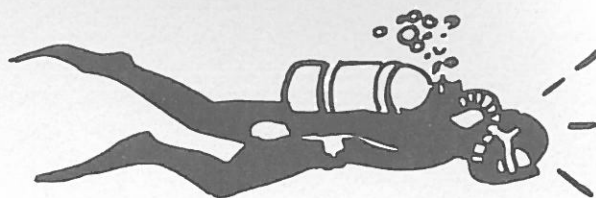
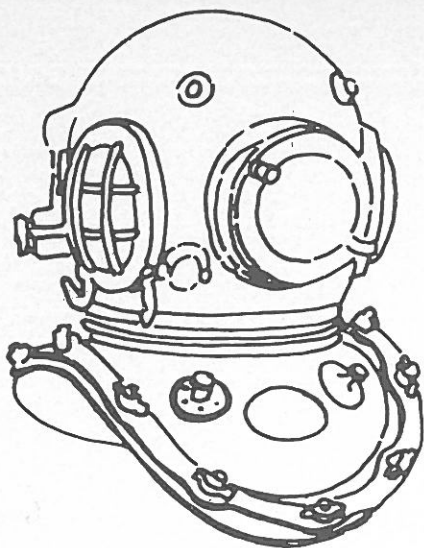




AETINAPE

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

**"B" muebles
Benigno**

MUEBLES SELECCIONADOS EN TODOS LOS ESTILOS

Concepción Arenal, 1 y 3
LA CORUÑA-6

Teléfono 288030

**"B" muebles
Benigno 2**

MUEBLES SELECCIONADOS EN TODOS LOS ESTILOS

2ª Fase Polígono de Elviña
Cooperativa del Combustible

Teléfono 241230
LA CORUÑA-8

Después de las últimas reuniones mantenidas con los responsables de la Administración Marítima, se vislumbra un cierto optimismo de cara a un principio de solución de nuestros problemas.

Con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y a través de la Secretaría de Pesca Marítima, se ha llegado a un primer acuerdo, que pasa por sentar en una misma mesa de trabajo a todos los responsables de nuestra profesión. Este es el camino que desde hace tiempo veníamos pidiendo con insistencia y que se ha estado demorando, creemos, por intereses de algunos sectores.

Todavía estamos a tiempo de remediar muchas cosas, de arreglar otras y de dar con una solución final que beneficie a todos.

Sabemos de la profesionalidad, honradez y sentido de la responsabilidad de las personas-representantes de los diversos organismos que van a participar próximamente en este primer contacto y en posteriores, también sabemos que buscan lo mejor para nuestra profesión. Pero no se nos ocultará que habrá fuertes discusiones, diversidad de opiniones e ideas, que en muchos casos no serán compartidas por todos. Por ello, pedimos y rogamos de los asistentes a dichas reuniones, una buena predisposición ante las dificultades que puedan surgir, acompañada de una actitud sana y desinteresada, para que podamos ver una respuesta adecuada y recta a las enormes dificultades que estamos atravesando.

Con la Dirección General de la Marina Mercante la situación sigue encontrándose difícil. Mientras no se encuentre una solución final, la Dirección General debe de flexibilizar su actitud; no puede seguir obstaculizando y prohibiendo el embarque de Titulados de Náutico-Pesquera, debiendo mostrar una postura más abierta y dialogante.

No somos insensibles a las dificultades por las que atraviesa la Marina Mercante; ahora bien, esas dificultades nunca pueden resolverse barriendo de sus puestos de trabajo, catapultando en el paro a todo un colectivo, y eso lo sabe muy bien el actual Director General.

Nosotros estamos dispuestos a luchar para paliar en lo posible las dificultades existentes, por medio del diálogo y el entendimiento mutuo, no significando esto, que no tengamos que tragar tamaños desmanes.

Seguiremos, mientras tanto, presionando a la D.G.M.M., para que ponga fin a los atropellos que viene cometiendo. Vamos a tomar para ello todas las medidas que tenemos a nuestro alcance, endureciendo, si cabe, aún más nuestra postura. Y que nadie se sienta ignorante y sorprendido si se nos obliga a llegar a medidas extremas.

SUMARIO

Norte	1
Información a Centros Escolares	2
Los Hombres	3
Nuestra labor	5
Colaboraciones	6
Informe de la Asesoría Jurídica	10
Entrevista	12
Tarifas Radiotelefónicas	14
Nuestros Asociados opinan	15
Delegaciones	17
Tripulaciones mínimas	20
Noticias	23

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

AETINAPE

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

Edita: AETINAPE - N.º 4 - Diciembre, 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. Telf. 780006
PASAJES: c/. Terranova, 1. Telf. 399265
HUELVA: Avda. Los Plateros, 2-B Telf. 224296
ARRECIFE: c/. Avda. del Puerto Naos, 1
Telf. 928/810600

INFORMACION DESTINADA A LOS CENTROS ESCOLARES

SOBRE LA SITUACION EN QUE SE ENCUENTRA LA FORMACION PROFESIONAL NAUTICO-PESQUERA

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera considera que los alumnos que se encuentran en las escuelas, tienen en general una información escasa sobre la Formación Profesional, tanto en el ámbito académico, como en el profesional. También existe un desconocimiento bastante elevado sobre el futuro de la profesión, así como sobre las perspectivas de trabajo, que les espera al salir de dichas escuelas.

Esta Asociación quiere informar y aclarar un poco dicha situación a todos los alumnos de las escuelas, al mismo tiempo que dar a conocer los proyectos que considera dan una salida a los graves problemas que padecemos.

Es necesario que el alumno reflexione sobre lo que exponemos a continuación y se conciencie de la gravedad de la situación. Es preciso que se tengan claras las razones, por las que esta Asociación propone, en caso de no lograr solución alguna a dichos problemas, el llegar a la consecución de un paro académico, si fuese preciso.

