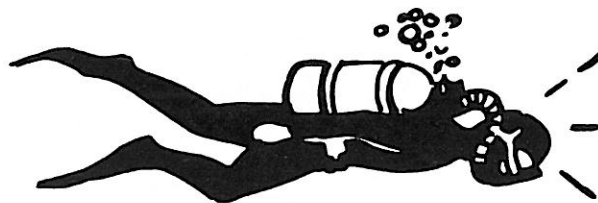
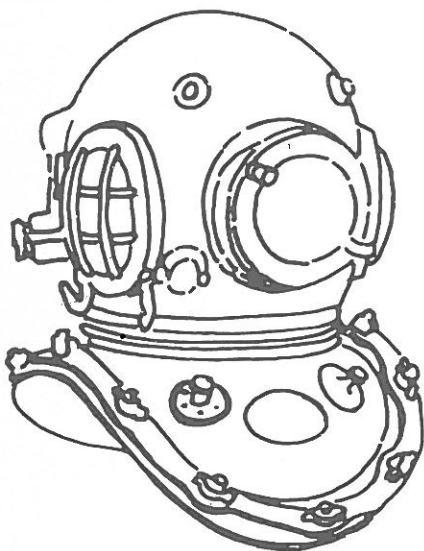


AETINAPE

ORGANO INFORMATIVO DE LA ASOCIACION
ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA



Nº 1



Otero y Corral

SERVICIOS SUBMARINOS

ESPECIALIDAD:

**SOLDADURA - CORTE - OBRAS HIDRAULICAS
EXPLOSIVOS - LIMPIEZAS CONSERVACION
SALVAMENTOS**

SERVICIOS Y
TELEFONO PERMANENTE
20 42 18

LA CORUÑA



provimar SA

**ENTREPOT - SHIPCHANDLERS - PROVISIONISTAS BUQUES
CABLES - ENTREPOT - EFECTOS NAVALES
PIEZAS REPUESTO MOTORES MARINOS**

CENTRAL / HEAD-OFFICE:
Puerta Santa Madrona, 12
Tel. (93) 301 22 66
Telex: 52557 PMAR E
BARCELONA-1

DELEGACIONES / BRANCH OFFICES:
Pasajes - Bilbao - Santander - Vigo - Cadiz - Valencia - Tarragona
Cantón Grande, 9-12. piso 3.º
Tels. 22 25 02 y 22 25 06
LA CORUÑA-3



SUMARIO

Norte	4
Tarjetas de Identidad Profesional	4
AETINAPE ¿Porqué?	5
¿Habilitados o intrusos?	7
Los Maños de Formación Profesional	8
Nuestra Labor	9
Los Hombres	10
Colaboraciones	11
Comentarios al Banco Canario-Sahariano	13
Nuestra Marina Mercante	14
Jubilaciones	16
Delegaciones	18
Nuestros Asociados opinan ...	21
Noticias	23
Hablan de nosotros	25

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

Unidos.

Porque en estos tiempos hay que estar más unidos que nunca, para poder reivindicar nuestros derechos.

Para protegernos contra agresiones brutales de quienes intentan menguar nuestros títulos. Para salir a la calle dispuestos a defender nuestros puestos de trabajo.

Para poder, dignamente, seguir desempeñando nuestros cargos. Para poder, sin doblegarnos, seguir haciendo honor a nuestra profesión.

Para que nadie pueda menguar los derechos alcanzados. Ni que nuestras tarjetas vean recortado su poder.

La unión tiene que ser nuestra fuerza en esta lucha justa. Tiene que ser nuestro aldabonazo chocando contra los oídos sordos de la Administración que pretende desconocer nuestros logros y delegitar nuestros títulos.

Ceder es una palabra que no cabe en nuestra conciencia. Un vocablo que no existe en nuestro léxico laboral.

Así como las gaviotas van juntas y unidas, en columna, nuestro clamor tiene que ser único, al unísono, en una sola voz. Una voz justa que clame alta por nuestros derechos.

Nos vamos, grano a grano, vuelo a vuelo, a unirnos a ese nutrido grupo de esperanzas.

Uno sólo no tiene fuerza, poder. Pero un grupo, numeroso, unido, tiene el arma de la reivindicación en su mano y por ella y con ella vamos a luchar.

No habrá desmayos ni desánimos.

Fuerza no nos será suficiente sin unión. Y para unirnos, tendremos que partir de un número fuerte de asociados de todo el país, dispuestos a compartir la lucha en esta tarea de ser reconocidos, profesionalmente, con todos nuestros derechos adquiridos y conferidos, de los que -hoy- tratan de desposeernos.

Pero no lo vamos a tolerar.

Esa es nuestra fuerza -la unión- y esa, nuestra causa justa.

AETINAPE

ORGANO INFORMATIVO
DE LA ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO - PESQUEROS
Domicilio Social: Avda. General Sanjurjo, 8-1º Izda.
Teléfono 299614. LA CORUÑA - 6.

DELEGACIONES:

ASTURIAS: Eduardo Castro, s/n. Telf. 325808
CADIZ: Duque de Nájera, 10. Telf.
BALEARES: C./ Villalonga, 70 (P. de Mallorca)
Telf. 232950
DENIA: Telf. 780006
PAIS VASCO: (Pasajes)
HUELVA:

En las próximas semanas pondremos en servicio los locales y teléfonos en las delegaciones que aún no lo tienen.

TARJETAS DE IDENTIDAD PROFESIONAL

CUADRO INDICADOR DE TRIPULACIONES MINIMAS

Las tarjetas de Identidad Profesional es algo que nos sigue preocupando profundamente y por ello hemos planteado una serie de acciones legales encaminadas a la búsqueda de una solución justa.

Este tema le ha sido planteado rigurosamente a la Administración Marítima, tanto en extensión como en profundidad. Hemos encontrado numerosas dificultades en el seno de dicha Administración, de una parte a causa de una falta de organización, al encontrarse desperdigadas las competencias que nos atañen a nosotros en varios departamentos y de otro lado, por la existencia de intereses de personas que lo que hacen es agravar todavía más nuestra ya delicada situación.

Se han mantenido varias reuniones con los responsables de los distintos departamentos de la Administración que están relacionados y regulan nuestra profesión, haciéndoles ver la necesidad de buscar lo más rápido y urgente

posible las medidas necesarias para poner fin a esta serie de irregularidades que nos están causando tan graves problemas.

Hace unos días, el Inspector General de Enseñanzas Superiores -y después de haber mantenido con él en Madrid dos reuniones- ha comunicado telefónicamente a nuestro Presidente que se ha acordado modificar el sistema de acceso para la obtención de la tarjeta de identidad profesional, teniendo acceso directo a ella todos los Mecánicos y Electricistas Navales, anulando así el complicado mecanismo que regula la O.M. 04/06/82, que ha creado graves problemas al sector.

Como ya sabrán, la O.M. 04/06/82 ha sido recurrida por AETINAPE mediante un recurso vía contencioso-administrativo, por considerarla jurídicamente ilegal.

En los próximos números informativos le mantendremos puntualmente informados sobre los acontecimientos que vayan surgiendo.

Sobre esto ya habíamos hablado en el anterior Boletín. Durante este tiempo se han nombrado unas comisiones de trabajo formadas por Mecánicos Navales y Patronos, en sus distintas categorías, que han elaborado un proyecto de Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas. Se han enviado copias a todos los Organismos correspondientes para un estudio previo a la urgente mesa de negociaciones a tal efecto. Queremos resaltar la gran necesidad de que se negocie lo más pronto posible este cuadro indicador, puesto que el vigente cuadro está provocando una masiva pérdida de trabajo entre nuestros profesionales.

Novedades de vital importancia y relieve es que en el presente Proyecto de Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas aparecen las figuras de Alumno de Formación Profesional Náutico-Pesquera y de Electricista Naval en sus distintas Categorías, entendemos que por razones obvias deben estar contempladas estas figuras, debe ser uno de los pasos decisivos para la integración de nuestra plataforma en el modelo de los Países occidentales.



AETINAPE ¿POR QUE?

A primeros del mes de Febrero de 1982, a raíz de una circular de la Dirección General de la Marina Mercante, que ponía trabas al embarque de Titulados de Náutico-Pesquera, se forma el embrión de una Asociación que al poco tiempo daría lugar a lo que hoy se conoce con el nombre de AETINAPE. Esta Asociación, que en principio tiene carácter regional, pretende integrarse con el tiempo en una Federación de Asociaciones -que se estaban crean-

de Náutico-Pesquera, de carácter nacional, con el fin de cubrir las demandas que estaban llegando a esta sede y poder hacer frente de una forma más eficaz a la grave situación de todo nuestro colectivo.

Esta decisión se tomó porque, aún existiendo otras Asociaciones en dichos momentos, había sectores de profesionales que no se encontraban recogidos en los Estatutos de alguna de ellas, tales como Patrones de Ca-

ciendo patente una mayor operatividad y una mayor capacidad de respuesta. Una Federación no es capaz de hacer frente a los problemas comunes y tampoco nos da esa operatividad que necesitamos. Siendo necesario el tener que tomar decisiones sin demoras prolongadas, el ponerse de acuerdo en puntos vitales, la obligación de desplazarse y negociar con la Administración u otros Organismos, no es posible hacerlo cuando hay varias Juntas Direc-



do o que ya existían en esos momentos a lo largo de toda la geografía de nuestro país- porque se pensaba que sería la mejor manera de unir a todos los Titulados Náutico-Pesqueros en un frente común en defensa de nuestros intereses.

En poco tiempo el nombre de esta Asociación se conoce en toda España gracias al trabajo realizado -y comienzan las peticiones de afiliación de todas las partes del país (Cataluña, País Vasco, Levante, Cádiz, Las Palmas, etc.), lo que nos obliga a la modificación de los Estatutos, creando así la Asociación Española de Titulados

botaje, Patrones Mayores de Cabotaje y Electricistas Navales, por lo que había la necesidad de cubrir este importante colectivo de Titulados. Al mismo tiempo, el deterioro de nuestra situación se iba agravando, por lo que era necesario y acuciante el hacerle frente con los escasos recursos de que se disponía. Desde una oficina, sabíamos que no se arreglaba el entuerto, no se iba a ninguna parte, ni podíamos quedarnos parados esperando.

Sentadas estas bases y con la experiencia adquirida por medio del intenso trabajo que se llevó a cabo a nivel nacional, se va ha-

tivas de otras tantas Asociaciones que hay que poner de acuerdo previamente, estando una en La Coruña y otra en Cádiz pongamos por caso, como tampoco es posible que esas Juntas Directivas se puedan reunir con regularidad por falta de dinero; teniendo en cuenta por otra parte, la falta de personas que se puedan dedicar a estas Asociaciones, son algunas de las muchas razones que se pueden argumentar de cara a demostrar la no viabilidad de una Federación en estos momentos.

A finales del año pasado se estudia una alternativa mejor que dé salida a las numerosas asocia-

ciones desperdigadas por todo el territorio nacional, algunas muy pequeñas, prácticamente sin medios económicos, recursos humanos muy limitados y aunque contando con la ilusión y el empeño de unos cuantos, con pocas posibilidades de subsistir. Alguna algo mayor adolece también de los medios necesarios para poder realizar su trabajo con plena eficacia, de un lado por falta de personas que se puedan dedicar integralmente a dicha Asociación y de otra parte, por falta de recursos económicos.

Después de varias reuniones de trabajo entre algunas de estas Asociaciones y de un estudio profundo se decide proponer y discutir en Asamblea General por parte de cada Asociación, la formación de una Asociación que aglutine a todas las que decidan integrarse en ella. El objetivo de todo esto es la necesidad de una mayor unión,

un mayor fortalecimiento económico, la creación de una Junta de Gobierno única que pueda tomar decisiones sin tener que estar a la espera de lo que decidan otros, la posibilidad de presentar a la Administración propuestas respaldadas por la mayoría y presentarse formando un bloque unido y firme, también se busca con ello, que las personas que lleven la Asociación se puedan dedicar plenamente a ella. Las Asociaciones de Coruña, Asturias, Cádiz, Baleares y Huelva a través de sus Asambleas Generales deciden integrarse en esta Asociación única que lleva el nombre de AETINAPE.

Ninguno de los que formamos esta Asociación, hemos discutido sobre quienes fueron los primeros en comenzar, ni quienes trabajaron más, tampoco nos pusimos a hablar de la historia que ha seguido cada Asociación hasta este momento. Tenemos la certeza,

cada uno de los que hemos hecho posible esto y cada uno de los que empezaron, que nos ha unido la defensa de los intereses profesionales de nuestro sector. Todos hemos tratado de buscar una mayor eficacia y operatividad al unimos y creemos que lo estamos consiguiendo, puesto que los resultados lo están demostrando. El integrarnos en una sólo Asociación nos ha fortalecido, dándonos esa firmeza necesaria para acometer y afrontar los problemas que nos rodean, con el vigor y las energías necesarias, para intentar darles la mejor solución, al mismo tiempo que con la mayor rapidez.

JUNTA DE GOBIERNO
AETINAPE



PRONAVAL E INDUSTRIAL, S.L.

