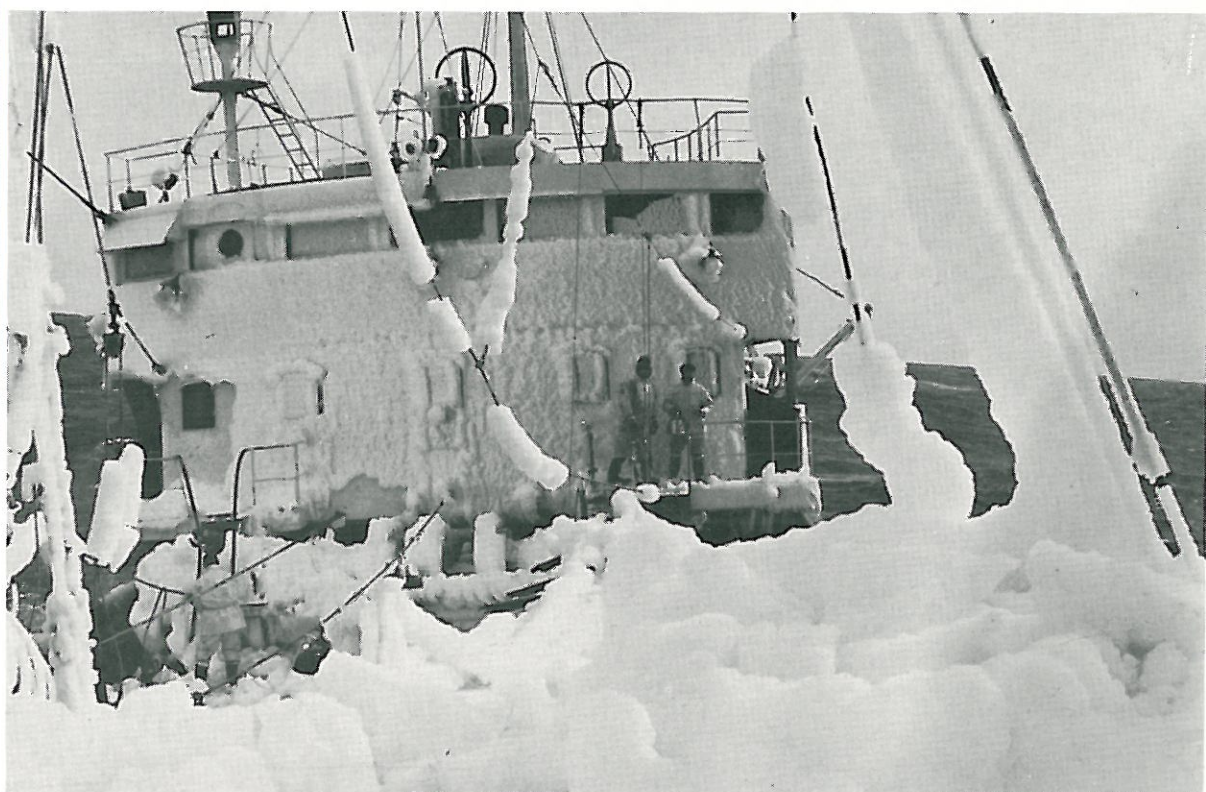
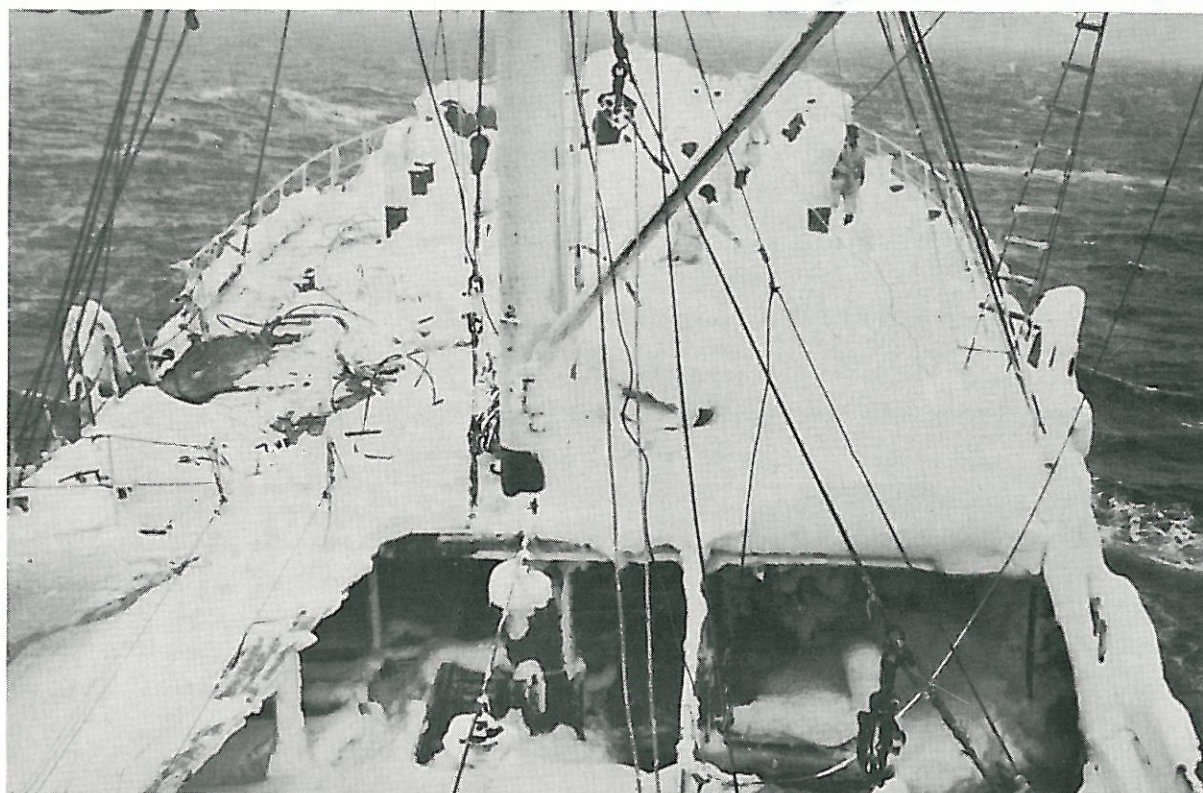
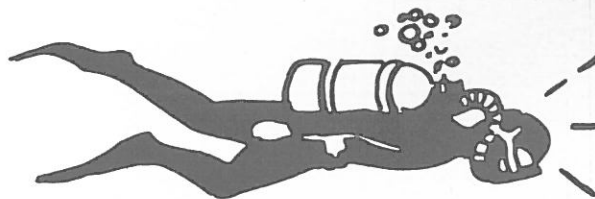
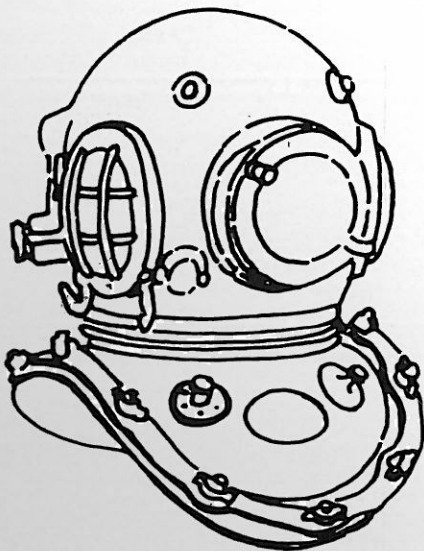


AETINAPE

ORGANO INFORMATIVO DE LA ASOCIACION
ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA





Otero y Corral

SERVICIOS SUBMARINOS

ESPECIALIDAD:

SOLDADURA - CORTE - OBRAS HIDRAULICAS
EXPLOSIVOS - LIMPIEZAS CONSERVACION
SALVAMENTOS

SERVICIOS Y
TELEFONO PERMANENTE
20 42 18

LA CORUÑA

muebles
Benigno

MUEBLES SELECCIONADOS EN TODOS LOS ESTILOS

Concepción Arenal, 1 y 3
LA CORUÑA-6

Teléfono 288030

muebles
Benigno 2

MUEBLES SELECCIONADOS EN TODOS LOS ESTILOS

2ª Fase Polígono de Elviña
Cooperativa del Combustible

Teléfono 241230
LA CORUÑA-8



SUMARIO

Norte	1
Tarjetas de Identidad Profesional	2
Tripulaciones Mínimas	4
Nuestra Labor	6
Los Hombres	7
Instrucciones a seguir sobre Afiliaciones	8
La Pesquería de Gran Sol	9
La Reforma de las Enseñanzas Medias	12
Seguridad Social de Trabajadores Marítimo - Pesqueros Emigrantes	14
Información	15
Delegaciones	16
Nuestros Asociados opinan!	19
Noticias	20

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

Con el paso de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se crea la Inspección de dichas enseñanzas. Creemos que la creación de dicha Inspección es un grave error, toda vez que se hizo, casi exclusivamente, con el fin de seguir controlando las subvenciones que se destinan a la dotación de becas y centros docentes.

Si ésto es grave, el que nuestras enseñanzas dependan del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, es además incongruente y anacrónico.

Desconocemos el porqué no se incluyen, donde creemos que tienen que estar, en su justo sitio: el Ministerio de Educación y Ciencia, que es donde tienen que encuadrarse todas las enseñanzas de este país. Esta Inspección desde su creación es un cúmulo de dejadez, falta de operatividad, ineficacia e ineptitud, incapaz de llevar a cabo un plan general de estudios coherente con las aspiraciones del sector, lo mismo sobre el control de escuelas, titulaciones, y otros grandes males que nos siguen aquejando.

Esperamos que los señores que rigen nuestra Inspección, dejen la poltrona comodamente conseguida, no sabemos si por intereses de partido, a dedo y adjudicada a hombres sin ningún tipo de experiencias en nuestras enseñanzas.

Nos resistimos a creer que, en este país, no haya hombres con experiencias Náutico-Pesqueras, con ganas de hacer y trabajar por este tan abandonado sector que tanta importancia y rentabilidad proporcionó al país, con voluntad de reconvertir sus enseñanzas en lo que tienen que ser, encauzadas por la única vía —Educación y Ciencia— como todas las demás, para que no tengamos que seguir padeciendo de la desprotección y abandono a que estamos sometidos.

Esperamos que todavía, en un gesto de dignidad, si es que aún queda a algunas personas, firmen sus dimisiones y, en un arranque de pundonor profesional, se confíen dichos puestos a hombres capacitados y con ganas de trabajar por algo tan necesario y urgente como las enseñanzas Náutico-Pesqueras.

AETINAPE

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

Edita: AETINAPE - N.º 2 - Julio 1983
Redacción y Administración: AETINAPE
Avda. del General Sanjurjo, 8-1.º Izda.
Telf. 299614 - LA CORUÑA-6

DELEGACIONES:

GIJON: Eduardo Castro, s/n. Telf. 325808
CADIZ: Duque de Nájera, 10.
PALMA DE M.: c/. Villalonga, 70. Telf. 232950
DENIA: Expl. de Cervantes, 10. Tel. 780006
PASAJES: c/. Terranova, 1
HUELVA: Avda. Los Plateros, 2-B. Tel. 224296.
ARRECIFE: c/. Avda. del Puerto Naos, 1
Tel. 928/810600

TARJETAS DE IDENTIDAD PROFESIONAL

Orden de 19 de abril de 1983 por la que se extiende a Mecánicos y Electricistas navales, la tarjeta de Identidad Profesional Marítima.

Ilustrísimo señor:

El Decreto 2596/1974, de 9 de agosto, sobre títulos profesionales de la Marina Mercante y de Pesca, dispone que los títulos profesionales de la Marina Mercante y de Pesca serán, entre otros, los de Mecánico naval Mayor, Mecánico naval de primera y segunda clase, determinando sus atribuciones en función de la potencia propulsora del buque.

El Decreto 3563/1972, de 21 de diciembre, por el que se crean los títulos de Electricista naval Mayor de primera y segunda clase y el certificado de Contramaestre Electricista, confiere atribuciones a estos titulados para el ejercicio profesional en buques mercantes y de pesca.

El Real Decreto 1997/1980, de 3 de octubre, procedió a la reordenación de los órganos administrativos competentes en materia de Pesca y Marina Mercante, atribuyendo todas las competencias en materia de Formación Profesional Náutico-Pesquera al Ministerio de Agricultura; sin embargo, los Mecánicos navales y los Electricistas navales, ejercen su profesión tanto en la Marina Mercante como en la de Pesca.

Por Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 23 de diciembre de 1981, se estableció un nuevo modelo de tarjeta de Identidad Profesional Marítima, para ejercer a bordo de buques mercantes.

La Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 4 de junio de 1982, hace extensiva a Mecánicos y Electricistas navales, la tarjeta de Identidad Profesional Marítima para ejercer en buques mercantes, establecida por Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 23 de diciembre de 1981.

La limitación para obtener este documento a Mecánicos y Electricistas navales que han sido formados para ejercer tanto en la Marina Mercante como en la de Pesca, que hayan perfeccionado sus prác-

ticas en buques mercantes o que estén en la actualidad navegando en buques de la primera y segunda lista, ha creado gran inquietud en el resto de estos titulados, que van así menoscabadas sus posibilidades de embarque por no disponer de un documento profesional adaptado a las normas de los Organismos marítimos internacionales.

Parece, por tanto, necesario dotar a estos profesionales de la mar de un documento que responda a estas exigencias con carácter provisional, y en tanto no se produzca la reforma que incluya en un órgano administrativo único la regulación de las atribuciones y ejercicio profesional de todo el personal de la Marina Civil, regulación que actualmente se encuentra dispersa atribuyendo competencias a este Ministerio y al de Agricultura, Pesca y Alimentación.

En su virtud, y a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, dispongo:

Artículo 1.º. Los Mecánicos navales Mayores Mecánicos navales de primera y segunda clase, y Electricistas podrán obtener la tarjeta de Identidad Profesional Marítima, establecida por Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 23 de diciembre de 1981.

Art. 2.º. Para la obtención de esta tarjeta se requerirá la presentación de la correspondiente tarjeta original o fotocopia cotejada, expedida por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Art. 3.º. A partir de 1 de enero de 1984 las autoridades de Marina exigirán la presentación de la citada tarjeta a los titulados a que hace referencia esta Orden que pretendan embarcar en buques de la primera, segunda y cuarta lista.

Art. 4.º. Queda derogada la Orden ministerial de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 4 de junio de 1982 por la que se extendía a Mecánicos y Electricistas navales la tarjeta de Identidad Profesional Marítima.