Señalamos los siguientes puntos, como más importantes, dentro de un marco puramente académico:

1) CENTROS DOCENTES

Las enseñanzas Náutico-Pesqueras se han orientado a garantizar la abundancia de titulados, sin tener en cuenta la calidad de las mismas. El objetivo más importante siempre ha sido el tener las escuelas repletas de alumnos. Se fomentó la creación incontrolada de centros escolares, cifra que en estos momentos llega a los 22, dependiendo de organismos tan dispares como Patronatos, Instituto Social de la Marina, Sección Naval de la Juventud, Centros de Jerarquía Eclesiástica, Cofradías, etc. Y otros en estudio de nueva creación.

Se toman decisiones sin tener en cuenta la opinión de los profesores y alumnos, ni la participación de

organismos tan vinculados al sector como la Asociación Española de Titulados de Náutico-Pesquera.

La mayoría de los centros Náutico-Pesqueros, por no decir todos, sufren de falta de medios en equipos e instrumentos adecuados y eficaces para que se pueda aplicar una docencia basada en el rigor científico. Pocos centros disponen de talleres, especialmente de maquinaria y electricidad, de simuladores de radar, etc. Tampoco existen barcos para que el alumnado pueda adquirir una formación práctica.

La formación actual del profesional de la mar exige que unos conocimientos teóricos si no van acompañados de otros prácticos, no hacen del alumno un verdadero profesional para el puesto que va a desempeñar.

En estos momentos, un alumno que habiendo terminado el curso de 2.º Mecánico Naval, Patrón de Pesca litoral de 1.ª clase o Patrón de Cabotaje, no tienen más posibilidades que las de ir de engrasador o marinero a bordo de los barcos, con pocas posibilidades para hacer los días de mar exigidos.

Es por lo que se debe crear la figura de alumno de Formación Profesional en barcos pesqueros y mercantes. De esta forma al salir de la escuela, se pueden realizar las prácticas y días de mar como alumno, completando así la formación.

2) ENSEÑANZAS

Pedimos como primera medida que nuestras enseñanzas se integren en su totalidad en el Ministerio de Educación y Ciencia. Nuestros estudios, en estos momentos están regidos por tres Ministerios: Educación y Ciencia, en el que están encuadrados los estudios de Formación Profesional Náutico-Pesquera de alumnos que proceden de E.G.B. Agricultura, Pesca y Alimentación y Transportes y Comu-

nicaciones que encuadra los estudios en el sistema de adultos. Nuestros estudios no pueden seguir por más tiempo regidos por los dos últimos Ministerios citados, porque esto nos está acarreado serios problemas, entre ellos, nuestra falta de integración en las leyes educativas del país, que nos margina, de plano, de muchos sectores de la sociedad, tanto en el seno del trabajo y promoción, como en los aspectos docentes.

Se deben revisar los planes de estudio de F.P.1, F.P.2 y adultos. En muchos casos existe una recargada programación, donde existen cursos con 12 y 13 asignaturas. Los programas en muchos casos están anticuados, observándose también numerosas deficiencias en determinadas materias.

Se deben instrumentar cursos de acceso adecuados para el sistema de adultos. Así, a través de estos cursos de acceso a F.P.2, se puede dar una continuidad en los estudios hacia cursos superiores como puede ser el ingreso en las Escuelas Superiores de la Marina Civil y de Ingeniería Técnica Naval.

Es necesario completar el ciclo de F.P.3 e instaurar unas enseñanzas superiores en los estudios Náutico-Pesqueros, como una mejor formación técnica y una mayor salida profesional, en la Marina Mercante y en Pesca. El alumno que termina F.P.2 y desea seguir estudios, tiene que marcharse a una escuela superior (sea de la M. Civil o de Ingeniería Técnica), en las que va a encontrar serias dificultades en su ingreso —de hecho son pocos los alumnos de F.P. que acceden a tales escuelas— como en el seguimiento de los cursos. Con el alumno adulto, una vez hecho el curso de acceso a F.P.2, ocurre algo similar. De ahí que una salida que garantizaría una continuidad en nuestros estudios, sería la de completar el ciclo de F.P.3, al final del cual, el alumno saldría con una buena preparación técnica y huma-

na y con el título de Técnico Diplomado Superior, equivalente al de cualquier escuela Universitaria.

3) FUTURO Y TRABAJO

El panorama no puede ser más sombrío en estos momentos. Los Patrones de Cabotaje y Patrones Mayores de Cabotaje, no cuentan prácticamente con ninguna posibilidad real de embarque, dado que la flota de cabotaje ha desaparecido casi en su totalidad. No podemos embarcarnos como oficiales, porque la ley 144/61 sobre reorganización de enseñanzas Náuticas y de Pesca dice en su apartado a) "La Formación Profesional Náutico-Pesquera comprende la de todos los tripulantes de los buques y embarcaciones mercantes y de pesca, **con excepción de la correspondiente a la de sus Oficiales**, cuyas enseñanzas se rigen por las normas generales de las enseñanzas del país a cuyo nivel académico se corresponden". Esta Ley afecta a Patrones y Mecánicos Navales por igual, por lo que la situación de los Mecánicos, en la M. Mercante, es parecida a la de los Patrones.

