen-

ABC DOMINGO 1-2-98

Aetinape cree ejemplar la sentencia contra falsificadores de titulaciones marítimo-pesqueras

Pontevedra. P. C.

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) considera ejemplar la sentencia dictada por la sección tercera de la Audiencia Provincial de Madrid contra los autores de una trama de falsificaciones de titulaciones marítimo-pesqueras, que operaba fundamentalmente en Galicia. Además, Aetinape asegura que no se trata de un hecho aislado.

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, dio a conocer ayer en Pontevedra la sentencia que condena a Eduardo Iglesias Catoira, director de una sucursal bancaria y titular de una gestoría de Ribeira; José Luis Durán González, presidente de la Organización de Productores y Cultivadores de Mariscos de la Ría de Vigo, y Rafael Ferrer Almenara, funcionario de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, a penas que oscilan entre las cinco y nueve años de prisión y multas de hasta 700.000 pesetas, como autores de los delitos de falsedad en documento oficial y estafa.

La sección tercera de la Audiencia Provincial de Madrid consideró así probado que los ahora condenados desarrollaron una trama de falsificaciones de titulaciones marítimo-pesqueras, con la que entregaron a patronos con titulación de segunda clase la de primera, sin realizar ningún tipo de examen y previo pago de cantidades que oscilaban entre las 15.000 y 70.000 pesetas, con las que los procesados deberán indemnizar a las personas estafadas.

La sentencia precisa que al menos en un total de doce ocasiones cobraron por la concepción de estos títulos, entre los años 1989 y 1992.

José Manuel Muñiz destacó además la importancia de esta sentencia, porque impone «severas penas de cárcel y considerables multas» a los autores de esta trama, investigada y denunciada por la Secretaría General de Pesca Marítima a instancias de las denuncias que presentó la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera en el pasado año 1992.

Este colectivo considera ejemplar esta resolución judicial, ya que están convencidos de que no se trata de un caso aislado. En este sentido, Muñiz apuntó la necesidad de seguir investigando en este y otros puntos de España la existencia de este tipo de estafas, que suponen un agravio comparativo para las personas que deben superar las pruebas establecidas para la obtención de estos títulos, así como un riesgo para la seguridad en el tráfico marítimo.

SIGUEN LAS AMENAZAS A LAS REFORMAS

Adjuntamos copia de los informes contrarios a la reforma de las atribuciones para las titulaciones náutico-pesqueras y el acceso de nuestro colectivo a las torres de control de tráfico marítimo que el COMME y las Escuelas Superiores de la Marina Civil están remitiendo de manera tendenciosa al Congreso y Senado.



COMME

Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española

Madrid, 11 de diciembre de 1997

Excmo. Sr.:

Nos dirigimos a V.E. conscientes de la sensibilidad de esa formación política hacia los asuntos marítimos, la seguridad y el salvamento, la preservación del medio ambiente, además de por su indudable importancia como sector económico generador de riqueza y puestos de trabajo.

La delicada situación en que se encuentra el sector y las a nuestro juicio más que desafortunadas decisiones del Director General de la Marina Mercante, Don Fernando Casas, motivaron que el pasado mes de julio nos dirigiéramos a Vds., alarmados por la decisión de rebajar las exigencias de formación del personal de control de tráfico y seguridad de SASEMAR, así como la pretensión de sustituir a los oficiales de la flota española, titulados universitarios, por patronos y mecánicos titulados de formación profesional.

Tal y como se denunció, sin perjuicio de las razones jurídicas que lo impedian y pese a las irregularidades detectadas en el proceso de selección; se pudo poner de manifiesto la insuficiente formación de los titulados de formación profesional para el acceso a dichos puestos, pues ninguno de los aspirantes con título de formación profesional pudo superar la primera fase del proceso selectivo, y lo que resulta especialmente grave, la confirmación de que la pretensión del Sr. Casas de incluir personal sin cualificación suficiente en SASEMAR, respondía a criterios o intereses ajenos a una correcta prestación de un servicio público, como el salvamento marítimo.

Oronse, 39 - 3º B - Tels.: 556 37 57 - 556 37 03 - 555 75 86 - Fax: 556 66 60 - 28020 MADRID



COMME

Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española

No es desde luego nuestra intención trasladar pormenorizadamente el cúmulo de "despropósitos" que se están produciendo en esa Dirección General, si bien consideramos obligado poner de manifiesto su existencia toda vez que los mismos, pueden causar y están causando graves daños al sector marítimo, a sus empresas y profesionales.

Así, a la manifiesta inhibición en seguridad y salvamento marítimo, caos organizativo en los servicios centrales y periféricos, que podría devenir en la nulidad de la mayoría de sus actos, y el ocultismo cuando no ocultación, de determinadas circunstancias en semestros marítimos, cabe añadir, como ya se anticipó, la elaboración de un proyecto de Real Decreto sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la marina mercante y del sector pesquero, del cual han informado desfavorablemente incluso las organizaciones sindicales de marina mercante.

Además de las gravísimas deficiencias de carácter técnico y jurídico que pueden constatarse en el referido proyecto, el contenido del texto es la más clara manifestación posible de arbitrariedad y dejación de competencias propias de un órgano de la administración.

Carece de toda justificación la regulación que pretende, quiebra los principios generales del sistema educativo, conculca Convenios Internacionales firmados por nuestro país y sus consecuencias serían inimaginables en la gestión comercial del buque, el tráfico marítimo, la seguridad y el medio ambiente, amén de más de 10.000 profesionales, titulados superiores avocados al desempleo y el cierre de la Escuela Superior de la Marina Civil de Portugal.

Baste significar, como ejemplo del "rigor" del texto (que me permito acompañar) que, de aprobarse, un Capitán de la Marina Mercante -título superior universitario con las máximas atribuciones en marina mercante- no podría despachar ni un bote de pesca, y por el contrario un Patrón -título de formación profesional- podría mandar tanto buques mercantes como buques de pesca.

Oronse, 39 - 3º B - Tels.: 556 37 57 - 556 37 03 - 555 75 86 - Fax: 556 66 60 - 28020 MADRID



COMME

Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española

Frente a la política de los países de la Unión Europea de relanzamiento de sus flotas adoptando medidas que los posicionen en condiciones competitivas ante la liberalización del cabotaje, y para lo que están contratando, por su cualificación a nuestros profesionales, titulados superiores en Marina Civil, la Dirección General de la Marina Mercante ha conseguido que el más elemental trámite se demore en ocasiones más de ocho meses, que empresarios y profesionales manifiesten su malestar ante las continuas trabas y absoluta inseguridad jurídica a la que se enfrentan y que la única idea (?) del Sr. Casas como propuesta para mejorar nuestra flota sea posibilitar el mando de la misma a personal no cualificado en detrimento de los profesionales que dispone.

Confiamos que guiados por el buen hacer y sensibilidad acreditada por ese grupo respecto a los problemas del sector marítimo, medie en la retirada del referido proyecto e impulse la consecución de una administración marítima eficaz y la adopción de medidas que permitan reactivar la flota, solicitando asimismo, una entrevista personal con V.E., si su agenda lo permite.

Atentamente,

EL PRESIDENTE

Joaquín Buelga García



Oronse, 39 - 3º B - Tels.: 556 37 57 - 556 37 03 - 555 75 86 - Fax: 556 66 60 - 28020 MADRID

REUNIÓN DEL CONSEJO DE DIRECTORES Y DECANOS DE ESCUELAS SUPERIORES DE LA MARINA CIVIL Y FACULTADES DE NÁUTICA

Reunidos en Gijón el 25 de septiembre de 1997, el Consejo de Directores y Decanos de Escuelas Superiores de la Marina Civil y Facultades de Náutica para analizar el Proyecto de Real Decreto sobre requisitos y atribuciones de determinadas profesiones del Sector Pesquero y de la Marina Mercante, acuerdan emitir los siguientes comentarios y propuestas:

1. Nos congratulamos de que en este Proyecto se siga manteniendo la vinculación entre las titulaciones académicas y profesionales que tanto han contribuido a la seguridad de la vida humana en el mar, conservación del medio ambiente marítimo y al desarrollo de la Marina Civil.
2. Este Consejo lamenta, una vez más, que los Centros Universitarios no hayan sido tenidos en cuenta en la fase de elaboración y consulta del mencionado Proyecto por parte de la Dirección General de la Marina Mercante.
3. Que los programas conducentes a la obtención de los títulos de Formación Profesional de grado medio y superior de la familia Náutico Pesquera fueron elaborados por un grupo de expertos de los siguiente organismo: Ministerio de Educación y Cultura, Consejo de Universidades, Dirección General de Formación Profesional, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, Dirección General de la Marina Mercante, Secretaría General de Pesca Marítima y otros interlocutores representativos del sector marítimo. Y que sobre la base de estos contenidos se establecieran unas atribuciones profesionales muy inferiores a las pretendidas por el mencionado Proyecto, las cuales ya superaban las actualmente vigentes.
4. Los contenidos curriculares de las titulaciones de Formación Profesional de grado superior y grado medio de la familia Náutico Pesquera corresponden, en nuestra opinión, a las atribuciones que poseían estos títulos antes de la reforma introducida por la LOGSE. Por todo ello, no es lógico que los titulados de Formación Profesional tengan iguales o superiores atribuciones profesionales que los titulados Universitarios.
5. Observamos en el mencionado Proyecto que las atribuciones se fijan en función de varios parámetros -eslora, arqueo, kW, proximidad a la costa y número de pasajeros- y consideramos que siguiendo la normativa internacional en general los parámetros utilizados son el arqueo, los kW y en algunos casos la proximidad a la costa.
6. Consideramos inconsistente el hecho de que se concedan a estos titulados de Formación Profesional mayores atribuciones en los buques mercantes que en los de pesca.

7. Asimismo este Consejo considera inadecuado el hecho de conceder a estos titulados de Formación Profesional las atribuciones de guardia de navegación sin limite en cualquier tipo de buque y sin tener en cuenta la mercancía a transportar ni el sistema propulsor del mismo.

8. En el artículo 5.2.2. se conceden a los Patronos de Litoral las mismas atribuciones que a los Patronos de Altura. Estimamos que debe tratarse de un error.

9. En este Proyecto, no se tienen en cuenta los distintos sistemas de propulsión del buque -motor, vapor, eléctrico, turbina de gas, etc- no figurando varios de ellos en el curriculum académico de los títulos de Formación Profesional de grado medio y superior mencionados.

Finalmente, este Consejo considera que el Proyecto no se ajusta a la normativa internacional de obligado cumplimiento por el Estado Español, es lesivo para los titulados Universitarios Náuticos, contiene errores y además no contribuye a la seguridad de la vida humana en el mar ni a la preservación del medio ambiente marino.

Por todo lo anterior, este Consejo considera que el mencionado Proyecto debe ser rectificado en todas las partes que comprendan las observaciones contenidas en este escrito, para lo cual se pone a disposición de la Dirección General de la Marina Mercante para elaborar un texto alternativo.

Gijón, 25 de septiembre de 1997

Antonio Monteserín

Mercedes Herrera

Emilio Eguía

Dtor E.S.M.C. de Gijón

Dtra E.S.M.C. de Bilbao

Dtor E.S.M.C. de Santander

Germán de Melo

Juan Trigo

Juan Landeta

Decano F.N. de Barcelona

Dtor E.S.M.C. de Coruña

Decano F.C.N. de Cádiz

Aetinape critica la euforia tras el consejo de ministros de Pesca

■ La Asociación considera que la flota española no podría sufrir mayores recortes en su actividad.

vigo

REDACCIÓN

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) reconoció ayer éxito español en el reciente Consejo de Ministros de Pesca de la UE aunque considera "injustificada" la postura "eufórica" de los responsables pesqueros españoles "que tienen ante sí un sector moribundo ante el que deben reaccionar con otro tipo de medidas".

Aetinape señaló que al sector pesquero español no se le pueden pedir ya muchas reducciones des-

pués de haber sido un "cumplidor escrupuloso" del plan POP III. "Aún así, el POP IV le afectará con una reducción entre el 8 y el 12 por ciento. Ante el actual panorama, nadie puede decir que a España se la ha tratado con generosidad, habida cuenta de la drástica reconversión pesquera que sufre nuestro país".

Aetinape también recordó que los ministros no han profundizado en la creación de una Inspección Pesquera Comunitaria, una medida que resulta "imprescindible" para acabar con los apresamientos que sufren los buques españoles.

Atlántico Viernes, 18 de abril de 1997

EL IDEAL GALLEGO, SÁBADO 26 ABRIL 1997

QUIEREN QUE SE HOMOLOGUEN LAS LICENCIATURAS EN EUROPA

Aetinape reclama la creación de una inspección pesquera única en la UE

Los titulados náutico-pesqueros proponen que la flota faene bajo bandera comunitaria para evitar excesos como los cometidos por Londres y Dublín



Representantes de Aetinape, durante la presentación de la revista de la asociación

YOSE

Europa Press • Santiago

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) reclama a las autoridades de la UE que adopten las "necesarias estructuras europeas únicas para la gestión de la pesca", entre ellas la Inspección Pesquera Comunitaria y la adopción de la bandera europea para los barcos comunitarios. Los recientes apresamientos de pesqueros españoles por las autoridades de Irlanda demuestran, a juicio de Aetinape, que la bandera única, como consecuencia lógica en el actual proceso de unificación de la economía y la sociedad europea, resultará "el mejor antídoto contra los excesos británicos e irlandeses en relación al resto de los pescadores de la UE".

Gestión supranacional

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, explicó que la creación de la Inspección Pesquera Comunitaria, como un or-

ganismo con competencias para inspeccionar los buques de países de la UE, permitirá evitar conflictos motivados por los "intereses nacionales". Reiteró que su organización aboga por una inspección "supranacional y coordinada por la Comisión Europea".

En relación con su propuesta del pabellón comunitario para todos los buques comunitarios, Aetinape considera que esta medida significaría "un mayor compromiso de la UE con el sector pesquero y que eliminaría acciones discriminatorias", indicó Muñiz.

Esta asociación califica de "inconcebible" que, en el actual marco de libertad de movimiento de capitales y trabajadores dentro de la UE, las empresas continúen soportando banderas nacionales que, en su opinión, sólo se justifican por el "letargo" de las administraciones públicas de los diferentes países a la hora de cambiar sus criterios de funcionamiento. Muñiz asegura

que la identificación de todos los barcos pertenecientes a los Quince como "barcos comunitarios" redundaría en "la estabilidad de la flota comunitaria y mejoraría su futuro, por encima de los intereses nacionales".