**EFFECTOS Y SUMINISTROS NAVALES
E INDUSTRIALES
SHIP - CHANDLERS
IMPORT - EXPORT**

**C./ Paraguay, 11
Telf. 316511
Telex: 85556 PEIN-E**

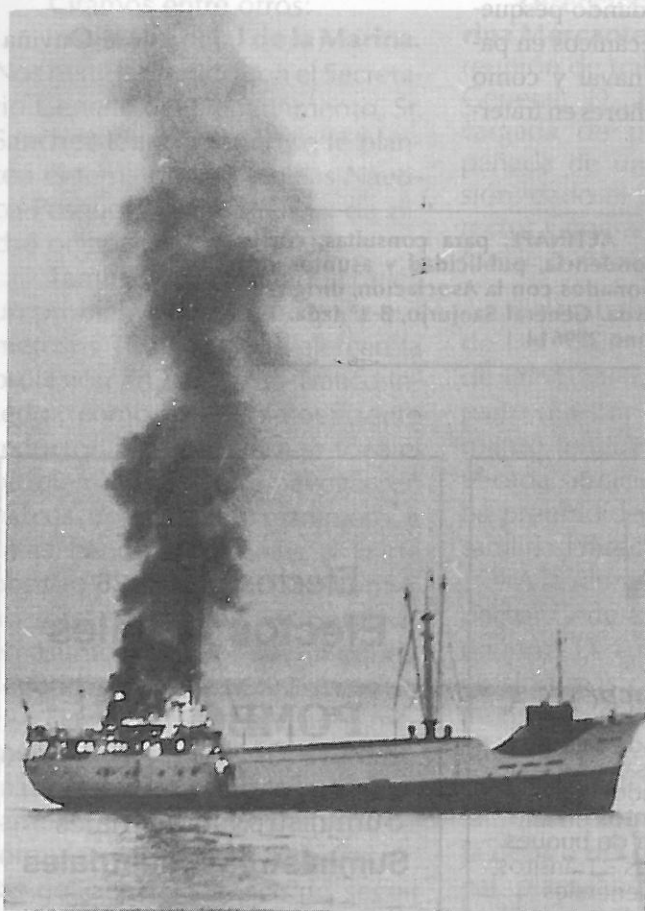
EL FERROL

¿HABILITADOS O INTRUSOS?

No será el caso, creo yo, de afirmar aquello de "esta es la cuestión", al menos, sin aclarar ambos conceptos.

Me gustaría saber a qué llaman ciertos señores (?) del COMME habilitados y qué conocen por titulados. Porque ... cuál y dónde estriba la diferencia?.

¿Se refieren a titulados a todos aquellos que, de una manera u otra reciben un título acreditativo? Por-



BOLSA DE EMBARQUE

AETINAPE pretende estar a la plena disposición de sus asociados y servirles en cuanto esté a su alcance.

Por ello conscientes de la grave situación de paro existente en estos momentos, hemos comenzado, en plan experimental, una bolsa de embarque, para tratar de resolver en la medida de lo posible el problema de muchos compañeros nuestros que se encuentran en paro.

Rogamos encarecidamente a cuantos sepan de algún puesto de trabajo nos lo comuniquen, nosotros lo pondremos en contacto con los compañeros en paro.

Igualmente a cuantos se encuentren sin trabajo, para poder facilitarles, en caso de haber vacantes, direcciones de demandas de empleo, etc.

que... "titulado", creemos que viene de título (titulus, en latín) y que según definición de la palabra significa: distintivo o renombre con que se conoce a una persona por sus cualidades adquiridas, demostración de un derecho que se adquiere, etc.

Uno se pregunta cuál es la diferencia entre el sacar el título en una escuela de la Marina Civil, en una de Formación Náutico Pesquera, o una Formación Profesional...?

Porque, lejos del elitismo que nos divide, piensa el más ingenuo que si las enseñanzas que se imparten, son similares, salvando las distancias académicas - Dios nos libre de caer en la tentación de las comparaciones, odiosas todas ellas, según el refrán- habrá gente con más aprovechamiento y con menos aprovechamiento en la incursión de los estudios. Dicho de otra manera, también hay burros, con orejones, en la otra "viña del Señor", que no todos son aptos, listos, inteligentes en el bando de los académicos.

Dígame, al paso, a vuela pluma, que, de haberlos, la tan cacareada, traída y llevada de "habilitados" (habilitatus, del latín) y que, también, según el diccionario quiere significar, según los "otros" lo aplican: "que puede substituir al titular en la función aún sin vacante ni interinidad", nos parece un auténtico cuento chino.

Dicho de otro modo, que algunos no saben de la misa a medias. O no quieren saberlo. Lo que equivale a que, de no haber ignorancia, lo cual es muy posible, sabiendo de quien parten los tiros, puede haber reticente maldad, lo que tampoco es de extrañar, sabiendo el caciquismo con que se tratan los asuntos de competencia del mar, por parte de los incompetentes que los manejan.

Pero, en las manos de la Administración, si son capaces de hacerlo está la solución, pensando -siempre- que, de haber creado las Escuelas Náutico-Pesqueras, sabrán decir el porqué, su realidad, sus funciones, el integramiento de los hombres que con su TITULO bajo el brazo, no dado a bolea, como nos imaginamos que tampoco así serán concedidos los de las escuelas de la Marina Civil -hasta hace poco de segunda clase- y sabedores que, de uno u otro lado, los hay competentes o no.

Porque..., por suerte o por desgracia, de eso nadie se libra.

Lo que sí ya nos gustaría aclarar, y eso porque conviene a todos, es lo del intrusismo.

Y, ahí, sí que vale la pena ahondar.

Pero, eso, si queda claro lo anterior, y si, un día, se nos aclaran los derechos de los "otros" titulados, con sus derechos adquiridos, justificados y que todos, queramos o no, conocemos, por hoy lo dejamos y lo discutimos -como tiene que ser- con la otra parte, en paz y armonía.

Porque, eso sí, por nuestra parte, no rompemos la baraja, ni comemos -sin compartirla, al menos- la manzana de la discordia.

LOS MARINOS DE FORMACION PROFESIONAL

En varios diarios de la prensa se publicaron sobre este tema diversos escritos de oficiales de la Marina Civil, sintiéndose víctimas de intrusismos profesionales, desatendidos por los organismos de poder y hasta menospreciados por las Compañías de Navegación, cargando las tintas de sus lamentaciones sobre los marinos de F.P. a los que se les acusa, sin bochorno, de "manejables" por los navieros y usurpadores de los "mismos derechos" que a ellos corresponden. La tal imputación, y era de esperar, cayó en F.P., por falsa y maliciosa, como un agravio injustificado, sin encontrarle otra explicación aparte de su trascendencia, que un desahogo de minorías alteradas por complejos de superioridad de clase. Nos consta que en la M.C. abundan respetuosas personalidades de formación humanística probada capaces de aportar soluciones comprensibles y civilizadas.

Veamos con serenidad el problema creado: Se reconoce que en 1959 el proceso de emigración de oficiales estaba en pleno desarrollo y por consiguiente la inscripción de marinos de F.P. ocupando esas plazas, siempre bajo un mando superior correspondiente. Llevamos pues 23 años ejerciendo unos puestos que, quiérase o no, entrañan unos derechos de anulación sobre el repetido "carácter de interinidad". Mientras tanto, se exige a patrones y mecánicos navales unos estudios exhaustivos en puente, máquinas, frío y automatismos, creando con todo una franja de competencias compartidas entre los niveles bajos de enseñanza superior y los altos de F.P. que, determinados señores y altos cargos del Gobierno para la Marina Mercante, se obstinan en desestimar:

Cabe preguntarse ahora: ¿Qué sucedería, si favorables circunstancias internacionales moviesen a una nueva y masiva emigración de los denominados oficiales de la flota mer-

cante? ¿Nos sería aplicado el sempiterno papel de comodines?. Reconózcase que esto no es serio.

Una Administración socialmente justa, tendrá que reconsiderar órdenes y disposiciones vejatorias hoy para F.P.

Se nos dice que de pesca y cabotaje no debiéramos salir, olvidando que la imposición de barreras en las décadas de los años 20, 30 y 40 no se ha tenido en cuenta para capitanes, pilotos y navales mandando pesqueros con patrones y mecánicos en paro. Como mecánico naval y como patrón vivi con esos señores en frater-

nal compañerismo y mutuo respeto. Busquemos eso como profesionales de idéntica especialidad, donde huelga hablar de grados por el reconocimiento debido. Hay que evitar, así mismo, la denominación náutico-pesquera con significación despectiva. Ya es momento para aclarar que la tal denominación no supone merma, en modo alguno, para nuestra capacidad de navegantes, enriquecida además con otra competencia.

José Ouviaña

AETINAPE, para consultas, correspondencia, publicidad y asuntos relacionados con la Asociación, dirigirse a: Avda. General Sanjurjo, 8-1º Izda. Teléfono 299614.



DIONISIO TEJERO, S.A.

Consignatario de buques
Almacenista de sal y carbón
Congelados
Fletamentos
Carga y descarga de buques
Seguros - Aduanas - Tránsitos
Almacenes Generales

Telex: 82152 y 82202 TJERO E
Telfs.: Ofic. 228500-01-02
222040 - 222111
Almacenes: 661088 - 291221
Garaje: 223974
La Batería: 224057

Oficinas:
Plaza de Lugo, 4
Telegramas: TEJERO
LA CORUÑA

Efectos Navales
Efectos Navales

POMBO, S.L.

Suministros Industriales
Suministros Industriales



Primo de Rivera, 8 y 11
Telfs. *245322 - 245432
LA CORUÑA

NUESTRA LABOR

Queremos informar a todos nuestros asociados del trabajo realizado a lo largo de estos tres meses, asimismo tenemos el gusto de hablar un poco de las reuniones y trabajo que se ha llevado a cabo con las más diversas personalidades de la Administración y organismos representantes vinculados y responsables del sector del mar, como también con otros organismos y personas que de algún modo tienen relaciones con nosotros.

Citamos entre otros:

Instituto Social de la Marina.

Nos hemos reunido con el Secretario General del Departamento, Sr. Sanchez Riera, a quién se le planteó el tema de las Escuelas Náutico-Pesquera dependientes de dicho organismo.

También se ha tratado con él, un problema que preocupa a numerosos Titulados que ejercen la profesión en barcos de Tráfico Interior, como es el del coeficiente reductor. Por otro lado, se tocó el problema de los que navegan en barcos de pabellón extranjero u otras banderas distintas a la de nuestro país, para que se informe, asesore y ayude a tales personas en asuntos relativos a embarques, seguridad social, etc.

Ha mostrado en todo momento un gran interés por los temas expuestos, estando su Departamento preparando una serie de fórmulas encaminadas a paliar estas deficiencias. Se acordó seguir manteniendo estrechos contactos entre AETINAPE y el I.S.M. y luchar para conseguir una mayor eficacia en su trabajo.

Dirección General de Pesca.

Se han mantenido dos reuniones con el actual Director General, Fernando González Laxe, a quién se le ha expuesto la gravísima situación del sector y se le ha hablado de su repercusión dentro de nuestra plataforma profesional. Se le ha informado de la grave preocupación de AETINAPE en cuanto al no cumpli-

miento de muchos barcos de pesca en materia de Tripulaciones Mínimas, tal y como exige el vigente Cuadro Indicador, con el agravante de que muchos de ellos faenan en caladeros internacionales, fundamentalmente en cuanto a Titulados se refiere.

Se acordó el mantenimiento de conversaciones entre los organismos implicados, para ir corrigiendo estos problemas que repercuten gravemente en nuestro sector, en un momento en que la coyuntura es negativa, aumentando con ello el paro entre nuestros titulados.

Dirección General de la Marina Mercante: Hemos tenido una reunión de trabajo con el Director General, D. Fernando Salvador, cargada de problemas y acompañada de una permanente tensión, dado el poco interés del Director General, por los problemas que le hemos expuesto.

Se ha hablado de la situación de los Náutico-Pesqueros dentro de la M. Mercante, creyendo por parte nuestra que dicho departamento tendría que seguir la complicada situación, sin embargo, se ha pretendido eludir una responsabilidad directa sobre la cuestión.

A la reunión ha asistido el Inspector General de Enseñanzas Superiores D. Luis Rodríguez, quién ha sido más cauteloso en el momento de tocar temas delicados, tales como Tarjetas profesionales, cuadro Indicador, etc. Se analizó también la situación de nuestra flota dentro del contexto internacional, planteándole al Director General los problemas y la situación de los titulados que navegan en pabellón extranjero.

Secretario General de Pesca:

Se ha mantenido una reunión informativa con D. Miguel Olivert, sobre temas relacionados con el sector, que hemos considerado enormemente interesante y constructiva, observando en todo momento un gran interés del Secretario General hacia nuestra profesión.

Se han mantenido contactos

con ANAVE y la Federación Española de Cofradías de Pescadores. Asimismo con la Dirección del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME) hemos mantenido una reunión de trabajo. Se les ha planteado los objetivos por los que AETINAPE está trabajando en defensa de los intereses de la plataforma marítima en general y en particular de los Titulados de Náutico-Pesquera. Se ha hecho incapie en la no aceptación, rechazando por lo tanto diversos proyectos del COMME, principalmente el referente al Cuadro Indicador.

Reunión con el Secretario General del PSOE-PSG.

Reunión con el Gobernador Civil de La Coruña.

Reunión con el Inspector General de Enseñanzas Superiores de Náutica.

Reunión en Sevilla con el Director General de Pesca de la Junta de Andalucía.