Lo que digo a V.I.

Dios guarde a V.I. muchos años.
Madrid, 19 de abril de 1983.

BARON CRESPO

Ilmo. Sr. Director general de la Marina Mercante.

La Dirección General de la Marina Mercante intentó a través de las tarjetas de Identidad Profesional Marítima arrebatar a los Náuticos Pesqueros los derechos de otras administraciones nos han otorgado legalmente. Unos derechos y competencias que siempre han sido cortos y escasos, pero que aún así despertaron la envidia de otros colectivos.

AETINAPE entre otras acciones ha presentado un recurso via contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional contra la OM 04/06/82 que hacía referencia a las condiciones y requisitos de los Mecánicos y Electricistas Navales para optar a la Tarjeta expedida por la D.G. de la M.M. y reconocida por los estamentos internacionales.

El tiempo y la ley nos han dado la razón y han vuelto a poner las cosas como estaban antes. La OM 19/04/83 deroga la incongruente y vergonzosa OM 04/06/82, elaborada por un grupo de irresponsables con el único ánimo de destruirnos.

Consideramos que este es un paso importante nuestro en la consecución de la defensa de la dignidad profesional del sector. Entendemos que el camino es y va a ser duro y largo para lograr encontrar el equilibrio necesario dentro de la plataforma marítima. Se han abierto grietas profundas y dolorosas en nuestra profesión, siendo los responsables de las mismas una serie de personas que antaño eran una cosa y hoy son otra.

A continuación exponemos las instrucciones a seguir en los diversos casos que puedan darse para la solicitud de la tarjeta azul (M. Mercante):

— Los que tengan la tarjeta verde o blanca expedida por la Marina Mercante, en vigor, deberán canjearla por la nueva cuando le caduque la mencionada tarjeta.

— Los que tengan la tarjeta verde, expedida por la Subsecretaría de Pesca, deben canjearla por el nuevo modelo "azul" establecido.

— Los que hagan el examen de canje de la tarjeta blanca por la verde, en principio deberán solicitar la verde de la Subsecretaría de Pesca, puesto que es este Organismo quien regula estas enseñanzas y al tenerla en su poder solicitar la nueva (azul) de la M. Mercante.

— Los alumnos, después de obtener los días de mar, deberán solicitar la primera tarjeta de la Sub-

secretaría de Pesca y cuando estén en posesión de la misma, hacer el canje automático por la tarjeta azul de la Marina Mercante.

Para ejercer la profesión en buques de la Tercera lista, es necesario estar en posesión de la Tarjeta de Identidad Profesional Marítima expedida por la Subsecretaría de Pesca.

Para poder desempeñar la profesión en cualquiera otra Lista es necesario estar en posesión del nuevo modelo de Tarjeta que establece la OM de 23 de Diciembre de 1981.

Los Titulados específicos de pes-

ca deberán solicitar su tarjeta de identidad profesional en los casos que legalmente deba hacerse —renovación por caducidad, solicitud de nuevo título, canje, etc.— a la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, dependiente de la Subsecretaría de Pesca. Estos Títulos son: Patrones de Pesca en sus distintas categorías y Capitanes de Pesca, pues los Mecánicos y Electricistas Navales, son considerados ambivalentes y los Patrones de Cabotaje y Mayores de Cabotaje específicos de M. Mercante.

La pesca no está encuadrada dentro del marco de las Organiza-

ciones Internacionales que regulan el sistema marítimo, pero parece ser que la I.M.O. —Organización Marítima Intergubernamental— en su último consejo celebrado en Londres ha empezado a tratar el tema pesquero como un sector importante que debe estar regulado a nivel Internacional. Se comenta que ya van a empezar a aplicar algunas disposiciones transitorias y que en futuras reuniones de I.M.O. se estudiará la posibilidad legal de encuadrar dentro de este organismo a este gran sector tan significativo dentro de la economía internacional.

PROBLEMATICA QUE PLANTEA EL R.D. N.º 2.061/81 CON RESPECTO A LOS TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS DE MAQUINAS

— El Decreto 2.596/74 de 9 de Agosto, sobre títulos profesionales de la Marina Mercante y de Pesca, establecía, para el personal de máquinas los siguientes títulos:

Maquinista naval Jefe

Oficial de Máquinas de 1.ª clase de la Marina Mercante

Oficial de Máquinas de 2.ª clase de la Marina Mercante

Mecánico Naval Mayor

Mecánico Naval de 1.ª clase

Mecánico Naval de 2.ª clase

— El Real Decreto 2.061/81, derogó, con respecto a lo que atañe a la Marina Mercante, el Decreto 2.596/74, estableciendo que para el personal de máquinas, los únicos títulos existentes en Marina Mercante, son:

Jefe de máquinas

Oficial de máquinas de 1.ª clase de la Marina Mercante

Oficial de máquinas de 2.ª clase de la Marina Mercante

Este Real Decreto en su disposición transitoria, dice que los titulados anteriores, con título profesional expedido por el Ministerio competente en la fecha de la expedición, continuarán en el uso de las atribuciones que tienen conferidas sin perjuicio de lo dispuesto en el articulado de este Real Decreto.

De todo ello hay que entender que los mecánicos navales mayores, mecánicos navales de 1.ª y 2.ª clase, son suprimidos de un plumazo de la Marina Mercante, aún cuando —sería el colmo— se le

respetan las atribuciones a los que adquirieron la titulación con anterioridad a la entrada en vigor del R.D. n.º 2.061/81 de 4 de Septiembre, pero, a nuestro modesto entender, no tendrán este carácter ambivalente (mercante y pesca) los que adquirieron el título con posterioridad, y, naturalmente, los que salen ahora de las escuelas.

Sin embargo, y como nota aña-

dir, es de resaltar que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, ha dictado recientemente la O.M. de 19 de Abril, sobre canje de tarjetas, sin hacer mención de esta cortapisa, por lo que **provisionalmente** aún se puede obtener el título de mecánico naval mayor, y mecánico naval de 1.ª y 2.ª clase, con atribuciones en la Marina Mercante; después...?

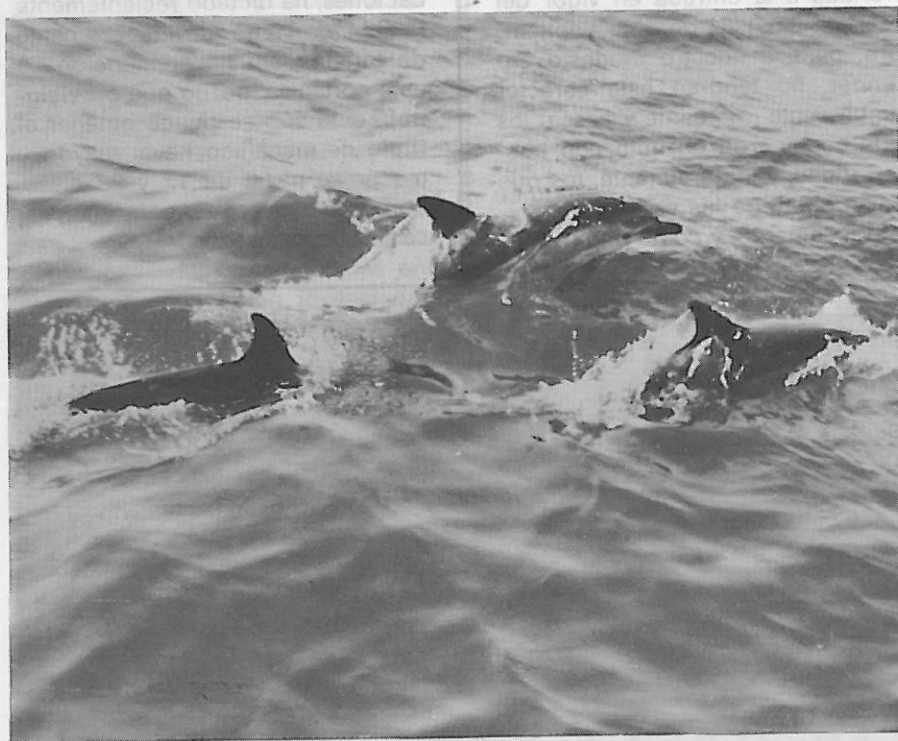


TRIPULACIONES MINIMAS

SECTOR M. MERCANTE

Este sigue siendo un tema de gran preocupación por la disyuntiva que se observa en las contrariedades de intereses que aparecen alrededor del mismo.

Esta Asociación ha presentado hace tiempo un Proyecto a la Administración Marítima correspondiente sobre tripulaciones mínimas, elaborado con el rigor, la sensatez y el sentido de la responsabilidad que exige un momento tan complejo como el presente. Hasta el momento presente no se nos ha informado ni comunicado cuando se va a negociar dicho Cuadro, a pesar de que es urgente llevarlo a cabo lo antes posible.



La actual legislación en materia de tripulaciones mínimas debe ser actualizada y adaptada con toda prontitud para evitar que se sigan generando, principalmente en nuestro sector, un alto porcentaje de paro, que en estos momentos empieza a alcanzar cotas peligrosas. Hay que superar la rigidez de las disposiciones actuales, en parte defectuosas y que entorpecen las vías

para un desarrollo más justo y equilibrado de nuestro sistema marítimo.

Por ello rechazamos de una manera contundente la política que se está siguiendo dentro de este contexto, toda vez que ésta se está llevando desde posturas que creíamos que ya se habían superado hace tiempo, y por otro lado carentes de adaptación práctica de cara a la realidad que exige nuestra flota.

La Dirección General de la Marina Mercante sigue obstruyendo toda posibilidad legal, dentro de un marco de competencias, de acceder al desempeño de las funciones

para las cuales nuestros titulados han sido formados. Su actual postura en materia de tripulaciones mínimas es regresiva y racista. Este departamento debe de estar al servicio de los intereses de los que forman toda la gran familia del mar en la parcela que le corresponde dentro de la plataforma marítima. Lo que no puede, es estar al servicio y defendiendo los intereses de un colectivo del que forma par-

te el Director General, y otras personas del departamento. Un colectivo que nos tacha de intrusos, intentando de esta forma justificar su impotencia y su falta de capacidad. Beneficiar a un colectivo a costa de atropellar a otro va a traernos enfrentamientos y paro, y los problemas seguirán sin solucionarse.

Por ello una vez más reiteramos y exigimos la modificación sustancial del vigente cuadro indicador y la confección de un marco de competencias justas para paliar las graves dificultades de acceso a los puestos de trabajo que les corresponden por derecho a nuestros Titulados.

Cuando en el desarrollo marítimo Europeo, con lo que nosotros aquí propugnamos, da una viabilidad perfectamente respetable y compatible en el momento de la elaboración de los cuadros de tripulaciones entre los Titulados de las Escuelas de la Marina Civil y los Titulados de las Escuelas de F.P. Náutico-Pesqueras, en España se están generando enfrentamientos y distorsiones por estar bajo directrices y condicionantes a años luz de los países desarrollados, porque, a pesar de todo sigue habiendo mentes cerriles, deseosas de los privilegios, las prerrogativas y prebendas de antaño, propias de minorías clasistas.

Es evidente que AETINAPE debe defenderse de las agresiones a que es sometido nuestro colectivo por la Obsoleta legislación de nuestra M. Mercante. Sería una congratulación para todo nuestro colectivo y en definitiva para todo el sector marítimo, un cambio radical en la política marítima Española, un mayor énfasis en la búsqueda de acciones legales para evitar los daños que en la mayoría de los casos ya son irreparables en nuestra profesión. Se nos intenta falsamente demostrar la no viabilidad de nuestros derechos con datos básicamente raquíticos y falsos en su contenido, y lo que es peor, a la opinión pública se le está deformando la magnitud del problema, intentando minimizar y acallar las denuncias y manifestaciones que AETINAPE está en su derecho legal y tiene la obligación de formular.

En los últimos días D. Enrique Barón, Ministro de T.T. y C. adelantaba que el proyecto de Ley de ordenación de la M.M. está previsto para principios del año 1984. Deseamos y esperamos que los datos y los elementos de juicio fundamentalmente necesarios para la elaboración de dicha Ley tengan el contenido profundo de credibilidad y sean diáfonos, porque: Sr. Ministro, de aquí a 1984 si no se toman medidas drásticas ante la política autocrática de la D.G. de la M.M. y aún asumiendo la actual y difícil coyuntura, esa Ley puede que llegue tarde.

El Decreto 2596/74 de 9/8/74 BOE. 222 artículos 4 y 5 dice literalmente: Los mecánicos navales mayores y mecánicos navales de primera clase pueden desempeñar el cargo de Jefe de máquinas en buques de cualquier tipo de propulsión hasta 2.000 y 900 C.V. respectivamente, a excepción de los buques cuyo mando corresponda a Capitán de la M. Mercante.

Esto aberrante, vergonzoso y hasta racista e impropio de una sociedad en líneas de progreso, y como esto podíamos hablar de la Ley 144/61 de 23 de Diciembre sobre reorganización de las Escuelas Náuticas y de Pesca, etc., etc.

Siendo esto prácticamente insignificante con respecto a la magnitud de los males que pesan sobre nuestra profesión.

Poniendo ello de manifiesto (al no ser abordados con prontitud y rigor) la nulidad de unas personas que no han sabido, ni saben asumir lo que les corresponde al frente de sus departamentos. El sistemático agravio de la D.G. de la M.M. hacia nosotros, debe ser respondido por nuestro colectivo y procurar que nuestra profesión siga siendo aséptica.

SECTOR MARINA DE PESCA

Preocupación manifiesta y rechazo total en el sector pesquero a la ambigüedad de gestión de las Comandancias, Ayudantías de Marina, y otros organismos, donde sin la aplicación de un control riguroso en diversas materias como pueden ser las tripulaciones a nivel cualitativo y cuantitativo, y el tema de Seguridad Marítima. Un alto porcentaje de nuestra flota pesquera



no reúne las mínimas condiciones que puedan garantizar su seguridad y la de sus tripulantes. Obviamente esta es una enfermedad que está excesivamente generalizada y al margen del deterioro progresivo de nuestra flota pesquera, aumenta de una forma alarmante el paro y la inseguridad en nuestro sector.

Podríamos entrar en matizaciones sobre el tema pero en síntesis creemos que la introducción nos da una serie de datos con los cuales podemos hacer un juicio de valor sobre la situación de excesivo deterioro en este contexto.

También hemos manifestado nuestra grave preocupación en este apartado a las autoridades marítimas correspondientes para la aplicación de una serie de disposiciones urgentes y de esta manera frenar el continuo deterioro que a los distintos niveles recaen sobre nuestra flota pesquera.