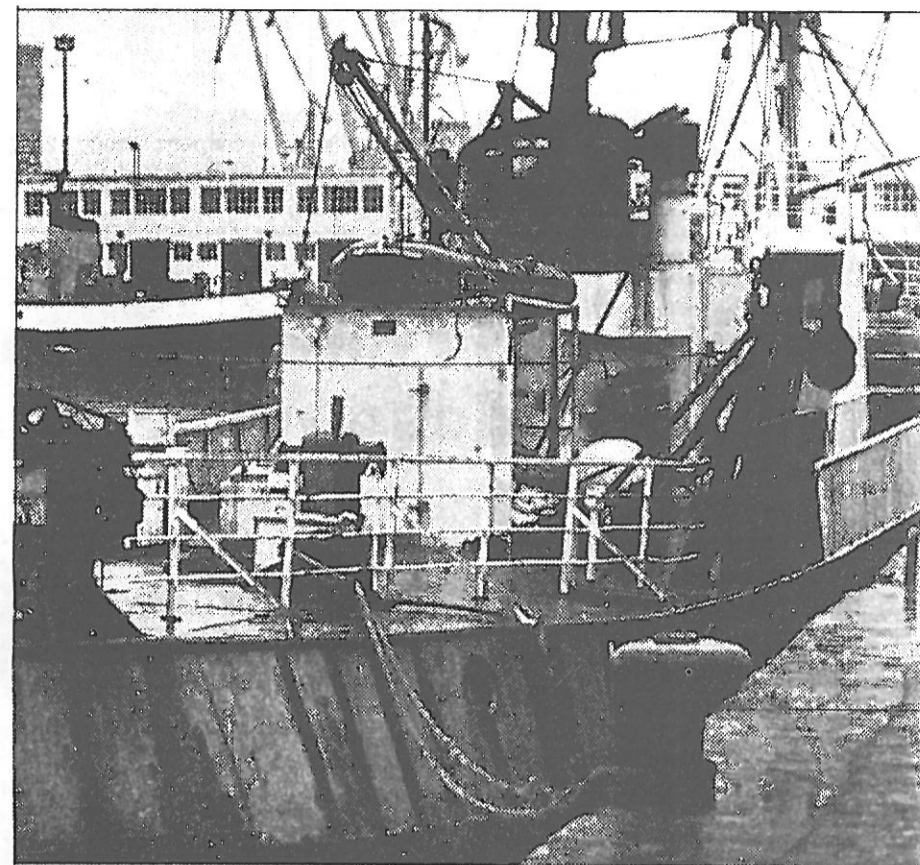
Logros positivos

Además, Aetinape anima al Gobierno central a impulsar el diálogo necesario con las autoridades educativas y marítimas del resto de los países de la UE para establecer las necesarias homologación de los títulos marítimos-pesqueros, para "hacer efectiva la libertad de los ciudadanos para prestar servicio en la totalidad de la flota pesquera".

El presidente de Aetinape se mostró convencido de que las autoridades españolas son receptivas a las propuestas defendidas por su organización. Añadió que la flota pesquera española, y en especial la gallega, quiere que "se empiece a demostrar que pertenecer a la UE es positivo". ■

Consideran necesaria la homologación de titulación de los profesionales

AETINAPE reclama la bandera europea y la inspección única de los barcos



Aetinape quiere la libertad de circulación de los profesionales

Efe

AGN
Santiago

La Asociación Española de Titulados Náutico Pesquera (Aetinape) denuncia en una nota de prensa hecha pública ayer, que la presunta influencia negativa de la campaña electoral británica en la flota española se prolongará en el tiempo mientras no se instauren las necesarias estructuras europeas únicas para la gestión de la pesca, "en especial la Inspección Pesquera Comunitaria", señalan.

La asociación considera que la bandera única es "una consecuencia lógica en el actual proceso de unificación de la economía y sociedad europeas, y resultará el mejor antídoto contra los excesos británicos e irlandeses".

La desidia o el letargo de las instituciones de los diferentes países es la razón que encuentra la asociación para que no se hayan aparcado ya las banderas de los distintos países miembros.

Asimismo, indican que la UE debería toar cartas en el asunto "para dejar sin argumentos" a todos aquellos que descalifican a los profesionales del mar españoles, cuya fama inmerecida de no cumplir la normativa europea está siendo auspiciada desde otros países miembros.

Por último, Aetinape aboga por la homologación en los títulos marítimos pesqueros de toda la Unión para "hacer efectiva la teórica libertad de los ciudadanos a prestar

servicio en la totalidad de la flota europea"

Secretario general de Pesca

El secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, afirmó ayer en Ribeira que Marruecos debe vernos como socios en este sector.

Juárez se reunió con representantes de la flota del palangre, que le transmitieron su preocupación por el futuro de su actividad en los caladeros del país magrebí.

El representante de la administración pesquera central dijo que los pescadores le había manifestado sus dudas sobre qué ocurrirá con esta pesquería en 1999.

Subrayó que "esto es difícil de prever ahora, pero intentaremos -agregó- que ese país no nos vea como alguien que llega, pesca y se va, sino como socios, queremos estrechar los lazos con ellos".

Sobre el puerto de Ribeira, Samuel Juárez apuntó que no cree que se encuentre en horas bajas, "como piensan algunas personas, sigue siendo uno de los más importantes de la Unión Europea", destacó.

También se refirió el secretario general a la flota de arrastre y del cerco, de las que dijo que "tienen algunos problemas derivados del estado de las plataformas pesqueras y, por eso -concluyó- intentamos buscar soluciones a la escasez de la sardina y otras alternativas, teniendo también en cuenta las nuevas disposiciones de la Unión Europea".

Aetinape tilda de "éxito relativo" el Pop IV, ya que España no podía limitar más su capacidad

FARO DE VIGO
Viernes, 18 de abril de 1997EFE
SANTIAGO DE COMPOSTELA

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros manifestó ayer que la aprobación del POP IV ha sido un éxito relativo para el sector porque, aunque no implica reducciones del 40 por ciento en algunas especies, "hay

que tener en cuenta que España no podía limitar más su capacidad".

La Aetinape, a través de un comunicado, recordó que España es el país donde más se ha reducido la capacidad pesquera, que en algunos subsectores de la flota gallega llegó hasta el 50 por ciento, "de ahí que no se pueda decir que

se ha tratado a España con generosidad porque, además, el POP IV supondrá una nueva reducción entre el 8 y el 12 por ciento".

Esta asociación criticó también la actitud de los gobiernos británicos e irlandeses "que adoptaron discursos nacionalistas impropios de la realidad europea de la que forman parte".

Diario de Las Palmas Jueves, 5 de Junio de 1997

Los titulados náutico-pesqueros ven más "despejado" su futuro

Los titulados de la profesión marítimo pesquera atraviesan en estos días un período fundamental para su consolidación y la estabilización de sus

aspiraciones, por cuanto éstas se hallan vinculadas a las decisiones de la Dirección General de la Marina Mercante.

Las Palmas de Gran Canaria
FRANCISCO UBEDA

En este sentido se están facilitando los cambios en las titulaciones académicas que derivaron hace años de la LOGSE, con el objeto de que puedan corresponderse con los títulos profesionales establecidos.

A tenor de ello, el presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera, José Manuel Muñiz Ríos, quiere dejar constancia de que la Dirección General de la Marina Mercante venía caracterizando

en los últimos años, "una postura inmovilista hacia los titulados marítimos pesqueros, contraviniendo la normativa internacional y el propio sentido de responsabilidad para los que se han preparado en los centros formativos".

Luego, José Manuel Muñiz añade que dicha postura "ha dado lugar a que la propia Dirección General de la Marina Mercante tomase una decisión que considero histórica al abrir la posibilidad de que los titulados náutico-pesqueros pue-

dan acceder a ciertos puestos de las torres de control, capitanías marítimas y centros de Salvamento Marítimo para los que han sido formados".

Por otra parte, quiere salir al paso por la postura de unos pocos vinculados al Colegio de Oficiales de la Marina Mercante optaron por la actuación de la citada dirección general al acceder a los puestos de trabajo, antes señalados, de los titulados náutico-pesqueros. Sobre ello matizó que "están tratando de frenar este proceso".

El Reino Unido reducirá el número de españoles que trabajen en empresas mixtas

Aetinape advierte que esta decisión incumple los acuerdos europeos

El Reino Unido reducirá el número de ciudadanos españoles contratados por empresas mixtas, contraviniendo con esta decisión a lo estipulado por la normativa que regula la libre circulación de trabajadores en el marco de la Unión Europea, según informó ayer la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape).

Esta decisión afecta principalmente a los titulados Náutico-Pesqueros, casi el único personal cualificado español susceptible de ser contratado por las empresas mixtas con capital español que faenan en aguas de países latinoamericanos o africanos.

Mejorar las condiciones

Aetinape recordó que, recientemente se aprobó que los trabajadores enrolados en buques de

empresas mixtas pudieran pertenecer a la Seguridad Social española. Ahora se trata de preservar las condiciones de competitividad de las compañías de dimensión internacional que contratan profesionales españoles.

Estas empresas se han visto obligadas a trasladarse a otros países debido a la falta de caladeros y a la imposibilidad de negociar otro tipo de colaboración con ellos. En opinión de Aetinape, esta medida es "especialmente interesante" en el actual contexto de "acoso británico" contra las empresas pesqueras mixtas intracomunitarias, sobre todo cuando los Tribunales Europeos respaldan la actitud de las empresas españolas con la aplicación de la "Merchant Shipping Act".

Europa Press • Santiago

Jueves
31 de julio de 1997

La flota congeladora de Nafo reclama porcentajes de capturas accidentales

LA CORUÑA
Redacción

Las tripulaciones de trece pesqueros de gran altura que faenan en Nafo han solicitado al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que los autorice a llevar a bordo la pequeña proporción de bacalao y gallineta que permiten los reglamentos comunitarios en vigor, según exponen en un comunicado dado a conocer a través de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera. El texto agrega que en las faenas de pesca resulta prácticamente imposible no capturar de forma accidental especies

diferentes a las que se dirige la actividad de un barco.

«Sería absurdo —dice la nota— que, una vez en cubierta, esas especies no pudieran ser almacenadas». Por ello, los tripulantes de dicha flota piden que se autorice la retención a bordo de un 5 por ciento de bacalao en las zonas 30-3N-3L y un 10 por ciento de gallineta, en las zonas 3N y 3L «según se contempla en los reglamentos comunitarios vigentes para la pesca en esas aguas».

La flota asegura que se encuentra en desventaja respecto de barcos de Alemania o de los bacaladeros españoles que operan en la zona 3M.

DIARIO DE PONTEVEDRA-30 de Junio de 1997

Aetinape confía en que se reformen pronto las enseñanzas marítimo-pesqueras

AGN
Santiago

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) aseguró ayer que el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, apoya la reforma de las titulaciones marítimo-pesqueras, y mostró así su confianza de que el proceso "verá pronto su fin".

El presidente de Aetinape, Xosé Manuel Muñiz, se reunió recientemente con el ministro Arias Salgado y el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, y consideró "muy receptivas" a las autoridades.

"El camino a una carrera marítima única-principal reivindicación educativa de la profesión marítima queda así allanado, haciendo posible que miles de alumnos

interesados en este sector puedan cursar sus estudios con una mayor aproximación a la realidad actual del que será su mercado laboral", señala Aetinape.

La reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras fue elaborada hace tres años en el marco de la LOGSE, pero su aplicación resulta inviable hasta que la Dirección General de la Marina Mercante defina el cuadro de atribuciones profesionales correspondientes a cada una de las nuevas titulaciones.

La coincidencia entre el Ministerio y los profesionales es "total", dijo Aetinape, en cuanto que la carrera marítima debe ser única y polivalente, de cara a superar la actual situación de compartimentos estancos entre la pesca y marina mercante.

Domingo 3 de agosto de 1997

El Correo Gallego

Gran Bretaña prevé reducir los contratos de españoles en las empresas mixtas

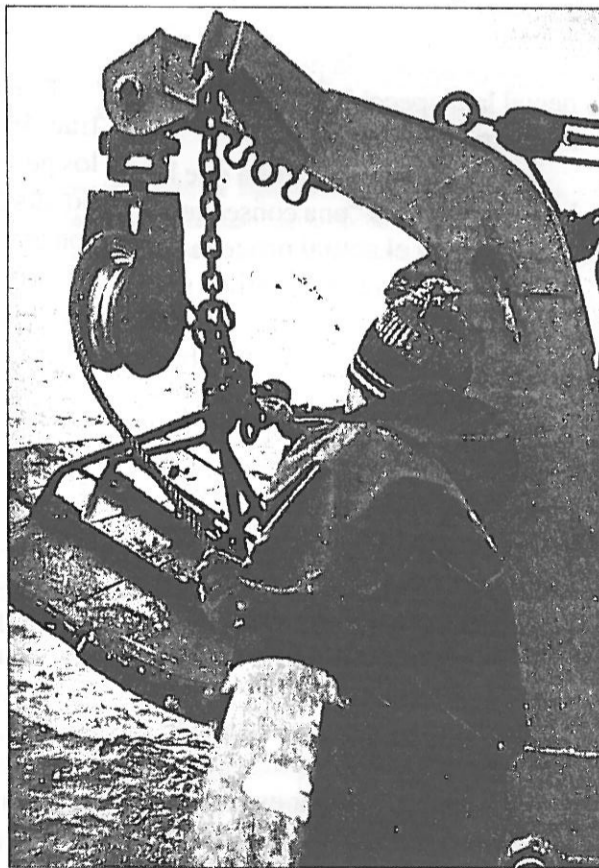
SANTIAGO. Redacción Gran Bretaña prevé una reducción del número de ciudadanos españoles contratados por empresas mixtas, contraviniendo la normativa que regula la libre circulación de trabajadores en la Unión Europea, según informó ayer la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape).

Esta decisión afecta principalmente a los titulados náutico-pesqueros, casi el único personal cualificado español susceptible de ser contratado por las empresas mixtas con capital español que faenan en aguas de países latinoamericanos o africanos.

La importancia creciente de empresas mixtas constituidas por españoles y ciudadanos de países extracomunitarios exige un incremento de las políticas activas del Gobierno en favor de los tripulantes españoles, que se encuentran en una situación de desventaja debido a la mayor cantidad de cargas sociales con que contribuyen a la Seguridad Social.