Embajadas y Escuelas Europeas: Seguimos en contacto con varios países, teniendo documentación en nuestras manos de Canadá, Cuxhaven, Hamburgo, Oostende y Copenhague.

Seguimos haciendo programas de radio en las distintas emisoras del país, así como de TV. En la prensa nacional salen con regularidad comunicados e informaciones nuestras.

Continuamos manteniendo reuniones por todo el litoral y por los diversos puntos del país, destacando las mantenidas en Algeciras, Cádiz, Huelva y Gijón. La Asociación, por medio de su Presidente, a participado en la semana cultural que ha organizado la Escuela Náutico-Pesquera de Cádiz. Desde aquí aprovechamos la ocasión para dar las gracias a la dirección del Centro, por su buen hacer en beneficio de la profesión. En estos momentos tenemos solicitadas audiencias a los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y Agricultura, Pesca y Alimentación.

Reunión pendiente con el Defensor del Pueblo.

LOS HOMBRES

Una vez acordado por las Asambleas Generales respectivas de las Asociaciones de La Coruña, Asturias, Cádiz, Baleares y Huelva, la integración de las mismas en AETINAPE, se lleva a cabo el nombramiento de una Junta Gestora con carácter provisional, hasta la celebración de un próximo Congreso Nacional, de donde saldrán elegidos los cargos definitivos.

Dicha Junta Gestora la componen los siguientes miembros:

Presidente: José M. Muñoz Ríos
Vicepresidente primero: Manuel Quintana Pérez
Secretario General: Roberto Díaz Arias
Tesorero: Balbino Moreda Moreda
Vocales: Francisco Ramírez Faustero
Javier Solé Castellana
Manuel López Díaz
Isidro Mon

Quedan pendientes de nombrar y aprobar en Congreso Nacional, los cargos de Vicepresidente 2º y dos vocales para completar la Junta Directiva.

También se acuerda el nombramiento de Delegados:

Asturias: Marino de Arriba González
Cádiz: Celso Cordeiro Portela, Jesús Santomé y Antonio Lavi Romero.
Baleares P. de Mallorca: Miguel Frau y José Saez.
Huelva: Antonio Banderas Tenorio, Antonio Piñero Sanchez Pedro Medero, Manuel Morales y Abelardo
País Vasco Pasajes: Juan Manuel Sanlés y Fernando Rios.
Denia Alicante: Felipe Fontanet Roure, Lorenzo Ribes Serra y Lorenzo Simo Barrachina.
La Coruña: Ramón Fernández Fernández y Emilio Suárez Tembra.

AETINAPE, es de todos los asociados. Pedimos vuestra colaboración a través de artículos, sugerencias o ideas.

Agradecemos a FOTO SERGIO la amabilidad que ha tenido en cedernos las fotos que aparecen en este Boletín.

Nuestra flota pesquera, por tonelaje, el pasado año ocupaba el tercer lugar en el mundo, pasando a ocupar este año el cuarto puesto. Debemos ser conscientes de lo que esto supone, teniendo en cuenta que el sector más afectado en este caso es el de altura.

Esperamos que los acuerdos que se puedan llevar a efecto con Colombia, Guayana, Ecuador, Perú, Seychelles, etc. sean más serios y fructíferos que los que se hacen con Marruecos, por ejemplo. Uno de los problemas que nos preocupa es fundamentalmente, entre otras cosas, la seguridad de los hombres que trabajan en áreas alejadas de nuestras costas y en donde

COLABORADORES

Puebla del Caramiñal: Andrés Fernández García

Noya: Ramón Vidal.

S. Ciprián: Dionisio Rey Pernas.

Barcelona: José Vidal Figueroa.

Tarragona: Carlos Fernández Peinado.

P. de Mallorca: Luis Ponte Paleo.

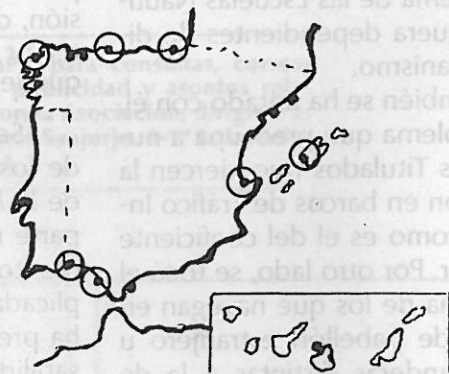
Algeciras: José García Pazos.

Las Palmas: Ramón Dacosta Alonso, Eugenio Arrufe Vidal y Ramón Hermo Barreiro.

Agradecemos a estos colaboradores y a otros muchos que no nombramos por falta de espacio, el sacrificio y la labor tan positiva que están llevando a cabo en el seno de esta Asociación.

○ - DELEGACIONES

• - COLABORADORES



Para cualquier tipo de trámites con cualquier organismo oficial, pueden solicitar información a la sede de AETINAPE.

encubiertamente se están llevando a cabo acciones bélicas. El Gobierno es el responsable de asegurar la integridad física tanto de hombres como de embarcaciones, contra cualquier acto de tipo terrorista.

Se tiene conocimiento de que las autoridades marroquíes en sus inspecciones a buques españoles que faenan en el banco Canario-Sahariano, a veces confunden estas con actos de piratería propios de un país tercermundista. Experiencias vividas por compañeros nuestros nos obliga a exigir a nuestras autoridades medidas urgentes para erradicar estos actos.



LAS PESQUERIAS DEL ACUERDO DE PESCA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

Por Alvaro Fernández García
Biólogo y Oceanógrafo

Las relaciones pesqueras entre los dos países ibéricos vienen estando de actualidad en los últimos tiempos, por las dificultades que existen año tras año en las negociaciones para llegar a establecer entre ambos países los planes de pesca anuales.

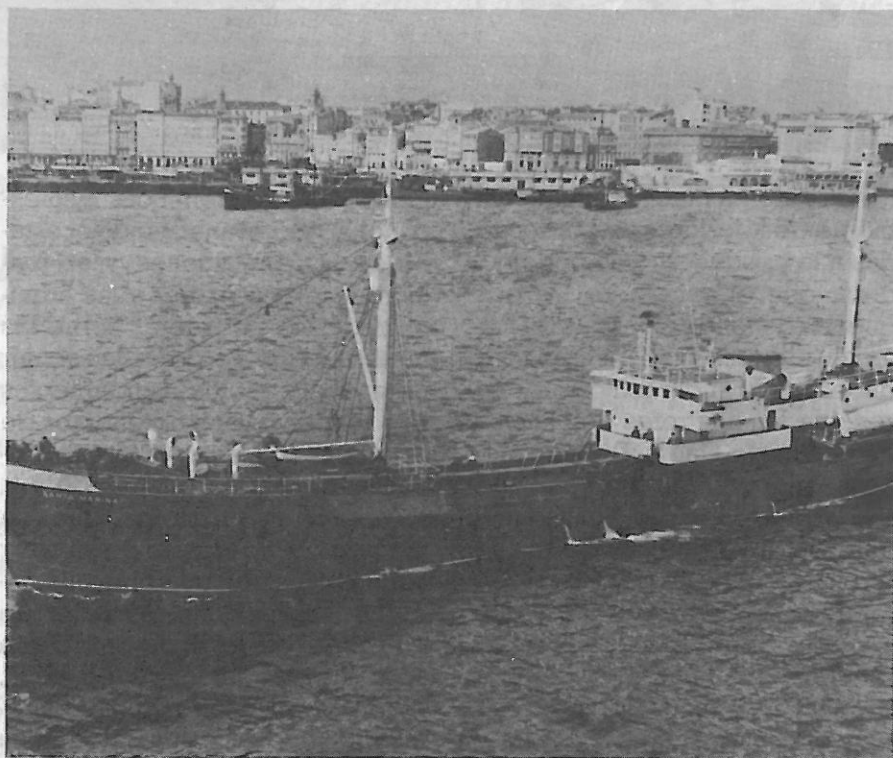
Desde que Portugal y España extendieron sus aguas de Zona Económica Exclusiva (ZEE) a doscientas millas, las relaciones bilaterales necesitaron establecer un nuevo acuerdo que contemplase la pesca ejercida por ambos países en las aguas del otro entre doce y doscientas millas, ya que entre las seis y las doce millas la actividad pesquera venía ya rigiéndose por un acuerdo firmado en 1969 entre ambos países.

A este nuevo acuerdo para la ZEE se llegó en 1978. Pero ese no fué sino un marco que contemplase las bases, un soporte jurídico, para que la pesca recíproca pudiese existir dentro de las doscientas millas de las dos partes. El contenido pesquero, es decir, las reglas para poder pescar (licencias por arte de pesca, zonas, mallas, etc.) han de negociarse cada año. Y son estas las negociaciones que fueron endureciéndose cada vez más, hasta desembocar en la actual situación límite en que desde el 1 de Enero de 1983 cada país ha de pescar en sus aguas, o no pescar, por haberse planteado posiciones muy distantes y sin trazas de aproximación suficientes por parte de los dos países vecinos. Pero, ¿por qué se llegó a esta situación que parece "un pulso" de a ver quién aguanta más?

Creemos que, fundamentalmente, porque Portugal cambió grandemente sus planteamientos respecto a los años anteriores. Y asociado a sus planteamientos, su oferta de licencias para 1983. Pa-

rece así que si bien los acuerdos alcanzados previamente lo fueron tras discusiones de los aspectos técnicos relativos a la pesca como actividad extractiva (licencias, artes, zonas, etc.) de cada parte en aguas del vecino, para 1983 se plantearon otros aspectos, más amplios que los anteriores. Y quizá no del todo concretados, a lo que sin duda contribuiría la situación de crisis política de estos meses en el país vecino. La realidad, que hizo que el acuerdo no fuese posible, fué que las ofertas de licencias de Portugal a España para este año fueron sustancialmente inferiores a aquellas de las que nuestras flotas dispusieron en 1982. Hemos de decir que los planes de pesca son considerablemente complejos, y ello hace especialmente difíciles todas las negociaciones, sobre todo cuando no hay una voluntad de entendimiento ágil decidida. No olvide-

mos que España pesca en Portugal con flota de arrastre de Galicia que opera al norte de Cabo Roca, flota de arrastre de Andalucía que se dirige al marisco (principalmente cigala) en augas del Algarve y de Cabo Sines, flota de cerco de Galicia que pesca en los cardúmenes de sardina cuando estos se desplazan al sur de la desembocadura del Miño, flota de palanques de palometa cuando esta especie de migraciones desconocidas se encuentra en nuestras aguas vecinas, trasmallos, etc. Y ello sin abordar las pesquerías de túnidos, que nos eran tradicionales en las 200 millas de los archipiélagos de Azores y Madeira. Y cada buque de todas estas modalidades citadas, y las de los portugueses, que tampoco son pocas, necesitan la correspondiente licencia de pesca.



Mucha gente se preguntará que si los portugueses pescan en España, y los españoles en Portugal, y hay tantos problemas para ponerse de acuerdo, por qué no pesca cada uno en sus aguas. Ello tiene, claro está, una respuesta. Por un lado la flota portuguesa se ha desarrollado sensiblemente menos en las últimas décadas que la española. Y un menor esfuerzo de pesca sobre la plataforma próxima a los puertos donde los buques tienen sus bases lleva acompañado un estado de los stocks de peces mejor, y ello conduce a su vez a unos rendimientos de pesca superiores. Muy especialmente cuando las mallas utilizadas por cada unidad de esfuerzo pesque-

mejor dicho, eran frecuentemente buscados por nuestros potentes y veloces arrastreros vecinos. Por el contrario, la flota arrastrera de la provincia de Huelva se especializó en cigala y otros crustáceos de profundidad, pescándolos en aguas del Algarve y Cabo Sines a más de 200 brazas principalmente. A su vez, la flota artesanal del Algarve portugués desarrolló flotas especializadas, como la de los "alcátruzes" que pescan el stock de pulpo de roca mediante tinajas de barro, y obtienen mayores rendimientos en las aguas de Huelva que en las suyas propias, etc.

Previamente a la revisión anual de los planes de pesca, gru-

stock en clara sobrepesca debido principalmente al empleo durante muchos años de mallas irracionales por parte de todas las flotas de arrastre, otros no parecen estarlo en absoluto, como el atún blanco, la sardina, la cigala. Y sin embargo nunca se ha llegado a un acuerdo sobre la pesquería de túnidos por motivos político-económicos, y la drástica reducción de licencias de la flota cigalera de Huelva que ofrecen para 1983 nuestros vecinos tampoco tiene una justificación en el estado del stock.

La cuestión parece estar ya en que Portugal tiene unos recursos en la mar, que por la ley de las 200 millas le son propios. Y que aunque por su potencial pesquero



ro son durante muchos años sensiblemente inferiores a las adecuadas a la pesquería. Así, podemos decir que el estado de las pesquerías de fondo en aguas de Portugal (merluza por ejemplo) producen unos rendimientos superiores que las limítrofes de Galicia y del Golfo de Cádiz. Por otro lado los hábitos de consumo y las posibilidades de mercado han venido influyendo y orientando en la especialización de las flotas. Así, el jurel o chicharro es uno de los peces más apreciados en Portugal, mientras que lo es poco en nuestro país. Los bancos de jurel (hoy muy diezmados) de Galicia son, o

pos de trabajo científicos luso-españoles venían analizando el estado de las poblaciones, y en función de ello asesorar a las administraciones pesqueras sobre las medidas que se deberían tomar para mejorar los rendimientos que ambos países obtenemos de los stocks comunes, ya que los peces no conocen fronteras.