Es necesario revisar el vigente cuadro de tripulaciones mínimas en este sector, dadas las excesivas lagunas observadas en el mismo, es fundamental actualizarlo y dotarlo de una dinámica real, no podemos estar bajo las directrices de unas normas anticuadas y que no responden a las necesidades de hoy.

Como ejemplo podemos citar del artículo quinto el punto 5.6 de la O.M. 14/07/64 sobre tripulaciones mínimas donde dice literalmente: "en los buques mayores de 900 R.B.C. los puestos de Capitanes de Pesca, podrán ser desempeñados por Capitanes de la M. Mercante con título de Piloto anterior al Decreto. 629/1963. Asimismo en los buques de más de 150 a 900 R.B.C. los Capitanes de Pesca y los Patrones de Pesca de Altura, por Pilotos de la M. Mercante con título anterior al citado Decreto".

Por otra parte haremos todo lo que legalmente sea necesario para que se estudie con detenimiento y profundidad la creación del Alumno de F.P. en este sector, pues es evidente que se irá mejorando así la condición humana y técnica del profesional del mar.

Es palpable en nuestro colectivo la grave preocupación en el tema de los abanderamientos y empresas mixtas, que no ractifican una salida a la crisis, siendo sólo un parcheo que provoca a medio y largo plazo la inminente pérdida de puestos de trabajo de nuestros profesionales. Las experiencias vividas en nuestro país en este campo son totalmente negativas.

NUESTRA LABOR

Haciendo síntesis de los trabajos llevados a cabo por representantes de AETINAPE en estos últimos meses, hacemos el siguiente comentario:

— Varias reuniones en Madrid, con el Secretario General de Pesca D. Miguel Olivert, centradas sobre temas del sector pesquero. Se dio un repaso a la situación actual de dicho sector, con un análisis de las determinantes existentes para seguir faenando en los caladeros tradicionales.

Se habló también con el Secretario General sobre la reconversión del sector como medida única para ir paliando la grave situación actual.

En cuanto al tema del traspaso de las competencias de las Comandancias de Marina al sector civil, en lo que a éste corresponde y la posibilidad de la creación de Capitanías de Puerto, ha habido criterios comunes en cuanto a que el sector pesquero debe seguir manteniendo su propia identidad, debiendo estar al frente del mismo profesionales del sector.

— Igualmente hemos tenido varias reuniones con el Director General de Ordenación Pesquera, D. Fernando González Laxe. Se le ha planteado la necesidad de abordar en profundidad los gravísimos problemas que pesan sobre los titulados Náutico-Pesqueros, los cuales abarcan un amplio abanico.

— Reunión con D. Luis Rodríguez, Inspector General de Enseñanzas Náuticas, a quien se le entregó el proyecto de tripulaciones mínimas elaborado por nosotros, reiterándole la urgente necesidad de comenzar a negociar dicho cuadro sin ningún tipo de paliativos, aunque en este apartado

el escepticismo pesa sobre nuestro interés, dada la política marítima llevada a cabo hasta el momento por este departamento.

— Reunión con D. Domingo García Sabell, Delegado del Gobierno en Galicia.

— Reunión con D. Joaquín Ruíz Giménez, Defensor del Pueblo.

— Reunión con D. Anxel Teixeiro, Diputado del Congreso.

— Varios contactos con D. Constantino Méndez, Director General del Instituto Social de la Marina.

— Reunión con D. Domingo Ferreiro, Gobernados Civil de La Coruña.

— Entrevista con D. Joaquín Vidal, Director de la Hoja del Mar.

Reunión con Titulados en Huelva, tomando en especial consideración los problemas que afectan de una forma muy especial al sector.

Viaje al archipiélago Canario, llevándose a cabo Asambleas informativas con titulados en Tenerife, Las Palmas y Arrecife de Lanzarote, participando también en ellas alumnos de Escuelas de Náutico-Pesquera. Durante la estancia en Canarias, el Presidente participó en directo en dos ocasiones en el programa radiofónico FAENANDO de Radio Popular de Tenerife, contestando asimismo a las preguntas de la flota.

Se ha celebrado una reunión en el País Vasco a través de la Delegación nuestra allí, con titulados y alumnos, en la Escuela Náutico-Pesquera de Pasajes, como también en Palma de Mallorca, en la Casa del Mar de dicha ciudad.

Se mantuvieron entrevistas provechosas con los directores de las Escuelas de Náutico-Pesqueras de Pasajes, Arrecife de Lanzarote y Cádiz.

Programas de radio y comunicados de prensa son los sistemas de transmisión de acciones y manifestaciones a nuestro colectivo y a la sociedad. Se llevan a cabo gestiones para poder llevar información semanal a través de Radio Exterior de España a todos nuestros compañeros que faenan durante largas temporadas en diversas zonas del mundo. Esta información sería de índole profesional.

los hombres

JUNTA GESTORA:

PRESIDENTE:

José M. Muñoz Ríos

VICEPRESIDENTE 1.º:

Manuel Quintana Pérez

SECRETARIO GENERAL:

Roberto Díaz Arias

TESORERO:

Balbino Moreda Moreda

VOCALES:

Francisco Ramírez Faustero

Javier Solé Castellanau

Manuel López Díaz

Isidro Mon Martínez

DELEGADOS:

ASTURIAS:

Marino de Arriba González

CADIZ:

Celso Cordeiro Portela

Jesús Santomé Martínez

Antonio Lavi Romero

BALEARES (P. de Mallorca):

Miguel Frau

José Saez

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio

Antonio Piñeiro Sánchez

Pedro Medero Rodríguez

Manuel Morales Cruz

Abelardo Sobrido Cañas

Jorge Niño Villegas

PAIS VASCO (Pasajes):

Juan Manuel Sanlés

Fernando Ríos Pardavilla

DENIA (Alicante):

Felipe Fontanet Roure

Lorenzo Rives Serra

Lorenzo Simó Barrachina

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Francisco J. Toledo Hernández

Juan Jorge Rguez. Fernández

Francisco Cumbelo Villalba

Juan Domínguez Meliá

LA CORUÑA:

Ramón Fernández Fernández

Emilio Suárez Tembra



COLABORADORES:

PUEBLA DEL CARAMIÑAL:

Andrés Fernández García

NOYA:

Ramón Vidal Hermo

S. CIPRIAN:

Dionisio Rey Pernas

BURELA:

Balbino García Pardo

TARRAGONA:

Carlos Fernández Peinado

BARCELONA:

José Vidal Figueroa

P. DE MALLORCA:

Luis Ponte Paleo

ALGECIRAS:

José García Pazos

LAS PALMAS:

Ramón Dacosta Alonso

Eugenio Arufe Vidal

Ramón Hermo Barreiro



INSTRUCCIONES A SEGUIR SOBRE AFILIACIONES

● 1) Podrá afiliarse cualquier profesional que tenga un Título expedido por una Escuela Náutico-Pesquera, reconocida oficialmente.

● 2) El profesional que se encuentre en paro sin cobrar el Seguro de Desempleo, durante un período superior a 6 meses, cumpliendo el Servicio Militar, larga enfermedad, esté en la Escuela, etc., podrá voluntariamente suspender el pago de su cuota mensual, siempre y cuando acredite documentalente cualquiera de las situaciones anteriores.

Una vez que halla superado la situación anterior y obtenido el correspondiente empleo, vol-

verá a estar obligado al estricto cumplimiento de sus obligaciones de cotización correspondiente.

● 3) Los Jubilados quedan exentos del pago, aunque pueden hacerlo voluntariamente.

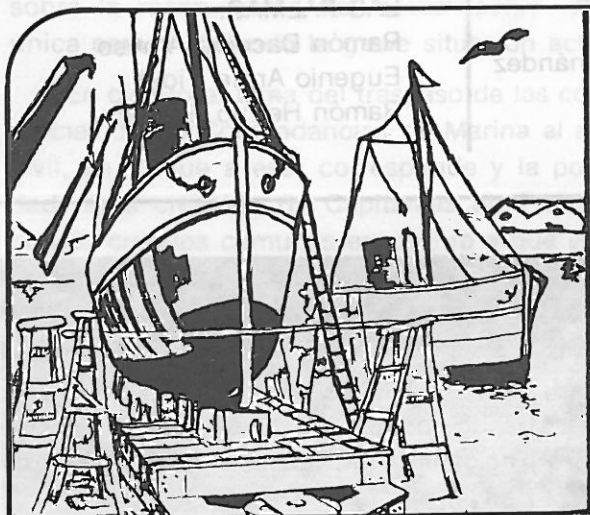
● 4) Se ruega hagan uso del sistema bancario de pago, a los que no lo hayan hecho hasta el momento. Con esto facilitan nuestra labor y al mismo tiempo nos permite un mejor y más eficaz funcionamiento.

● 5) En los casos de devolución de recibos, se solicitará aclaración sobre las causas del impago. Procediéndose al recibo de nuevo o se procederá a la baja del interesado.

● 6) Los que pagan en mano pueden hacerlo, bien en la Secretaría de esta Asociación o bien en las Delegaciones establecidas en las distintas partes del país, y a donde todos Uds. pueden dirigirse.

● 7) Los que pagan en mano, se ruega pongan los pagos al día, los que los tienen atrasados en caso contrario, se procederá a la baja de los mismos, solicitando la devolución del carnet de Asociado para proceder a su anulación.

● 8) Cuando se produzca algún cambio de domicilio, título, cuenta bancaria, etc., se deberá comunicar lo más rápido posible a la Secretaría, bien por escrito o llamando por teléfono.



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

LA PESQUERIA DE GRAN SOL

Por Alvaro Fernández
Biólogo y Oceanógrafo

Se conoce con este nombre, tradicionalmente, a una pesquería de enorme importancia para Galicia, y que tuvo su comienzo en los albores de los años 30 del corriente siglo, después de que la pareja "Los Chimbos" realizara en 1927 la primera marea en aquellas aguas, con unos resultados espectaculares.

El banco de Gran Sol propiamente dicho se sitúa en el Mar Céltico, al sur de Irlanda y oeste del Canal de la Mancha y de la Bretaña francesa, y fue en ese caladero donde comenzó la pesquería. Con el paso de los años, nuestras flotas gallegas con base en los puertos de La Coruña, Marín y Vigo, fueron desplazándose hacia el norte por el oeste de Irlanda, a medida que nuestros patrones de pesca iban conociendo los fondos de la plataforma continental y del cantil, al oeste del citado país. Así se fue desarrollando una pesquería que, a medida que pasaban los años aumentaba en caladeros y en flota, que de ellos obtenían muy importantes capturas.

Así, se siguió conociendo hasta nuestros días como "Pesquería de Gran Sol" (el nombre le viene de "lenguado grande", en francés "grande sole", por la forma de ese banco de pesca), a una amplia zona que se extiende desde el paralelo 48° norte hasta los alrededores del 55° N., y por el oeste hasta el borde del banco de Porcupine, a 170 millas de las costas irlandesas.

En toda esa zona del Atlántico Nordeste, la plataforma continental es muy suave, como indica el banco de Gran Sol propiamente dicho, con solo 70 brazas de profundidad a 130 millas del sur de Irlanda y 150 millas de la punta más sudoeste de Inglaterra, o el Porcupine Bank que acabamos de citar.

Del conocimiento progresivo de los fondos de esa plataforma por parte de los patrones de arrastre gallegos (de los mejores del mundo), ha venido la posibilidad de pescar en muchas zonas hasta entonces sólo conocidas, si acaso, por algu-

nos patrones de bous franceses. Así podemos citar como caladeros frecuentados por nuestros buques y que fueron adquiriendo un gran interés pesquero "los codillos", "los pozos del 50", "los barrancos", "el sindicato", "la selva", "porcupine", etcétera.

Tan amplia plataforma sirve de soporte a un conjunto de poblaciones de seres marinos de una gran importancia pesquera, y reúne unas especies de un interés comercial máximo para nuestro país, siendo una de las pesquerías demersales mixtas o poliespecíficas más importantes del mundo. Por su importancia económica para Galicia citamos las especies merluza, los gallos, la cigala, y los rapes; y acompañando a éstas, otras muchas que hacen que las capturas que nuestros buques traen de la pesquería sean de una gran variedad: caballas, coreanos, marucas, fononeros, rayas, palos, besugos, calamares, pulpos, bertorellas, etcétera.

Las flotas de La Coruña y Vi-

go venían teniendo especies objetivo diferentes, destacando los buques merluzeros de La Coruña, los rapanteros (gallos o meigas) de Vigo, y unos cuantos cigaleros de La Coruña (los de menos potencia):

Esas flotas eran por tanto habituales en diferentes áreas de la pesquería, donde más abundan esas diferentes especies.

En la primera mitad de la década de los 70, Galicia venía teniendo más de 200 arrastreros en esta pesquería de Gran Sol Irlanda, que se repartían en 143 con base en La Coruña (que se convirtió por ello en el primer puerto pesquero de España en fresco), y 67 en Vigo. Los buques típicos de estas flotas son de alrededor de 200 TRB y tienen una potencia media en torno a los 700-750 C.V.

Aparte de estas flotas gallegas, que venían siendo las más importantes en la pesquería, frecuentaban asimismo esos caladeros bous vascos y franceses.

Los rendimientos y las capturas obtenidas de la pesquería eran importantes. Como cifras indicativas del periodo citado, en 1974 nuestros arrastreros gallegos capturaron en esta pesquería alrededor de 15.000 toneladas de merluza, 11.000 de gallos, 8.000 de rapes, y 1.500 de cigala, por citar únicamente las cuatro especies de mayor valor comercial. Solamente esas especies, con los precios actuales de lonja, equivaldrían a cerca de 10.000 millones de pesetas en primera venta. Con ello queda patente la enorme importancia que ha venido teniendo, y tiene, la pesquería para la economía de Galicia.

Otro dato de interés para el análisis del problema es que nuestras flotas dominaban la pesquería, ya que tomando como índice la especie merluza, la captura de España venía representando el 56 % del total

efectuado en la pesquería, como valor medio de los años 1973 a 1976.

Finales de 1976 fue una época clave para la pesquería y dramática para nuestro país. La Comunidad Económica Europea (CEE) extiende sus aguas, convirtiendo el mar y sus fondos, hasta 200 millas de sus países miembros ribereños, en su Zona Económica Exclusiva (ZEE). En un día, "nuestra" pesquería de Gran Sol deja de serlo. desde entonces comienzan los problemas para nuestras flotas, lo mismo que para los vascos en el Golfo de Vizcaya, que venía siendo su pesquería tradicional como para los gallegos la de Gran Sol.