Sobre estas medidas, representantes de Aetinape mantuvieron en fechas recientes una reunión con el presidente de la Comisión de Agricultura y Pesca del Senado, el senador del PNV Ricardo Gatzagaetxeberria, quien presentó una propuesta para que se reduzca en un 60 por ciento la aportación empresarial a la Seguridad Social.

Aetinape considera "muy interesante" esta propuesta, toda vez que afecta a los titulados náutico-pesqueros, "casi el único personal cualificado español aún susceptible de ser contratado por las empresas mixtas con capital español que faenan en aguas pertenecientes a países latinoamericanos o africanos".



El Reino Unido mantiene un fuerte acoso contra las empresas mixtas G.

El colectivo recuerda que recientemente se aprobó que los trabajadores españoles enrolados en buques de empresas mixtas, pudieran pertenecer a la Seguridad Social española.

"Ahora se trata —dice esta asociación— de preservar las condiciones de competitividad de las empresas de dimensión internacional que contratan profesiona-

les españoles". La medida se hace especialmente interesante "en el actual contexto de acoso británico contra las empresas pesqueras mixtas intracomunitarias, sobre todo cuando los tribunales europeos respaldan la actitud de emigración de empresas españolas en los difíciles momentos de la aplicación de la Merchant Shipping Act", dice Aetinape.

Pesca mundial

▲ España ocupa la decimosexta posición mundial de producción pesquera con un total de 1,38 millones de toneladas, según señalan las estadísticas pesqueras de la Organización Mundial para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

Las mismas fuentes atribuyen a China el papel de principal productor pesquero, con un total de 21 millones de toneladas de los 109 millones que constituyen la producción mundial.

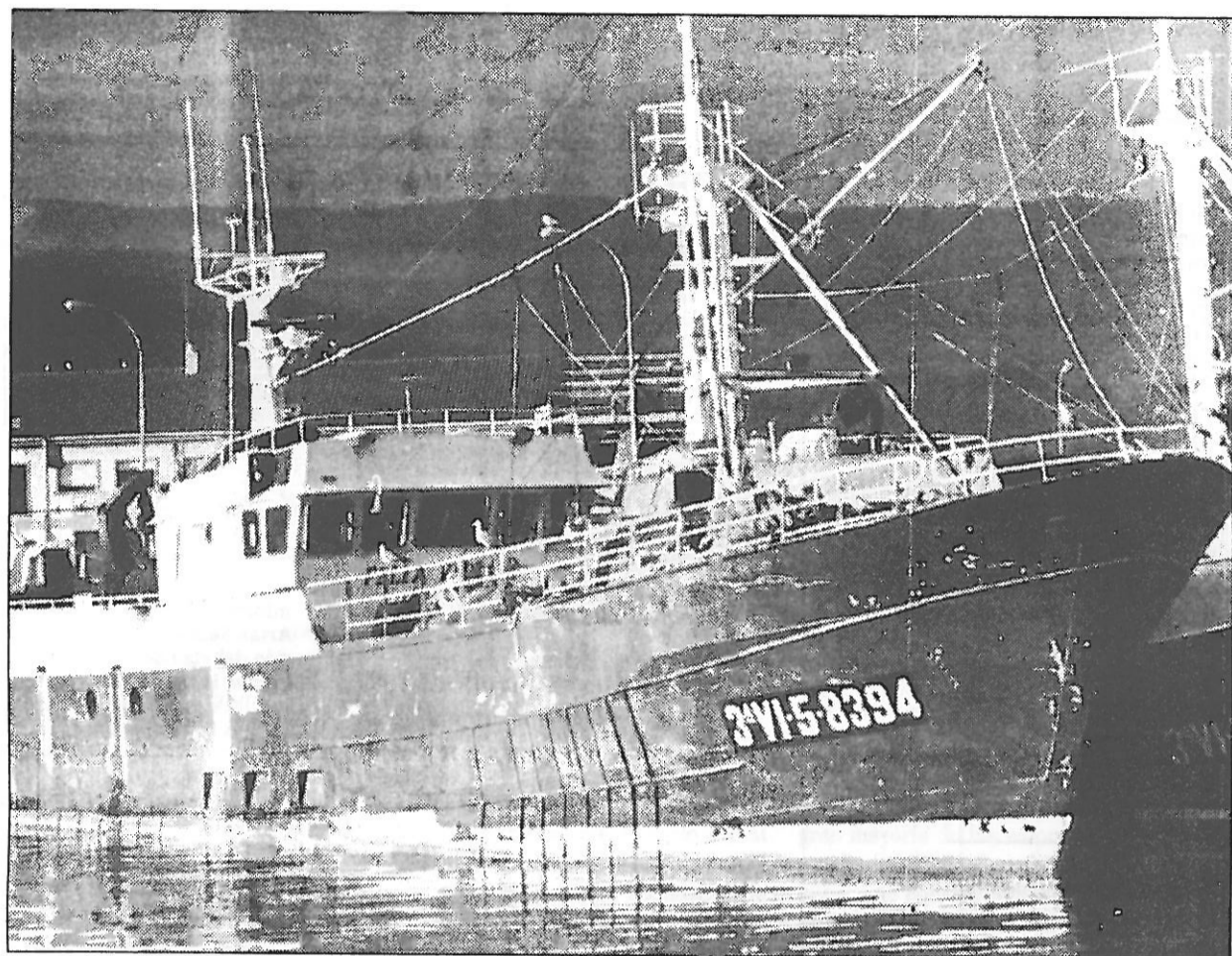
Entre otros grandes países productores se encuentran Perú con 11,6 millones de toneladas, Chile con 7,85, Japón con 7,4 y EEUU con 6, según los últimos datos de la FAO.

El volumen total de comercio pesquero mundial representa el 17% de la producción mundial, un 3% más que hace 10 años, como consecuencia del incremento de la producción unido a la progresiva liberalización de los mercados.

La Secretaría General de Comercialización Pesquera, encargada de organizar la III Conferencia de Ministros de Pesca entre los próximos días 16 a 19 de septiembre en la isla pontevedresa de A Toxa, estima que de unos 11 millones de toneladas que supuso el comercio pesquero en 1984, se ha pasado a 19 millones de toneladas.

Aetipane dice que en la pesca diaria aparecen ejemplares de otras especies

Los pescadores piden se permita llevar una pequeña cuota de bacalao



Las tripulaciones piden se les permita llevar bacalao a bordo

Efe

EFE
Santiago

Las tripulaciones de trece pesqueros de gran altura que actualmente faenan en aguas NAFO han solicitado al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que se permita, según la normativa, llevar en los barcos la pequeña proporción de bacalao y gallineta que estaba permitida.

En una nota de AETINAPE difundida ayer, se dice que al realizar las labores de pesca cotidianas resulta prácticamente imposible capturar especies entre las cuales no aparezcan fortuitamente algunos ejemplares de otras especies, aunque estas últimas estén sometidas a sus correspondientes cupos. "Sería absurdo que una vez en cubierta, esas especies no

puedan ser almacenadas", dice el escrito.

Los tripulantes de las mencionadas flotas solicitan al Ministerio que se concedan los pertinentes permisos para retener a bordo el 5 por ciento de bacalao en las zonas 30-3N-3L y el 10 por ciento de gallineta en las zonas 3N y 3L, según se contempla en los reglamentos comunitarios vigentes para la pesca en estas aguas.

Las tripulaciones formulan esta solicitud al considerar que "vulnera la normativa que existía en el momento de planificar la actividad pesquera que están llevando a cabo, con lo cual se provoca un serio perjuicio a sus intereses, no afectando en absoluto a las cuotas asignadas tanto en Alemania en las zonas 3N-3L, como a la flota bacaladera española en 3M".

Operación amanecer

El Servicio de Vigilancia Aduanera de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, a las 19,00 horas del día de el martes, dio por finalizada la segunda fase de la operación "Amanecer" destinada al desmantelamiento de la infraestructura operativa de la organización, y que se saldó con la detención de otro miembro de dicha organización, el cual tenía como cometido el control de los movimientos de los patrulleros del Servicio de Vigilancia Aduanera en la base marítima de Vigo.

El detenido José Secundino F.F., con domicilio en Vigo, ha sido traslado a Madrid y puesto a disposición del Juzgado Central de Instrucción Núm. 3 de la Audiencia Nacional.

Atlántico Sábado, 7 de junio de 1997

Aetinape duda que el Gobierno inglés cambie de actitud con los españoles

■ Los Titulados denuncian que los marinos españoles continuarán sufriendo discriminaciones por las empresas británicas.

vigo
REDACCIÓN

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) consideró ayer que el cambio de signo en el Gobierno británico, en la actualidad laborista, "no conlle-

vará un cambio hacia el trato de las autoridades hacia los pescadores españoles".

En un comunicado, los Titulados se muestran seguros de que los pescadores españoles "seguirán sufriendo las consecuencias del nacionalismo inglés de quien no

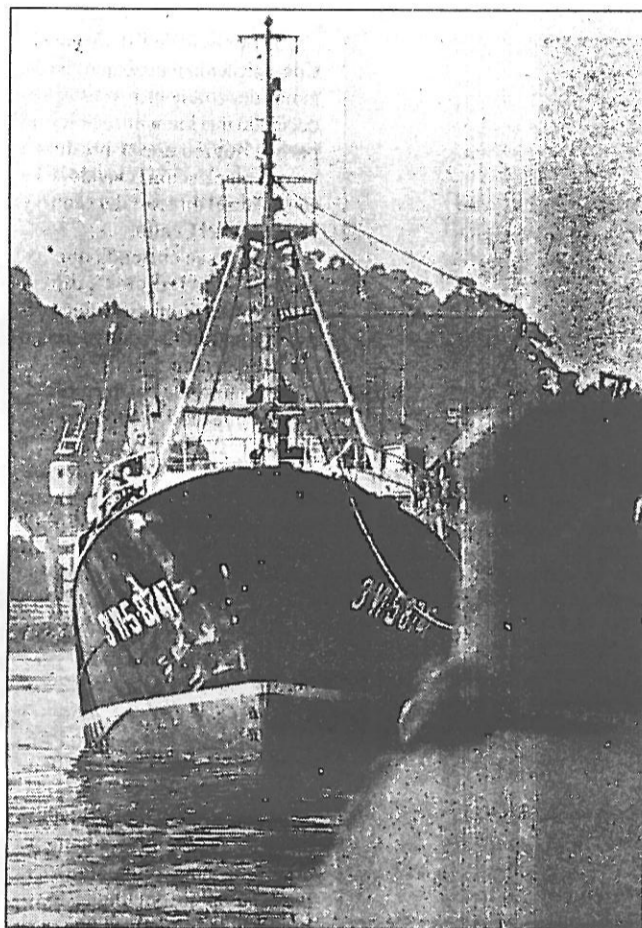
quiere asumir las consecuencias de la libre circulación de trabajadores". Aetinape explicó que los pescadores españoles, como ciudadanos europeos, no pueden continuar "sufriendo los continuos ataques de las autoridades británicas".

Este colectivo denunció las "restricciones" que sufren las empresas mixtas con participación española en materia de descargas y el "tratamiento humano" que se da a los pescadores de este país en los puertos ingleses.

Aseguró además que las empresas inglesas impiden contratar a técnicos españoles en beneficio de los británicos.

La situación planteada pone en peligro los cursos del próximo año

Aetinape denuncia el "descontrol" existente en la enseñanza de pesca



Aetinape defraudada por las reformas de la enseñanza en el sector

D.P.

EFE
Santiago

"Chalaneo"

La Asociación de titulados náutico-pesqueros (AETINAPE) denunció ayer el "descontrol" existente en la administración para aplicar las enseñanzas del sector, además del bloqueo de algunas titulaciones acordadas en 1994.

El presidente de AETINAPE, Manuel Muñiz, dijo que el colectivo está dispuesto a emprender movilizaciones en caso de que no haya una respuesta a la reivindicación del colectivo de establecer un mayor control en estas enseñanzas.

Muñiz señaló que en Galicia existe un "chalaneo", al convocarse numerosos cursos de enseñanzas pesqueras, pero sin que haya una directriz global, y además existen tantos centros educativos para estas materias "como chiringuitos en una playa".

Actividades subacuáticas

El secretario general de la asociación gallega de actividades subacuáticas, Antonio Aparicio, denunció la situación del sector en Galicia, donde de los dos mil submarinistas existentes, buena parte carecen de titulación. Además, quienes quieran estudiar esta materia han de desplazarse fuera de la Comunidad, al no existir en Galicia centros específicos.

Finalmente, Esteban de la Iglesia, secretario general de los técnicos superiores en producción acuícola y cultivos marinos, informó de que la primera promoción de esta titulación está compuesta por 175 alumnos de grado medio y superior.

Aseguró que para estas materias los alumnos pueden incluso recibir subvenciones, si bien destacó la paradoja de que ninguna empresa reconoce su titulación.

Finalmente, dijo que hasta la propia administración autónoma prescinde de estos estudios, ya que recientemente no se convocó a estos profesionales a unas oposiciones que reclamaban plazas para el sector de acuicultura.

Titulaciones pesqueras

Puso como ejemplo que las últimas titulaciones pesqueras y de navegación derivadas de la aplicación de la LOGSE, y aprobadas en el 94, se encuentran "bloqueadas" y no han comenzado a impartirse a causa de lo que consideró "falta de coordinación entre los ministerios de Pesca y Marina Mercante".

También destacó que en otras materias, como el título de submarinista, es imposible titularse en Galicia, que cuenta con 2.000 profesionales, ya que no se imparte en ningún centro de la Comunidad.

En otros casos, como las titulaciones de técnicos en acuicultura, pese a que sí existen estas enseñanzas, no hay suficiente información y las empresas no tienen en cuenta los estudios ni se ofrecen plazas en oposiciones de la administración pesquera.

Aetinape respalda las tarifas de salvamento de la Administración

La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros quiere que se prolongue el servicio de socorro 24 millas más al norte

Europa Press • Santiago

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), Xosé Manuel Muñiz, expresó ayer su respaldo y apoyo a la propuesta de tarifas de salvamento propuesta por la Administración y que afecta a toda la flota litoral española.

Las tarifas acordadas van desde el cobro de 6.500 pesetas por hora para el auxilio de embarcaciones de menos de 5 metros de eslora, hasta las 108.000 para los barcos de más de 140 metros de eslora.