Y, si hasta el año 1981 se podía navegar como oficiales, a pesar de no ser considerados como tales, a partir de esa fecha ya no es posible debido a la circular 17/81 de 17 de Julio de la Dirección General de la Marina Mercante, que entre otras cosas dice:

"Al continuar las dificultades del personal titulado superior para embarcar, y tomando en consideración la situación personal, **a extinguir**, de los indicados titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera, es necesario que se observen con **el máximo rigor**, las normas siguientes:

1) "Todos los enroles de personal con título de Formación Profesional Náutico-Pesquera que ocupe plaza de Piloto de 1.^a o 2.^a clase de la Marina Mercante, o de oficial de Máquinas de 1.^a o 2.^a clase de la M. Mercante, realizados a partir de 1 de Enero de 1981, serán considerados finiquitados al transcurrir los seis meses que fija el artículo 1.º del vigente Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas, siendo obligatorio, por tanto, volver a cubrir dichas plazas con el personal titulado que corresponda de acuerdo con el repetido Cuadro Indicador, no autorizándose nuevos enrolamientos de personal con

título de Formación Profesional Náutico-Pesquera para ocupar estas plazas en caso necesario sin previo permiso de esta Dirección General de la Marina Mercante".

2) "Los enroles de personal con título de Formación Profesional Náutico-Pesquera que tenga antigüedad en las Empresas anterior a 1 de Enero de 1981, se tendrá que autorizar expresamente por esta Dirección General, previa petición de la Empresa Naviera correspondiente".

Por lo tanto, desde el 1 de Enero de 1981 ningún titulado de Náutico-Pesquera embarca en buques mayores de 700 T.R.B. y 2.000 C.V. de potencia. Los que tengan antigüedad anterior a esa fecha están con un pie en la calle, al necesitar autorizaciones temporales de la Dirección General, que en cualquier momento puede dejar de firmarlas.

Buques menores de 700 T.R.B. y 2.000 C.V., apenas si existen en estos momentos. Aún así, los Mecánicos Navales tienen que soportar una nueva vejación dentro de sus propios límites, ya que la Orden Ministerial, Decreto 2596/1974, en los artículos 4 y 5 dice: El Mecánico Naval Mayor y Mecánico Naval de primera clase, pueden desempeñar el cargo de Jefes de Máquinas hasta 2.000 C.V. y 900 C.V. respectivamente a excepción de los buques cuyo mando corresponda a Capitán de la Marina Mercante". Realmente vergonzoso.

En el sector pesquero la situación no está mucho mejor, dado el amarre progresivo de la flota que se está produciendo. Esto hace que en estos momentos sean miles los titulados de Náutico-Pesquera que se encuentran en paro.

Existe, por otra parte, una intromisión en el sector pesquero y un intrusismo de parte de los titulados superiores dentro de nuestro campo. Ellos, que son los que llaman intrusos a los demás, y que ayudan y apoyan al Director General para barrernos de la M. Mercante, tienen institucionalizado el intrusismo en nuestro campo de atribuciones —de por sí ya muy mermando—, ya sea con el Decreto 2596/1974 más arriba indicado o con el artículo 5.6. de la Orden de 14 de Julio de 1964, donde dice textualmente: "En los buques mayores de 900 T.R.B., los puestos de Capitanes de Pesca podrán ser desempe-

ñados por Capitanes de la Marina Mercante con título de Piloto anterior al Decreto 629/1963. Asimismo en los buques de más de 150 a 900 T.R.B., los Capitanes de Pesca y Patrones de Pesca de Altura, por Pilotos de la M. Mercante con título anterior al citado Decreto".

Se nos hace difícil comprender, a través de todo lo expuesto más arriba, que se encuentren unas escuelas abiertas para impartir unos cursos, que nos facultan para un trabajo, siendo después la propia Administración la que nos prohíbe dicho puesto de trabajo. Es difícil de creer que se nos esté engañando de la forma en que se está haciendo. Se nos hace perder el tiempo en las escuelas y se nos tira al suelo el esfuerzo y sacrificio que hemos hecho y continuamos haciendo, para sacar adelante dichos cursos, y luego que venga una persona como el Director General de la Marina Mercante —que en vez de apoyarnos— nos diga que nosotros no sacamos títulos, sino **pasavantes**. Es vergonzoso y causa bochorno saber que un título de Patrón Mayor o Mecánico Naval Mayor, sirva según las Autoridades Marítimas de este país, para ir de marinero y engrasador respectivamente.

Es por lo que con carácter de urgencia, exigimos una vez más a la Administración, la solución de lo que hemos venido exponiendo y que volvemos a señalar de una forma resumida. Viéndonos obligados, en caso de que no se tomen soluciones urgentes, a tomar medidas de fuerza, como el llevar a cabo un paro académico, y otras, de las que en su momento, se informará y que se ejecutarán hasta lograr que se haga justicia, tomándose para ello las soluciones pertinentes.

PEDIMOS CON CARACTER DE URGENCIA

A) Abolición del apartado a) de la ley 144/61 donde dice: "La Formación Profesional Náutico-Pesquera comprende la de todos los tripulantes de los buques y embarcaciones mercantes y de pesca, con excepción de la correspondiente a sus oficiales, cuyas enseñanzas se rigen por las normas generales de las enseñanzas del país cuyo nivel académico se corresponden.

B) Negociación urgente del Cuadro Indicador de Tripulaciones Mi-

nimas, para evitar que se sigan generando en nuestro sector, un alto porcentaje de paro. Consideramos oficiales de derecho de la M. Mercante y constar como tales en dicho Cuadro Indicador.

C) La integración de todas nuestras enseñanzas en el Ministerio de Educación y Ciencia.

D) Crear la plaza de alumno de Formación Profesional Náutico-Pesquera, para realizar las prácticas inherentes a nuestras enseñanzas, a bordo de buques nacionales.

E) Abolición de la Orden Ministerial, Decreto 2596/1974 de 9 de Agosto, B.O.E. n.º 222, artículos cuatro y cinco, donde dice: Que el Mecánico Naval Mayor y Mecánico Naval de Primera Clase, pueden desempeñar el cargo de Jefes de Máquinas hasta 2.000 C.V. y 900 C.V. respectivamente a excepción de los buques cuyo mando corres-

ponda a Capitán de la M. Mercante.