Pero el problema que se plantea hoy no es ya el de analizar con los datos disponibles el estado de los stocks, y en función de ello ver el esfuerzo de pesca que soportan, las mallas adecuadas, etc., pues si bien algunas especies, como la merluza, tienen su

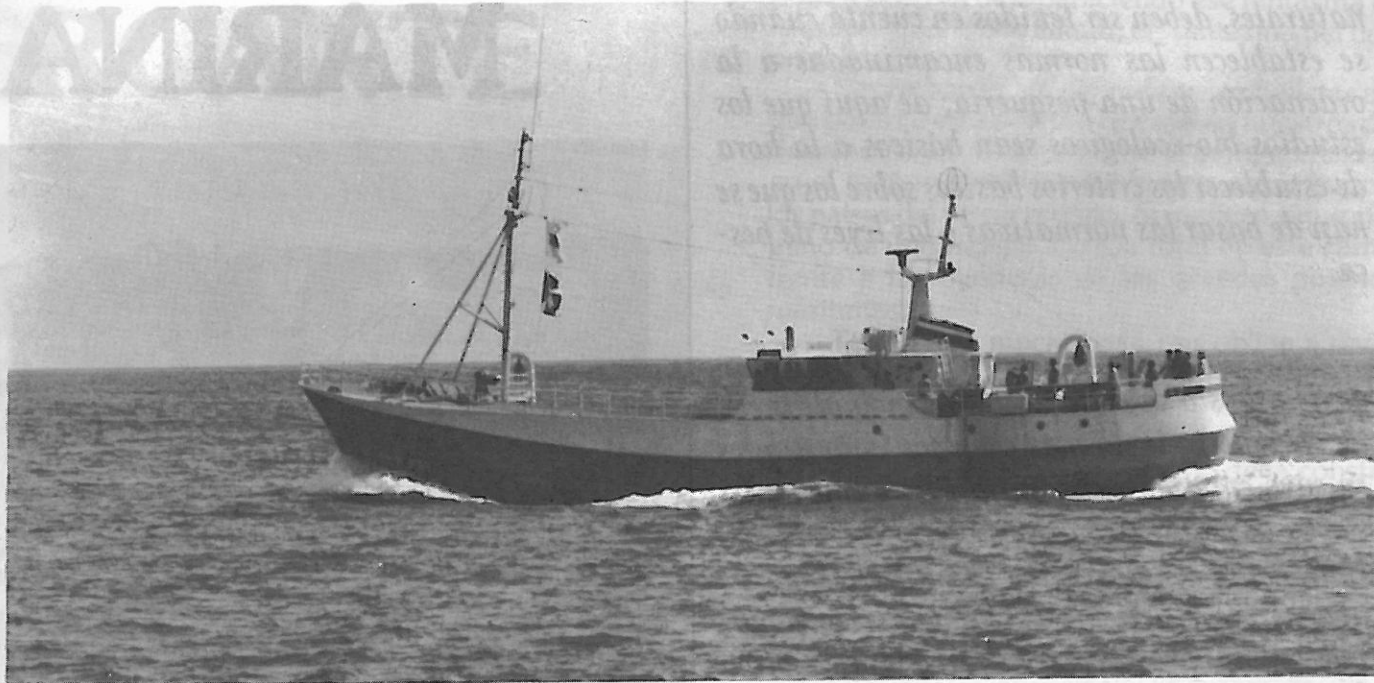
no pueda aprovechar al cien por cien, su cesión a otro país, aunque sea su vecina España con tradición como la propia portuguesa en la pesquería, ha de llevar asociadas contrapartidas. Y cada vez más.

Pero es una situación transitoria, lo cual conlleva ventajas e inconvenientes. Si ambos entramos en la COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA y nuestras aguas de la ZEE portuguesa y española pasan a extender la "Europa Azul", el tratamiento del problema será diferente. Tiempo al tiempo.

La Coruña, Marzo, 1983

COMENTARIOS AL BANCO CANARIO-SAHARIANO

Por CARLOS BAS



La zona generalmente considerada bajo la denominación de "Banco Canario-Sahariano" resulta algo ambigua cuando se trata de definirla geográficamente. Aquí se adoptará el siguiente criterio que tiene como fundamento la extensión de las influencias oceánicas que dan lugar a la importancia bio-ecológica de la zona así como a su elevada productividad. Como éstas influencias se deben a la presencia de la corriente de Canarias y al gran afloramiento de Cabo Blanco los límites se centraran entre Punta Stanford y el Sur del Banco Arguin. Primitivamente la zona centrada alrededor de Dahla (Villa Cisneros) era desde el punto de vista de la pesca independiente de las áreas de bahía del Golfo y Banco de Arguin. Hoy la mayor movilidad de las flotas hace que los barcos faenen en todas las zonas variando su posición de acuerdo con los objetivos y necesidades de cada momento.

Geográficamente es importante señalar las tres zonas siguientes: al norte del paralelo 25° -Peña Grande-, desde esta zona hasta el sur de Cabo Barbas y toda la zona de Cabo

Blanco, donde, sin duda se encuentra la mayor riqueza productiva de la zona. Desde el punto de vista pesquero también cabe señalar la existencia de características propias: al norte del paralelo 25° N es importante la sardina, en la zona central los cefalópodos y en la parte sur una gran variedad de especies destacando grandes capturas de especies pelágicas en buena parte destinadas a harinas. También las pesquerías de cefalópodos son importantes al sur de Cabo Blanco.

Sin duda la historia de estas pesquerías nos ofrece uno de los hechos más importantes desde el punto de vista ecológico Pesquero: la sustitución radical de una explotación por otra, como resultado de la práctica eliminación de una especie reducida a niveles de rentabilidad bajísimos por otra de la pesca, los espáridos, que ha pasado a ocuparse de la explotación de los cefalópodos, hace años cuantitativamente minoritarios y hoy responsables de la mayor parte de la biomasa explotada. Es un claro ejemplo de como la pesca puede producir no sólo la destrucción de los recursos existentes en una zona, sino introducir desequili-

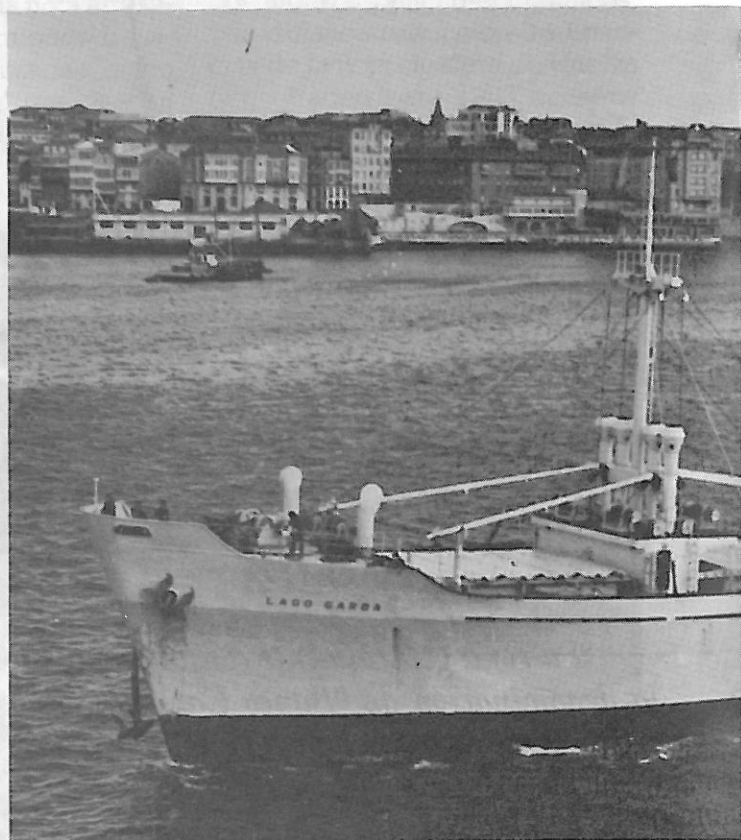
brios entre los diversos componentes del conjunto ecológico favoreciendo a unos en perjuicio de otros. Este caso que se presenta en otros lugares y en ocasiones favorecido por causas naturales, deben ser tenidos en cuenta cuando se establecen las normas encaminadas a la ordenación de una pesquería; de aquí que los estudios bio-ecológicos sean básicos a la hora de establecer los criterios básicos sobre los que se han de basar las normativas o las leyes de pesca.

La corriente de Canarias genera a lo largo de la costa sahariana la presencia de áreas de enriquecimiento más o menos importantes en cuyo entorno se concentran los importantes stocks de recursos marinos objeto de explotación. En la zona de Cabo Blanco el choque de aguas frías -Corriente de Canarias- con aguas más cálidas procedentes de Cabo Verde motiva la existencia de un fuertísimo enriquecimiento que soporta una biomasa extraordinariamente elevada.

La explotación pesquera ha pasado de ser completamente libre a estar totalmente regida por convenios que por una parte limitan el tonelaje de total de capturas, como es el caso de la explotación de sardina en la zona norte, señalan áreas o números de embarcaciones que pueden faenar en la zona. Esta situación conlleva una cierta tasa de conflictividad latente lo que puede perjudicar el desarrollo normal de una industria pesquera. A pesar de la natural sobreexplotación que existe en la zona en lo que se refiere a la pesca de arrastre hay que considerar que la pesquería de cefalópodos tiene un interés muy digno de ser considerado en el diseño de la estrategia pesquera española.

Finalmente en la zona situada en los alrededores de Cabo Blanco, las pesquerías más importantes para España continúan siendo las de arrastre, sin particular atención a los abundantes recursos pelágicos -jurel, estornino, sardinela- explotados por otros grandes países pesqueros.

NUESTRAS MARINAS



El transporte marítimo es por definición eminentemente internacional. Nuestros buques han surcado desde siempre todos los mares del mundo. Hemos ido haciendo desde la historia más antigua, una y mil rutas una y otra vez, pensando como en los versos de Machado, que en el mar no hay caminos, se hacen caminos al navegar.

Nuestras flotas han navegado todos los mares del globo, llevando y trayendo las mercancías más diversas y exóticas a los países más exóticos y lejanos.

¿No te sorprende, lector, el nombre de esos establecimientos de comercio, que precisamente en España, se llaman ULTRA-MARINOS?

Vienen a la memoria sin quererlo, al escribir todo esto, recuerdos de mejores tiempos, nostalgias de mejores venturas.

Hoy bajo el peso de una crisis mundial, y dado precisamente el carácter internacional del tráfico marítimo, nuestra flota mercante sufre las consecuencias y vive bajo el signo de la crisis. Pero bajo un signo, que queremos sin dejar de ser realistas, calificar sino de positivo desde luego, no por ello de negativo absolutamente.

STR IERCANTE



Nuestra flota no ha pegado en esta crisis, el bajonazo de la flota del Reino Unido, o de la República Federal Alemana, por ejemplo, aunque desde luego no ha experimentado el despegue de la flota Mejicana.

La crisis petrolera que arrastró a una crisis generalizada a partir de 1973, y que naturalmente ha repercutido en el tráfico marítimo no sólo de los crudos sino también de los graneles y de las cargas generales, amenazó estos últimos años de una forma muy seria a nuestra flota.

Pero queremos decir y repetir que el signo que marca nuestra Marina Mercante, no es absolutamente negativo y por supuesto, al hablar de Mercante, nos queremos referir también a nuestra marina pesquera.

Sabemos muy bien que la lógica y esperada reducción de la flota petrolera no se ha producido a tiempo, y quizás no sea tiempo ya de reducirla. Sabemos también que las esperanzas puestas en el carbón térmico, no alcanzaron las expectativas esperadas. Y que las cargas generales no están ocupando al nivel idóneo a nuestra flota. Pero

también sabemos que nuestra Marina es hoy de las más modernas del mundo, y está capacitada para responder inmediatamente, con los lógicos ajustes, a una demanda de transportes que ya se vislumbra en un horizonte más despejado, del que poco a poco va desapareciendo ese fantasma que nosotros queremos llamar, el "fantasma del barril petrolero".

Sin embargo, sin dejar de ser optimistas aunque parezca esta postura extraña en nuestros días, debemos tener muy presente la competencia que en el mundo marítimo del futuro, van a suponer los países del tercer mundo. Su política sigue el camino de una independencia total en este campo, frente a las banderas de las grandes potencias marítimas.

Todo ello y mucho más, nos obliga a revisar nuestra política fiscal marítima, nuestra política en el área de la construcción naval y nuestra política laboral en el mundo marítimo.

Por lo que respecta al campo de la construcción naval, atención a la China, que está entrando con mucha fuerza en este área.

Mucho tienen que decir de todo esto, y no me refiero sólo al problema de los cuadros mínimos a bordo, nuestros Profesionales Náutico-Pesqueros. Un Gobierno inteligente, los escucharía.

Que piense nuestra Administración, que se va a producir tarde o temprano, y queremos seguir pensando más bien, temprano que tarde, un despegue en el ámbito del mundo marítimo. Pero este despegue, va a venir marcado con otros signos distintos: una mayor especialización de buques, una mayor especialización de tripulaciones y una mayor conexión con todo el entramado económico nacional.