Incertidumbre

Muñiz anunció que el siguiente paso para el funcionamiento de estas tarifas, aprobadas por el Consejo de Administración de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, es solicitar del Ministerio de Agricultura y Pesca que "dé luz verde lo antes posible" a esta propuesta para que pueda "ser ya una realidad".

En opinión del titular de Aetinape, se despejaría así "la incertidumbre" que en este momento tiene la gente de bajura a la hora de emplear el servicio de salvamento, ya que hasta ahora desconocían cuánto les podía costar, puesto que no existían tarifas reguladas. "Ahora la gente del mar sabe a que atenerse", apuntó.

Xosé Manuel Muñiz se reunió ayer en la Casa del Mar de Muxía con representantes de las

Cofradías de Pescadores de la Costa da Morte, fundamentalmente Muxía y Fisterra, así como con integrantes de la flota de litoral, que forman la Comisión de Seguimiento para el Dispositivo de Separación de Tráfico de Fisterra.

En este sentido, Muñiz señaló que la citada Comisión propondrá prolongar este dispositivo 24 millas hacia el norte, "lo que daría más seguridad", según el titular de Aetinape. Añadió que el dispositivo que está en vigor data de 1994 y que no se quiso plantear su prolongación hasta tener consolidada la primera fase.

Racionalizar los recursos

El presidente de Aetinape subrayó "la importancia de una racionalización de los cursos de seguridad de los pescadores", con el objetivo de facilitar una mayor formación de la gente del mar, y precisó que es necesaria una mayor coordinación entre las Administraciones públicas para dar prioridad a los presupuestos públicos. Para Muñiz, "se destina poco dinero para formación y se está gastando en otros temas menos necesarios y prioritarios".

Además, señaló que se deben aumentar "las inspecciones de los barcos y renovar la flota de bajura" que, junto con la racionalización de los cursos de seguridad, son "los tres pilares básicos" para reducir los niveles de riesgo de los pescadores. ■

LA FLOTA GALLEGA HABÍA SOLICITADO LA REVISIÓN DE LAS TASAS

Salvamento Marítimo explicará las nuevas tarifas para los barcos de bajura

Aetinape solicita al Ministerio de Fomento que el plan de seguridad para el sector incluya la firma de un convenio de apoyo logístico con la Armada

Europa Press • Santiago

El director general de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, Emilio Martín, viajará el próximo 11 de julio hasta la Costa da Morte para dar cuenta de las tarifas que se recogen en el Plan de Salvamento para la flota de bajura, cuya revisión había sido solicitada por la flota gallega, aunque se aplicarán en todo el litoral español.

Según informó el presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, el responsable de la Sociedad de Salvamento Marítimo se reunirá ese día -en Fisterra o Muxía- con la comisión de seguimiento para el dispositivo de separación del tráfico marítimo de Fisterra, integrada por Aetinape, las cofradías de pescadores de la Costa da Morte, Burela y Marín, y la flota de arrastre del litoral.

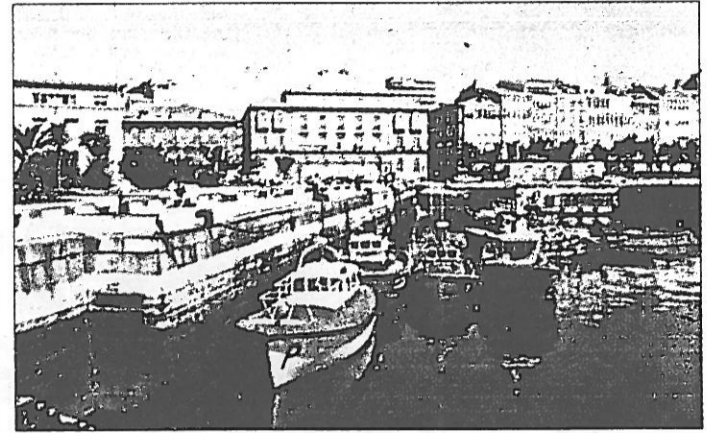
En esa reunión, los afectados propondrán al director general que el dispositivo de separación

se prolongue hacia el Norte 20 millas de Fisterra, para dar cobertura a la flota artesanal de la Costa da Morte.

Análisis

Además, se analizarán las tarifas del Plan de Salvamento que, según Muñiz, están "prácticamente cerradas", después de que se alcanzan algunos acuerdos con la Asociación Nacional de Seguros. José Manuel Muñiz calificó las actuales tarifas de "desproporcionadas", sobre todo para la flota de bajura. Como ejemplo ilustrador, indicó que en algunos casos los marineros prefieren abandonar la embarcación antes que pagar el servicio prestado por la dirección de Salvamento Marítimo.

El presidente de Aetinape indicó que las propuestas de la



La flota de bajura espera que sus reivindicaciones den el fruto deseado

ARCHIVO

Sociedad Estatal sobre la revisión de las tarifas fueron "bien recibidas" por los afectados, aunque apuntó que desconoce cómo quedarán de manera definitiva.

Por otro lado, Muñiz indicó que Aetinape ya ha planteado al

ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, que en la revisión del Plan de Salvamento se incluya la firma de un convenio con la Armada Española para que sus helicópteros puedan estar al servicio de Salvamento Marítimo. ■

MIÉRCOLES 24 DE SEPTIEMBRE DE 1997 ASTURIAS

AETINAPE pide que la ley pesquera concrete la «responsabilidad solidaria»

REDACCIÓN • GIJÓN

Una mayor concreción de la responsabilidad solidaria de los armadores en las posibles sanciones derivadas del incumplimiento de la normativa pesquera es la base de las alegaciones presentadas por la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE) al proyecto de ley «por el que se establece el régimen de control para la protección de recursos pesqueros», que está siendo sometida a consultas por el Gobierno y por los diferentes grupos parlamentarios. Esta ley incide en las sanciones que pueden afectar a los profesionales de la mar.

AETINAPE considera que no siempre estos profesionales son responsables de la dirección de las labores de pesca. Las normas de comportamiento, la ejecución de los trabajos de extracción e incluso las actitudes personales de profesionales y empresarios en este tiempo de crisis de empleos, son muy peculiares en el sector marí-

timo y no pueden compararse con la responsabilidad profesional de un médico o un ingeniero, cuyo control sobre cada uno de sus proyectos o ejecuciones es mucho más directo, algo que no sucede en la mar.

AETINAPE considera que fijarse en la responsabilidad solidaria de los armadores es una forma de reconocer su vinculación real con el proceso extractivo, impedirles que puedan ordenar arbitrariamente acciones contra la legalidad, e incluso perfeccionar los medios de selección de los efectivos humanos a su servicio, algo que igualmente estimula la mejora constante de los profesionales del mar.

La urgencia en finalizar el proceso de promulgación de esta ley es importante para los profesionales de la mar, que están siendo víctimas de esta situación, ya que con la nueva normativa no se hubieran podido producir algunos abandonos a que fueron sometidos por sus empresas.

Aetinape dice que la obligación solidaria es confusa en la futura ley de control

Piden una redefinición de la responsabilidad del armador

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) ha pedido al Gobierno una mayor concreción del principio de responsabilidad solidaria aplicado al armador ante posibles sanciones en el texto del proyecto de ley por el que se establece el régimen de control para la protección de los recursos pesqueros. Esta asociación profesional considera que, tal y como aparece redactado el texto, «la responsabilidad solidaria de los armadores resulta interesadamente confusa».

LA CORUÑA

Redacción

Aetinape, que ha enviado al Parlamento y al Gobierno un texto con sus alegaciones, apunta que «fijarse en la responsabilidad solidaria de los armadores es una fórmula de reconocer la vinculación real con el proceso extractivo, impedirles que puedan ordenar arbitrariamente acciones contra la legalidad, e incluso de perfeccionar los medios de selección de los efectivos humanos a su servicio». El colecti-

vo considera «urgente» que concluya el proceso de promulgación de la citada ley, sobre todo para el grupo de capitanes de flateros sancionados en su día con multas millonarias por zarpar sin los correspondientes permisos temporales de pesca.

A este respecto, Aetinape señala que «si esta norma entrara inmediatamente en vigor cabría la posibilidad de que se frenasen procesos en curso, que todos consideraran absolutamente injustificados».

FARO DE VIGO
Domingo, 26 de octubre de 1997



Aetinape exige a la Xunta que se anticipe a un conflicto en el caladero de Marruecos

JOSÉ PEREIRA
PONTEVEDRA

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape), José Luis Muñiz, advirtió al gobierno gallego que analice a medio plazo los problemas que se van a producir en diferentes caladeros ante la incertidumbre de la renovación de los convenios actuales, sobre todo en el banco canario-sahariano y en el marroquí.

En este sentido hizo especial hincapié en que se pongan en marcha políticas concretas que amortigüen los efectos que se pueden producir "por una negociación que seguramente será muy restrictiva. Pedimos nuevas alternativas para evitar que lleguen los conflictos y se cree una situación de debacle".

Asimismo, Aetinape exige que se resuelva con dignidad la situación que se ha creado sobre el apresamiento del "Arpón", e instaron al gobierno español y a la Unión Europea a resolver cuanto antes la situación de este barco "que estaba faenando legalmente cuando fue apresado".

Por otra parte, José Manuel Muñiz se mostró satisfecho por la inminente entrada en vigor de una nueva ley de sanciones que supondrá que los patrones y capitanes de los barcos ya no tengan "que hacer frente a las multas, muchas de ellas injustas, puesto que habrá una responsabilidad solidaria por parte de los armadores".

En otro orden de cosas, proponen un nuevo modelo de enseñanza que acabe con la precariedad actual.

JUEVES 9 OCTUBRE 1997, EL IDEAL GALLEGO

Aetinape recuerda al PP que la pesca sigue estando "moribunda"

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) asegura que, a pesar de la decisión comunitaria de no aplicar nuevas reducciones a la flota española, no está justificada "la postura eufórica de los responsables pesqueros españoles", a los que recuerda que "tienen ante sí un sector moribundo ante el que deben reaccionar con otro tipo de medidas". En el último número de la publicación "Aetinape", la asociación advierte de que la UE no ha tratado con generosidad a la flota española puesto que ésta ha sido "escrupulosa cumplidora" del pasado Plan de Orientación Plurianual (POP III) y sigue padeciendo una drástica reconversión.

Asimismo, Aetinape recuerda que en la última reunión de la Comisión Europea no se ha tratado una de las cuestiones más importantes para los armadores españoles: la creación de un servicio de inspección pesquera comunitaria que -según la asociación- resulta imprescindible para acabar con las agresiones a los buques nacionales al sur de las Islas Británicas. Además, afirma que al Gobierno todavía le quedan por abordar temas de vital importancia como la falta de acuerdos internacionales con determinados países.

El Ideal Gallego • La Coruña

FARO DE VIGO
Sabado, 6 de diciembre de 1997

Aetinape afirma que Francia quiere acotar el mercado laboral pesquero, como el Reino Unido

REDACCIÓN • VIGO

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE) denunció la pretensión francesa de que el 50 % de los tripulantes de sus pesqueros sean galos, que se desembarque en sus puertos la mitad de las capturas y que la mayoría de las mareas partan de ellos.

Los titulados náutico-pesqueros esperan que el Gobierno español y la UE exijan al ejecutivo francés el cumplimiento del Tratado de la Unión "para que nuestros compatriotas no padezcan medidas discriminatorias del nacionalismo francés".

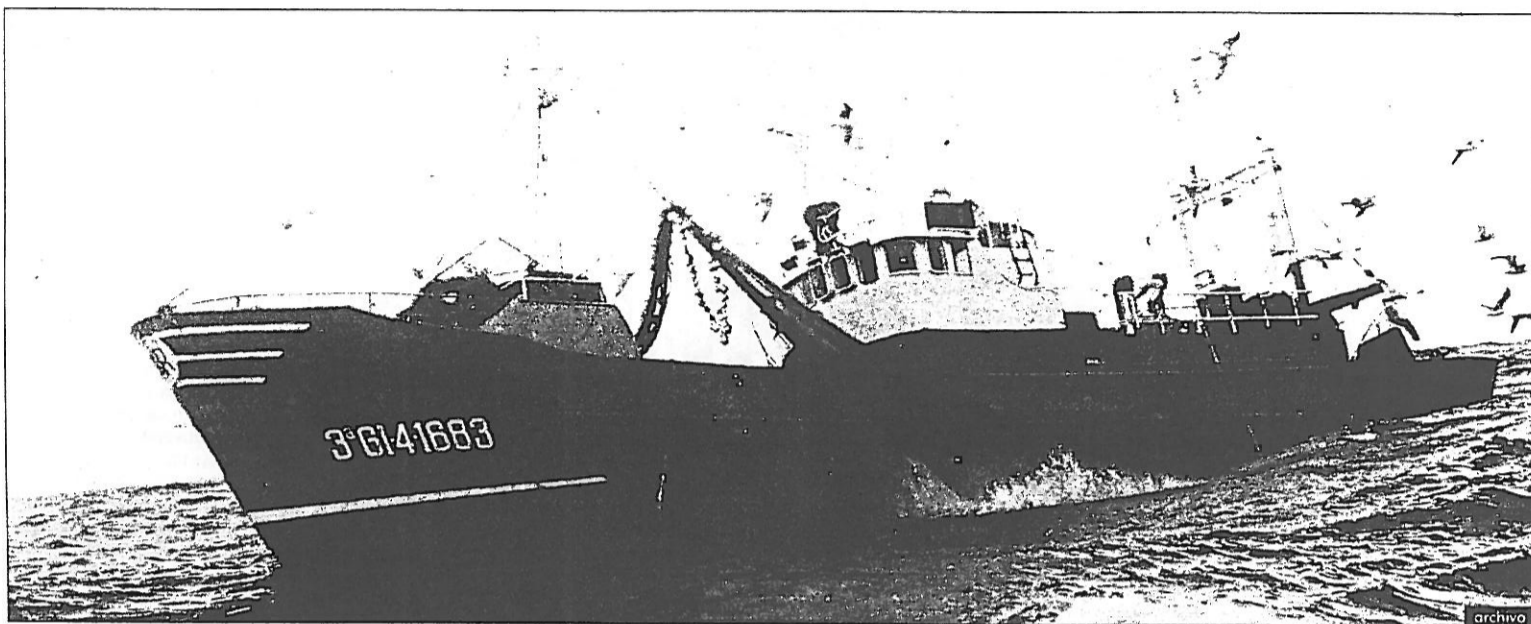
La asociación considera que las medidas adoptadas recientemente por el Gobierno francés pueden afectar contra los principios básicos del mercado único, según se desprende, en su opinión, de una moción del senador y presidente de la Comisión de Agricultura y Pesca, Ricardo Gatzagaetxebarria.