Desde entonces, las aguas que eran libres o internacionales, y de las que Galicia venía extrayendo el 60 % de su producción, pasaron a tener dueño en virtud de la aceptación internacional de las 200 millas de ZEE.

Desde entonces y hasta septiembre de 1978, la CEE impone unilateralmente a España durísimos regímenes de pesca transitorios, por cortos períodos de tiempo y variables. Galicia llega a ese momento con más de 200 buques en el área VII, que comprende la pesquería de Gran Sol-Irlanda, y la CEE llega a imponer 80 licencias en todas sus aguas, desde nuestra frontera con Francia hasta el norte de Escocia. Y con el agravante de que esas licencias se convertían en menos buques reales al aplicarnos unilateralmente unos índices reductores según la potencia de nuestros buques, de extraordinaria dureza.

A lo largo de 1977 y primera mitad de 1978 se suceden reuniones en Bruselas entre las delegaciones de España y de la CEE, en busca de un Acuerdo Marco que normalice la situación de la pesca española en aquellas aguas, en tanto nues-

tro país no llegue a integrarse en la organización europea. Se suceden las reuniones científicas, técnicas y políticas. En las primeras se discute el estado de las poblaciones de peces (ya se venía haciendo anualmente en el seno del ICES o Consejo Internacional para la Exploración del Mar), fundamentalmente la merluza. Se proponen capturas máximas anuales y mallas mínimas. En las técnicas se discute el rendimiento de los buques, de gran importancia por ser el divisor que convierte

mo referencia la situación inmediatamente anterior. Entre las primeras citaríamos un cupo de merluza en el área VII equivalente a 7.200 toneladas anuales, 104 licencias de arrastre en dicha zona, unos rendimientos por buque y año más reales y beneficiosos de los que se venían aplicando, unos índices correctores según la potencia que permitían algún buque más que el número de licencias, y una situación favorable para los palangreros (tres buques con una licencia).



el cupo de captura asignado a España, en licencias; los coeficientes correctores según la potencia de los buques de acuerdo con la realidad (se tomó como base un estudio realizado pocos años atrás con la flota de La Coruña); las proporciones de otras especies en las diferentes zonas; el rendimiento de las parejas y de los palangreros; etc.

Así, en Septiembre de 1978 se rubrica en Bruselas el Acuerdo Marco para las relaciones pesqueras entre España y la CEE, con un régimen de pesca para el último trimestre de ese año a revisar en períodos anuales. De ese primer acuerdo salen cosas buenas y malas para la flota española, tomando co-

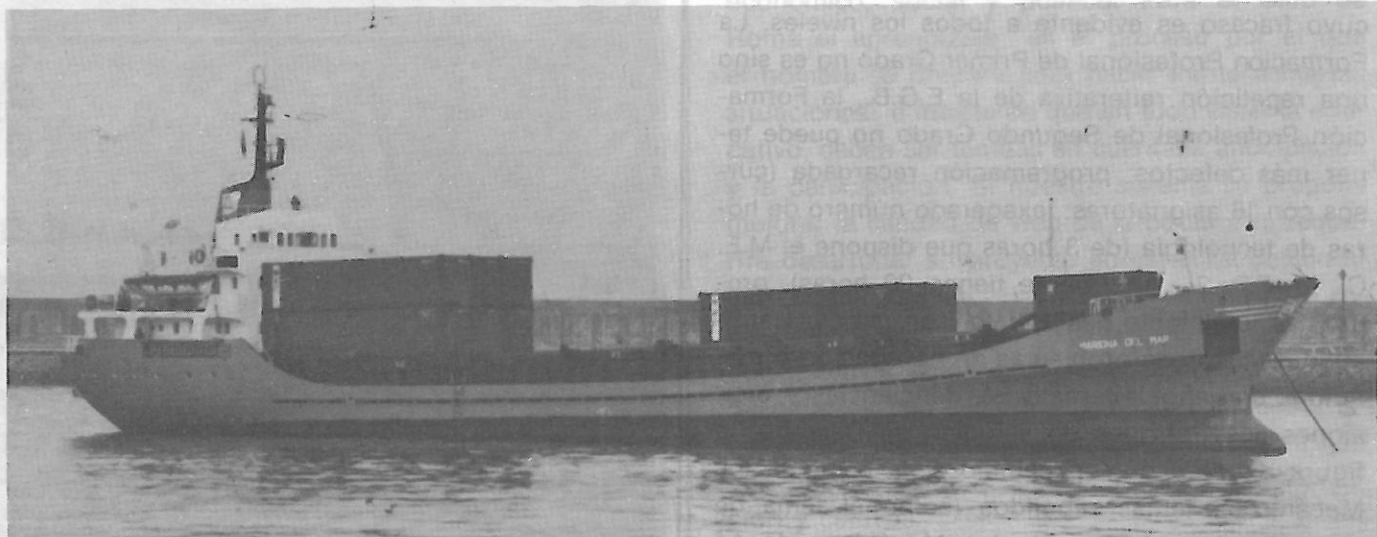
Entre las desfavorables citaremos, sobre todo, la imposición de la zona prohibida de Irlanda que protege sobradamente las 50 millas de dicho país, y la proporción máxima de 2 a 1 de especies acompañantes sobre la captura de merluza (en este punto tan importante todos los datos, demostraciones, argumentos y razonamientos españoles chocaron siempre repetidamente contra una pared).

Desde entonces se vino revisando anualmente el contenido, el régimen de pesca, del Acuerdo Marco. Los informes científicos que analizan anualmente el estado de los stocks, y en cuya elaboración participan expertos ingleses, franceses, americanos, portugueses y español-

les, apuntaron año tras año hacia la exigencia de la malla de 80 milímetros a todas las flotas en la pesquería y a evitar cualquier aumento del esfuerzo de pesca sobre el que realizó la captura de 1978. No obstante la política seguida por la CEE es por todos sabida: reducción progresiva de la flota española, invocando seguir el camino que lleve a una reciprocidad de las posibilidades de pesca en una y otra parte, que nuestros caladeros nacionales no pueden ofrecer. Y así, las 104 licencias del cuarto trimestre de 1978 pasaron a 87 en 1979, 73 en 1980, 63 en 1981 y 60 en 1982, mientras los cupos concedidos a España se reducían en esas mismas condiciones.

En nuestra opinión, dos son los motivos fundamentales de esta política progresiva restrictiva hacia España de la CEE. Por un lado somos un fenomenal consumidor de pescado, con lo que nuestro descenso de capturas desabastecerían en parte nuestro mercado, y sus exportaciones hacia nosotros podrían multiplicarse. Por otro, la potencia pesquera que era España en aguas que son hoy de la CEE sería un peligro para esa organización si seguimos siéndolo cuando nos integremos. Ciertamente, estos años siempre hemos de esperar a que los países miembros con interés en la pesquería (Francia y algo Inglaterra e Irlanda) deci-

dan las cuotas que consideran necesitar, a veces exageradas, de la captura anual total (TAC). España va después a negociar el "resto", procurando minimizar el porcentaje de reducción tanto en cupo como en licencias. Pero cuando seamos, si el caso llega, país miembro de la CEE, iremos a Bruselas desde el principio, cuanto la "tarta" (TAC) aún está entera, y habrá que repartirla entre todos los miembros. Y los criterios del reparto, el tamaño de los "pedazos", suele ir por las necesidades (flotas) y tradición de capturas. Y no olvidemos quienes éramos en la primera mitad de la década de los años 70... y seguimos siendo.



INDUSTRIAS ELECTRICO-MARITIMAS, S.A.

MANTENIMIENTO BATERIAS (BUQUES)

EXTINTORES ORFEO (HOMOLOGADOS MARINA)

Servicio Técnico

Dr. Fleming - LA CORUÑA

Teléfono 26 82 51

LA REFORMA DE LAS ENSEÑANZAS MEDIAS

Según las declaraciones del Director General, el M.E.C., tiene ya preparado un esquema de lo que serán las nuevas Enseñanzas Medias y parece que ya en el Curso Académico 1983-84 se implantarán con carácter experimental en algunos Centros. Creo que aún no se ha hecho, por lo menos que yo lo sepa, ningún estudio para tratar de acoplar nuestras Enseñanzas a lo que será la futura Formación Profesional. No quiero ser pesimista, pero me temo que cuanto esté en marcha la nueva Formación Profesional, se tenga que actuar precipitadamente y se engendre otra aberración pedagógica como ya ocurriera con la Formación Profesional Marítimo-Pesquera actualmente en vigor, cuyo fracaso es evidente a todos los niveles. La Formación Profesional de Primer Grado no es sino una repetición reiterativa de la E.G.B., la Formación Profesional de Segundo Grado no puede tener más defectos: programación recargada (cursos con 16 asignaturas, exagerado número de horas de tecnología (de 3 horas que dispone el M.E.C., en F.P. 2 - 3.º Puente tienen 20 horas), programas totalmente desfasados, con materias anticuadas (casos de problemas de navegación o máquinas de vapor alternativas), deficiencias y omisiones (los Patronos no estudian en Derecho, la figura del Capitán, en cambio si la estudian los Mecánicos), temas repetidos (como el tema de neumática en el caso de los Mecánicos de 1.ª Clase y Mayores, o el Rádar que lo tienen los Patronos en tres asignaturas), falta de coordinación en materias generales y Técnicas-profesionales (caso de Matemáticas con Física, Astronomía o Construcción Naval), etc. y la Formación Profesional de Tercer Grado, donde podríamos haber acoplado a los Capitanes de Pesca y a los Titulados de Máquinas equivalentes quedó "non nata".

Esta triste experiencia me hace pensar que quizá no sea lo mejor para nuestras Enseñanzas el tratar por todos los medios de asimilarnos a lo que Educación y Ciencia disponga.

Hay una serie de factores a tener en cuenta que creo que confieren unas características muy peculiares a nuestros estudios. A mi modo de ver estos elementos son:

1.º EL MEDIO

El primer factor a considerar en nuestras Enseñanzas es el medio en el que el Titulado va a desarrollar su labor. La pesca es algo que no puede hacerse en un Taller, un laboratorio o una oficina, tiene que pescarse en el Mar, un medio siempre hostil, donde de inmediato cae sobre el pro-



fesional una gran carga de responsabilidad al saber que varias vidas dependen de él. Las circunstancias de aislamiento, sabiéndose sin posibilidad de recibir ayuda inmediata, las condiciones ambientales, de espacio y de tiempo, y hasta las meteorológicas, no siempre favorables, exigen que el Titulado haya desarrollado su personalidad, templado su nervio y estimulado su capacidad crítica y creativa con una eficaz preparación que requiere unas condiciones diferentes a las que suelen darse en otros Centros.

2.º LAS PRACTICAS

La pesca ha dejado de ser un arte para con-

vertirse en una técnica, con una componente práctica y experimental muy importante. La existencia de zafras, convenios internacionales, legislación sobre actividades extrativas y múltiples sistemas de pesca, hacen necesario, para conseguir una formación práctica eficaz, aún en el supuesto que el Centro tenga barco propio, contar con la colaboración de armadores y patrones.

Por lo tanto si se quiere que las Enseñanzas se adapten a la realidad, no se puede pensar en calendarios, horarios, exámenes de Junio y Septiembre y vacaciones institucionalizadas, cada Centro debe articular sus planes contando con estancias o stages en la Mar, de acuerdo con la

el anterior, puesto que no tiene limitaciones ni en tonelaje ni en zonas de navegación y que debe conocer además Tecnología Pesquera, Biología Marina, Economía Pesquera, etc., es evidente que no puede adquirir todos estos conocimientos, en unas Enseñanzas de estas características. Análogamente le ocurre al Mecánico Naval con relación al Maquinista, que no sólo debe conocer la máquina de su barco, sino que además debe saber de técnicas de congelación, de fabricación de conservas, de harinas de pescado, de concentrado proteínico, etc.

4.º LA CRISIS DEL SECTOR

La pesca en España se halla sumergida en una profunda crisis, de ser la tercera potencia mundial, hemos empezado a bajar puestos en este ranking, no sabemos donde llegaremos y ni se vislumbra el fin de esta caída en picado. Un sistema educativo eficaz e innovador tendría que haber tomado posición y funciones en este marco económico, social y político. Para el Club de Roma el aprendizaje "es el proceso por el que el hombre se prepara para hacer frente a nuevas situaciones" e insiste en que en todo sistema educativo, deben ser tenidas en cuenta la anticipación y la participación. Si nuestro sistema se propone mejorar la calidad de vida de la población, requerirá desarrollar su proyecto en estrecha colaboración con el sistema productivo. Y en este caso cada Centro tendría que disponer ya de un barco con potentes equipos de navegación y detección de peces, y con biotopos, jaulas, estanques y laboratorios, donde los alumnos se familiarizarán con nuevas técnicas, sistemas e ideas de extracción y cultivos.

Puestas inducidas, hatchry, nurse, engorde, siembras, despesques, determinación del factor de conversión de una especie, controles de calidad del agua, etc., tendrían que estarse haciendo ya en nuestros Centros.