F) Abolición del art. 5.6 de la Orden de 14 de Julio de 1964, donde dice: "En los buques mayores de 900 toneladas R.B.C. los puestos de Capitanes de Pesca podrán ser desempeñados por Capitanes de la Marina Mercante con título de Piloto anterior al Decreto 629/1963. Asimismo en los buques de más de 150 a 900 toneladas R.B.C. los Capitanes de Pesca y Patrones de Pesca de Altura, por Pilotos de la M. Mercante con título anterior al citado Decreto".

G) Elaborar un nuevo plan de estudios que contemple nuevos y más adecuados programas. Las enseñanzas que tenga una continuidad desde los niveles de F.P.1 hasta F.P.3, completando este último ciclo, que vendría a ser el primero universitario. Los alumnos

que culminen este último ciclo serán acreedores del título de Diplomado Técnico Superior, que se debe establecer tanto para la Marina de Pesca como para la Marina Mercante.

H) Evitar que se sigan construyendo escuelas de forma indiscriminada, dotando a los politécnicos existentes del material, equipos e instrumentos necesarios para que puedan impartir una adecuada enseñanza.

I) Exigir profesionalidad a la Inspección de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, haciendo que cumpla los fines para los que fue creada y sirva de una vez por todas a los intereses Náutico-Pesqueros. Esta profesionalidad pasa por el urgente nombramiento de un Inspector de Enseñanzas que sea conocedor de las mismas y esté vinculado a ellas.

los hombres

JUNTA DE GOBIERNO

PRESIDENTE:

José M. Muñiz Ríos

VICEPRESIDENTE 1.º:

Manuel Quintana Pérez

VICEPRESIDENTE 2.º:

Ramón Fernández Fernández

SECRETARIO GENERAL:

Roberto Díaz Arias

TESORERO GENERAL:

Balbino Moreda Moreda

VOCALES:

Francisco Ramírez Faustero

Carlos Felipe Barceló Violante

Isidro Mon Martínez

Jesús González López

Jesús Barcón Montero

Ramón M. Vázquez Hermo

José Manuel Portas Calvo

DELEGADOS:

ASTURIAS:

Marino de Arriba González

CADIZ:

Celso Cordeiro Portela

Jesús Santomé Martínez

Antonio Lavi Romero

BALEARES (P. de Mallorca):

Miguel Frau Pujol

Eduardo Rodríguez Quiles

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio

Antonio Piñeiro Sánchez

Pedro Medero Rodríguez

Manuel Morales Cruz

PAIS VASCO (Pasajes)

José Manuel Sanlés Fontán

Fernando Ríos Pardavila

DENIA (Alicante):

Felipe Fontanet Roure

Lorenzo Rives Serra

Lorenzo Simó Barrachina

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Francisco Curbelo Villalba

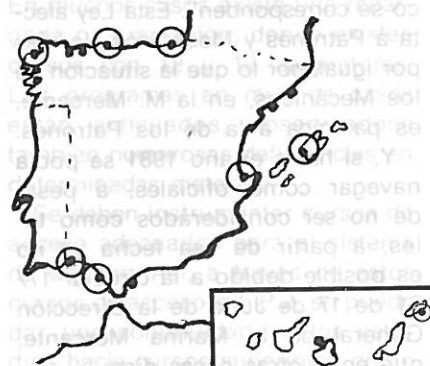
Francisco J. Toledo Hernández

Juan J. Rodríguez Fernández

Juan Domínguez Meliá

LA CORUÑA:

Emilio Suárez Tembra



● DELEGACIONES
● COLABORADORES

COLABORADORES

ALICANTE:

Julio Mon Martínez

PUEBLA DEL CARAMIÑAL:

Andrés Fernández García

NOYA:

Ramón Vidal Hermo

SAN CIPRIAN:

Dionisio Rey Pernas

BURELA:

Balbino García Pardo

BARCELONA:

José Vidal Figueroa

P. DE MALLORCA:

Luis Ponte Paleo

LAS PALMAS:

Ramón Dacosta Alonso

Eugenio Arufe Vidal

José Manuel Hermo Barreiro

TARRAGONA:

Carlos Fernández Peinado

ALGECIRAS:

José García Pazos

NUESTRA LABOR

En las últimas semanas se han llevado a cabo entre otros, **los siguientes contactos y reuniones de trabajo**

- Reunión en varias ocasiones con el Director General del I.S.M. donde se le ha dado un repaso a la situación de las Escuelas dependientes de este organismo y la posibilidad de la integración de las mismas en un único órgano de gestión, por otra parte el Director General informó a AETINAPE puntualmente sobre la gestión de su departamento con relación a los patrones gallegos detenidos en Mauritania y además se abordaron otros temas de interés mutuo, quedando claro la firma decisión por ambas partes de una profunda colaboración.
- Reunión con el Encargado de Negocios de la Embajada de Mauritania para tratar el tema de los Patrones detenidos, Benito Fazanes y José Guillermo González.
- Reunión con el Embajador de Mauritania donde se ha encontrado un ambiente de cordialidad, dándole un repaso a las situaciones de alteración producidas por apresamientos de nuestros pesqueros, quedando ambas partes de acuerdo después de un análisis minucioso del tema, de las razones de estas lamentables situaciones pidiendo el Embajador a AETINAPE la necesidad de estar más en contacto, y una mayor colaboración que consideramos muy positiva, pidiéndole al final de la misma la puesta en libertad de los patrones detenidos.
- Reunión con el Subdirector General de Asuntos Consulares.
- Reunión con el Director General de Marina Mercante y con el Inspector General de Enseñanzas Náuticas. Esta reunión que giró en torno a nuestra grave situación dentro del sector y las alternativas que ofrece este

departamento, y después de una larga conversación hemos finalizado sin acuerdos concretos, puesto que a nuestro juicio no existe voluntad de solución y lo que es peor se nos comunica después de casi un caño de presentación de una alternativa por parte de AETINAPE al vigente Cuadro-Indicador que éste no es asumible y las razones que se han esgrimido son prueba de la falta de identificación con el tema.