En un comunicado, la organización de náutico-pesqueros subraya que Francia, al igual que el Reino Unido, no quiere asumir las consecuencias de la libre circulación de trabajadores e informa de que "en la actualidad, hay 52 buques franceses que pertenecen a armadores españoles".

Aetinape remitió las alegaciones al proyecto de ley de Sanciones y Protección de los Recursos Pesqueros

■ Demanda más concreción de la responsabilidad solidaria de los armadores en las posibles sanciones

La Asociación Nacional de Titulados Náutico Pesqueros ha presentado alegaciones al Parlamento y al Gobierno sobre el texto del proyecto de ley de Sanciones y Protección de los Recursos Pesqueros, dado que "resulta", afirmó en un escrito divulgado, "interesadamente confusa". Aetinape demanda por este motivo una mayor concreción de la responsabilidad solidaria de los armadores en las posibles sanciones derivadas del incumplimiento de la normativa pesquera al entender que las relaciones profesionales en España son particulares.



Las responsabilidades por la pesca en los buques pueden no afectar al capitán, según Aetinape.

a coruña
AGENCIAS

La asociación recuerda que no siempre los capitanes son responsables de la dirección de las labores de pesca y destaca que existe otra

figura, el llamado "patrón de pesca", que generalmente es un oficial que recibe órdenes directas del armador para dirigir las labores de extracción.

"Esta fórmula tradicional de relaciones profesionales en el inte-

rior de los buques, impera en la gran mayoría de las empresas pesqueras españolas", subraya Aetinape, que considera que fijarse en la responsabilidad solidaria de los armadores es una forma de reconocer su vinculación real con el

proceso extractivo, para impedirles que puedan ordenar acciones arbitrarias contra la legalidad vigente que se establezca.

El escrito publicado por esta asociación recuerda que varios capitanes están haciendo frente

injustamente al pago de multas millonarias impuestas en un confuso y oscuro proceso que dió lugar a las llamadas "multa del fletán", ante la que ninguna autoridad marítima o autonómica ha interferido con éxito.

Domingo
26 de octubre de 1997

Aetinape solicita «políticas alternativas» a los actuales caladeros

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera reclamó ayer el establecimiento de políticas alternativas, especialmente desde Galicia, para prever un abandono de caladeros como los del banco canario-sahariano o el argentino en los supuestos de no renovación de acuerdos.

PONTEVEDRA
Redacción

Así lo indicó ayer en Pontevedra José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape. Dichas políticas deberían «flexibilizar» o al menos «amortizar» la situación que pueda producirse a raíz de futuras negociaciones con estos países que se prevén «duras e restrictivas».

Muñiz aseguró que «en dos o tres meses» se espera que pueda entrar en vigor la ley sobre el régimen de control de los recursos pesqueros, que contempla la responsabilidad solidaria de los armadores en caso de sanción, y que se tramita en el Parlamento. Agregó que a partir de ese momento, patrones y capitanes de pesqueros no tendrán que hacer frente

en solitario a las sanciones «muchas veces injustas» impuestas por la Administración.

Los titulados náuticos pidieron que el nuevo Gobierno gallego acometa la industrialización y diversificación del sector primario con apuestas concretas para la flota. «Hai que mollarse politicamente —dijo Muñiz— e hai que asumir riscos. Fai falla un equipo de persoas que, con valentía e vocación, poida poñer no século XXI á flota galega».

Aetinape defiende en esta línea la regulación de caladeros y la continuidad del descanso semanal establecido en la etapa de López Veiga, además de mejoras en la transformación y venta que supongan un mayor valor añadido para los productos.

Atlántico Domingo, 29 de junio de 1997

Aetinape dice que Arias Salgado apoya la reforma de las titulaciones marítimas

■ La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera valoró, después de una entrevista con el ministro de Fomento, que el Gobierno apoya la próxima reforma de las carreras marítimas.

vigo
REDACCIÓN

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera, Aetinape anunció ayer que el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, apoyará la reforma de las titulaciones marítimo-pesqueras.

El presidente de Aetinape, Xosé Manuel Muñiz, se entrevistó recientemente con el ministro Arias Salgado y el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, y valoró que las autoridades se mostraron "muy receptivas" a

las demandas planteadas.

"El camino a una carrera marítima única —principal reivindicación educativa de la profesión marítima— está allanado y hace posible que miles de alumnos interesados en este sector puedan cursar sus estudios con una mayor aproximación a la realidad actual del que será su mercado laboral", señaló Aetinape.

La reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras fue elaborada hace tres años en el marco de la Logse, pero su aplicación resulta inviable hasta que la Dirección

General de la Marina Mercante defina el cuadro de atribuciones profesionales correspondientes a cada una de las nuevas titulaciones.

La coincidencia entre el Ministerio y los profesionales es "total", dijo Aetinape, en cuanto que la carrera marítima debe ser única y polivalente, de cara a superar la actual situación de compartimentos estancos entre la pesca y marina mercante. El único criterio que debe tenerse en cuenta, añade, es el cumplimiento de las condiciones internacionales sobre formación, titulación y guardia.

La Aetinape pide a la Xunta un mayor compromiso político con el sector pesquero

El presidente de la asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros Aetinape, José Manuel Muñiz, instó ayer a Manuel Fraga a poner al frente de la Consejería de Pesca a «personas que con valentía y vocación marinera sean capaces de poner en el siglo XXI un sector renovado». Así, solicitó un mayor compromiso político para mejorar los recursos.

Pontevedra. P. C.

El Comité Ejecutivo de la Aetinape se reunió ayer en Pontevedra para analizar el resultado de la entrevista mantenida recientemente con la ministra de Pesca, Loyola de Palacio, a la que mostraron su satisfacción por la aprobación, en un plazo máximo de tres meses, de la nueva ley que regulará las sanciones, de manera que se exija una responsabilidad subsidiaria a los armadores y se evite que tengan que hacerles frente únicamente los patrones y capitanes.

Los representantes de este colectivo subrayaron igualmente la importancia del impulso político que se está dando para finalizar la re-

forma de la enseñanza en el sector, fundamentalmente para establecer un nuevo modelo profesional «que permita aliviar la penuria laboral y económica del sector pesquero».

Como aspectos negativos, José Manuel Muñiz se refirió al conflicto del Arpón como «un lastre que hay que resolver de inmediato y con dignidad, con una respuesta más profunda desde España y Europa». La Aetinape reivindica además medidas que garanticen el derecho al voto de los trabajadores del sector, algo que calificó de «asignatura pendiente».

Por encima de todo esto, José Manuel Muñiz apuntó la necesidad de que las Comunidades Autónomas se impliquen cada vez

más en la problemática del sector, lo que en el caso de Galicia pasa por poner al frente de la Consejería de Pesca «personas con valentía y vocación marinera que acaben con la incertidumbre existente, colaborando en la búsqueda de alternativas que amortigüen las consecuencias de los problemas de aquellos caladeros en los que no se puedan renovar los conventos, como el banco canario sahariano».

Asimismo, este colectivo se ofreció a colaborar con el nuevo Gobierno siempre y cuando éste asuma un mayor compromiso político para mejorar los recursos, las estructuras y la comercialización dentro de sector pesquero.

ABC
DOMINGO 26-10-97

Los marineros gallegos protestan ante las últimas medidas adoptadas

Aetinape advierte que "Argentina será una potencia pesquera de futuro"

DP
Santiago

Aetinape advirtió ayer en un comunicado que "Argentina comienza a emerger como potencia pesquera de futuro" y que "no parará hasta lograr ampliar su zona económica exclusiva (ZEE). Según Aetinape, los marineros gallegos que faenan en esas aguas han protestado por las últimas medidas que tomó el país sudamericano, y la asociación afirma que "la UE no puede tolerar el nuevo ataque argentino contra la pesca española".

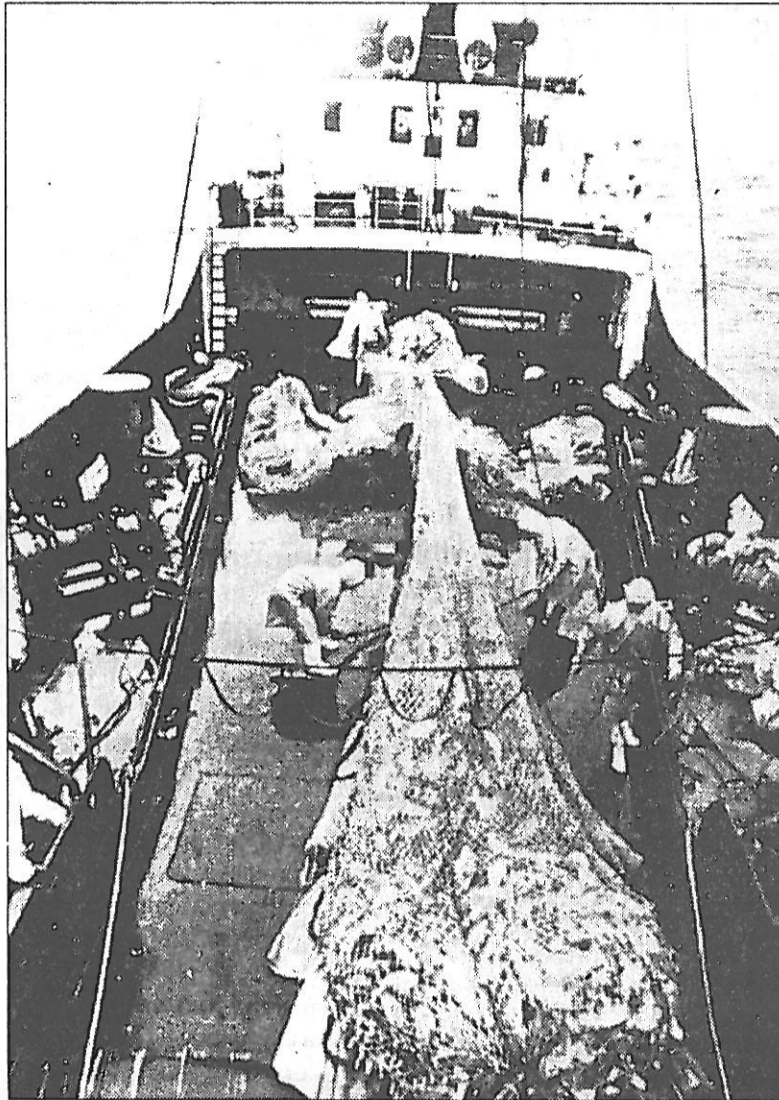
Aetinape considera que la reciente ley argentina que obligará a enrolar tripulación nacional a todos los buques con presencia accionarial austral "puede considerarse un nuevo ataque a las empresas mixtas hispano argentinas".

En los últimos días, añade, se recibieron en Aetinape numerosas llamadas de afiliados que prestan sus servicios en esta flota protestando por la medida de la república sudamericana. También muestran su preocupación "porque esta medida pueda ser adoptada por otros países con los que mantenemos este modelo pesquero".

La decisión de que la totalidad de los manos de buques sean argentinos puede ocasionar también trastornos a la seguridad y operatividad del conjunto de su flota, ya que España es uno de los países del mundo que más tiempo y esfuerzos ha invertido en la formación de sus profesionales del mar, según Aetinape.

La organización señala que en este sentido, la práctica totalidad de los manos y más del 50 por ciento de las tripulaciones de la flota hispano-argentina es española.

"Ante todo ello -afirma Aetinape- la Unión Europea y el Gobierno español deberían tomarse más en serio el conjunto de las negociaciones económicas con el



Argentina obliga a enrolar a sus marineros en barcos españoles

DP

Gobierno argentino, especialmente el tratado bilateral de cooperación económica firmado entre la UE y aquel país, en virtud del cual Argentina obtiene ventajosos niveles arancelarios para sus exportaciones en los mercados comunitarios y además percibe miles de millones de pesetas en compensación a es acuerdo".

No se pueden tolerar, según la asociación, más "posturas de tibieza como la mostrada en el caso Arpón, que no acarrea sino consecuencias como esta nueva burla contra intereses españoles".

Aetinape insiste en que la crisis de este buque vigués fue cerrada

en falso, y que al poco tiempo de ello "Argentina enseña su verdadero carácter de potencia pesquera de futuro, coincidente con su intención de ampliar su radio de acción jurisdiccional más allá de las 200 millas de su ZEE, auténtica motivación del buque vigués".

Finalmente, la asociación afirma que uno de los beneficios de los pescadores al aparecer los primeros síntomas de crisis pesquera era el poder enrolarse en empresas españolas que se instalaban en otros países, con lo que empresarios y trabajadores continuaban participando de la misma cultura productiva, lo cual beneficia a ambos.

«En Asturias debería haber tres helicópteros», asegura

GUSTAVO M. PAÑEDA • GIJÓN

El presidente de Aetinape (Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera), José Manuel Muñiz, contestó ayer al concejal socialista Carlos Zapico, quien dijo que el PP quería privatizar la seguridad marítima, al declarar que «fueron sus amigos del PSOE los que privatizaron los helicópteros y los remolcadores».

Muñiz se mostró ayer en Gijón muy crítico con la política en materia de seguridad marítima de los anteriores gobiernos, una gestión «no razonable, que primaba a determinadas empresas con contratos millonarios, de manera escandalosa».

Entre otros aspectos, el presidente de la asociación censuró las torres de control creadas en anteriores etapas al entender que, si bien «son necesarias», existió una «inversión excesiva, cuando existe una precarización en medios de prevención y no se invierte en el hombre de la mar».

«¿Para qué se quiere una torre con una cafetería giratoria con cuatro funcionarios si luego no se controla e inspecciona los barcos que salen a la mar?», se preguntó Muñiz, quien manifestó que lo que no puede ocurrir es que se continúe con «una política de gastos desorbitados. Creemos en una política de austeridad, pero con buenos instrumentos».

La Asociación que preside Muñiz «se congratula de que la actual Dirección General de Marina Mercante revise la política de seguridad y evite gastos desmesurados que nada tienen que ver con la seguridad». El presidente de los titulados en Náutico-Pesquera observa, en la actualidad, que el nuevo equipo de Marina Mercante «pretende no despilfarrar y corregir la situación anterior», aunque precisó que si la política de austeridad «trata de reducir gastos a costa de arriesgar vidas humanas, nosotros lo denunciaremos».