Nos viene a la memoria, aquella frase de Roderie, el maritimista de la Sorbona, cuando hablaba de la Marina francesa y decía: "¿Habrá algún día en Francia, fuerza política capaz de aglutinar en un sólo Ministerio del Mar, todo el desperdido mundo marítimo?"

¿Han pensado nuestros políticos del cambio, alguna vez en esto?

¿Ha pensado alguna vez, nuestra Universidad, en el Mar?

Ante estas dos preguntas, sí tenemos que ser pesimistas.

España proa de Europa en el Atlántico, no ha pensado nunca en ser playa de arribada del comercio Hispano-Americano para Europa, y al vivir de espaldas al Mar, vive de espaldas a América.

Nuestras flotas Pesquera y Mercante, y nuestra Administración por supuesto, deben tener un oído puesto en el Mercado Común, pero sin dejar de mirar con el otro, al Atlántico.

Hora es ya, que nuestra Administración le preste al Mar la atención que esta requiere, porque una vez más nuestro porvenir sigue estando condicionado por el Mar, ...

JUBILACIONES

Como adelantábamos en nuestro número 0, comenzamos, bajo este primer título, una serie de informes sobre otros tantos temas de Seguridad Social en su Régimen Especial de Trabajadores del Mar, que afectan, de manera indudable, a nuestros asociados.

Por jubilación puede entenderse el derecho a una prestación económica, única y vitalicia, que la Ley concede al trabajador, cuando, a causa de la edad, cesa en el trabajo.

1.- BENEFICIARIOS

Serán beneficiarios de esta prestación los trabajadores afiliados y en alta o en situación asimilada, que reúnan los requisitos de edad y período de cotización que se señalan en los puntos siguientes:

Se consideran situaciones asimiladas al alta, las siguientes:

a) La excedencia forzosa del trabajador por cuenta ajena, motivada por su designación para ocupar cargo público o del Movimiento.

b) El traslado del trabajador por su empresa a centros de trabajo radicados fuera del territorio nacional.

c) El cese en la condición de trabajador por cuenta ajena, con la suscripción de Convenio Especial con la Mutualidad correspondiente.

d) El desempleo voluntario total y subsidiado.

e) El paro involuntario, que se haya producido cuando el trabajador tuviese cumplidos los 55 años de edad.

En todo caso se considerará en situación asimilada al alta al trabajador menor de 65 años de edad, durante un período de 90 días, contados a partir del siguiente a aquel en que causó baja en el trabajo.

2.- CONDICIONES

Tendrán derecho a la pensión de jubilación los trabajadores que reúnan las condiciones siguientes:

a) Haber cumplido 65 años de edad.

b) Tener cubierto un período mínimo de cotización de 10 años, de los cuales, al menos 700 días deberán estar cotizados dentro de los siete años inmediatamente anteriores al momento de causar el derecho.

La edad mínima puede ser rebajada por Decreto, a propuesta de la Organización Sindical, en aquellos grupos o actividades profesionales cuyos trabajos sean de naturaleza penosa, tóxica, peligrosa o insalubre y acusen elevados índices de morbilidad o mortalidad, siempre que los trabajadores afectados acrediten el mínimo de actividad que se establezca en la respectiva profesión u oficio.



SIGSA (SUMINISTROS E INGENIERIA DE GALICIA, S.A.)

Distribuidores oficiales de:

DELAVAL: Presostatos, Termostatos, Indicadores e Interruptores de nivel, etc.

MASONEILLAN: Válvulas control y regulación.

PARKER HANNIFIN: Hidráulica y Neumática.

WIKA: Manómetros.

WEC: Termómetros.

SIMRIT: Retenes, Juntas Tóricas.

JAMES WALKER: Empaquetaduras.

MABA: Amiantos.

PARA LA MARINA Y LA INDUSTRIA

Almirante Mourelle, 57
Teléfonos: 263804 - 263850
Telex: 82071 SIGZE

LA CORUÑA

3.- HECHO CAUSANTE

Se considerará causada la pensión de jubilación:

a) Para los trabajadores que se encuentren en alta, el día de su cese en el trabajo por cuenta ajena.

b) Para los trabajadores que se encuentren en alguna de las situaciones asimiladas al alta, en las siguientes fechas:

- En el supuesto de excedencia forzosa, el día del cese en el cargo que desempeñaba.
- En el supuesto de traslado fuera del territorio nacional, el día del cese en el trabajo por cuenta ajena.
- En los demás supuestos, el día en que se formula la petición.

4.- DETERMINACION DE LA CUANTIA DE LA PENSION

Cuantía de la pensión.- La cuantía de la pensión de jubilación se determinará para cada trabajador, aplicando a la base reguladora de esta prestación el porcentaje que le corresponde en función de los años de cotización que tenga efectuados en este Régimen General.

Base reguladora.- La base reguladora se halla dividiendo por 28 la suma de las bases de cotización del trabajador durante un período ininterrumpido de veinticuatro meses naturales, elegidos por el trabajador, dentro de los siete años anteriores a la fecha en que se cause el derecho a la pensión. El cociente que resulte, es pues, la base reguladora.

5.- JUBILACION ANTICIPADA

En relación con la edad mínima de jubilación, mencionada asimismo en el artº 37.3 del Decreto 2864/74, se acuerdan dichas reducciones mediante coeficientes reductores, los cuales son señalados en el Decreto 2309/70 de 23 de Julio de 1970, que dispone entre otras medidas, lo siguiente:

- Artº 1.- Coeficientes reductores.- La edad mínima establecida

para la percepción de la pensión de vejez en el número 4 del art. 37 de la Ley 116/1969, de 30 de Diciembre, reguladora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, será reducida para las actividades que se señalan a continuación mediante la aplicación de la siguiente escala de coeficientes reductores:

A) Marina Mercante.- Trabajos a bordo de embarcaciones dedicadas a:

I. Navegación de altura y gran cabotaje o de la segunda y tercera zona.

- 1. Petroleros 0,40
- 2. Carga 0,30
- 3. Pasaje 0,20

II. Navegación de cabotaje o de la primera zona.

- 1. Petroleros 0,30
- 2. Carga 0,20
- 3. Pasaje 0,10

B) Pesca.- Trabajos de cualquier naturaleza a bordo de embarcaciones de:

1. Congeladores, bacaladeros y parejas bacaladeras 0,40

2. Arrastreros de más de doscientas cincuenta toneladas métricas de registro

bruto 0,30

3. Embarcaciones pesqueras mayores de ciento cincuenta toneladas métricas de registro bruto, no incluidas en los grupos anteriores 0,20

4. Embarcaciones pesqueras de cincuenta toneladas métricas de registro bruto, no incluidas en los grupos anteriores 0,15

C) Estibadores Portuarios.-

Trabajos correspondientes a las categorías de:

Capataces Generales, Capataces de operaciones, Jefes de Grupo, Amanteros, Maquinille-

ros, Gruistas, Conductores, Estibadores, Gabarreros, Osteros, Escaladores, Clasificadores, Arrumbadores y Arrastradores de cajas de pescado 0,30

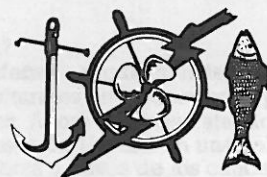
Artº 2.- Cómputo de bonificaciones

1.- El cómputo de las bonificaciones se efectuará totalizando para cada trabajador los períodos de su vida laboral, agrupados por actividades de idéntico coeficiente. El total de días acreditados en cada grupo de actividades se dividirá por 365; las fracciones de año que excedan de 100 días en cada grupo se considerará año completo, despreciándose los períodos inferiores.

2.- El producto o la suma de los productos parciales obtenidos multiplicando los años de trabajo por el coeficiente respectivo, con el tope máximo de diez unidades, será el número de años o fracción de año en que será reducida la edad mínima exigida para causar derecho a la pensión de vejez, en el número cuatro del artículo treinta y siete de la Ley ciento dieciseis mil sesenta y nueve.

3.- La prueba de los servicios profesionales que determinan la reducción de la edad mínima para causar la pensión de vejez, se efectuará mediante los documentos de afiliación, altas, bajas y cotización, los historiales de navegación del personal titulado, libretas de inscripción marítima, rol de la embarcación o certificaciones de la Autoridad Marina competente.

Asesoría Jurídica





LA ASOCIACION ASTURIANA DE PATRONES Y MECANICOS NAVALES SE INTEGRA EN LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA

La asamblea de la Asociación Asturiana de Patronos y Mecánicos Navales decidió ayer, en una reunión celebrada en el salón de actos de la Casa del Mar de Gijón integrarse en la Asociación Española de Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera, con sede en La Coruña.

La integración de la asociación asturiana en la asociación nacional fue defendida por miembros de la Junta Directiva, quienes plantearon a los asistentes a la asamblea la propuesta

que figuraba en primer lugar en el orden del día. Esta propuesta fue defendida y explicada, sin embargo, por un representante de la asociación nacional. Al final de la asamblea se decidió, por unanimidad, la integración, quedando la asamblea de Gijón en calidad de delegación provincial, para lo que deberá nombrarse un delegado provincial.

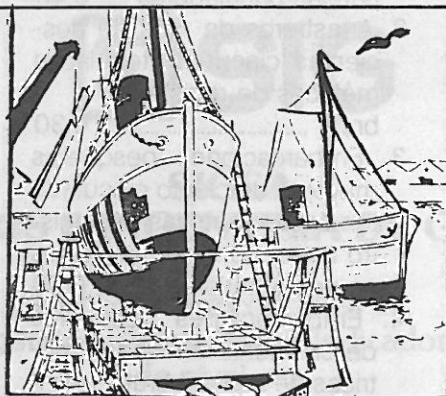
"LA MEJOR FORMA DE EMPEZAR A TRABAJAR"

La Asociación Asturiana de Patronos Mecánicos Navales fue creada hace aproximadamente un año y en la actualidad cuenta con trescientos cincuenta afiliados, el presidente de la Asociación es Manuel Quintán y en la Junta Directiva figuran Marino de Arriba, Manuel López e Isidro Mon. Entre los argumentos que ayer se esgrimieron para llevar a cabo la unión de todas las asociaciones de titulados de formación Profesional del Mar se encuentran la necesidad de crear una asociación con un gobierno único como fórmula para trabajar más directa e intensamente ante los problemas que ahora tienen estos profesionales. En la asamblea se dijo que la creación de muchas asociaciones provinciales es negativa ya que cada una lucha por su cuenta y podría disgregar la acción conjunta y hacer menos efectivo el trabajo para solucionar los problemas. "Creemos que esta es la mejor forma de empezar a trabajar", se dijo. Dentro de la Asociación Asturiana no va a desaparecer la autonomía en absoluto, puesto que en el órgano de gobierno habrá una representación asturiana, concretamente dos vocales y un vicepresidente.

En lo que se refiere a mantener la sede de la Asociación Nacional en La Coruña se dijo que se trata de una medida únicamente accidental, ya que se está trabajando en la consecución de un despacho en Madrid, donde quedará establecida la sede definitiva.

En la asamblea de ayer también se dió a conocer un denominado "Alegato de la Asociación Asturiana de Titulados de Formación Profesional del Mar" que comienza haciendo referencia al "sano criterio que esperamos de la Administración socialista para que no legisle nada que pueda afectar a los técnicos de Formación Profesional Náutico-Pesquera sin previa consulta a la Asociación Española, representante legal de dicho colectivo".

EL COMERCIO, GIJON (12-02-83)



TALLERES MEDIN

Taller de construcción naval y reparación de toda clase de embarcaciones de madera



Talleres: Varadero de la Dársena
Telfs. 207068 - 207253

LA CORUÑA



PAIS VASCO

Desde la Delegación de A.E.TI.NA.PE. en el País Vasco, queremos contactar con todos los asociados e informar a cerca de la marcha de la Asociación en esta zona.

Es cierto, que todos los comienzos son difíciles y el nuestro, no ha sido la excepción que confirma la regla. Pero, también es cierto que con constancia y con tesón, vamos superando paulatinamente todos los escollos, que surgen en nuestro aun tierno e incipiente devenir.

En primer lugar hablaremos de la importancia de la centralización de nuestra Asociación, y diremos que nuestro parecer, es que para que seamos fuertes y respetados debemos de estar unidos, y al decir unidos me refiero a ser una sola Asociación, teniendo representaciones por todo el País, o en los Puertos más representativos.

En segundo lugar, como sabeis, nuestro centro de trabajo es Pasajes, donde ciertamente hay gran número de titulados náutico-pesqueros. Pero unas veces por desconocimiento de la problemática que afecta a nuestra profesión y, otras aún conociéndola, aunque sea someramente, muchos compañeros se inhiben y demoran su afiliación, en espera de soluciones fáciles.

De todas formas, estamos contentos con el discurrir de nuestra Asociación, valorando en mucho la labor que está realizando nuestro Comité Central y reconociendo los logros alcanzados, que hacen bueno aquello de que "QUERER ES PODER" con voluntad y firmeza.

Estas líneas quieren ser un reconocimiento a la labor ya realizada por nuestra Asociación, a la vez un llamamiento urgente a todos los titulados náutico-pesqueros, en especial a vosotros, compañeros del País Vasco, para que no retraseis más vuestra afiliación en la misma.