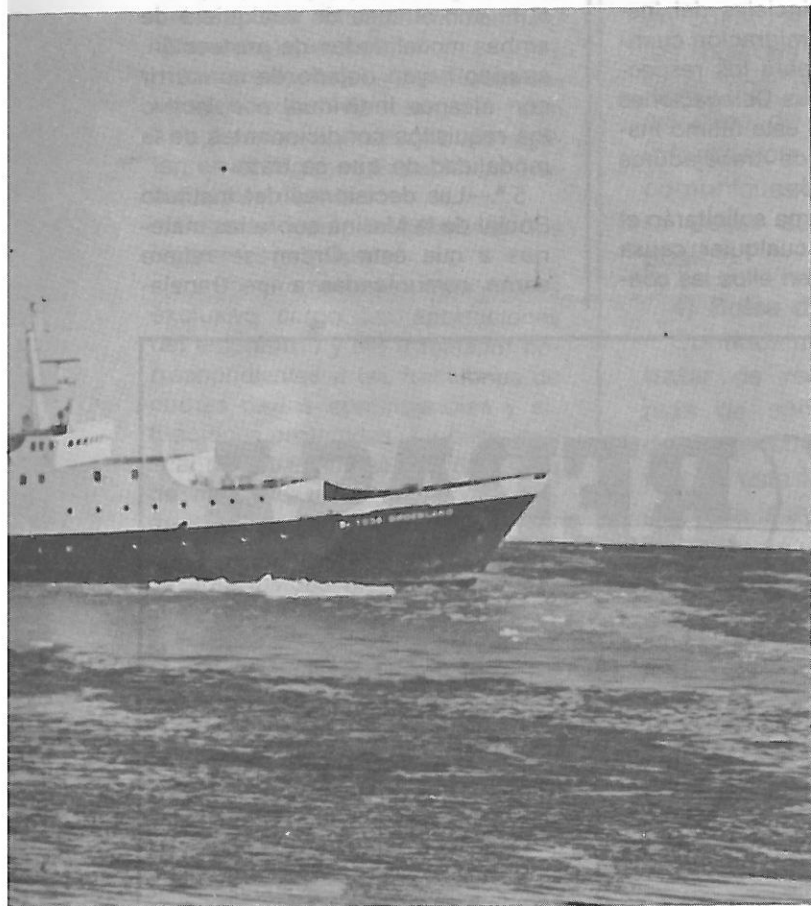
Por todo ello pensamos que dadas estas especiales características habría que "romper el molde" que a todas luces nos viene pequeño. Si queremos que las Enseñanzas respondan a lo que la sociedad hoy exige y que se alcancen mejores rendimientos en la "producción" de esta empresa educativa, creo que tendríamos que empezar por saber hacia donde vamos, fijarnos unos objetivos y a partir de ahí ajustar estructuras, recursos, relaciones del Centro con su entorno, planes de estudio, contenidos, formación del personal necesario, métodos educativos, etc., etc...

M.F.

Titulación que desea obtener. Hay especies que en Junio o Septiembre están en plena zafra, otras hay que pescarlas de noche y es evidente que un sistema rígido como el del M.E.C. coarta nuestra labor.

3.º LAS ENSEÑANZAS

Las Enseñanzas Marítimo Pequeñas por su complejidad, se salen de un plan de Enseñanzas Medias. Consideramos que si un Capitán de la Marina Mercante tiene unos estudios equivalentes a una Licenciatura, un Capitán de Pesca, que prácticamente tiene las mismas atribuciones que



SEGURIDAD SOCIAL DE TRABAJADORES MARITIMO-PESQUEROS EMIGRANTES

Los trabajadores españoles emigrantes, asistidos por el Instituto Español de Emigración, que se hallen dedicados a actividades marítimo-pesqueras por cuenta ajena a bordo de buques abanderados en países en los que no exista Convenio de Reciprocidad en materia de asistencia sanitaria de la Seguridad Social, o cuando en virtud del mismo esta asistencia no sea aplicable a sus familiares residentes en España, gozarán, para sí, y para sus familiares, en los desplazamientos temporales a España, como para sus familiares o asimilados residentes en ella, de la asistencia sanitaria por enfermedad común, accidente no laboral y maternidad, en las condiciones establecidas en el Régimen Especial de Trabajadores del Mar, con las particularidades que a continuación se señalan:

1.—La base de cotización aplicable será la mínima de la Tarifa de Bases de Cotización que corresponda en cada momento, a los trabajadores adultos incluidos en el primer grupo de los establecidos en el artículo 33 del Reglamento General aprobado por Decreto 1867/1970, de 9 de Julio. (Es decir, los retribuidos a salario o a la parte que presten servicio en embarcaciones destinadas al transporte marítimo o en embarcaciones de más de 150 toneladas de registro bruto.

2.—En las liquidaciones que el Instituto Español de Emigración ha de efectuar al Instituto Social de la Marina, se tendrán en cuenta el número de trabajadores que hayan estado protegidos de acuerdo con lo previsto en el presente artículo, y los períodos de tiempo que comprenda dicha situación, computando siempre, a tal efecto, meses naturales completos.

3.—El Instituto Español de Emigración efectuará el ingreso de las cuotas procedentes, integradas por la aportación empresarial y la de los trabajadores, por anualidades vencidas, en el primer trimestre del año siguiente a la anualidad de que se trate y de forma centralizada.

Los trabajadores españoles a que nos referimos anteriormente

podrán disfrutar de una situación asimilada a la de alta, mediante la suscripción del Convenio Especial que se regula en la Orden de 1 de Septiembre de 1973.

Los trabajadores que deseen acogerse, deberán solicitarlo así ateniéndose a las siguientes normas:

1.^a.—Formularán la solicitud de reconocimiento de la situación asimilada al alta, ante el Instituto Social de la Marina, a través de las Delegaciones Provinciales del Instituto Español de Emigración cuando vayan a partir para los respectivos países; y en las Delegaciones en el extranjero de este último Instituto si se trata de trabajadores que residan en ellos.

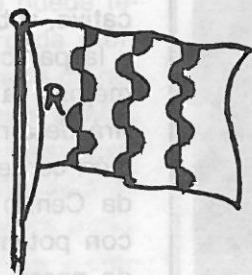
2.^a.—De igual forma solicitarán el cese cuando por cualquier causa dejen de concurrir en ellos las con-

diciones establecidas para tener derecho a tal inclusión.

3.^a.—Las solicitudes se formularán por triplicado con utilización de los impresos oficiales que editará y facilitará a tal efecto el Instituto Español de Emigración.

4.^a.—El Instituto Español de Emigración cursará al Instituto Social de la Marina, debidamente informadas, las comunicaciones previstas en este art.º, y podrán proponer al mismo el cese de cualquiera de ambas modalidades de protección, cuando hayan dejado de concurrir con alcance individual o colectivo los requisitos condicionantes de la modalidad de que se trate.

5.^a.—Las decisiones del Instituto Social de la Marina sobre las materias a que esta Orden se refiere serán comunicadas a los trabaja-



REPASA

REMOLCADORES DE PUERTO Y ALTURA, S. A.

San Magín, 8, entlo., 6

Teléf. 22 98 14 - A. O. PH 20 52 61

TARRAGONA

dores interesados y, en su caso, a sus familiares beneficiarios residentes en España, utilizando para ello, respecto a los primeros, el mismo conducto que haya servido para cursar la consiguiente solicitud.

Las situaciones y contingencias protegidas por el Convenio Especial, serán las siguientes:

a) Jubilación.
b) Invalidez permanente y muerte y supervivencia derivada de enfermedad común o accidente no laboral.

c) Asistencia social, servicios sociales correspondientes y Crédito Laboral que otorgue el Instituto Social de la Marina.

Las prestaciones y beneficios correspondientes se otorgarán con arreglo a las normas que las regulan en el Régimen Especial de Trabajadores del Mar.

Deberán cumplir asimismo los siguientes requisitos:

a) Comprometerse a abonar a su exclusivo cargo las aportaciones del empresario y del trabajador correspondientes a las fracciones de cuotas de las contingencias y situaciones protegidas. La base mensual de cotización será el resultado de multiplicar por 30 el cociente de dividir la suma de las bases por las que haya cotizado el trabajador durante los 365 días naturales precedentes a que se haya producido la baja.

b) Acompañar a la solicitud declaración sobre la ocupación a que va a dedicarse el trabajador.

Asesoría Jurídica



INFORMACION

1) Tarjetas

Se ruega a los Patrones de Cabotaje y Patrones Mayores de Cabotaje que tengan aún la Tarjeta Verde, que tramiten lo más rápido posible el canje a la Tarjeta Azul expedida por la Dirección General de la Marina Mercante.

2) 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 nosotros. Asimismo en caso de atraso o falta de información por parte nuestra, comuníquenoslo a esta Sede, para poder subsanarlo lo antes posible.

4) Bolsa de Embarque

Continuamos luchando para tratar de resolver los problemas de compañeros nuestros que se encuentran en paro. Para que esta labor sea eficaz, se necesita la ayuda de todos, porque este es un trabajo colectivo

y, dado que disponemos de muy pocos medios materiales para llevar a cabo tal función nos es imprescindible tal ayuda.

Pedimos a cuantos sepan de algún puesto de trabajo, en la mar o en tierra, nos lo comuniquen, para ponerlo en conocimiento de los compañeros que se encuentren en paro.

Por otro lado, todos los que se encuentren sin trabajo deben comunicarlo a la Secretaría de esta Asociación, para poder facilitarles un puesto de trabajo vacante cuando se produzca. Es importante que se inscriban todos los que se encuentran sin trabajo, puesto que a veces nos encontramos, que ante una demanda de empleo, no disponemos de un titulado en esos momentos, para cubrir dicha plaza.

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



VIVERES EL MAR

**PROVISIONISTAS DE BUQUES
SHIP CHANDLERS
EFECTOS NAVALES
ENTREPOT**

CENTRAL: c/. Fernández Latorre, 20 - Telf. 231521
Télex: 82242, VV.MM. - E - LA CORUÑA

DELEGACION: c/. Río Sor, 4 - Teléfono 327000
Télex: 82242, VV.MM. - E - EL FERROL

DELEGACIONES

HUELVA

Los Delegados de AETINAPE en Huelva queremos denunciar una vez más las irregularidades que se están cometiendo y vienen ocurriendo en este y otros puertos del litoral nacional. Irregularidades que ya fueron denunciadas a la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante en fecha de 14 de Noviembre de 1979, recibiendo contestación por parte de D. Vicente Rodríguez Guerra y Luque, entonces Director General.

Ofrecemos unos puntos e insertamos un anexo conteniendo los requisitos que podrían ser exigidos para ejercer un mayor control al efectuar los relevos de personal embarcados en aquellos casos determinados en el mismo.

1) Respecto al tema de los relevos de los titulados en las flotas congeladoras con base en Huelva y que frecuentan los puertos de los países Africanos, donde no existe Autoridad Consular, por lo que no existe control alguno sobre los titulados que ocupan la responsabilidad de la jefatura del mando a bordo.

En los puertos en que existe representación española, ésta se ve obligada a permitir la salida del buque, aunque no tenga las titulaciones adecuadas, para no paralizar el trabajo de los mismos.

Esta flota congeladora permanece largas temporadas en la mar, sin tocar puertos españoles, por lo que de una parte los armadores no cumplen las normas establecidas, legales y necesarias para efectuar los relevos del personal titulado en los buques.

2) Al estar la flota en largas temporadas de pesca se da también la circunstancia anómala en cuanto a la inspección del material náutico de salvamento, cascos, etc., que agrava aún más el problema de falta de seguridad en los buques.

Por otra parte estamos convencidos de que esta situación puede dar lugar al desencanto y a las pocas aspiraciones de los alumnos de formación Náutico-Pesquera para obtener títulos superiores.

3) Otra de las irregularidades viene ocurriendo en los puertos donde existe tráfico de puerto y servicios de remolcadores, pues las autoridades de Marina no respetan la legislación vigente, autorizando a personal no cualificado, sin posesión de título requerido para tales embarcaciones, autorizándoles para ejercer la jefatura de buques que en su mayoría de los casos están fuera de sus límites de tonelaje y potencia como son los Patrones de Tráfico de Ría, que carecen de preparación profesional y sin ninguna responsabilidad civil.

4) Con estas irregularidades, en Huelva y en el resto del litoral nacional existen muchos titulados en paro, mientras las plazas en los buques son ocupadas por personal sin la titulación adecuada.

5) Ante las denunciadas irregularidades, sugerimos a las autoridades de Marina, Ministerio de Turismo, Transportes y Comunicaciones, al de Agricultura, Pesca y Alimentación, Gobiernos Autonómicos, Comandancias y Ayudantías de Marinas, Compañías aseguradoras (LLOYDS) que, en bien de la seguridad de los buques, tripulaciones y navegación se exija que tanto en territorio nacional como extranjero, permanezcan en los buques nacionales los titulados que les corresponden según la lista en que se encuentren encuadrados dichos buques.

6) Anexo, que nos envió en la fecha arriba mencionada la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante.

Como el Armador debe tener previsto, con antelación suficiente, el traslado del personal necesario para poder efectuar el relevo, presentará ante la Comandancia de Marina, un documento solicitando autorización para poder realizarlo, en los términos que, en dicho documento, se deben detallar.

Para aquellos tripulantes que no puedan estar presentes en el momento de la solicitud, el Armador deberá presentar los Contratos de Embarque y fotocopia de los apartados que se consideren necesarios de la Libreta de Inscripción Marítima o Títulos requeridos así como de todos aquellos documentos requeridos para el enrolamiento del tripulante, debiendo estar todas y cada una de las citadas fotocopias debidamente compulsadas por la Autoridad de Marina correspondiente de la localidad donde resida el interesado.

Una vez constatada la veracidad de los datos aportados, el Comandante de Marina procederá a la anotación de la autorización correspondiente en el referido documento de solicitud, quedándose copia del mismo.

El original se le entrega al Armador quien lo hace llegar al Capitán o Patrón del buque, para su estricto cumplimiento.

Una vez efectuado, el relevo, con las correspondientes anotaciones en el Diario de Navegación, se une el repetido documento al Rol para su posterior presentación en la Comandancia de Marina del primer puerto español que toque el buque.

7.º) Ante el ofrecimiento de una plaza a cubrir para buque encuadrado en la cuarta lista (Remolcadores) que se publique en prensa y radio, de no presentarse algún Titulado en demanda de dicha plaza, se le autorice por las Comandancias de Marina, a un Titulado de Formación Náutico de Pesca, que tiene la misma formación profesional y responsabilidad civil que los Titulados que requieren los buques de la cuarta lista. Esta autorización puede darse acondicionada, bien hasta el canje de Titulación o a la demanda del puesto que ocupa, por otro Titulado que acredite el derecho a dicha plaza.

Ante las irregularidades y sugerencias anteriormente expuestas, que venimos reivindicando desde hace años insistimos una vez más para que se ponga el remedio adecuado para el control del buen funcionamiento de los relevos, embarques, Certificados de Material de Armamento y Náutico, y supervisión de los Títulos que corresponda en los distintos buques y zona.

En el caso de que a estas exposiciones se haga caso omiso tanto por las Autoridades, Comandancias y Ayudantes de Marina, Armadores y Casas Aseguradoras, los Titulados Náuticos no nos hacemos responsables ni se nos juzgue de negligentes, ante alguna desgracia de carácter irreparable.



DELEGACIONES

ASTURIAS

Cara y Cruz del C.O.M.M.E.

El Gobierno socialista, para cubrir puestos de la administración marítima, recurre al concurso y asesoramiento del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, sector vinculado y docto en la materia. De aquí el gran paternalismo que goza con la actual administración, que trata de tú al Ilmo. Sr. Director General de la Marina Mercante. Que el Sr. Inspector de Enseñanzas Náuticas fue presidente del C.O.M.M.E. En estas circunstancias se supervaloran en extremo, con la presunta y contradictoria lógica de ser licenciados y pedir categoría de Ingeniero superior para luego hacer guardias de mar vigilando que no le falte el aceite de engrase a un motor de 900 C.V.