Entre los fastos que denuncia Muñiz, éste citó a la torre de salvamento de El Musel: «Es muy fácil hacer demagogia. ¿Dónde está la seguridad? Es hacer un edificio que cuesta cientos de millones cuando el control y la inspección se pueden hacer sin esa torre», explicó.

El presidente de Aetinape dibujó



CITOUA

José Manuel Muñiz

jó un panorama muy negro del sector, «que está bajo mínimos», en el que «hemos pasado de 27.000 empleos directos en tráfico marítimo en 1986 a 3.000 en la actualidad, mientras que en el sector de la pesca los datos tampoco halagüeños».

En cuanto a los medios de salvamento, Muñiz aseguró desconocer «los supuestos planes de quitar medios a Asturias» y dijo que en lugar de un helicóptero, «debería tener tres esta comunidad».

Tribunal de Cuentas

Según Muñiz, el ex director general de Marina Mercante, el asturiano Rafael Lobeto Lobo y ex responsables de Sasemar (Sociedad Estatal de Seguridad Marítima), «están citados mañana para acudir al Tribunal de Cuentas -y también está citada la Fiscalía- por irregularidades en anteriores etapas».

Por otra parte, el presidente de Aetinape explicó las reformas en las enseñanzas marítimo pesqueras, «un proyecto que ya está terminado» a pesar de «las trabas de algunas comunidades autónomas».

Los objetivos de la reforma es crear nuevas titulaciones «que van a ser polivalentes, ya que los titulados van a poder ejercer en pesca y en marina mercante y son homologables con los países comunitarios». La asociación que preside Muñiz «se opone a que algunas comunidades autónomas expidas estas titulaciones porque supone contravenir convenios internacionales». También pidió que la Administración iguale las titulaciones Náutico-Pesqueras con las de Marina Mercante.

El Correo Gallego

Miércoles 25 de junio de 1997

Aetinape considera preocupante la situación del 'Arpón' tras reunirse con el embajador argentino

MADRID. E.P.

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), Manuel Muñiz, consideró "preocupante" la situación del pesquero gallego Arpón, al término de la entrevista que mantuvo esta tarde en Madrid con el embajador argentino en España, Carlos Pedro Amar.

Muñiz confesó, en declaraciones a Europa Press, que tras reunirse con el representante diplomático de Argentina está "más preocupado" sobre el futuro del barco que antes de hacerlo.

El Arpón, cuyo puerto base es el de Vigo, fue apresado el pasado 18 de mayo por una patrullera de la armada argentina, que acusaba al pesquero gallego de haber atravesado sin autorización la zona económica exclusiva de 200 millas. La embarcación y veinticuatro tripulantes permanecen desde esa fecha en el puerto argentino de Bahía Blanca, a la espera de que se

resuelva el sumario abierto por las autoridades de ese país.

Negociación a alto nivel

Al acabar la entrevista, en la que el embajador se limitó a recibir con "gran amabilidad" a los responsables de Aetinape y garantizar el traslado de sus reivindicaciones al Gobierno de su país, Muñiz mostró su convencimiento de que deben abrirse negociaciones "al más alto nivel" entre ambos estados, con la intervención, si es preciso, del propio presidente español, José María Aznar.

"De las palabras del señor embajador se desprende un poco que la Jefatura Naval argentina no quiere asumir ninguna equivalencia", subrayó Muñiz, para quien "está claro y demostrado" que el barco gallego no cruzó en ningún momento el límite legal.

El presidente de Aetinape, acompañado de un portavoz de esta asociación, presentó a Amar la propuesta de Aetinape para zanjar esta cuestión, y que consisten en tres puntos básicos, como son la liberación del barco sin cargos, la reparación de daños y perjuicios por parte de Argentina, y la reunión urgente entre las administraciones pesqueras de los dos países para que hechos como éste no vuelvan a producirse.

A MARIÑA SÁBADO, 1 DE NOVIEMBRE DE 1997

El presidente de Aetinape se mostró escéptico con Gran Bretaña

Muñiz confía en que se prohíban las volantas

BURELA. L.R.M.

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape), José Manuel Muñiz, manifestó ayer en Burela que quiere confiar en la decisión tomada en el último Consejo de Ministros por la Comisión Europea de Pesca de aplazar para el año que viene la erradicación de las redes de enmalle a la deriva, aunque se mostró escéptico con el gobierno británico, que los seis primeros meses del 98 ocupará la presidencia de la Unión Europea, "porque es el estado de la UE que más problemas está causando al sector pesquero español".

Pero Muñiz no dejó de ser crítico con el acuerdo de la comisión "que se está aprovechando de un sector pesquero español basado en el minifundismo, un sector que no tiene todavía un peso político definitivo para obligar a cambios". "Se necesita", añadió, "que el sector adopte medidas internas y que cambie la actitud de la comisión de seguir en una especie de discurso fallido porque esto crea una actitud contraria a las instituciones comunitarias".

Modelo profesional

El presidente de Aetinape también se refirió en su visita a Burela al cambio de modelo profesio-

sional que el año que viene entrará en vigor en España "lo que supondrá una apuesta importante para que los profesionales tengan más perspectivas de empleo y se adapten a las demandas del sector marítimo internacional, porque el modelo actual encorseta al profesional del mar".

José Manuel Muñiz mostró su satisfacción con esta apuesta política del Gobierno "ya que pensamos que es importante que se pongan las bases en Europa para que haya una homologación internacional de los títulos". "Necesitamos", dijo, "que desde Bruselas se empiece a trabajar sobre la creación de un título marítimo polivalente".

Los expertos piden más helicópteros para Asturias

La Asociación de Titulados Náutico-Pesquera cree que salvamento marítimo debería utilizar los de la Armada

JUAN APESTEGUIA
Gijón

José Manuel Muñiz, presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE), afirmó ayer en Gijón que cualquier intento orientado a hacer desaparecer el Centro de Salvamento Marítimo de Asturias "sería una barbaridad lamentable". El dirigente defendió la autonomía de Asturias en materia de seguridad marítima y añadió que "el dispositivo que el Principado tiene hoy en día es insuficiente".

Aunque el presidente de AETINAPE afirmó desconocer la posibilidad apuntada y denunciada desde el Ayuntamiento de Gijón de que el nuevo Plan de Salvamento suponga el cierre del Centro de Asturias, aseguró que "no se puede reducir gasto a costa de vidas humanas y por

ello si se cerrase denunciaríamos la situación".

Muñiz fue más lejos al añadir que "Asturias debería tener tres helicópteros en lugar de contar sólo con el Helimer". Sin embargo, matizó que "para incrementar el dispositivo no hay que aumentar el gasto pagando a una empresa privada, porque tenemos helicópteros de la Armada infrautilizados que podían desempeñar su función en salvamento como ocurre en cualquier país avanzado". A este respecto el presidente de AETINAPE afirmó que "hay que optimizar los recursos públicos" y denunció que la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR) "se ha volcado en la seguridad a base de gestos publicitarios, como la construcción de fastuosas torres de salvamento totalmente innecesarias".

Si bien el máximo responsable de AETINAPE defendió la continuidad del Centro de Salvamento de Asturias, criticó las denuncias del concejal gijonés Carlos Zapico, que manifestó su temor a que el PP privatice el salvamento. A su juicio "Zapico debe saber que quienes hicieron eso fueron sus compañeros de partido que, por ejemplo, hicieron que pequeñas empresas de remolcadores sean hoy grandes gracias a suculentos contratos con SASEMAR".

José Manuel Muñiz afirmó que "nadie mejor que el equipo dirigido por Rafael Lobeto sabe lo que es primar a empresas privadas con una generosidad escandalosa". El presidente recordó que el anterior equipo de SASEMAR comparecerá mañana ante el Tribunal de Cuentas "debido a irregularidades detectadas en su gestión". ■

El Tribunal de Cuentas considera que el ex director general de la Marina Mercante, el asturiano Rafael Lobeto Lobo, pudo haber pagado 640 millones de pesetas de más por la contratación de helicópteros,

la compra de material informático y un informe sobre el accidente de un buque, según se desprende de un informe provisional. Los superiores de Lobeto fueron los que remitieron toda la documentación al tribunal.

El Tribunal de Cuentas detecta anomalías en tres pagos de Lobeto

Un informe refleja un sobrecoste de 640 millones en tres contrataciones del ex director de la Marina Mercante

Oviedo, Angel FIDALGO

Un informe provisional del Tribunal de Cuentas refleja que el ex director general de la Marina Mercante, el asturiano Rafael Lobeto Lobo, pudo haber ocasionado un perjuicio económico por valor de 640 millones de pesetas a la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), en la etapa en la que ocupaba su presidencia.

Tres son los apartados en los que Sasemar, que movía 7.000 millones de pesetas al año, realizó una desmedida sobrevaloración de los servicios y prestaciones que demandaba. Por todos ellos pagó más de seiscientos millones de pesetas de los que eran estrictamente necesarios, según sospechan en el Tribunal de Cuentas.

La partida más cuantiosa, 425 millones de pesetas, corresponde a la sobrevaloración por la contratación de cinco helicópteros de salvamento marítimo, incluido el que tenía su base en el puerto de Gijón, en beneficio de la empresa instrumental Cosmar, que estaba participada a partes iguales por Sasemar y por la empresa privada Boluda Off-Shore.

El responsable de Cosmar era un hombre de máxima confianza de Rafael Lobeto Lobo, también asturiano, que trabajaba y aún trabaja para Boluda, grupo en el que en la actualidad ocupa un alto cargo, igual que ocurre con uno de los subdirectores generales de la época en la que Lobeto era el titular de Marina Mercante,



Rafael Lobeto Lobo.

cargo del que fue cesado de forma fulminante por el entonces ministro de Transportes, José Borrell.

Colegio de Oficiales

Otro de los capítulos en los que inicialmente el Tribunal de Cuentas está trabajando es el relacionado con un estudio realizado por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (Comme), que está presidido por el asturiano Joaquín Buelga, para esclarecer los motivos del accidente del petrolero «Aegen Sea» en La Coruña.

Por este informe, que tiene un

valor mínimo estimado por los técnicos en 200.000 pesetas y uno máximo de tres millones de pesetas, la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Minera pagó 9,8 millones de pesetas, con la particularidad de que se trataba, pese a la complejidad y repercusión social del naufragio, de un informe de una extensión mínima. El capítulo final corresponde a la contratación de material informático por valor de 74,5 millones de pesetas, cuando los especialistas sostienen que no podrían costar más de 20 millones.

Todas estas supuestas irregularidades ya habían sido denunciadas por LA NUEVA ESPAÑA poco después de que la Secretaría General para los Servicios del Transportes, de la que dependía directamente la Dirección General de la Marina Mercante, remitiera al Tribunal de Cuentas toda la documentación sobre el caso Sasemar, para que evaluara si se habían producido irregularidades o incluso delitos en su gestión. Hace un año que se está investigando este caso, del que dispone una cuantiosa y detallada documentación.

La caja de los truenos de la contabilidad de Sasemar en el período de Rafael Lobeto Lobo abrió una auditoría, a la que tuvo acceso este periódico, que fue realizada por la Intervención General de la Administración del Estado. Próximamente, el Tribunal de Cuentas se pronunciará al respecto.

Argentina no moverá el barco sin el dinero

El presidente de Aetinape hizo referencia a una entrevista que sostuvo con el embajador argentino. En el encuentro, el diplomático le dijo que todo barco que entra en ese país, legal o ilegalmente, no sale sin pagar. Muñiz —en el centro de la foto— hizo estas declaraciones a medios de información, ante los que se mostró convencido de que el barco no se moverá sin abonar el dinero. También ayer el capitán del Arpón manifestó que «el hecho de que Argentina acepte el aval abre una esperanza».



ANA VARELA

La tripulación considera que la fianza impuesta al congelador es excesiva

Aetinape se opone al pago del aval del «Arpón» porque el buque cumplía la ley

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, se mostró en desacuerdo con el pago del aval estipulado por la Cámara Federal argentina para la liberación del «Arpón». Entiende que el buque fue apresado de

manera ilegal, por lo que el Gobierno español debería de exigir a Argentina el cumplimiento de los acuerdos internacionales. Además, acusó al Ministerio de Asuntos Exteriores de mantener una actitud «ausente» en este conflicto.

SANTIAGO Redacción

El juez argentino encargado del caso del Arpón fijó el viernes en 1,1 millones de dólares (más de 170 millones de pesetas) la cantidad necesaria para poder liberar al buque.

Para Muñiz, desde el apresamiento del Arpón la labor del Gobierno se ha centrado más en discutir sobre el aval y la liberación de la embarcación que en el límite de las 200 millas. Explicó que el ministerio está contrayendo una gran responsabilidad política y que lo que debe hacer es actuar con el fin de resolver el problema. Ésta es la razón por la que reclamó «contundencia y claridad» en el asunto.

Por otra parte, el presidente de Aetinape pidió a la Administración que demore la ejecución de los expedientes abiertos en relación al conflicto del fletán hasta que entre en vigor la ley de sanciones que se aprobará en noviembre. Muñiz aclaró que todavía quedan por pagar 21 millones de pesetas correspondientes a las sanciones que tuvieron que abonar los barcos congeladores gallegos con motivo del conflicto del fletán.

Además, se refirió a los nuevos títulos náutico-pesqueros que, con su entrada en vigor, reorganizan el sector. Los nuevos títulos tienen un carácter polivalente puesto que sirven tanto para pesca como para marina mercante.

Satisfacción

Por su parte, la tripulación del Arpón se mostró satisfecha de que se haya fijado un aval, aunque considera excesiva la cifra de 170 millones. Así lo manifestó a Efe el primer oficial del pesquero vigués, Carlos Pérez da Silva, quien explicó que «el importe es muy elevado, sobre todo si se tiene en cuenta que el apresamiento fue ilegal», un hecho ratificado por las autoridades comunitarias. Aseguró que, por el momento, no han tenido contacto con la empresa y que esperan reunirse con los responsables de Freiremar la próxima semana, para «obtener información sobre las medidas adoptadas».

Vigo

Aetinape asegura que en la UE priman los intereses empresariales sobre los pesqueros

«Muchas empresas europeas se benefician de las bajas condiciones sociales de Marruecos»

Vigo, I. B.