Tenemos muchos problemas profesionales que solventar. Las dificultades para el correcto desarrollo de nuestra profesión son cada día más ingentes. Debemos, por tanto, concienciamos debidamente.

¿Como conocer con nitidez, la profundidad de nuestra problemática y las dificultades por las que atraviesa nuestra profesión, para poder defenderla moral y físicamente?

Como respuesta a estas y otras preguntas, nació un día A.E.TI.NA.PE, nuestra Asociación, con el único compromiso de aglutinar los esfuerzos de todos y representar a todos allá, donde fuere preciso.

DELEGACIONES

Cuando digo: "NUESTROS" y "TODOS" me refiero a todos los titulados. A los que estan dentro, para que no desmayen en sus propósitos, y a los que estan fuera para que procedan, rapidamente, a su afiliación y compromiso. Únicamente todos unidos, aunados nuestros esfuerzos, con las ideas claras y el paso firme, alcanzaremos la meta de A.E.TI.NA.PE., que es nuestro logro de poder ejercer la profesión, con dignidad y sin menoscabo de nuestros intereses, ocupando con orgullo el lugar que nos corresponde tanto en la marina mercante, como en la flota pesquera.

PASAJES
Juan Manuel Sanlés

En muchos buques no se cumple lo legislado

Los titulados de formación profesional náutico-pesquera exigen sus derechos.

Dentro de la problemática contra la que tienen que luchar los hombres que dedican su vida a la mar, una de las más graves es la que afecta a los titulados de Formación Profesional Náutico Pesquera.

La vigente reglamentación exige que en los buques de hasta 700 toneladas figure un Patrón Mayor de Cabotaje, con determinados límites de navegación, y un Patrón de Cabotaje para aquellos barcos que no excedan de las 200 toneladas. En cuanto al título de Patrón de Pesca el obligatorio para buques de hasta 700 TRB, con límites de navegación igual a las de Patrón Mayor de Cabotaje. El título de Mecánico Naval sirve para desempeñar el cargo de jefe de máquinas en buques de cualquier sistema de propulsión con una potencia no superior a los 2.000 C.V.

Sin embargo los titulados en Formación Náutica Pesquera se sienten defraudados porque en muchos casos esta reglamentación no se cumple. Según se afirma -nada podemos asegurar y lo dejamos para quien corresponda en virtud de su cargo- muy cerca de nosotros, en el propio puerto palmesano, hay varios remolcadores que incumplen lo legislado. Y suponemos que además de dichos remolcadores es posible que en otro tipo de buques ocurra algo semejante. Entonces ¿para qué tanta exigencia a la hora de conceder un título de esta clase?

LA ASOCIACION BALEAR DE TITULADOS DE FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA

Para expresar sus inquietudes y hacer llegar su voz hasta la propia Administración se constituyó en Palma el 23 de marzo de 1982, la Asociación Balear de Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera. Esta Asociación existe en diversos puntos del Estado y agrupa un total de 1.600 profesionales afiliados a la misma. La de Baleares es, por ahora, mucho más modesta, tan sólo cuenta con algo más de treinta asociados. Su presidente es Miguel Frau y su secretario José Saez. Ambos son quienes intentan llevar adelante la labor de agrupar en ella a los profesionales de nuestras islas.

La unión hace la fuerza y tal vez así consigan el cumplimiento de lo legislado.

-¿Qué fines persiguen?

-La representación, defensa y promoción de los intereses sociales, profesionales y culturales de los asociados y como es natural también los laborales. Ahora estamos tratando de agruparnos todas las Asociaciones de España en una sola, a nivel nacional para tener más fuerza a través de los cauces legales donde podamos llegar hasta el Gobierno. Los marinos estamos demasiado aislados por la índole de nuestro trabajo de las oficinas oiales donde se deciden las cosas más importantes.

DELEGACIONES



REUNION DE TITULADOS DE NAUTICO PESQUERA

El pasado sábado, día 12, se reunieron la mayor parte de los titulados Náutico-Pesquera de Denia y provincia, leyéndose las últimas órdenes ministeriales, recientemente aprobadas y que afectan en gran parte a los titulados de Puente y Máquinas.

Seguidamente se trató la conveniencia de afiliarse de manera voluntaria a la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (A.E.TI.NA.PE.) con sede central en La Coruña y delegaciones en Gijón para la zona de Asturias, Pasajes para el País Vasco, Barcelona para la zona de Cataluña, Cádiz, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canarias y Huelva.

Después de un amplio debate, donde se explicó la finalidad de la referida asociación, relatándose su historia desde su fundación, resolvieron asociarse treinta y cinco titulados, acordándose dejar abierta la inscripción para quienes lo consideraran a posterioridad.

Se nombró delegado a Don Felipe Fontanet Roure y subdelegados a los Sres. Don Lorenzo Ribes Serra y Don Lorenzo Simo Barrachina.

Finalmente los nuevos socios expresaron su satisfacción por la integración en la referida asociación, que viene a significar la defensa común del titulado Náutico Pesquera. Y el deseo de poder contar en esta zona, con personal para aunar esfuerzos y realizaciones, junto con la totalidad de los titulados y desarrollar eficazmente la labor emprendida.

DENIA (20-III-83)

PRIMERA SEMANA CULTURAL DEL INSTITUTO POLITECNICO DE CADIZ.

Desde el 14 al 18 de Marzo se celebró en el Instituto Politécnico de Cádiz, la primera semana Cultural. Iniciativa que partió de la Dirección del Centro, de quien está al frente del mismo Doña Pilar Calvo Galindo, con el fin de fomentar en los alumnos, interés por este tipo de actividades culturales.

Hay que resaltar la aprobación de dicha iniciativa por parte del alumnado del centro, quienes a través de encuestas, y votaciones han decidido ellos mismos las actividades que les parecieron más convenientes para dicha semana cultural.

Entre los diversos actos desarrollados caben destacar:

Charla-coloquio sobre el Pasotismo, a cargo del Profesor D. Miguel Teruel, proyectándose la película relacionada con el tema tratado, titulada Serpico. El coloquio versó sobre la corrupción.

Charla-coloquio sobre El Galatea a cargo de D. Diocleciano Gallego y D. Juan Peñalorza.

También se trataron temas sobre la mar, como la conferencia, con coloquio final pronunciada por D. José Muñiz Rios, Presidente de AETINAPE, que versó sobre "La vida en la Mar".

Paralelamente se ha celebrado un Campeonato de Ajedrez y un Maratón, como también se trabajó en una obra de teatro.

Después de este ensayo, se piensa seguir de cara al futuro con este tipo de actividades, haciendo que los alumnos sean quienes lleven la iniciativa de los actos y programas y logren con ello una mayor formación cultural, además de la profesional.

Desde estas páginas alabamos la labor de Doña Pilar Calvo, así como la iniciativa de dicha Escuela. Creemos que es un buen ejemplo a seguir por las demás Escuelas de Náutico-Pesquera de nuestro país.

ASOCIACION ANDALUZA DE TITULADOS DE FORMACION PROFESIONAL DEL MAR.

Esta asociación nació en Cádiz, allá por Marzo de 1982 y vino funcionando en contacto siempre con otras asociaciones análogas como las de Gijón, La Coruña y Vigo.

Fue creada, para conseguir evitar las discriminaciones que desde la administración, se nos han hecho y siguen haciéndonos, a todos los titulados de Náutico-Pesquera (patrones, mecánicos, electricistas) y poder requerir desde un colectivo numeroso y unido, todas las reivindicaciones lógicas y merecidas de nuestra profesión y eso es lo que debemos entender todos, que sólo estando unidos, podremos conseguir lo que sin duda es nuestro y que se nos fué arrebatando poco a poco con Ordenes Ministeriales totalmente bárbaras, absurdas e incoherentes.

El día 21 de Enero de 1983, esta Asociación Andaluza, decidió en asamblea integrarse a la AETINAPE, Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera de ámbito Nacional precisamente, por entender que en la "UNION" en el número y en la centralización de las acciones que emprenda esta asociación, es donde está nuestra fuerza.

También quiero decir a todos desde Andalucía, que es fácil vivir sin entrar en problemas y esperar sentados las soluciones que otros con su trabajo y aportaciones de tipo personal y económicas consigan, pero os advierto de lo peligroso y contraproducente que es vivir de forma parasitaria o cuando menos de espaldas a los problemas graves que en estos momentos afectan a nuestra profesión, por lo que esperamos os afiléis con la máxima prontitud y deis vuestro apoyo a quienes por vosotros están trabajando día a día.

No olvidéis que sólo estando unidos y bien organizados, podremos mirar al futuro de nuestra profesión con horizonte de esperanza.

Os saluda la Delegación de AETINAPE en Cádiz.



LA FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA

Desde aquellas Escuelas Medias de Pesca, dedicadas exclusivamente a la formación de acceso a las titulaciones de Patrones de Pesca de Altura, en sus distintos grados hasta las de Patrones de Pesca de Gran Altura, se ha recorrido un largo y trabajoso camino para llegar a las actuales Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesqueras.

A nadie se le escapan los afanes y las ilusiones puestas en este largo camino, recorrido hasta hoy. No existían Centros Oficiales para la formación de Patrones de Cabotaje ó de Mecánicos Navales. Estos estudios había que realizarlos por libre y los exámenes tenían lugar en las Comandancias de Marina o en las antiguas Escuelas de Náutica.

Gracias a las Cofradías de Pescadores por un lado, al Instituto Social de la Marina por otro y en muchos casos por la colaboración de algunos Ayuntamientos, sin olvidar aquellas Escuelas Elementales de Pesca, para titulaciones menores, se pudo ir capeando difíciles tiempos, hasta llegar al año 1963.

Es a partir de este año de 1963, cuando tiene lugar una reorganización de las enseñanzas Náutico-Pesqueras. La nueva dimensión y complejidad que nace con el incremento y la modernización de la flota pesquera, hace surgir en sustitución de aquellas Escuelas Elementales o Medias, de Pesca, las nuevas Escuelas Oficiales de Náutico-Pesqueras de Vigo, Cádiz, Pasajes, etc.

En otro plano, el Instituto Social de la Marina, de acuerdo con los fines que legalmente le son atribuidos y que tiene como misión específica atender, promocionar y apoyar con la máxima solicitud a los trabajadores del mar, favoreciendo su mejoramiento social, cultural y profesional, cubre el vacío de la acción oficial de este tipo de actividades, en aquellos puertos donde las exigencias, requieren la formación profesional de los trabajadores del mar.

Creemos que hoy, nada debemos envidiar a las mejores formaciones profesionales de los hombres del mar en el extranjero, a pesar y ello es evidente de sus más abundantes medios técnicos.

Hoy quizás sea necesario ya, empezar a prestar atención en nuestras Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera a nuevas actividades, como pueden ser las de técnicos en acuicultura por ejemplo, ya que desde la titulación de Competencia de Marinero hasta la de Capitán de Pesca, pasando por todas las especialidades, nuestras Escuelas cubren toda la gama de titulaciones medias que la Marina Mercante y de Pesca requieren.

Es evidente, que tanto la flota pesquera como la de cabotaje, cubrió la demanda de técnicos, con la preparación y la experiencia de los titulados en estas Escuelas, cuando más necesitada estaba nuestra flota de gente marinera. Y hoy, cuando la crisis amarra nuestras flotas mercante y pesquera, se buscan mil pretextos para justificar de uno y otro modo, la no necesidad de estos hombres que tantos y tan buenos servicios prestaron y siguen prestando a bordo.

No es justo, bajo el pretexto de una crisis, que amarra nuestras flotas, pretender justificar falsamente que estos hombres ya no son necesarios, o presionar de uno u otro modo, para recortar su campo profesional.

Si los titulados Náutico-Pesqueros apoyaron con su preparación y su experiencia mejores tiempos de nuestra Marina, hoy habrá que contar con ellos, como están contando las más modernas flotas del mundo, para empezar a construir un futuro más esperanzador. Y para construir este futuro, las Escuelas necesitan de los altos niveles de la Administración un apoyo más caluroso y más real. España también necesita el Mar.

A. Pérez

NAVEGACION Y PESCA

Por: José Fervenza Costa
Patrón Mayor de Cabotaje.

Nos dicen publicamente, sin ningún recato, que somos intrusos en la Marina Mercante (Marina Civil).

¿Es o nó mercante un buque de 700 TRB dedicado al cabotaje?

Observo con dolor, que se menosprecia los sacrificios que muchos patrones hemos tenido que pasar para obtener nuestros títulos.

Hata no hace mucho tiempo se le reconocía a un Patrón de Cabotaje, capacidad para ocupar plaza de 2º Oficial de Puente. Hoy día exigen que sea Patrón Mayor.

Estos señores que nos insultan públicamente pretenden erradicar las cualificaciones de patrones, diciendo que somos una clase a extinguir.

¡Señores míos!

Si desean extinguirnos lo más sensato es cerrar las escuelas para que no salgan más patrones y esperar a que se jubilen los ya existentes. Con ello quedaríamos definitivamente extinguidos.

Ahora bien, sería necesario que de la Carrera salieran capitanes para todo tipo de buques.

Francamente!: Creo que se está destruyendo el "Pilar Fundamental de la Economía Nacional".

¿No sería mejor que del mar salieran los capitanes y oficiales?