- Reunión con el Secretario General de Pesca, a quien se le informó de la gravedad en que está incurriendo Marina Mercante respecto a la negativa sistemática de no buscar canales de diálogo que puedan ofrecer la recuperación de nuestra propia identidad en el sector.

Comentamos en profundidad la cuestión y llegamos a un principio de acuerdo que es, convocar en Madrid a los órganos implicados en el contexto, en el plazo más breve de tiempo para buscar fórmulas operativas a todo el amplio abanico de problemas que pesan sobre nuestra maltrecha profesión.

- Reuniones con los alumnos y Titulados de las siguientes escuelas y Delegaciones, Gijón, Pasajes, Alcantar, Huelva y Cádiz. Además hemos mantenido conversaciones de trabajo altamente positivas con las direcciones de los centros visitados, reuniones que seguiremos manteniendo a lo largo del País, y de las cuales ya han salido Comisiones de alumnos que estarán estrechamente vinculados a AETINAPE para evitar el divorcio existente entre la Asociación y alumnos del sector, habiendo así una inter-relación entre los diversos centros de Enseñanzas Náutico-Pesqueras.

- Reunión con el Secretario del Defensor del Pueblo quien nos ha informado de la marcha de nuestro expediente con respecto a las denuncias que hemos presentado sobre actuación de la Dirección General de Marina Mercante.

- Reunión con Titulados en nuestra Delegación de Denia en donde se plantearon aparte de los problemas globales de la profesión, otros de interés local.

- En cuanto a los medios de comunicación seguimos contando con el apoyo divulgativo de los diversos medios, celebrándose ruedas de prensa en todas nuestras Delegaciones, para ir abriéndonos así un camino difícil pero sumamente dignificante.

AETINAPE

*desea a sus socios, colaboradores,
simpatizantes, amigos y a toda la gente del mar,
pasen unas felices fiestas y tengan un próspero
y fructífero año 1984.*



COLABORACIONES

MAGNITUDES GLOBALES DE LA DESPENSA DE LA MAR

por VALENTIN PAZ-ANDRADE
Ex-experto FAO
Director de Industrias Pesqueras



A las puertas del siglo XXI, con su arsenal asombroso de medios y saberes científicos, el mar es aún el dominio inabarcable de la Naturaleza. Una inmensa región líquida, dotada de energía viviente y de energía inerte, en proporciones hoy por hoy, no mensurables. Una fabulosa reserva mineral y biológica, fija y limitada en un aspecto, móvil y autorenovable en otro, de la que vamos desvendando parcelas, tanto de su vida secreta como de su secreto caudal de riqueza.

Lo que mejor conocemos —o creemos conocer— del inmenso plasma azul, son sus macrodimensiones. La integridad de la esfera que por rutina llamamos terrestre, mide 510 millones de kilómetros cuadrados, ciñendonos solamente a la superficie. De tan fabulosa naranja, colgada sin pedúnculo en el árbol del sistema solar, sólo 149 millones de kilómetros constituyen la corteza firme. La tierra que habitamos. El resto 361 millones de kilómetros pertenecen al inmenso dominio cubierto por el manto líquido del génesis. El espacio formado por la movable masa de los mares y los océanos.

Quiere decirse que el espacio productivo del mundo —que en primaria acepción es espacio alimenticio del hombre— se divide en dos submundos. Ambos sustentatorios de la humanidad, pero desiguales, así por razón de estructura como de volumen. Un sub-mundo líquido y otro sólido. El hidro-ciclo marino y el geo-ciclo.

Reducidos a medida de superficie, el primero cubre el 70 por ciento de la total del orbe. El segundo solamente el 29,2 por ciento. Ante tal desproporción, hay alguien que reclama. El profesor francés M. Henry Rosschi, ejerciente en una universidad de Oceanía, denuncia la evidente usurpación del nombre. El planeta Tierra no es el planeta Tierra. Es el planeta Océano. Geográficamente, cuantitativamente apenas es la tierra el arrabal de los mares. Sin embargo, es la Dalila que gobierna a Sansón. Y lo gobierna por ser el asiento del hombre.

Bajo el 19,8 por ciento de la superficie marítima se acumula un volumen de 1.370 millones de kilómetros cúbicos de agua. La enorme columna líquida tiene un espesor medio de 3.800

metros. Ahora bien, el 76 por ciento del fondo de los mares llega a un nivel batimétrico de 3.000 a 6.000 metros. Constituye la región abisal, por ahora, y quizás para siempre, inasequible a los medios de exploración y captación del "homo faber".

Por consiguiente, aunque el poder de tales medios pudiera llegar normalmente a la isobata de los 3.000 metros, de la inmensidad oceánica, sólo el 24 por ciento, cuanto más, resultaría explotable. La faja constituida por las mesetas continentales sumergidas de los Estados con frontera al mar, y en todo caso la zona de las 200 millas por fuera de las líneas de base que unen los cabos más salientes puede decirse que engloban la casi totalidad de aquél 24 por ciento teóricamente disponible. Teóricamente porque, hasta ahora, la actividad explotadora no ha llegado a los 3.000 metros, y sólo raramente alcanzó a más de 500 o 600. Me estoy refiriendo a recursos vivos, asignables a cualquier tipo de pesquería.