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) denunció ayer que la Unión Europea permite la sobreexplotación de las aguas del banco canario-sahariano porque muchas empresas europeas se benefician de la propia producción pesquera del reino alahuita. Aetinape interpreta que esta actitud responde a la política comunitaria de primar los intereses comerciales de varios particulares sobre los del sector pesquero.

Según la patronal pesquera, la actitud de Marruecos con los barcos españoles que faenan en aguas del banco canario-sahariano obedece a la lógica de quien sabe que en Europa cuenta con fuertes aliados. Aetinape asegura que las autoridades marroquíes conocen a la perfección que en la Unión Europea pesan más los intereses de empresas beneficiarias de la producción pesquera alahuita, que la propia situación de la pesca española. En este sentido, Aetinape no duda en señalar que el sector pesquero de nuestro país aparece, una vez más, como la auténtica «cabeza de turco de la situación».

Tras reiterar que la parada biológica de cuatro meses decidida unilateralmente por Marruecos carece de cualquier rigor científico, la patronal pesquera manifiesta que la medida «fue conseguida después de una maniobra de Marruecos en la Comisión de Seguimiento, donde ganó con inteligencia, mientras la UE callaba con inconsistencia».

Según Aetinape, el período escogido para materializar el paro biológico no es el más adecuado, por lo que en ningún caso se logrará el objetivo perseguido, que no es otro que la regeneración del caladero.

Aetinape también sobre las constantes persecuciones a la flota cefalopodera por parte de las autoridades del reino alahuita, una situación que, según asegura, viene de lejos y ante la que los representantes comunitarios

han hecho oídos sordos, preocupados por firmar «los acuerdos atendiendo únicamente a los aspectos económicos» y despreciando las medidas preventivas formuladas desde la patronal pesquera española.

El fin último de Marruecos sería «eliminar completamente la presencia extranjera» en sus aguas. Un objetivo que, en opinión de la Asociación, viene amparado por una industria europea fuerte, así como por los intereses comerciales de muchas empresas de la UE.

Debilidad negociadora

Frente a esta coyuntura, Aetinape señala a la pesca española como la gran perjudicada, carente, como está, de las influencias para aplicar la dureza necesaria en las negociaciones de los acuerdos. Asimismo, advierten, se da la paradoja de que, gracias a esta estrategia, las empresas europeas consiguen poner en nuestro mercado unos productos alimenticios más baratos que los españoles.

En definitiva, son las propias empresas de la UE las que contribuyen a desarrollar la pesca marroquí, «donde tanto los bajos salarios como las exiguas condiciones sociales de la población aumentan los beneficios industriales de las empresas europeas». Finalmente, la Asociación se lamenta del escaso peso específico del sector pesquero en el conjunto de la política comunitaria.

El colectivo reclama también una posición dura ante la actitud cada vez más hostil de los británicos

Aetinape exige firmeza al Gobierno español para acabar con la "piratería argentina"

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) "exige al Gobierno español firmeza y contundencia, no apañios, contra la actitud de pirate-

ría mostrada por las autoridades argentinas con la flota española", en referencia al reciente apresamiento y posterior multa impuesta al congelador "Arpón". El co-

lectivo insta asimismo a las autoridades españolas a que tomen medidas ante la creciente actitud hostil de los británicos con la flota española.

C.G. MACHUCA
VIGO

Estamos en contra de pagar cualquier tipo de sanción, lo que implicaría reconocer que se hacía en espacio económico y marítimo argentino; nos negamos a que se acepte un indulto, porque no se ha cometido delito alguno; y exigimos, por tanto, al Gobierno español que plantee de inmediato al argentino que repare daños económicos y morales, pues es muy grave el deterioro que de la imagen del sector pesquero español se está produciendo". Así de contundente se expresaba ayer, en rueda de prensa, José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape, al referirse al caso del "Arpón".

El congelador vigués fue apresado el pasado 13 de mayo por faenar, supuestamente, en aguas de la zona económica exclusiva argentina. A la empresa armadora, Freiremar, se le exige el pago de una multa que ronda los 117 millones de pesetas.

"Sin apañios"

"Estamos convencidos de que el barco faenaba fuera de la zona. Ahora pesa una sanción gravísima y exigimos firmeza y contundencia, no apañios, contra la actitud de piratería mostrada por las autoridades argentinas con la flota española", manifiesta José Manuel Muñiz.

El presidente de Aetinape, al que acompañaban cuatro capitanes de la flota congeladora que faena habitualmente en Argentina —José González ("Greco"), Perfecto López ("Freiremar Uno"), Joaquín Gómez ("Pescaberbés Dos") y Javier Blanco ("Arneles")—, asegura que "Ar-



De izquierda a derecha, Blanco, Gómez, Muñiz, López y González, durante la rueda de prensa de ayer en Vigo.

gentina ha pasado de ser país hermano a ser el más belicoso con los intereses españoles".

Reino Unido

Muñiz también quiso tratar el problema que se cierne sobre la flota española que faena en el Reino Unido. La información de que el nuevo Gobierno inglés no respetará la libre circulación de trabajadores y capital preocupa a Aetinape sobremedida. "Aquí debe primarse todo el mundo: Gobierno español y Comisión Europea, que deben decirle a los ingleses que estamos en la UE, y que su actitud no se debe tolerar", asevera Muñiz.

"Falta un arbitraje imparcial"

Uno de los asuntos tratados ayer por el presidente de Aetinape fue el de la necesidad de encontrar un órgano independiente que delimite y vigile, de forma imparcial, las 200 millas de espacio económico-marítimo a respetar por los pescadores españoles en Argentina. "Falta un arbitraje imparcial, que podría ser el de la ONU, que ponga fin a las situaciones ambiguas que se producen", explicó ayer José Manuel Muñiz.

A veces ocurren situaciones en las que los argentinos varían, a su antojo, el punto de referencia con el que miden la distancia reglamentaria. Javier Blanco, capitán del "Arneles", sostiene que "las mediciones hoy en día son exactas, a través de satélite GPS, homologado en todo el mundo, pero los argentinos alteran sus puntos de costa". Blanco relata cómo tres horas antes del apresamiento del "Arpón", el "Arneles" estaba a 280 millas de la costa y los argentinos decían que se encontraba sólo a 199.

LA ASOCIACIÓN EXIGE LA DELIMITACIÓN DEFINITIVA DE LAS AGUAS JURISDICCIONALES ARGENTINAS

La flota congeladora "se avergüenza" del Gobierno por el "caso Arpón"

Aetinape considera "bochornoso" que no se haya logrado la liberación del buque, tres meses después de su apresamiento

Efe • Santiago

La Asociación española de titulados náutico-pesquera (Aetinape) mostró ayer un sentimiento de "profunda vergüenza", por la "actitud pasiva que las autoridades responsables de política pesquera están adoptando en la resolución del apresamiento ilegal del buque congelador Arpón".

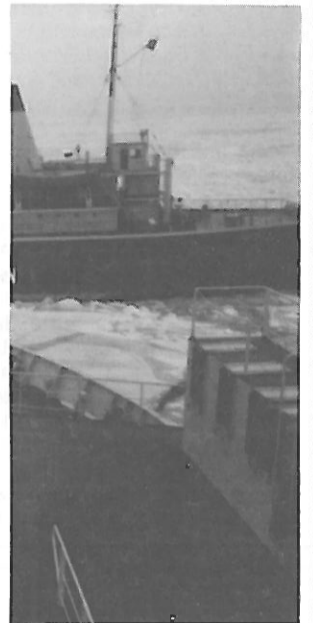
Aetinape explicó en un comunicado que toda la flota congeladora de buques españoles y sus tripulaciones "se unen a este sentimiento", porque "es bochornoso que en tres meses de retención ilegal las negociaciones para su liberación no hayan avanzado nada".

Falta de interés

Según esta asociación, el hecho de que aún no se haya solucionado la situación del buque pesquero retenido en aguas argentinas "demuestra una vez más la falta de interés en todo lo referente a temas pesqueros" y señaló que con esta actitud "parece que se está poniendo en tela de juicio la inocencia del Arpón, cuando ésta es incuestionable".

Aetinape exige por otra parte a la Administración "que, de una vez por todas, adopte una postura de compromiso en el tema del Arpón" y pide que el Gobierno ponga en prácticas medidas de presión necesarias ante la administración argentina "para terminar ya con este injusto apresamiento".

La flota pesquera exige, según esta asociación, la negociación para la delimitación definitiva de la línea base de las 200 millas de las aguas económicas



de Argentina, "puesto que —señala— de mantenerse esta situación actual de interpretación interesada de la línea base existente por parte de las autoridades argentinas supondría una amenaza permanente para nuestra flota".

Desde el apresamiento, las diferentes cofradías y agrupaciones de armadores se han hecho eco de la pasividad del Gobierno que, según sus testimonios, parece no avanzar lo necesario en las negociaciones.

La tripulación del "Arpón" aún no percibe la totalidad de las ayudas prometidas. Ante esta situación, los marinos han decidido continuar con sus protestas y movilizaciones. ■

ADVIERTE DE QUE ESPAÑA ES LA "CABEZA DE TURCO" DE LA SITUACIÓN

Aetinape denuncia que Marruecos tiene "aliados" en la UE para el paro biológico

La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros cree que en las negociaciones entre Bruselas y Rabat priman los intereses de las empresas comerciales

Efe • Santiago

La Asociación de titulados náutico-pesqueros (Aetinape) aseguró ayer que las actitudes de Marruecos hacia los barcos españoles que faenan a aguas de aquel país cuentan con "fuertes aliados" en la Unión Europea para acuerdos como el paro biológico impuesto a la flota.

Este colectivo censura en un comunicado de prensa que "un año más, tendremos que sufrir cuatro meses de un oscuro paro biológico" que a juicio de los científicos —dice— no se corresponde con la época adecuada para la regeneración del caladero.

Críticas

Según Aetinape, estas medidas fueron conseguidas "después de una maniobra de Marruecos en la Comisión de seguimiento, donde ganó con inteligencia, mientras la UE callaba con in consciencia".

La asociación de titulados pesqueros asegura que Marruecos sabe que en la UE "pesan más los intereses de empresas comerciales, que se benefician de la producción pesquera marroquí, que la propia pesca española, que una vez más es la cabeza de turco de la situación".

Además, Aetinape recuerda que la patronal pesquera española que representa a la flota de cefalópodos expresaba su pro-



José Manuel Muñiz Ríos, a la izquierda, presidente de Aetinape, durante una rueda de prensa

ocupación por las actitudes de las autoridades marroquíes con los buques, "sometidos a constantes persecuciones y presiones".

"Excesos marroquíes"

Sin embargo, este comportamiento "no es nuevo, y deriva de la falta de consideración que

han tenido siempre las propuestas de nuestra asociación, de que los acuerdos incluyan medidas preventivas ante los excesos de Marruecos", pese a lo cual siempre se firmaron "atendiendo únicamente a los aspectos económicos".

Incide Aetinape en que Marruecos tiene como claro objetivo "eliminar completamente la presencia extranjera" en sus aguas, para lo que necesitaba un sector industrial desarrollado.

"En el mismo interés coinciden numerosas empresas comerciales europeas, deseosas de poner en nuestro mercado productos alimenticios a menor precio", asegura. Agrega este colectivo que empresas de la UE contribuyen a desarrollar la pesca marroquí "donde tanto los bajos salarios como las exiguas condiciones sociales de la población aumentan los beneficios industriales a las empresas".

Finalmente, Aetinape asegura que la "escasa influencia que las autoridades y grupos económicos relacionados con la pesca en el conjunto de la política comunitaria condiciona el futuro gris de esta actividad en nuestro entorno económico global". ■

El paro biológico afecta actualmente a 80 barcos y unos 800 marineros, en su mayoría de O Morrazo

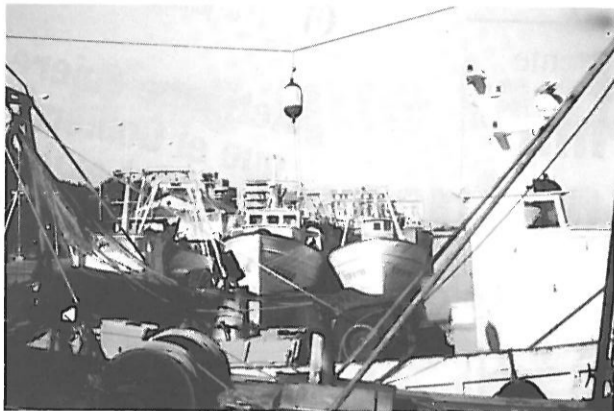
Aetinape reclama un compromiso de estado que evite el fin de la flota canario-saharai

Endurecer las medidas de importación, investigar si la flota marroquí cumple los plazos del paro biológico y articular un discurso de Estado de cara a Bruselas se confirman como las principales medidas para evitar el desmantelamiento de la flota del banco canario-saharai, según Aetinape. El paro de pesca

en la zona afecta actualmente a más de 80 barcos y a alrededor de 800 marineros de los municipios de Marín, Bueu, Cangas y Vigo.

S.R.
PONTEVEDRA

José Manuel Muñiz, presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) anunció ayer en Pontevedra que iniciado contactos con los integrantes de la comisión de Pesca del Congreso. El objetivo es poner las bases para un compromiso de estado que busque la protección de la flota cefalopodera del banco canario-saharai.



Esta incluye unos ochenta barcos gallegos que, según la misma fuente, "son rehenes de Marruecos, porque se trata de una flota técnicamente muy limitada, que no puede diversificarse ni acceder a otros caladeros, puesto que ya no existen".

El convenio en virtud del cual estos barcos faenan en aguas norteafricanas expirará en el plazo de dos años. José Manuel Muñiz indicó a este respecto que "existe una gran preocupación entre los hombres del mar por saber lo que ocurrirá cuando este acuerdo venza, y no vale que los políticos mantengan un discurso aquí y otro en la Unión Europea".

Este progresivo desmantelamiento de la flota gallega en el caladero africano es paralela a un incremento de los recursos industriales de Marruecos, que está desarrollando actualmente un fuerte sector de transformación de la pesca.

Así, durante el mes de mayo se celebrará en la ciudad de Casablanca una cumbre de empresarios cuyo objetivo es que fir-

mas europeas inviertan en esas empresas.

A fin de proteger los intereses de los pescadores gallegos, Aetinape pide que se endurezcan las medidas de importación y que se exija que Marruecos cumpla estrictamente con los criterios de la UE.