Un ejemplo:

Mozo Esc. Marinero de 2ª	
Marinero 2ª Esc. Marinero de 1ª	
Marinero 1ª Esc. Contramaestre	
Contramaestre Esc.	3º Oficial
3º Oficial Esc.	2º Oficial
2º Oficial Esc.	1º Oficial
1º Oficial Esc.	CAPITAN

De esta forma quedaría eliminada la marginación que pesa sobre todos los profesionales del mar que no han podido cursar estudios superiores.

Mis respetos y agradecimiento, a los capitanes, oficiales y demás señores que reconocen nuestros méritos.



Falta de Documentación: A los afiliados que les falte el carnet u observen algún error en cuanto a la documentación, les rogamos se pongan en contacto con AETINAPE.

VIVIR PARA VER

Ultimamente a algunos profesores de las Escuelas de Náutico-Pesquera se les da por trabajar. Resulta que cogen el Autobus o su propio coche y se van por los puertos a dar charlas para convencer a la gente, sea marino o albañil, pongamos por caso, de la necesidad de que se matriculen en dichas Escuelas Náutico-Pesqueras.

Su labor sería de alabar, si realmente les preocupara la formación de esos jóvenes, pero lo que nos tememos es que sea para asegurar el puesto de trabajo el año que viene. Nos gustaría saber de quién partió esta brillante idea.

Otro hecho que conviene que se sepa, y que pone de manifiesto la contrariedad de muchos defensores a ultranza de los puestos de trabajo de sus compañeros Titulados Superiores, cuando ellos disfrutaban en tierra de un trabajo bien remunerado en un momento de aguda crisis, en periodos de vacaciones hacen interinajes siendo esto inconcebible, y lo que es peor su falta de ética, llega hasta el extremo de acusar a otro colectivo de ser los responsables de la falta de puestos de trabajo, «PAIS ESTE».

Resulta que se da un plazo para el Canje de Titulos y nos encontramos con la sorpresa de que a los Náutico-Pesqueros se les concede un año, dándose la paradoja de que todavía hoy hay Comandancias y Ayudantías de Marina que no han recibido la correspondiente documentación para llevar a efecto su tramitación. Vemos aquí otra seria discriminación, puesto que a los Titulados Superiores se les conceden cinco años.

D. Enrique Barón, Ministro de Transportes, en unas declaraciones a una revista extranjera, habla de tomar en consideración seria las posibilidades del sector de la Flota de Cabotaje. Como dice el refrán "nunca es tarde si la dicha es buena", tomamos buena nota de las palabras del Sr. Ministro, aunque haya escepticos que no creen mucho en ellas.

Para facilitar nuestra labor y ahorrarles molestias, rogamos hagan uso del sistema de pago bancario, los que no lo hayan hecho hasta el momento. Consideramos que es la fórmula más práctica para un mejor funcionamiento.

Paseando por el Puerto de La Coruña nos paramos un momento para hablar con un hombre, Ramón Otero Sánchez, cuya profesión es la mar. Su trabajo, el de su empresa, se lleva a cabo dentro de la superficie de la mar. Es la profesión de los hombres-rana o buzos.

¿Moncho, cuál es el trabajo que realizáis?

Bueno, en realidad hacemos todo tipo de trabajos submarinos, como pueden ser reconocimiento de hélices, soldadura, limpiezas de rejillas y en general todo lo relativo a la obra muerta del barco.

¿Es peligrosa vuestra profesión?

Si, está catalogada como una de las profesiones más peligrosas. Hay que saber en cada momento las posibilidades físicas y mentales de cada uno, tener un control mental sobre sí mismo. Muchos de los accidentes se producen por ignorancia, por no saber los riesgos que pueden ocurrir.

¿Que se necesita para ser buzo?

Un curso inicial y a continuación se precisa hacer diversas especializaciones, para ello se requieren muchos años. Es esencial una buena preparación física y técnica, además de una dedicación exclusiva.

¿Qué cursillos has hecho?

Yo tengo todas las especialidades que se nos exigen, como son: Corte y Soldadura Submarina, Desguaze y Salvamento de buques, Explosivos Submarinos, Instalaciones y Sistemas de Buceo. En realidad es difícil tener todas estas especialidades, por lo duras que son de conseguir. Yo tengo la satisfacción de haber podido sacarlas todas.

¿Cuántos hombres-rana trabajáis en la empresa?

Somos cinco buzos teniendo un servicio permanente de 24 horas, quiere esto decir que estamos preparados para acometer cualquier trabajo, tanto de día como de noche.

¿La crisis os está afectando mucho?

Por supuesto que sí, porque hay que tener en cuenta que el material es carísimo. Esto hace que a las empresas pequeñas les sea poco menos que imposible sobrevivir.

¿Trabajáis solamente en el Puerto de La Coruña?

Normalmente hacemos aquí la mayor parte del trabajo en concreto en este puerto llevamos a cabo el 90% del trabajo que se realiza en él, también salimos a otras partes si las condiciones económicas nos interesan.

¿Qué trabajos destacarías entre los más significativos que habeis llevado a cabo?

Entre otros, el lanzamiento de buques de las gradas de los Astilleros de Astano, la construcción de cepas del Puente del Pasaje, y ultimamente la construcción del muelle del Centenario.

Gracias Moncho por esta agradable conversación.

CURSOS DE ACCESO A CARRERAS SUPERIORES

A principios de Enero iba a comenzar en el Centro de Enseñanzas Integradas de La Coruña, un curso de Acceso a 3º de F.P. 2, en el que podían matricularse Patrones de Pesca de Altura, Patrones Mayores de Cabotaje, Mecánicos Navales Mayores y Electricistas Navales Mayores. A estas alturas todavía no se ha hecho pública la convocatoria ni se sabe nada de dicho curso. Nos preguntamos por qué motivos no se llevan a cabo y por qué ese mutismo de las Escuelas en lo referente a la promoción de nuestros titulados.

Hay un gran interés y recibimos muchas llamadas de personas que desean realizar tales estudios, puesto que es una de las pocas salidas que se nos da para poder optar a un mayor nivel de formación. Por todo ello nos gustaría saber a quién sirven nuestras Escuelas.

CURSILLOS

Siguiendo con las Escuelas, también nos preguntamos por qué no se llevan a cabo en todas ellas cursillos tales como Observadores de Radar, Operador Radiotelefonista, Lucha contra Incendios, etc, tan necesarios para una más completa formación de todo Titulado, dándole la posibilidad de desarrollar su labor con eficacia a bordo de los barcos, exigiéndolo, además, los Convenios Internacionales en materia de Seguridad Marítima.

REFRENDO DE TARJETAS

Vemos en las nuevas tarjetas de Identidad Profesional, que está expidiendo la Dirección General de la Marina Mercante, como no se refrendan las mismas por el correspondiente Departamento. Es sorprendente y lamentable que se esté dando este hecho, dado que dichas Tarjetas tienen que adaptarse a los Convenios Internacionales suscritos por España.

RECIPROCIDAD

Pedimos y exigimos que se establezca, lo antes posible, una normativa de reciprocidad en las convalidaciones de determinadas asignaturas de los estudios para la obtención del Título de Piloto de la Marina Mercante de 2ª clase por parte de Capitanes de Pesca, en virtud de la Orden del Ministerio de Comercio de 28 de Febrero de 1976. Teniendo en cuenta, por otra parte que, el artículo 1º de la ley 43/81 reconoce para el título de Capitán de Pesca el nivel de Técnico Superior Diplomado, equivalente a los técnicos de grado medio.

AGRADABLE PERDIDA

Antonio Espinosa, Ex-Inspector General de Enseñanzas Superiores de Náutica, es un nombre del cual nos acordaremos los Náutico-Pesqueros.

Entre otras cosas ha sido el artífice de la O.M. 04/06/82 sobre títulos profesionales.

Es vergonzoso que un hombre profesor de Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera haya po-

dido hacer tanto daño a nuestro colectivo. Para más inri, sabemos de buena tinta que todavía tiene en excedencia la asignatura de Meteorología en la Escuela de Alicante.

Este señor también es responsable de que la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Cádiz haya pasado a pertenecer a la Inspección General de Enseñanzas Superiores, cuando dicha Escuela fué construida para estudios Náutico-Pesquera, estando en estos momentos en calidad de prestado.

El Sr. Espinosa, como algunos más, son merecedores de nuestra repulsa por los atropellos que han cometido a nuestra profesión.

Sr. Espinosa, haremos todo lo posible por evitar que gente como Vd. pueda vivir a cuenta de una profesión, de la que por otro lado es su mayor detractor. Los hechos llevados a cabo durante su cargo ponen de manifiesto su falta de principios. No nos gustaría que gestiones tan lamentables como la suya, se vuelvan a repetir.



VIVERES "EL MAR"

**Provisionistas de buques
Ship Chandlers
Efectos navales
Entrepot**

CENTRAL:

C./ Fernández Latorre, 20
Teléfono 231521
Telex 82242, VV.MM.-E
LA CORUÑA

DELEGACION:

C./ Rio Sor, 4
Teléfono 327000
Telex 82242, VV.MM.-E
EL FERROL

El Sr. Bueno Ramírez, Capitán de la Marina Mercante, no hace mucho tiempo arremetía contra la Formación Náutico-Pesquera, tachándonos entre otras cosas de dóciles y manejables por los navieros, al vendernos a ellos por menos dinero que los Titulados Superiores. También llegó a decir, que en el barco que fuese él de Capitán?, a todo lo más que podíamos aspirar era a Contraмаestre.

Hoy nos vemos sorprendidos de nuevo por este capitán, quién demostrando una enorme superación, se presenta a oposición a plazas de Patrones.

Se ahora en adelante, como le llamamos Sr. Bueno ¿Contraмаestre, Patrón o Capitán?

Nos llegan denuncias de compañeros respecto de algunas Comandancias y Ayudantías de Marina. Se están dando casos de personas que estando en la sección de Titulaciones, retrasan expedientes, ponen trabas y no informan correctamente a los que allí llegan en demanda de tal información.

Consideramos que esta es una actitud poco digna y falta de ética, de profesionales que, en la mayoría de los casos lo son de la Marina Mercante. Nosotros desde aquí intentaremos que no se sigan cometiendo tales atropellos, y ante denuncias concretas, haremos uso de lo que la ley tiene establecido para estos casos.

Hay casos que claman al cielo. Varios de estos son los de algunos Mecánicos Navales de nuestro país que navegando en buques extranjeros, ocupando alguno de ellos Jefatura y con varios años en dichos buques. Solicitan el cambio de Tarjeta en nuestro país y se les da la expedida por la Dirección General de Pesca, que les imposibilita para seguir navegando en dichos buques extranjeros.

Este es un hecho más de los muchos que se pueden numerar de la falta de visión de nuestra Administración Marítima, de cara al fomento de empleo, cuando se está prohibiendo trabajar fuera del país a nuestros propios ciudadanos.

Se tienen noticias de que se está trabajando en el pase de la Administración Marítima Periférica al sector Civil. Esperamos que se haga con buen criterio y con la responsabilidad que esto conlleva y, se tenga en cuenta en todo ello al sector Náutico-Pesquero.

D. Luis Rodríguez, actualmente Inspector General de Enseñanzas Superiores de Náutica, en declaraciones a un diario, dijo entre otras cosas, que "Titulitis", es la de los que no dejan su título superior ni aunque los maten, y quieren impedir el acceso de otros titulados que determina la Ley General de Educación.

Tomamos buena nota de sus palabras y nos alegraríamos mucho si fuese capaz de erradicar esta enfermedad del sector Marítimo.





Duras acusaciones de negligencia a Exteriores en el rescate de los tripulantes del "Enteli"

ANXEL VENCE,
Santiago de Compostela

Duras acusaciones de negligencia en la gestión para el rescate de los trece tripulantes españoles del carguero Enteli, hundido el pasado sábado frente a las costas de Argelia, fueron dirigidas ayer al Ministerio de Asuntos Exteriores por el presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera, José Manuel Muñiz, quien expresó a EL PAÍS su convencimiento de que al menos cuatro de los naufragos podrían encontrarse aún vivos en la balsa a la deriva sobre la que fueron vistos por el único superviviente rescatado, Juan Jesús Piñeiro.

"Lo que me indigna y me hace sentir vergüenza de ser español", dice Muñiz, "es que seis días después del naufragio nadie esté haciendo nada para buscar posibles supervivientes, cuando a los miembros de la Asociación nos consta que varios de los tripulantes podrían encontrarse con vida. Hemos hecho un estudio de las condiciones meteorológicas de la zona y, teniendo en cuenta que el viento soplaba hacia el Este en el momento del naufragio, no es difícil calcular que la balsa pueda encontrarse en algún punto cercano a las costas de Túnez".

La Asociación de Titulados de Náutico-Pesquera, organización profesional con sede en La Coruña, se ha visto obligada a desbordar su propio marco legal de actuación para suplir lo que sus directivos califican de dejación de funciones por parte del Gobierno "Nos hemos dirigido", explica Muñiz, "tanto al embajador de España como a la compañía naviera propietaria del barco de la República Democrática Alemana que recogió a Piñeiro, el único superviviente que ha podido ser rescatado". Hasta el momento, la única respuesta que la Asociación ha recibido es un despacho telegráfico del representante diplomático español en Argel, quien asegura haber alertado a la Media Luna Roja y los servicios de protección civil argelinos para que rastreen la zona del hundimiento.