El nivel hasta ahora conquistado por el esfuerzo pesquero

en el mundo, dista mucho de alcanzar el rendimiento potencial sostenible. Siempre existirá diferencia importante entre ambos parámetros, mientras no se llegue, si se llega algún día, al ideal de la pesca eumétrica. Puede ser deseable que tal superavit siga existiendo a fines de conservación de los recursos. Ahora bien, sólo con un margen discreto. Con un margen que no suponga importante y continuo desperdicio de biomasa comestible, o auto-destrucción de la misma.

A pesar de cuantas protestas se vienen alzando contra la extracción abusiva —y no sin razón en ciertas situaciones—, la verdad es que en éste caso los grandes agoreros fracasaron. De principios de la década de los cuarenta data el pequeño libro de Mr. E. S. Russell "The Owerfishing Problem". Entonces se extraían, de origen fluvial, lacustre y marino, unos veinte millones de toneladas, entre peces, crustáceos, moluscos y algas comestibles.

Desde hace un tercio de siglo hasta ahora, la drasticidad de los procedimientos de captura no sufrió atenuación. Tampoco ha sido obstáculo para que aquel nivel de producción global haya aumentado casi dos veces y media. En 1982, el total de las capturas llegó a 75 millones 700.000 toneladas. Tal cifra se ha alcanzado en líneas de expansión firme e ininterrumpi-

da desde 1948.

Debe reconocerse que en 1972 y 1973 se ha registrado un descenso ostensible. De las 69.700.000 tons. a 65.600.000. Pero la diferencia responde a un fenómeno local. Los cuatro millones largos representan menos que la baja experimentada por la producción de superficie de un sólo país. La república del Perú, castigada por un fenómeno hidrodinámico, incontrolable. El desplazamiento de la corriente antártica ascendente —Humboldt Current—, por la intromisión de la corriente ecuatorial descendente, llamada "El Niño".

Decíamos que el nivel real de la producción de alimentos autogenerados por el mar, es muy inferior a la disponibilidad potencial. Las primeras evaluaciones conocidas que para determinación de tal magnitud se practicaron, fueron presentadas a la conferencia Técnica sobre el Pescado en la Nutrición (Fish in Nutrition), celebrada en Washington, durante el mes de septiembre de 1961.

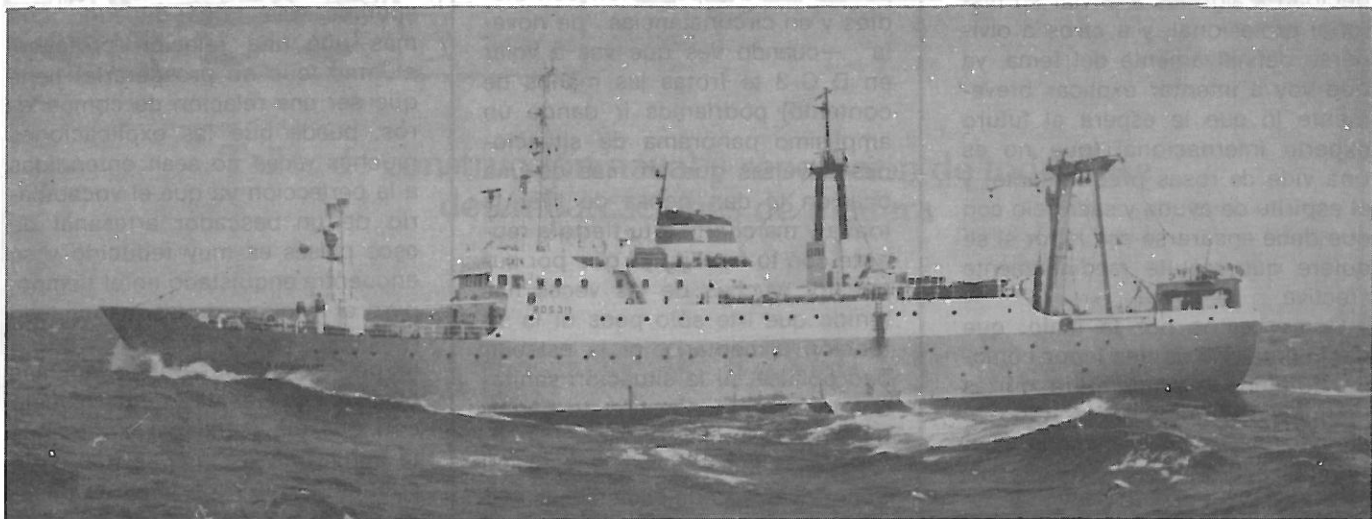
En una de las ponencias, Graham (H.W.) y Edwards (R.L.), calculan que en mares y océanos existe una disponibilidad de 115 millones de tons. métricas de peces, moluscos y crustáceos, para cosecharlos anualmente. En otro "paper", Mr. Meseck (G.), entonces el más alto dignatario de la Adminis-

tración de las Pescas en Alemania Federal, elevaba aquella cifra a 200 millones de toneladas.

Del seno de la FAO otra evaluación de la cosecha potencial de recursos bióticos de la mar, —aprovechables sin mengua de la conservación—, se ha practicado en 1969. En uno de los cuadros que contiene el estudio, la disponibilidad natural, que pueden rendir normalmente los tres océanos y el mar Mediterráneo, se fija en 118,2 millones de toneladas. En el mismo estudio se calcula que de los 118,2 millones de toneladas en 1975, se extraerá el 54 por ciento, y en 1980 se llegará al 72 por ciento.

Por consiguiente en la actualidad el nivel de la extracción real apenas sobrepasa el 50 por ciento del potencial disponible. Lo cual no quiere decir que, hoy por hoy, resulte rentablemente explotable.