Nuestro escepticismo es grande al tomar contacto con los Ilmos. de turno y apreciar una marcada tendencia elitista y tradicionalista, con la consiguiente marginación de nuestro colectivo de Trabajadores de Formación Profesional Náutico Pesquera, y la lógica idea nuestra, de que el pragmatismo empleado fue una táctica cara al sufragio, no una forma de cambio.

El primer intento fallido de eliminarnos de la Marina Mercante Española, consistió en darnos la tarjeta de identidad profesional sólo para poder ejercer en barcos pesqueros. Lo impopular de esta ley fue, que no sólo nos eliminaban de la Marina Española sino de las marinas internacionales.

La justificación a esta serie de medidas tendentes a mermar nuestra capacidad de operatividad en la Marina Mercante la justifican diciendo que nuestro auge profesional no fue alcanzado por evolución tecnológica, sino, debido a que la Oficialidad se vio obligada a emigrar porque los sueldos eran muy bajos, en razón de que nosotros éramos carne barata y maleable para los armadores. Esta burda manifestación, refleja una ignorancia supina de todo el acontecer Español, ya que en tiempos del antiguo imperio, todo el mundo asalariado éramos carne barata y maleable, con sueldos de hambre. Con el agravante de que la categoría que ahora tiene la desfachatez de acusarnos, fue en la Marina Mercante Española la mano ejecutora de la explotación capitalista, y para liberarnos de esa explotación no sólo emigraron los oficiales de la Marina Mercante, que fueron los menos, sino millones de Españoles de todas las clases sociales.

Que este escrito sirva también para calmar las inquietudes de la gran familia de patrones y mecánicos navales, ya que la proyección hacia el Mercado Común, obliga a la administración, por evolución social a homologar nuestros títulos y situarnos al mismo nivel de la formación Profesional Europea.

Los condicionantes expuestos no justifican en sí el problema, que no se trata si tenemos o no nivel profesional suficiente, se trata de nivel social. El problema no está en el puente o en el departamento de máquinas, radica tradicionalmente en la Cámara. El problema es de mentalidad Racista. Si no es así explicarnos la Orden Ministerial, Decreto 2.596/74 artículo 4.º.

PAIS VASCO

Desde la Delegación de A.E.TI.NA.PE. en el País Vasco, nos acercamos a todos vosotros, a través de estas líneas, para saludaros y contaros algo de lo acontecido desde la última vez que nos asomamos a esta ventana.

En nuestro afán de revitalizar nuestra Asociación y ahondar en la problemática que nos afecta, el pasado día 26 de Mayo ofrecimos una Charla-Coloquio, en el Salón de Actos de la Escuela Náutico Pesquera a cargo de nuestro Presidente José Manuel Muñiz, quien respondió con prontitud, claridad y firmeza a cuantas preguntas allí le formulamos.

La presencia de José Manuel Muñiz en Pasajes, siempre es motivo para fermentar los ánimos de todos los afiliados y en ésta ocasión, amén de ello, ha conseguido la afiliación de nuevos Titulados.

Su presencia nos ha hecho reflexionar, una vez más, acerca de lo que A.E.TI.NA.PE. debe significar para todos los Titulados Náutico Pesqueros. Hizo especial incapié, y así lo manifestó, en nuestro deber en hacerla cada día más y más fuerte, pues canalizando nuestras fuerzas a través de ella, podremos alcanzar horizontes que jamás pudimos sospechar.

De hecho, a través de ella, podemos compartir nuestros problemas, los logros alcanzados, los pasos errados y las gestiones certeras.

Aunemos más y más nuestros esfuerzos. Pues, lo que si está claro y lo vemos a través de éste balcón, que nos ofrece A.E.TI.NA.PE., es la grave problemática que nos afecta comúnmente a todos nosotros. Nos muestra que las inquietudes son las mismas en todas las latitudes y que las soluciones más eficaces las conseguiremos a través de nuestra Asociación, embarcados en la misma nave, aguantando los avatares de la adversidad, unas veces, y surcando las mieles del triunfo, nuestra meta final.

En estos momentos por de pronto, y no es poco, nos da la oportunidad de relacionarnos con todos vosotros, ofreciéndonos nuestra incondicional colaboración y fundirnos en un lazo de amistad.



DELEGACIONES

ARRECIFE DE LANZAROTE

El día 6 de Junio, en Asamblea celebrada en el Salón de Actos del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Canarias, con la asistencia de un gran número de Titulados de la zona, quedó constituida la Delegación de AETINAPE en Arrecife de Lanzarote.

Posteriormente se procedió a la elección de Delegados, cargos que recayeron por votación democrática en los siguientes compañeros Titulados:

Francisco Javier Toledo Hernández

Juan Jorge Rodríguez Fernández

Francisco Curbelo Villalba

Juan Domínguez Melián

Damos la Bienvenida a todos los compañeros de Lanzarote y deseamos que su incorporación a AETINAPE contribuya a solventar los problemas que los Titulados Náutico-Pesqueros tienen en este rincón de España que no son ni más ni menos que los que tienen todos los Titulados del resto del País.

Así mismo damos las gracias a los compañeros que hicieron posible que se constituya esta Delegación. Pedro Paez e Isidro Julián Villanueva, a los cuales deseamos sigan colaborando con nosotros como hasta ahora.



CADIZ

Carta Abierta a quien corresponda

Ultimamente, todos los Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera, hemos asistido atónitos a un Show de tarjetas que nos han llevado a "aparecer" por las Comandancias de Marina con una asiduidad inusitada hasta ahora por que ni la misma Administración se ha aclarado, en el color que ha de "lucir" nuestra Tarjeta, y sigue sin hacerlo y ésta ¿indecisión? nos ha llevado hasta el punto (de acuerdo con los negociados de documentación de las Comandancias) mandar a Madrid todas las tarjetas en sus distintos colores y que ellos allí eligiesen la que creyesen más conveniente. Pero, no nos extraña, no ¿es que puede haber persona en el mundo que pueda aclararse con tales galimatías?

¿Blancas, azules, marrones, verdes? y digo yo ¿por qué no verdirrojas? o amarilla y negra que son dos colores que convengan muy bien y quedarían muy bonitos.

Bien, pienso que ya es hora de ponernos serios y hagamos una Tarjeta de Identificación Marítima única y de un solo color para todos y acabar de una vez por todas con este "maldito" baile de Tarjetas... Que si ahora me "toca" la azul, que si ahora me "toca" la verde o la blanca...

¿Por qué no se hace con esto como con el D.N.I.? una Tarjeta, como digo más atrás, única y de un solo color, para todo el mundo, donde se especifique el Título que posee, la rama a la que se pertenece y las limitaciones del Título así como un apartado "en blanco" (sin escribir) para que el interesado ponga en el los certificados o nombramientos que posea? y que esta Tarjeta sirva para ocupar la plaza o puesto de trabajo a bordo que a cada Título corresponda. Porque ¿para qué queremos las diferencias de color?

Si en esta Tarjeta única para todos se expresa el tonelaje o la potencia que corresponde al Título que se está en posesión se evitará la necesidad de tener dos Tarjetas (o más) de Identificación Profesional en el bolsillo: La azul para embarcarse en cualquier buque que no sea de la tercera lista y la verde o la blanca para embarcarse en buques exclusivamente, de la tercera lista.

A que viene ésta diferencia que a mi se me antoja un tremendo lío? ¿Lío? más bien me suena a perogrullada. Porque ¿se le exige tarjeta blanca o verde a los Capitanes u Oficiales de puente y a los Jefes y Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante a la hora de embarcarse en los grandes congeladores arrastreros, siendo como son buques de pesca y, por consiguiente pertenecientes a la TERCERA LISTA? ¿Perogrullada o discriminación?

Nos gustaría, grandemente, que algien nos lo aclarase, porque, la triste verdad, es que no lo entendemos.

NUESTROS ASOCIADOS OPINAN

Presidente:

Te envío la opinión que tengo sobre la problemática que afecta a nuestra profesión y a AETINAPE como representante de nuestros intereses.

Quiero dejar bien claro que mi intención no es suscitar polémica alguna y pido perdón de antemano si alguien se molesta con esta exposición tan particular; por otro lado conoces que mi vida profesional se realizó en la Marina Mercante y esto me impide tener conocimientos en profundidad de los problemas que afectan a los compañeros navegando en pesqueros.

Empezaré analizando algo tan básico como es la necesidad imperiosa de disponer de un fondo económico saneado que cubra los numerosos gastos que ocasiona la asociación con sus viajes, alquiler de locales, facturas de teléfono y electricidad, boletines, revista y un largo etcétera donde el capítulo más importante por imprescindible es el de los desplazamientos. Pues bien; para conseguir los ingresos suficientes debería potenciarse una campaña nacional de captación de nuevos asociados como premisa para mantener en pie a la asociación. Es tan vital esto, que los esfuerzos no pueden estar limitados a los miembros de la directiva y delegaciones sino también a todos los compañeros ya asociados.

A este respecto creo que la respuesta no es muy favorable ya que somos en el país gran cantidad de titulados de F.P. y en las distintas delegaciones ofrecen por lo general bajas cuotas de afiliación. En Asturias que es lo que más conozco, sólo en el occidente y los pequeños puertos de Lugo, existen muchos más titulados que los que figuran en La Delegación, que si mal no recuerdo está en los 350, contados los jubilados. Si a esto añadimos que muchos no hacemos efectivas las cuotas mensuales por distintas causas nunca perdonables, podemos ver la necesidad de la campaña. Presidente, yo me atrevo a pedir a todos los compañeros que no olvidemos nunca que no hay mayor causa de desgaste para los componentes de las directivas, que la falta de respaldo y aún peor la crítica ciega o destructiva. Piénsese que estos hombres tienen un alto grado de sacrificio y entrega. El simple pago de la cuota mensual no es suficiente para que funcione en grado óptimo no ésta, sino ninguna asociación y menos la nuestra por ser tan difícil conesionarnos.

Estoy convencido, presidente, que los puestos de dirección y delegados deberían estar ocupados por compañeros con dedicación plena. Es el 2.º punto más importante después del económico.

Los que estén embarcados pueden hacer una buena labor en la mar, por medio de la radio y en puerto mantener contactos entre sí para de este modo mantener viva la idea de participación acudiendo a las delegaciones para recavar no sólo información del desarrollo de la asociación sino para colaborar en el trabajo de propaganda y captación de socios.

Los que trabajan en tierra y servicios auxiliares de puertos, son los llamados en principio a formar las directivas y ser miembros de las distintas delegaciones procurando realizar una labor unitaria y coherente a nivel nacional. En este punto sería muy importante que en los distintos puertos donde existen ya delegaciones y principalmente donde el tráfico sea mayor se impulsará la toma de contacto con los embarcados por razones obvias.

Ambas posiciones para llevarlas a cabo necesitan de un gran esfuerzo si pensamos en el corto tiempo de permanencia de los buques en puerto, y en que el trabajo tiene encima serios inconvenientes para poder dedicar un tiempo razonable a la labor que exige la asociación.

Tampoco podemos olvidar que en frente tenemos al COMME cuya directiva emplea un alto grado de su tiempo y esfuerzo a desprestigiarnos no sólo ante la opinión pública sino también ante la Administración y lo que se nos escapa, desencadenando una campaña de concienciación de sus miembros y afiliados para que vayan en nosotros alguien a quien hay que borrar y hacer desaparecer.

Además de esto disponen de puestos importantes en la Administración amén de una saneada economía que le permite gran actividad y mantener un equipo de asesores cualificados.

No olvidemos presidente, que no encaja en la doctrina del actual gobierno, el corporativismo; esto te creará problemas en tu labor y por esto la necesidad de plantearle de forma continua y hacerle ver que el impulsor de tal

movimiento, es él. Que desciendan a todos los extractos profesionales y hablen con los "particulares" o por lo menos que admitan dentro de sus miembros a representantes de todas las capas y categorías.

Mal puede tomar decisiones y dictar leyes alguien que tiene en su grupo de miembros ejecutivos y asesores a un señor como Luis Rodríguez, Inspector General de Enseñanzas Superiores, que vierte especial virulencia cuando escribe o habla algo referente a los titulados de F.P.

De todo esto cabe deducir que el funcionamiento de la Asociación no será óptimo si no tenemos unos ingresos suficientes, si los miembros de Dirección no están liberados y alguno de sus miembros no queda encuadrado dentro de la actual Administración.

Nuestra situación y la de los futuros titulados —está en la mente de todos— aunque no desesperada, si muy difícil. Vemos como el sector pesquero cada día que pasa tiene más problemas y de difícil solución, el cabotaje prácticamente ha desaparecido y con él los buques pequeños. Podemos preguntarnos que futuro tienen los cientos de jóvenes que estudian en las numerosas escuelas.

Se, presidente, que el COMME está preparándose para el futuro con un planteamiento que si lo consigue, para nosotros es poco halagüeño. Pretendrán mantener a los jóvenes en los buques y a los mayores ir trasladándolos a los servicios auxiliares de puertos y formar parte de cuadros de las actuales Comandancias cuando éstas sean transferidas al ámbito civil.

Presidente, para finalizar sólo se me ocurre decir: gracias a todos los que haceis posible este movimiento.

Un abrazo de,
Néstor Cerdeira Carrera
Patrón Mayor
D.N.I. 24.609.960

CON MATRICULA INGLESA

Parece que todas las fracciones del Parlamento británico están conformes en prestar aprobación a la ley sobre matriculación de buques pesqueros españoles, con bandera británica. Se calcula que en esta situación se hallan actualmente unos 60 arrastreros, principalmente vascos.

No está claro aún si se dictará con efectos retroactivos, aunque parece lo más probable. Exigirá en primer lugar que no sólo el capitán sea inglés sino el 75 por ciento de la tripulación, para seguir pescando en aguas de la zona económica inglesa. La ley se aplicará también a los navíos que quieran transbordar su mercancía dentro de aguas británicas.

La ley establece un sistema de multas a patrones, armadores y fletadores. También se autoriza a incautación del pescado hallado a bordo y de los aparejos.

Algunos diputados han resaltado en la Cámara que el problema se replanteará cuanto España entre de pleno derecho en la Comunidad.

La cuestión seguirá dando juego, pero la impresión no permite abrigar esperanzas de que no se tome alguna medida drástica, que anule las posibilidades hasta hoy utilizadas.