Los repetidos intentos de la Asociación para establecer contacto con responsables del Ministerio de Asuntos Exteriores no han dado, por ahora, otro resultado que una conversación telefónica con el subdirector general de Política Exterior para África del Norte, Carlos Carderera, quien prometió hacer las gestiones necesarias, tras recibir información sobre el problema. José Manuel Muñiz se muestra, sin embargo, escéptico ante la posibilidad de que las autoridades ministeriales emprendan una gestión eficaz con los Gobiernos de Argelia y Túnez. "Yo me temo", dice el presidente de la Asociación de Titulados, "que las dificultades obedezcan al hecho de que el barco enarbolase una bandera panameña, de las llamadas de conveniencia. Esto ha servido a las autoridades del Ministerio para quitarse de encima el muerto, al igual que ha venido ocurriendo en anteriores ocasiones. Es una historia demasiado vieja como para que nos sorprendamos, aunque no por eso deje de indignarnos".

A juicio de los directivos de la Asociación, que comparan la inhibición actual de las autoridades con el despliegue de medios que siguió a la reciente desaparición del yate Orgía en agua de Mallorca, la operación de rastreo debería haber sido realizada por barcos y aviones de reconocimiento de la marina española. "Desde luego", se apresura a aclarar Muñiz, "que el naufragio se produjo en aguas territoriales de Argelia, pero para obviar esas dificultades burocráticas existen precisamente los ministerios de Asuntos Exteriores".

EL PAÍS (4-12-82)

La OTAN busca a los naufragos del "Enteli"

La Oficina Central de Operaciones de Salvamento de la OTAN ha iniciado su colaboración en las tareas de búsqueda de posibles supervivientes del naufragio del "Enteli", buque panameño tripulado por gallegos, ocurrido el 27 de noviembre.

Ya son cinco los cadáveres hallados frente a la costa de Túnez. Los restos de los tres últimos hombres estaban en franco periodo de descomposición, resultando muy difícil establecer su identidad.

Según miembros de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros han comunicado a este periódico, están "profundamente" indignados por el comportamiento poco eficaz y desentendimiento del problema de la Administración española. Tienen la certeza de que los marinos que pudieron acceder a una balsa de salvamento están vivos: "son balsas imposibles de hundirse, cubiertas, con comida y agua para 20 ó 30 días, llevan medicamentos, aparejos de pesca y luces, de ahí nuestro afán por que se realicen batidas en condiciones para localizarlos protamente".

La mencionada Asociación ha decidido apelar a la OTAN en la esperanza de que esta organización se sumase a las tareas de búsqueda y rescate. Kruse, delegado de la marina norteamericana en Madrid, les ha comunicado que se había alertado al respecto a los barcos de la OTAN que operan en la zona, así como a sus bases de Francia e Italia.

**EL IDEAL GALLEGO
(8-12-82)**

Buques de VI Flota buscan supervivientes de un carguero español.

ANXEL VENCE
Santiago de Compostela

Unidades de la VI Flota norteamericana, en contacto con la oficina de operaciones especiales del cuartel general de la OTAN participan desde ayer en la búsqueda de posibles supervivientes del naufragio del carguero Enteli, de tripulación mayoritariamente española, hundido el 27 de noviembre frente a las costas de Argelia.

La intervención de la Armada estadounidense y del organismo especializado de la OTAN se produce a requerimiento de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, que días atrás dirigió desde su sede en La Coruña un telegrama a la Embajada norteamericana en Madrid solicitando la intervención de sus guardias navales en la operación de rastreo que la Media Luna Roja y los servicios de Protección Civil de Argelia iniciaron días atrás.

EL PAÍS (9-12-82)

Reuniones de titulados náutico-pesqueros con responsables de la Administración

La Coruña (Redacción). José Manuel Muñiz Ríos, presidente de la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros, y otros representantes de esta agrupación, han mantenido contactos con diversas autoridades en Madrid y Andalucía, con el objeto de tratar aspectos de la problemática del sector y sus posibles soluciones.

En Madrid, los representantes de la Asociación se reunieron con los directores generales de Marina Mercante, Pesca Marítima y Ordenación Pesquera. En Andalucía se entrevistaron con el director general de pesca de la Junta autonómica de la región y con representantes andaluces de la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros.

La tarjeta de identidad, el cuadro indicador de tripulaciones y las enseñanzas náutico-pesqueras fueron los temas principales en torno a los que giraron las entrevistas.

LA VOZ DE GALICIA
(26-01-83)

Los titulados náutico-pesqueros acusan al Gobierno de indiferencia

La Coruña (Redacción). La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros ha acusado a la Administración de no abordar con seriedad los problemas del sector. AETINAPE culpa a la Dirección General de la Marina Mercante de una "política de total irresponsabilidad y falta de transparencia". A pesar de que la entidad brindó su colaboración a las nuevas autoridades marítimas, y explicó con detalles los problemas más graves que están llevando al sector a un "excesivo deterioro", el colectivo de profesionales titulados en Formación Náutico-Pesquera consideran nulas las acciones gubernamentales y opinan que los responsables "no quieren hacer frente a una triste realidad".

AETINAPE ha mostrado su más enérgica protesta por la indiferencia que -según su criterio- reina no sólo ante la decadente situación del colectivo profesional sino también ante el conjunto de problemas que pesan sobre la flota. Consciente de que "la coyuntura es negativa" y que los desajustes "no son de fácil solución" la

entidad considera de cualquier modo que la respuesta gubernamental "no pasa por una política de indiferencia e inoperatividad" que mantiene tan sólo "las directrices del anterior Gobierno".

LA VOZ DE GALICIA
(16-02-83)

CARTAS DE LOS LECTORES

A los titulados de náutica pesquera

¿Nos comportamos como el avestruz? Todos los principios son duros, pero no por eso debemos actuar como el avestruz, esconder la cabeza bajo el ala. Tenemos fundada desde hace más de un año nuestra asociación profesional AETINAPE (Asociación Española de Titulados de Náutico Pesquera) y debemos colaborar en la medida de nuestras posibilidades, para defender nuestra profesión y derechos.

En nuestro país como en casi todo el mundo civilizado, ¿qué profesionales no están encuadrados en asociaciones? Abogados, ingenieros, médicos, enfermeras, armadores de buques, capitanes y maquinistas, etc...

Nosotros no debemos ser menos y tenemos que defender nuestra profesión y oficio, **el de marinos**, tantas veces marginado y olvidado. ¿Quién de nosotros no ha sentido el orgullo al hablar de nuestros problemas con doctores o abogados y éstos interesarse viva y emocionadamente por la pesca o la vida y trabajo de los marinos? Amigos y compañeros, yo os garantizo que así es, pues yo lo vivo y muchos de vosotros también.

La unión hace la fuerza, hagamos una asociación fuerte, digna de nuestra profesión para poder decir en cualquier parte del mundo quiénes somos y hacia dónde nos dirigimos. Muchos de nosotros pensamos, ¿para qué me sirve el asociarme? si ya estoy embarcado o me voy a jubilar próximamente o no tengo plaza.

Todos somos conscientes de los muchos problemas que estamos pasando y que esos mismos problemas sólo nosotros los podremos solucionar. Nada se nos regaló nunca y ahora mucho menos. AETINAPE es la asociación que está trabajando dura y desinteresadamente por todos los titulados de náutico pesquera y **todos** debemos prestarle nuestra ayuda incondicional.

Fernando Ríos Pardavilla
D.N.I. 13.691.474
EL DIARIO VASCO (5-03-83)

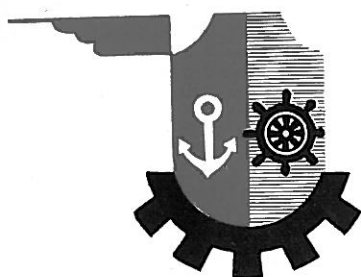
La asociación de náutico-pesqueros, enfrentada al director general de la Marina Mercante

La Coruña (Redacción). "El actual director general de la Marina Mercante carece de visión objetiva y estructural para aprovechar mejor nuestros recursos y hacer que nuestra flota sea competitiva y funcional", afirmó un portavoz de la junta de gobierno de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, con sede en La Coruña.

Los náutico-pesqueros añaden que "su visión de hombre de élite le hace creer, equivoca y discriminariamente que el mal de nuestra marina mercante está en lo que él considera intrusismo profesional".

"Esperamos que los responsables gubernamentales sepan corregir a tiempo las graves deficiencias de la marina mercante y evitar un fatal desenlace para un importantísimo sector de nuestra economía", afirman.

LA VOZ DE GALICIA
(16-03-83)



ANVALA

TALLERES DE REPARACION NAVAL

CALDERERIA - EQUIPOS DE CUBIERTA - MAQUINARIA PRINCIPAL Y AUXILIAR
SERVICIOS ELECTRICOS Y DE TUBERIA - EQUIPOS ELECTROGENOS TERRESTRES
Y MARINOS A BORDO DE TODA CLASE DE BUQUES Y ARTEFACTOS NAVALES
STOCK DE PASTECAS Y MAQUINILLAS DE ARRASTRE Y MANIOBRA.

Taller auxiliar de Construcción y
Reparación de Maquinaria Naval

Puerto - Muelle de San Diego, s/n
Teléfs. 29 14 40 - 29 15 11 - 28 75 10

LA CORUÑA-6

B muebles
Benigno

MUEBLES SELECCIONADOS EN TODOS LOS ESTILOS

Concepción Arenal, 1 y 3
LA CORUÑA-6

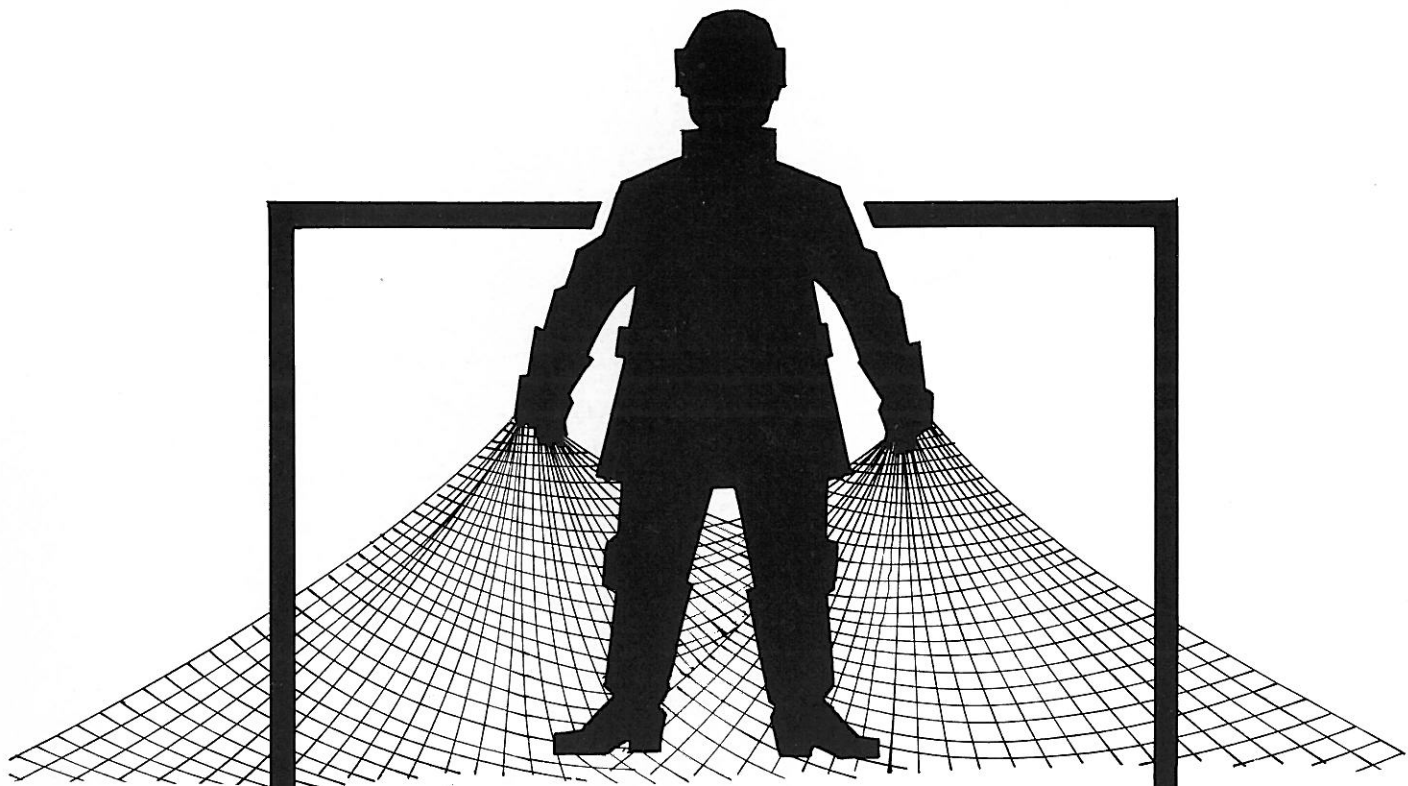
Teléfono 28 80 30

B muebles
Benigno 2

MUEBLES SELECCIONADOS EN TODOS LOS ESTILOS

2ª Fase Polígono de Elviña
Cooperativa del Combustible

Teléfono 24 12 30
LA CORUÑA-8



**Estamos con
la gente...
del mar**



CAIXA GALICIA