En estos cálculos falta la inclusión de importantes masas de recursos, cuya existencia ya se conoce. Entre ellas alguna tan fabulosa como la del "krill", que cubre el cinturón antártico. Un diminuto camarón —**euphasia superba**— de alta riqueza proteínica, cuya disponibilidad probablemente sobrepase el volumen en toneladas de todos los demás recursos alimenticios marinos, y cuya explotación con destino a la despensa humana, está iniciándose por la URSS, el Japón y otros países.



COLABORACIONES

LOS TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS, SU PAPEL EN LAS AGENCIAS INTERNACIONALES DE AYUDA AL DESARROLLO.

por MIGUEL S. PEÑA
consultor pesquero,
antiguo experto FAO

En el número anterior, el autor indicaba aquellos organismos internacionales que llevan a cabo labores de desarrollo pesquero y en los que los titulados náutico-pesqueros tenían derecho a participar. En esta ocasión los siguientes párrafos se dedican a explicar las líneas maestras en que ese trabajo podría desarrollarse.

Me gustaría mucho poder dar contestación a tres preguntas que rondan mi mente, hélas aquí:

Primera: ¿cuántas personas habrán leído el artículo que publiqué en el número anterior?

Segunda: de entre los lectores —mis lectores—, ¿cuántos habrán pensado que efectivamente vale la pena el enviar su c.v. a las direcciones que allí aparecían?

Tercera: de entre los que pensaron que valía la pena escribir, ¿cuántos lo han hecho, o lo están haciendo?

Y digo esto porque los españoles somos muy dados a hacer planes, a programar acciones,... y a dejarlos en el cajón o sobre la mesa muriéndose de risa. Quizás las letras que a continuación escribo decidan a algunos a enviar su historial profesional, y a otros a olvidarse definitivamente del tema, ya que voy a intentar explicar brevemente lo que le espera al futuro experto internacional (que no es una vida de rosas precisamente) y el espíritu de ayuda y sacrificio con que debe encararse esa labor si se quiere que resulte medianamente efectiva.

Comencemos por lo malo: que nadie crea que es una labor cómoda, quitando la temperatura, quizás la única cosa agradable, todo lo demás suele ser generalmente hostil (comparado con lo que tiene que

ser el faenar en Diciembre en el Grand Sole, el poder estar clasificando el pescado en cubierta, a las cuatro de la mañana de ese mismo mes, en el trópico, en pantalón corto y mangas de camisa debe ser como estar en el paraíso). Desde el riesgo de enfermedades —malaria o fiebre amarilla, por citar sólo un par de ellas, que las hay hasta sin catalogar, y no exagero— a la más o menos encubierta envidia de tus colegas y subordinados locales que sólo piensan en tu salario bruto, hasta el riesgo físico en situaciones cotidianas laborales y extralaborales (barcos, botes, cayucos o como su tamaño permita denominarlos en cada caso, que apenas reúnen las mínimas condiciones de seguridad; desplazamientos, ya sea por carretera o por avión con medios y en circunstancias “de novela” —cuando ves que vas a volar en D C 3 te frotas las manos de contento) podríamos ir dando un amplísimo panorama de situaciones adversas que en más de una ocasión te dan ganas de tirar la toalla y marcharte a tu tierra a reunirte con tu familia, ya que por supuesto, muchas de las veces has tenido que irte sólo pues ni la situación alimentaria, ni la estabilidad política, ni la situación sanitaria del país en cuestión te permitía tener la familia contigo.

Pero de todo hay en la viña del Señor, y al lado de estas cosas ma-

las, está la enorme satisfacción que supone el estar transmitiendo tus conocimientos, el enseñar a tu gente —cada uno en su campo— a como preparar mejor un palangre o una red de enmalle, a como dar el adecuado mantenimiento a un motor interno o fuera borda, a como conseguir que el pescado se mantenga en buenas condiciones por unas cuantas horas más, o por uno o varios días, etc., etc., ante eso no hay dinero que pueda pagarlo, ni disgusto que no se olvide.

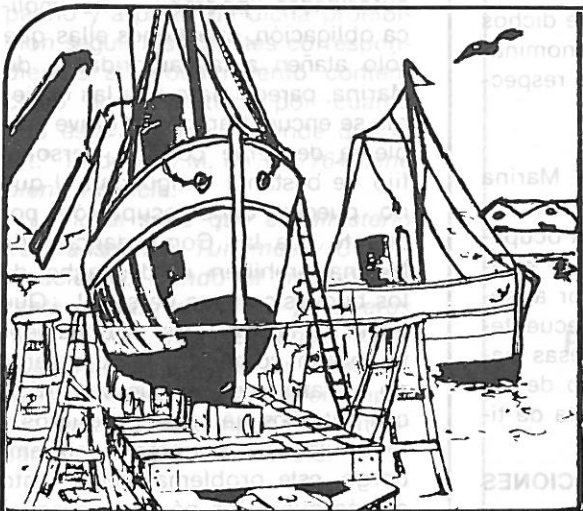
Y precisamente —lo dije la otra vez y lo repito ahora— los españoles estamos más cerca de conseguir esas satisfacciones que los nativos de otros países “más desarrollados”; nuestra tecnología está más cerca de ellos que la tecnología que pudieran intentar enseñarles ingleses, alemanes o suecos, por citar apenas unos nombres. Además los españoles tenemos la característica —en este caso positiva— de que no nos importa co-dearnos con la gente, que no los miramos subidos en un pedestal, sino que codo con codo y hombro con hombro los iríamos instruyendo prácticamente en esos sistemas, utilizados por nosotros en la actualidad o apenas abandonados anteayer, que son los pasos o escalones que deben recorrerse antes de acceder a unas tecnologías más avanzadas. Quizás podría resumirse esta tarea diciendo que más que una relación profesor/alumno (que no prosperaría) tiene que ser una relación de compañeros, puede que las explicaciones muchas veces no sean entendidas a la perfección ya que el vocabulario de un pescador artesanal de esos países es muy reducido y se encuentra enquistado en el tiempo, pero el lenguaje de las manos, eso no tiene fronteras y se entiende a la perfección, poseyendo además otra ventaja y es el enorme respeto con que tus compañeros/alumnos te miran una vez que se han dado cuenta de que no te importa ensu-