REINO UNIDO: EN VIGOR LA LEY DE INMATRICULACION DE PESQUEROS EXTRANJEROS

El 30 de marzo último ha entrado en vigor la Ley que reglamenta la transferencia al pabellón británico de buques extranjeros de pesca. Como es sabido se contrae a los de bandera española.

Tiene principalmente por objeto limitar la inmatriculación de navíos bajo pabellón británico, para pescar dentro de la zona de 200 millas. Exige que las tripulaciones en un 75 % pertenezcan a países de la CEE.

Se faculta al Ministro de Agricultura y Pesca para exigir el cumplimiento de tal disposición, aplicándose a todos los buques que deban pescar o transbordar dentro de la zona.

Los desembarcos en la Gran Bretaña, cualquiera que sea el caladero de que provengan las capturas, se prohíbe igualmente.

Se prevee la imposición de multas que pueden alcanzar hasta 50.000 libras a patrones, armadores y fletadores. Se autoriza a los tribunales a imponer como penas accesorias la confiscación de la pesca y de los aparejos.

● La Inspección de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, cuando estaba al frente de la misma Feliciano García, hizo un presupuesto (sobre 60.000.000 de pts.) para dotar a la Escuela de Arrecife de Lanzarote, de un barco para prácticas del alumnado de dicha Escuela. Se construye dicho barco sin tener en cuenta las características para lo que era destinado. Con sorpresa llega a la Escuela un Yate totalmente inservible para las funciones que tenía encomendadas, con un coste de mantenimiento tan elevado además, que hace que en estos momentos se encuentre amarrado en el Club Náutico de Tenerife. Se da la circunstancia de que dicho Yate cuando salió del Astillero, recibió una valoración alrededor de la mitad de su presupuesto, mientras parece ser que oficialmente se informó que en la construcción del barco se había necesitado de todo el presupuesto.

● La otra cara de la moneda está en Pasajes. Un barco puesto a disposición de dicha Escuela está cumpliendo verdaderamente con su cometido. Realiza salidas continuas a la mar con profesores y alumnos en prácticas, como complemento de su formación profesional. Esta Escuela, que tiene por Director al Sr. Espell, puede completar así la formación de unos hombres, que saldrán con la capacitación necesaria para ocupar los más altos puestos en cualquiera de las distintas especialidades de nuestra profesión.

● Escuela de Las Palmas, dependiente del Instituto Social de la Marina, está instalada en una de las plantas de la Casa del Mar de Las Palmas, no reuniendo condiciones de ubicación de infraestructura. Como ejemplo significativo basta el relativo a los talleres: estos no se pueden poner a funcionar a causa de las vibraciones que producen en el edificio y también a causa de las molestias que éstas producen.

Esta Escuela tampoco reúne suficiente número de alumnos para poder funcionar correctamente.

● El caso anterior, como otros muchos que se están dando, es el producto de una política desorbitada de escuelas, con una falta total y absoluta de control y planificación de las mismas, que termina complicándose todavía más a estar encuadradas o adscritas a varios organismos e instituciones, algunos de fines poco claros.

Así además de los centros oficiales o Institutos Politécnicos, existen centros reconocidos que dependen unos de Universidades Laborales, otros, del Instituto Social de la Marina, o de la Sección Naval de la Juventud, de Patronatos, o del Centro de la Jerarquía Eclesiástica.

Se pueden contar junto con los cinco Institutos oficiales, otros dieciséis Centros Reconocidos más, lo que hacen un total de veintinueve, si es que no se ha inaugurado ningún otro en este lapsus de tiempo que tarde en salir este Boletín.

● Es triste y lamentable que el programa de radio FAENANDO que se transmite para la zona de Canarias, vea recortada su duración en media hora a causa de las presiones a que se le somete. Este programa que es de vital importancia para esa zona y que lleva a cabo una muy valiosa labor de información a los hombres del mar, parece que le estorba a ciertos individuos, que pretenden con esta medida de presión absolutamente degradante que continuemos en una situación tercermundista y marginada para beneficio de ellos mismos. Los beneficios que ellos pretenden los conocemos todos desgraciadamente.

Efectos Navales Efectos Navales

POMBO, S.L.

Suministros Industriales
Suministros Industriales



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

● El Director General de la Marina Mercante, que todavía no fue capaz de hacer frente a la situación de dicho sector, se dedica a hacer cruceros por todo el contexto español con los medios de comunicación social, deformando la triste realidad de todo el colectivo de hombres de la mar.

Denunciamos en varias ocasiones la nefasta gestión de este Director General haciendo ver que de no cambiar la política actual de gestión de la Marina Mercante, dicho sector está abocado a un caos sin precedentes.

● Reiteramos una vez más las denuncias que nos están llegando de diversas partes del país, de Titulados que no pueden tramitar su documentación a través de las Comandancias y Ayudantías de Marina por carecer éstas de la correspondiente documentación.

● Ha entrado en servicio recientemente la nueva Estación Costera radiotelefónica de Onda Media de Arrecife Radio, operada desde el C.R.C.R. de Las Palmas-S. Cristóbal. Las frecuencias de trabajo de esta Estación son: Arrecife Radio (Transmisión) 1.730 KHz. y 2.182 KHz., Radiotelefonía (Recepción) 2.013 KHz., 3.231 KHz. y 2.182 KHz.

La entrada en funcionamiento de esta nueva estación costera está en relación con la política que se está empezando a llevar a cabo, de modernización del Servicio Marítimo de la Telefonía.

EL CALADERO DE LA INDIA, UNA POSIBILIDAD PARA ESPAÑA

Las negociaciones para introducir a la flota Española en el caladero de la India, están muy avanzadas, lo que supondría un notable alivio a la actual escasez de caladeros para los buques congeladores de altura, según afirmó el Director General de Ordenación Pesquera Fernando González Laxe quien se entrevistó en Vigo con una representación de los Armadores de la comarca.

Fernando González Laxe afirmó que estaba muy satisfecho de este encuentro puesto que sus criterios fueron compartidos por los Armadores.

El Director General está manteniendo contactos por todo el Litoral Español para exponer al sector los criterios de reestructuración que el Gobierno realizará en el caladero Español.

El Director General anticipó que Felipe González llevará previstos en su agenda del próximo viaje a Estados Unidos diversos contactos con autoridades de aquel país en materia de Pesca.

UN PASILLO MARITIMO DE CIRCULACION SERA ESTABLECIDO EN FINISTERRE

El Ministerio de Transporte ha establecido en España dos "pasillos" marítimos de circulación para buques que estén situados en el Estrecho de Gibraltar y en Finisterre, y que son similares a los que existen en otras partes del mundo con alta densidad de tráfico marítimo.

El dispositivo de control de tráfico en el estrecho de Gibraltar es de enorme importancia y la seguridad de la navegación en esta zona es responsabilidad Española. Por este motivo, se ha puesto en funcionamiento una torre que cuenta con equipo de Radar, Gonio y medios de comunicación de todo tipo.

RETRASO LEGISLATIVO Y VAN...

La Ley de Ordenación de la Marina Mercante no figura en los planes de la Dirección General según su titular D. Fernando Salvador.

En estos momentos, según el Director General, la Ley no serviría para nada si se promulgase en estos meses. "Es preferible un retraso y que valga para ordenar realmente el sector".

D. Fernando Salvador ha indicado que desde su toma de posesión no ha hecho otra cosa que "apagar fuegos". Al menos si no tenemos Dirección General de la Marina Mercante tenemos un parque de Bomberos.

Sr. Director General por favor "no se quemé".

ARGENTINA NO PERMITE A LOS BARCOS ESPAÑOLES EFECTUAR LOS TRANSBORDOS DE SUS CAPTURAS.

El gobierno Argentino no permite que los barcos Españoles puedan utilizar los puertos de aquella nación para realizar transbordos, fórmula que aumentaría la productividad, a base de prolongar las mareas, utilizando barcos frigoríficos que transporten la pesca.

Algunos barcos congeladores se han aventurado a probar nuevos caladeros fuera de las 200 millas del mar territorial Argentino, donde capturan abundantes cantidades de Pota y Merluza de excelente calidad.

La FEABP (Federación Española de Armadores de Buques de Pesca) se ha dirigido al Gobierno Español para que haga comprender a las autoridades Argentinas de la urgente necesidad de que se conceda a la flota Española autorización para efectuar transbordos del pescado capturado pues de lo contrario la explotación de estos caladeros es negativa para los barcos Españoles pues emplean más tiempo en viajes que en pescar.

Entiende la FEABP que países como Polonia, Unión Soviética, Cuba, Corea del Sur y Panamá que no otorgan a la

flota Española compensaciones pesqueras de licencia, o como Argentina que no concede a nuestra flota apoyo logístico, si desean exportar a España sus productos pesqueros deben pagar derechos compensatorios.

EL MINISTRO DE TRANSPORTES ANUNCIO UNA LEY DE ORDENACION DE LA MARINA MERCANTE PARA EL PROXIMO AÑO

El Ministro de Transportes, Turismo y C.D., Enrique Barón ha anunciado la creación de la Ley de Ordenación de la Marina Mercante para el próximo año 1984.

Según el Ministro, la Ley "contemplará el conjunto de medidas legales necesarias para una racionalización y desarrollo general del sector, así como una Ley de delimitación de competencias que nos permita potenciar los servicios periféricos que afectan a la Marina Mercante".

Asimismo, anunció otras medidas legales complementarias y señaló que para ello, "este ministerio pedirá la participación de todos los sectores afectados en la confección de las medidas legislativas". Esperamos que el Sr. Ministro no se olvide de un sector tan importante en la plataforma marítima Española como es el Náutico Pesquero.

SOLICITADO UN MINISTERIO PARA NAUTICA Y PESCA

Voz de Euskadi, 28/Mayo

Los titulados náutico-pesqueros opinan que la grave situación en la que se encuentra actualmente el sector pesquero se debe fundamentalmente a la oposición por parte de la Dirección General de Marina Mercante a la hora de buscar soluciones para sus problemas.

El presidente de AETINAPE —Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros—, José Muñiz Ríos, visitó recientemente la escuela profesional de pesca de Pasaia donde expuso en una conferencia los temas que afectan a la profesión.

Uno de los objetivos de AETINAPE es conseguir que un único órgano rijas las competencias de náutica y pesca, ya que desde 1980 el departamento de pesca pasó al Ministerio de Agricultura y el de Marina mercante a transportes, por lo que resulta muy difícil que los dos organismos se pongan de acuerdo en materias que atañen conjuntamente a náutica y pesca como es el tema de la titulación y tarjetas de identidad profesional entre otros.

Tal es el problema que a pesar de que la vigente reglamentación autoriza a los titulados profesionales de cabotaje a desempeñar su profesión en buques hasta 700 TRB y a los titulados en mecánica naval para desempeñar el

cargo de jefe de máquinas en buques de cualquier sistema de propulsión con una potencia no superior a los 2.000 caballos, esta reglamentación en muchos casos no se cumple, dando preferencia a los titulados de Marina Mercante. "Entonces, ¿Para qué sirven los títulos?, ¿para qué se crean nuevas escuelas?, se pregunta AETINAPE.

Los problemas de la pesca abarcan toda una serie de temas conflictivos. "Las empresas mixtas con otras banderas son soluciones asfixiantes que lo único que resuelven es nuestra destrucción", declaró el presidente de la asociación. "Las tripulaciones mínimas es un problema que debe controlarse desde las Comandancias de Marina". Se dan casos en que muchos barcos pesqueros salen a la mar sin la tripulación mínima de titulados que les corresponde, lo que además de provocar un incremento en el paro, pone en peligro la seguridad del barco, y de su tripulación.

Asimismo, por lo que se refiere a las escuelas de Náutica y Pesca, Muñiz apuntó que la de Pasaia era una de las pocas que se puede salvar de la crítica que merecen la mayoría de ellas, por la falta de infraestructura necesaria y el

mal funcionamiento de la enseñanza.

El delegado provincial de AETINAPE en Pasaia, Fernando Ríos, quiso hacer constar que la asociación no es un sindicato ni le mueve ningún tipo de móvil político.

Tras la conferencia, tuvo lugar un coloquio en el que el presidente afirmó que para solucionar el problema pesquero era necesaria una reestructuración del sector.

El presidente de los titulados náutico pesqueros, en Las Palmas.

MUNIZ RIOS, por la unificación en un solo ministerio

Diario Canarias 7, 24/Abril

También abogó por una reestructuración del sector pesquero

Ayer por la tarde tuvo lugar en la Casa del Marino una reunión de los titulados del sector, presidida por José Manuel Muñiz Ríos, presidente de la AETINAPE (Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros). La visita de Muñiz Ríos a esta ciudad vino motivada por la necesidad de mantener un contacto directo con los afiliados a la asociación a fin de tratar de toda la

serie de problemas graves que les afectan. Esos problemas abarcan todo un abanico de temas conflictivos: las tripulaciones mínimas, las empresas mixtas con otras banderas, la seguridad social, las jubilaciones, los convenios laborales, así como la gran pérdida de puestos de trabajo que está siendo pan de cada día en el sector y las dificultades del banco sahariano que tanto afectan a los pescadores canarios.

Asimismo, por lo que se refiere a las Escuelas de Náutica y Pesca, Muñiz declaró que tiene que conseguirse una enseñanza más cualitativa que disponga de la infraestructura necesaria para su buen funcionamiento "Otro gran problema es que a partir de 1980, Pesca pasó al Ministerio de Agricultura y Marina Mercante a Transportes, con lo cual es casi imposible que los dos organismos se pongan de acuerdo en algo que atañe a Náutica y Pesca conjuntamente. Además la Dirección General de la Marina está incapacitando a los Náutico-Pesqueros por toda una serie de intereses creados".

El presidente de la AETINAPE afirmó que "es necesaria una reestructuración del sector pesquero, es necesario crear una nueva flota, competitiva, más fun-

Proquides, s.l.

PRODUCTOS QUIMICOS, LIMPIEZA Y DESINFECCION

Distribuidores Oficiales de:

**JOHNSON WAX - CAMP - KRAFFT
DURAVAL - HENKEL IBERICA - VILEDA**

- * **Conservantes de mariscos y pescados.** Autorizado por Sanidad
- * **Detergentes y desinfectantes.**
- * **Pinturas marinas e industriales.**
- * **Molykotes y grasas en general.**
- * **Productos químicos para la industria.**
- * **Desengrasantes, limpiamanos, taladrinas, aceites de corte, etc.**
- * **Aceites hidráulicos y de engrase.**

Oficinas y Almacenes:
MEICENDE, 52
TELF.S.: 251950 - 251637

Nave Industrial:
LA CHOUPANA - PASTORIZA
(LA CORUÑA)

cional, provista de barcos polivalentes, autónomos y capaces de buscar nuevos caladeros".