"No reclamamos que se prohíban las importaciones, somos conscientes de que vivimos en una economía global y que Europa es el futuro, pero al menos es necesario de Marruecos cumpla estrictamente con las normas de la UE".

Paralelamente, los titulados náutico-pesqueros que operan en la zona exigen que se investigue si efectivamente la flota del país alauita cumple con el paro biológico.

A este respecto, indicaron que "tenemos dudas de que no faenen porque lo cierto es que nuestra flota volverá y se encontrará con la misma situación de escasos recursos".

La tercera medida para pro-

teger a la flota pasa, siempre según Aetinape, por la articulación de un discurso de estado que mantenga en Bruselas, independientemente de la formación política a la que se adscribe cada parlamentario.

José Manuel Muñiz indicó que "es cierto que las ayudas económicas durante el paro biológico son importantes, pero no es el único problema de estos barcos, lo realmente preocupante es si se renovará el acuerdo con Marruecos y en qué condiciones".

Además de contactos con todos los grupos que integran la comisión de Pesca del Congreso, Aetinape reclama que las formaciones políticas de Galicia se interesen por la suerte de los marineros del banco canario-saharai.

"Deberían consultarnos para intentar variar el ritmo de la administración española que, por lo demás, actúa con los mismos vicios y errores que el anterior gobierno", precisaron.

El apoyo de la UE a los barcos españoles también ha sido cuestionado por Aetinape. Esta criticó duramente que se haya levantado el veto de importación a Canadá y Sudáfrica "países que siempre han intentado destruir nuestra flota", señaló el presidente del colectivo.

En su opinión, el levantamiento del veto a Canadá responde a la necesidad de firmar la agenda trasatlántica "por ella fuimos decapitados, ya que está claro que hay otros intereses que priman por encima de la pesca".

Congelación de las ayudas

José Manuel Muñiz también arremetió duramente contra la decisión de la Unión Europea de congelar las subvenciones para fondos estructurales de la pesca.

"Utilizaron la exclusión de que no se redujeron los barcos de la flota canario-saharai, cuando la verdad es que España, y especialmente Galicia, hicieron un enorme esfuerzo, el mayor, que supuso la pérdida de miles de puestos de trabajo", señaló.

Por lo que respecta al paro biológico en el banco canario-saharai, Aetinape incide en que las fechas del mismo se han establecido en atención "a criterios económicos y políticos, no científicos".

A juicio de los patronos que faenan en la zona y de los titulados náutico-pesqueros, las fechas idóneas para el paro biológico se sitúan en julio, agosto y septiembre, momento en que se produce el desove.

El Tribunal de Cuentas decide abrir diligencias a Rafael Lobeto

La institución investiga la gestión del político asturiano al frente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo

El asturiano Rafael Lobeto-Lobo, ex director general de la Marina Mercante y ex presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, tiene abiertas desde ayer diligencias en el Tribunal de Cuentas. Esta ins-

titución investiga la gestión del político asturiano en materia de salvamento marítimo. La documentación fue remitida al Tribunal de Cuentas por el propio Ministerio del que entonces era titular José Borrell.

Oviedo, A. FIDALGO

El Tribunal de Cuentas abrió ayer diligencias previas al ex director general de la Marina Mercante, el asturiano Rafael Lobeto Lobo, para evaluar si en su actuación como presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (Sasemar) hubo indicios de delito, según indicó a LA NUEVA ESPAÑA un portavoz autorizado de la institución. Si fuera así, el expediente se remitiría de forma inmediata al Juzgado. Rafael Lobeto se personó ayer por la mañana en la sede madrileña del Tribunal de Cuentas, donde un funcionario le comunicó oficialmente que se le abrían diligencias por el ya denominado «expediente Sasemar».

Un cajón voluminoso remitido al Tribunal de Cuentas en marzo del año pasado desde el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente contenía una completa información sobre la actuación de Lobeto Lobo como presidente de Sasemar. Firma de contratos de remolcadores de salvamento, especialmente con el grupo valenciano Vicente Boluda, constitución y gestión de la empresa mixta que explotaba los helicópteros de salvamento marítimo, y que tenía también como principal accionista privado al grupo valenciano, junto con diferente documentación relacionada con el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos», con sede



Rafael Lobeto Lobo.

en la localidad gijonesa de Veranes, constituyen una gran parte de la documentación del «expediente Sasemar». Toda la documentación fue remitida directamente desde la Secretaría General para los Servicios del Transporte, de la que era titular Manuel Panadero.

La intensa polémica levantada a nivel nacional por la controvertida gestión de Sasemar, donde colectivos de marinos formularon comprometedoras denuncias, hizo que el entonces ministro José Borrell destituyera de forma fulminante a Lobeto Lobo.

Aetinape dice que Marruecos cuenta con aliados en la UE

Titulados Náutico-Pesqueros aseguran que intereses comerciales respaldan la parada biológica alauita

EFE
Santiago de Compostela

La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) aseguró ayer que las actitudes de Marruecos hacia los barcos españoles que faenan a aguas de aquel país cuentan con «fuertes aliados» en la Unión Europea para acuerdos como el paro biológico impuesto a la flota.

Este colectivo censura que «un año más, tendremos que sufrir cuatro meses de un oscuro paro biológico», que afecta a 130 pesqueros andaluces y que, a juicio de los científicos —dice— no se corresponde con la época adecuada para la regeneración del caladero.

Según Aetinape, estas medidas fueron conseguidas «después de una maniobra de Marruecos en la comisión de seguimiento, mientras la UE callaba con inconsciencia».

La asociación asegura que Marruecos sabe que en la UE «pesan más los intereses de empresas comerciales, que se benefician de la producción pesquera marroquí, que la propia pesca española, que una vez más es la cabeza de turco de la situación».

Además, Aetinape recuerda que la patronal pesquera española que representa a la flota de cefalópodos expresaba su preo-

cupación por las actitudes de las autoridades marroquíes con los buques, «sometidos a constantes persecuciones y presiones».

Sin embargo, este comportamiento «no es nuevo, y deriva de la falta de consideración que han tenido siempre las propuestas de nuestra asociación, de que los acuerdos incluyan medidas preventivas ante los excesos de Marruecos», pese a lo cual siempre se firmaron «atendiendo únicamente a los aspectos económicos».

Incide Aetinape en que Marruecos tiene como objetivo «eliminar completamente la presencia extranjera» en sus aguas, para lo que necesitaba un sector industrial desarrollado.

«En el mismo interés coinciden numerosas empresas comerciales europeas, deseosas de poner en nuestro mercado productos alimenticios a menor precio». Agrega que empresas de la UE contribuyen a desarrollar la pesca marroquí «donde tanto los bajos salarios como las exiguas condiciones sociales de la población aumentan los beneficios a las empresas».

Finalmente, Aetinape asegura que la «escasa influencia que las autoridades y grupos económicos relacionados con la pesca en el conjunto de la política comunitaria condiciona el futuro gris de esta actividad en nuestro entorno económico global».

Pide que los grupos políticos adquieran un "compromiso de estado"

AETINAPE considera que España no defiende los intereses de los pescadores ante la UE

ÁLVARO AGUILA
Marín

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros AETINAPE ofreció ayer una rueda de prensa para valorar la situación de "total incertidumbre" de la flota cefalopodera del banco canario-saharai. Concretamente su presidente, José Manuel Muñiz, recaló que la administración, "no defiende los intereses de los pescadores ante la UE", al tiempo que pidió un "compromiso de estado" de todos los grupos políticos.

"Dentro de dos años finaliza el acuerdo con Marruecos y se desconoce si se firmará uno nuevo. Muchos dicen que será el último y sin embargo nos preguntamos si la administración está tomando medidas para solucionar el grave problema que ello conllevará", indicó José Manuel Muñiz, presidente de AETINAPE. Lo que si tienen claro es que no existe una defensa decidida por parte de la administración, de la flota ante la Unión Europea.

Muñiz matizó que "entendemos que las prestaciones económicas son muy importantes para marineros y empresas, pero creemos que es primordial saber qué va a pasar dentro de dos años con esta flota, que es rehén de Marruecos". La Asociación recuerda que es



José Manuel Muñiz, en el centro, junto a dos capitanes de buques que faenan en el banco Canrio-saharai. Miguel Vidal

una flota muy limitada por lo que su diversificación o cambio de ubicación sería muy difícil. "En primer lugar no hay caladeros, salvo que fuesen empresas mixtas pero se perderían muchos puestos de trabajo directos, así como de empresas comercializadoras que se quedarían en estos países", indicó José Manuel Muñiz.

Debate

AETINAPE quiere abrir un debate llegando a la Comisión de Pesca del Congreso. "Un diálogo entorno a la flota del banco canario-saharai, buscando salidas al

problema que se nos plantea, pero donde los grupos políticos asuman su responsabilidad y no digan una cosa en un sitio y otra en otro". Muñiz tiene claro que "España tiene poco peso ante la UE, ya que por ejemplo actualmente está invitando a invertir en Marruecos; lo que demuestra que corrientes desfavorables en la Unión Europea".

Ahí precisamente es donde incide la Asociación de Titulados "porque tanto el Gobierno anterior como el actual, porque ha sido un punto seguido en materia de pesca, no han asumido su res-

ponsabilidad en el tema pesquero, por eso pedimos un compromiso de estado, donde todas las fuerzas políticas entren y trabajen en defensa de la flota del banco Canario-saharai".

"La administración tiene que asumir responsabilidades y variar el rumbo actual; hay que parar esa frenética escalada de declaraciones, muchas veces partidistas y pasar a madurar la reflexión de qué pasará con los marineros e industrias complementarias dentro de dos años, si no hay un nuevo acuerdo. No podemos estar sumidos en esta incertidumbre dos años más".

Unos ochocientos marineros de Marín y la zona de O Morrazo afectados

En esta flota del banco Canario-saharai trabajan alrededor de ochocientos marineros de Marín, Bueu, Cangas y Moaña, que actualmente están en tierra a causa del paro biológico impuesto por Marruecos y aceptado por la UE y España, para los meses de marzo y abril, además de los establecidos en septiembre y octubre.

"Entendemos -dijo José Manuel Muñiz- que marzo y abril no son los meses más adecuados para el paro biológico, que en principio parece estaría destinado a la recuperación del caladero, sino que podría ser mejor en julio y agosto". Del mismo modo AETINAPE no confía en que Marruecos lo esté respetando como había prometido.

En otro orden de cosas criticó que se le haya levantado el "veto" a Canadá y Sudáfrica, mientras a la flota española se le congelan las ayudas estructurales, "al parecer por no cumplir la reducción del esfuerzo pesquero, algo que es falso, pero hay países empeñados en que España no sea una potencia pesquera y está claro que nuestra administración lo está permitiendo".

Los problemas económicos para Marín y O Morrazo en general de no renovarse el acuerdo con Marruecos, serían terribles.

Aetinape reclama un compromiso de estado que evite el fin de la flota canario-saharauí

FARO DE VIGO
Viernes, 18 de abril de 1997

Aetinape tilda de "éxito relativo" el Pop IV, ya que España no podía limitar más su capacidad

Domingo, 13 de abril de 1997

DIARIO DE PONTEVEDRA

El sector está sufriendo graves quebrantos ante la situación existente

Aetinape denuncia que la reforma de la enseñanza sigue paralizada

Atlántico Sábado, 5 de abril de 1997

MAR 18

Aetinape protesta por el bloqueo de la reforma de las enseñanzas marítimas

Diario 10

Domingo 4 de mayo de 1997

Aetinape pide que sean una realidad las tarifas de salvamento

Las futuras tasas oscilarán entre las 6.500 y las 108.000 pesetas

EL IDEAL GALLEGO, DOMINGO 30 NOVIEMBRE 1997

DENUNCIA LA FALTA DE PROTECCIÓN COMUNITARIA A LA FLOTA

Aetinape critica a Argentina por su "postura nacionalista" con el "Arpón"

Atlántico Domingo, 21 de diciembre de 1997

Muñiz: "En 12 años se perrieron unos 12.000 empleos en la flota"

La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros celebró su congreso

José Manuel Muñiz presidió ayer a A Coruña la asamblea general ordinaria de Aetinape, donde reclamó un nuevo modelo marítimo para las flotas pesquera y mercante, ya que el vigente se encuentra en regresión.

Atlántico Jueves, 27 de marzo de 1997

Aetinape solicita a las administraciones un mayor compromiso con la pesca

En las próximas semanas establecerá contactos con todos los grupos de la Comisión de Pesca en el Congreso de los Diputados para buscar alternativas a los problemas del sector.

Aetinape censura a quienes critican las oposiciones a controladores marítimos

Domingo 15 de junio de 1997

Aetinape quiere que el Gobierno central exija a Argentina que libere el «Arpón»

Aetinape apoya las tarifas de Salvamento Marítimo

Se cobraría desde 6.500 a 100.000 pesetas por auxilios

Domingo 5 de mayo de 1997 La Voz de Galicia

Aetinape plantea a los candidatos un plan de viabilidad para la flota

LA CORUÑA

ABC

DOMINGO 10-8-97

Aetinape investiga una supuesta falsificación de titulaciones registrada en el puerto de Vigo

LEGO

SÁBADO 7 JUNIO 1997, EL IDEAL GALLEGO

Aetinape no cree que Blair cambie la política pesquera

FARO DE VIGO Domingo, 21 de septiembre de 1997

FARO DE VIGO Jueves, 27 de marzo de 1997

Aetinape pide al Gobierno otro acuerdo pesquero con Marruecos

AETINAPE formula alegaciones a la ley de recursos pesqueros

Atlántico Domingo, 3 de agosto de 1997

Aetinape alerta sobre el acoso británico a las empresas mixtas

Atlántico Sábado, 14 de junio de 1997

MAR 20

Aetinape critica el nacionalismo británico

Los Titulados Náutico-Pesqueros consideran que siguen siendo víctimas por la postura del Reino Unido

DOMINGO 14-12-97

ABC / 59

Aetinape critica el apoyo de países de la UE a Marruecos

Domingo, 14 de diciembre de 1997 Atlántico

Aetinape cree que la ley argentina es otro ataque a España

Los titulados piden a la UE que rechace la propuesta de que se enrolen sólo tripulaciones del país sudamericano en los buques de empresas mixtas por el perjuicio que ocasionaría.

Aetinape denuncia que Argentina imponga las titulaciones de los barcos

Domingo, 11 de mayo de 1997 Atlántico

Aetinape pide una tarjeta profesional para los titulados nautico pesqueros