Por otra parte, dos son los objetivos fundamentales de la Asociación según su presidente, la unificación en un solo ministerio de la gran familia marinera y que las enseñanzas de sus escuelas pasen a depender del Ministerio de Educación y Ciencia.

José Manuel Muñiz tiene previsto participar en un programa de Radio Popular para hablar sobre estos temas y desplazarse a Lanzarote para mantener una reunión informativa en la Escuela Náutico-Pesquera de Arrecife. A su vuelta, espera poder mantener otra reunión en la Casa del Marino, pero esta vez con los alumnos, para poder conocer de cerca sus opiniones.

INSTALADA UNA DELEGACION DE AETINAPE, EN GUIPUZCOA

Diario Vasco, 22/Mayo

San Sebastián (DV.).—Se ha inaugurado en Pasajes San Pedro la delegación de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE). El presidente de esta agrupación, José Manuel Muñiz, estuvo en Pasaia para reforzar con su presencia el acto y mantener una reunión con todos los titulados náutico-pesqueros del País Vasco.

La Delegación inaugurada en Pasajes tiene su local Social en la calle Terranova, 1.

La reunión con el presidente nacional de la AETINAPE se celebró en el aula magna de la Escuela Náutica-Pesquera de Pasajes San Pedro, asistiendo titulados de todo el País Vasco. Se informó de la situación de la profesión, de las acciones que tiene iniciadas la asociación para buscar soluciones a los graves problemas del sector: como puede ser el no cumplir con las tripulaciones mínimas, no reunir el sector pesquero las mínimas condiciones de seguridad marítima, salvamento... El presidente, José Manuel Muñiz reiteró ante los compañeros titulados su opinión respecto a la labor que está llevando a cabo el director de la Marina Mercante, Fernando Salvador, para él "negativa y totalmente destructiva", existiendo una legislación muy arcaica, totalmente obsoleta.

Los titulados en náutico-pesquera que deseen más información respecto a esta asociación pueden dirigirse a Fernando Ríos y Juan Manuel Sanlés, delegados en el País Vasco.

LOS TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS EXIGEN SU UNIFICACION EN UN SOLO MINISTERIO

La Voz de Galicia, 11/Mayo

Los titulados náutico-pesqueros estiman que la grave situación en la que

se encuentra su sector parte, en gran medida, de la falta de pragmatismo por parte de la Dirección General de Marina Mercante a la hora de aplicar una política realista en la solución de sus problemas. Esta opinión la ha expresado el presidente de la AETINAPE (Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros), José Manuel Muñiz Ríos, quien recientemente estuvo en Canarias y próximamente acudirá a las delegaciones del País Vasco y Baleares, a fin de exponer ante los integrantes de la asociación los temas conflictivos que les afectan.

Los problemas abarcan un amplio espectro de asuntos pendientes, en el que están incluidos temas como el de la renovación del cuadro indicador de tripulaciones mínimas, responsabilidades de la citada Dirección General que, según manifestó Muñiz Ríos, "está obstruyendo la posibilidad de su negociación"; las empresas mixtas con otras banderas; la seguridad social; las jubilaciones; los convenios laborales, y la pérdida de puestos de trabajo, entre otros.

Uno de los objetivos prioritarios de la AETINAPE es el de conseguir que un único órgano rija sus competencias. Su presidente, a su regreso del viaje a Canarias, mantuvo en Madrid sendas entrevistas con Miguel Oliver, secretario general de Pesca Marítima, dependiente del Ministerio de Agricultura y Pesca, y Luis Rodríguez, inspector general de Enseñanzas, que depende del Ministerio de Transportes, al objeto de tratar la posible unificación de criterios entre ambos organismos y lograr que dependan de un solo ministerio. Muñiz Ríos ha afirmado que esta división agrava la situación del sector a la hora de llegar a un acuerdo.

Por otra parte, otro de los problemas con el que se enfrentan los titulados náutico-pesqueros es el de las tarjetas de identidad de profesionalidad, que, si bien se ha solucionado en la parte que podría denominarse "formal", todavía no han sido refrendados estos documentos acreditativos por el delegado de España ante el IMO (Organización Marítima Intergubernamental).

A esto la Asociación añade el incumplimiento en materia de tripulaciones mínimas para el sector náutico-pesquero, irregularidad que ya ha denunciado a la Dirección General de Ordenación Pesquera. Según el presidente, se han dado casos en que muchos barcos pesqueros salían al mar sin llevar la tripulación mínima que le correspondía, lo que, aparte de provocar un incremento en el paro, "pone en peligro la seguridad del barco y, en definitiva, la seguridad marítima".

Asimismo, ha señalado que "es paradójico y contraproducente que por un lado se potencien unas enseñanzas, que están subvencionadas con los pre-

supuestos del Estado, y por otra se esté incapacitando a los titulados dentro de su marco de atribuciones".

Por último, Muñiz Ríos manifestó que AETINAPE, que cuenta con delegaciones en los puertos más importantes del Estado español, está en estos momentos en contacto con sus homólogos europeos para estudiar la posibilidad de reorganizar la formación profesional y adaptarla a un modelo europeísta.

SE CONSTITUYE LA DELEGACION PROVINCIAL DE LA ASOCIACION DE TITULADOS NAUTICOS DE PESCA

Diario Odiel

La Asamblea de la Asociación Onubense de Patronos y Mecánicos Navales ha decidido integrarse en los estatutos de Titulados de Formación Profesional Náutico Pesquera (AETINAPE) con sede en La Coruña.

La integración de la Asociación Onubense en la Asociación Nacional, fue defendida por algunos miembros y directivos de la Junta, quienes plantearon a los asistentes a la asamblea, la necesidad de una total aclaración y que iba a reportar la integración. Una vez leído el primer punto del orden del día, esta propuesta fue defendida y explicada por un representante de la Asociación Nacional, representando a la Asociación de Cádiz.

Al final de la Asamblea, se decidió por unanimidad la integración, quedando la asamblea de Huelva en calidad de Delegación Provincial, para lo que se nombraron seis delegados.

Entre los argumentos, que en la asamblea se trataron para llevar a cabo la integración de todas las asociaciones provinciales de Titulados Náuticos de Pesca, se encuentra 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.

Entre los asistentes se encontraba un número considerable de alumnos de la Escuela Náutico Pesquera.



La Embajada británica no considera peligrosos los vertidos

La primera secretaria de la Embajada británica en Madrid, señorita L. Croll, ha dirigido una carta a la Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros en la que responde a la protestas y repulsa que la AETINAPE había mostrado en su día ante la delegación diplomática por la decisión del Gobierno inglés de arrojar desechos radioactivos en la "fosa atlántica", a trescientas millas de las costas gallegas. La carta de la señorita Croll, similar a la que envió hace menos de una semana a los ecologistas de "Adega", informa de la ausencia de testimonios científicos que demuestren que el depósito de desechos nucleares en el mar sea peligroso para la vida humana o la fauna marina y expresa que su Gobierno cesana inmediatamente de realizar vertidos si existiera algún efecto detectable justificado científicamente.

La carta de la Embajada británica califica a los residuos ingleses como "de baja graduación" y estima que su depósito en el mar se realiza "bajo las máximas condiciones de seguridad, de acuerdo con las directrices de la Convención de Londres sobre la Evacuación de Desechos en el Mar y las normas de la Agencia

Internacional de Energía Atómica, así como las recomendaciones de la Agencia de Energía Nuclear de la OCDE sobre la materia".

Por otro lado la señorita Croll considera que "la resolución iniciada por España en la reunión de la Convención de Londres sobre vertidos celebrada el pasado mes de febrero no fue legalmente obligatoria y así fue reconocido por todos los presentes en la misma".

"Cualquier cambio de los Anexos de la Convención -continúa su carta- tiene que estar justificado por testimonios científicos, y los ahora disponibles muestran que no existe peligro para la vida marina o la salud humana". Junto con la carta la Embajada británica adjunta un folleto y una copia de un informe publicado por la Sociedad Nuclear Europea (ENS), que cuenta a través de sus sociedades con más de trece mil socios, que expresa su convicción de que los vertidos de desechos radioactivos en las zonas profundas del mar no representan un "peligro apreciable ni potencial" para la salud humana o para el medio ambiente.

El presidente de los titulados náutico-pesqueros se entrevistó con el Defensor del Pueblo

El presidente de A.E.TI.NA.PE. "Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera" José M. Muñoz Ríos, se ha entrevistado en Madrid con el Defensor del Pueblo, D. Joaquín Ruiz Giménez y Cortes, a quien Muñoz Ríos le hizo una exposición de los graves temas que en este difícil momento preocupan seriamente a los miles de profesionales del sector.

Se abordaron por orden de prioridades temas como la Enseñanza Marítima Pesquera y futuro de las mismas; Tripulaciones Marítimas; Titulaciones; Disgregación de competencias de este sector en Agricultura y Pesca, y, Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Al final de la conversación el presidente de A.E.TI.NA.PE. ha entregado un minucioso informe al Sr. D. Ruiz Giménez para llevar adelante las operaciones oportunas.

La otra reunión con el secretario general de Pesca, D. Miguel Olivert, dándole un repaso a la situación actual del sector pes-

quero con un análisis de las determinantes existentes para seguir faenando en los caladeros tradicionales.

Se habló sobre la reconversión del sector como medida única para ir paliando la grave situación actual.

En cuanto al tema de traspaso de las competencias de las Comandancias de Marina al sector civil en lo que a este corresponde y la posibilidad de la creación de Capitanías de Puerto, ha habido criterios comunes en cuanto a que el sector pesquero debe seguir manteniendo su propia identidad y al frente deben estar profesionales del sector.

Tanto el presidente de A.E.TI.NA.PE. como el Secretario general de Pesca son coincidentes en cuanto a que el traspaso de competencias de Nauticos Pesqueros a las diversas comunidades autónomas es un retroceso en cuanto a que se disgregan todavía más sus competencias y su ordenamiento será evidentemente difícil de superar.

Miguel Oliver vuelve hoy a Rabat para negociar el acuerdo pesquero

Madrid (Efe). El secretario general de Pesca Marítima, Miguel Oliver, viajará hoy a Rabat para concluir las conversaciones sobre la elaboración de un acuerdo pesquero hispano-marroquí.

Miguel Oliver regresó el viernes pasado de Rabat, donde había formado parte de una delegación española que preside el embajador español en aquella capital, Raimundo Bassols.

El secretario de Pesca Marítima explicó que su estancia podría prolongarse hasta el próximo sábado "y espero —añadió— que sea el último que realice, a falta tan sólo del que haré para estar presente en la redacción final del acuerdo".

Concluyó que de las últimas conversaciones mantenidas con Rabat puede deducirse que "prosigue el acercamiento en las tesis mantenidas por las delegaciones de ambos países".

Cambio de director general

La dirección general de Relaciones Pesqueras Internacionales cambiará próximamente de titular, ya que el actual, Juan Prat, será destinado a la embajada española en Rabat, como consejero comercial.

Fuentes oficiales indican que el cargo le ha sido ofrecido al biólogo Jerónimo Bravo de Laguna, actual director del centro costero de Tenerife.

También se plantea la posibilidad de que, si Jerónimo Bravo declina el ofrecimiento, sería Miguel Ángel Fernández -Mazarambroz, actual subdirector de Relaciones Pesqueras Internacionales (Zona Sur), quien accediera a la dirección general.

Juan Prat y Coll ha formado parte de todas las delegaciones españolas que han negociado convenios de pesca con otros países.

Contactos hispano-lusos

Los contactos que estos días

mantienen responsables de la administración pesquera española y sus colegas lusos pueden desembocar en un acuerdo de pesca de corta duración, según fuentes oficiales.

Las mismas fuentes dijeron que esta misma semana podría conocerse si el Gobierno portugués acepta los planteamientos españoles para que el acuerdo que concluyó el pasado mes de diciembre pueda prorrogarse, en los mismos términos, durante un mes.

Apuntaron también la posibilidad de que, de no prosperar esta solicitud, se fije fecha definitiva para el inicio de conversaciones más amplias.

Liberados cuatro pesqueros

Cuatro pesqueros onubenses, que fueron apresados el martes en aguas portuguesas y conducidos al puerto de Olhao, en El Algarve, costa sur de Portugal, fueron liberados ayer, después de pagar una multa, informaron fuentes consulares españolas.

Según dichas fuentes, fueron apresados cinco pesqueros, pero uno de ellos consiguió huir. A los otros cuatro les fue impuesta una multa de 200.000 escudos (unas 250.000 pesetas) y les fueron confiscadas las capturas que llevaban a bordo.

Los barcos, según las autoridades portuguesas, fueron sorprendidos en las costas algarvas faenando con artes irregulares, cuando no existe acuerdo pesquero bilateral que autorice la pesca en aguas del otro país.

Las multas impuestas han sido mínimas, pues, de acuerdo con las disposiciones vigentes, cada pesquero podía haber sido sancionado con 800.000 escudos (un millón de pesetas).

Los pesqueros apresados tienen sus bases en los puertos onubenses de Ayamonte e Isla Cristina, cerca de la frontera portuguesa.

AETINAPE

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

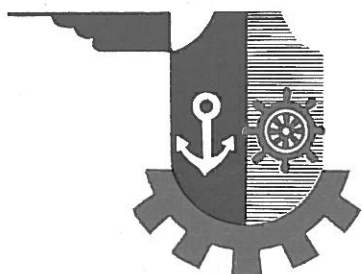
Edita: AETINAPE - N.º 2 - Julio 1983

Redacción y Administración: AETINAPE

Avda. del General Sanjurjo, 8-1.º Izda.

Telf. 299614 - LA CORUÑA-6

CIAS - NOTICIAS - NOTICIAS - NOTICIAS - NOTI-



ANTONIO VALIÑA LAVANDEIRA

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

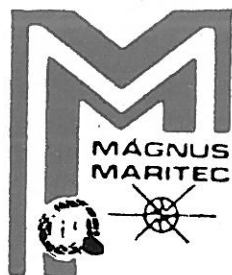
LA CORUÑA-6

CASA JOSE MANUEL

PROVEEDOR DE BUQUES

SHIP CHANDLER'S

DISTRIBUIDOR OFICIAL



D. Rodríguez Sopena, 9
Teléfono 24 69 76
Particular 22 16 21 - 29 32 85
LA CORUÑA (SPAIN)



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



CAIXA GALICIA