ciarte las manos en la ejecución de las tareas y que compartes con ellos "el pan y la sal". En una palabra, no son unas tareas que puedan realizarse "de uniforme", esas camisas y pantalones de un blanco impóluto a que nos tienen acostumbrados los expertos de un país que no quiero nombrar, sino que hay que realizarla con la ropa de trabajo, generalmente aligerada por mor del clima.

Para mí es indudable que estas tareas de asistencia técnica en materia pesquera son esencialmente formación profesional y por tanto creo que los adecuados para impartirla son los titulados náutico-pesqueros, unas tareas que como he tratado de exponer brevemente, para ejecutarlas con éxito necesitan por parte del experto una gran capacidad de entrega y vocación de ayuda, dada la situación de marginación, injusticia social y abuso por parte de la clase dominante que se da en la pesca en la mayoría de los países en vías de desarrollo. Insisto en que una misión en Gambia, Sudán, Nicaragua o Granada —por sólo citar algunos

de los países de los que poseo experiencia personal— dista mucho de ser una tarea cómoda y sin riesgos, pero las satisfacciones que comporta esa labor son también numerosas.

Por lo tanto, pongan mis lectores unas cosas en uno de los platos de la balanza, las otras cosas en el otro platillo,... y tomen una decisión, pero tómenla!, y los que quieran escribir que lo hagan, ya que tengo entendido que el nuevo Gobierno piensa crear una Agencia Española de Ayuda al Desarrollo, y personalidades hay en ese Gobierno —y muy vinculadas a la pesca!— que no se cohiben en afirmar públicamente que en España no tenemos expertos en pesca. Me temo que si algún día se crea esa Agencia de Desarrollo, los proyectos pesqueros brillen por su ausencia. Intentemos evitarlo entre todos, y aunque sea comenzando la casa por el tejado, o sea trabajando en agencias extrañas ya que no podemos hacerlo en la nuestra, demos-tremos que "en España **sí hay gente** preparada para trabajar en programas pesqueros".



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

INFORME DE LA ASESORIA JURIDICA SOBRE CIERTOS DESPIDOS POR "FALTA DE TITULACION" DE NUESTROS ASOCIADOS

A.E.T.I.N.A.P.E. viene constatan-do desde un tiempo a esta parte que a un número ya considerable de titulados, en especial mecánicos navales mayores, que vienen ininterrumpidamente desde hace muchos años desempeñando puestos de categoría inmediatamente superior a la de sus atribuciones, se les está dando, por parte de las navieras a las que prestan sus servicios, carta de despido por "falta de titulación".

Nuestra asesoría jurídica ha examinado el tema en profundidad y remitió un informe jurídico sobre el mismo, que seguidamente, por lo trascendental del asunto, pasamos a reproducir:

ANTECEDENTES:

El Decreto 629/63 (M.º Comercio, B.O. 8/4) en su artículo 9.º se dispone: "En el caso de que se compruebe por las autoridades de Marina, de forma fehaciente, que no se dispone de personal en posesión de cualquiera de los títulos que en este Decreto se establecen para completar la tripulación mínima reglamentaria exigida a un buque, podrá autorizar el ocupar estas vacantes al personal en posesión del título inmediatamente inferior, dentro del orden establecido en cada uno de los grupos indicados en el art.º 1.º, **por un plazo no superior a un año**, gozando de todas las atribuciones, prerrogativas y remuneraciones que correspondan a la plaza que ocupa provisionalmente en el buque.

A pesar de que el indicado Decreto fue derogado por el Decreto de 9/8/74, el citado artículo 9.º quedó en vigor con carácter transitorio hasta la publicación por el M.º de Comercio de la disposición complementaria precisa para regular la materia a que se refiere dicho artículo. (dicha disposición complementaria no ha salido todavía a la luz, por lo que el art.º 9.º está hoy vigente).

La O.M. de 14/7/64 (M.º Comercio —Cuadro indicador de tripulaciones mínimas—) en su artículo 15.º dice: "Cuando la falta de personal titulado lo haga necesario,

las autoridades locales de Marina podrán cubrir las plazas con personal que posea el título inmediatamente inferior al señalado en el rol, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9.º del Decreto 629/1963. Los enrolamientos que se realicen de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo anterior darán derecho a ocupar la plaza por un **periodo mínimo de seis meses**, terminado el cual deberá ser reemplazado tan pronto como sea posible por personal que tenga la categoría profesional exigida".

SITUACION CREADA MERCED A ESTAS DISPOSICIONES:

De acuerdo con las indicadas disposiciones, el derecho a ocupar la plaza inmediatamente superior, debería tener una duración máxima de un año y mínima de seis meses; sin embargo, dada la inexistencia de titulados superiores, las autoridades de Marina han venido autorizando el ocupar esas vacantes durante varios años al mismo personal, con lo que dichos titulados adquirieron la denominación de personal fijo en las respectivas empresas navieras.

PROBLEMATICA ACTUAL:

Las Comandancias de Marina prohíben el despacho de los buques cuando las plazas son ocupadas con personal que posee el título inmediatamente inferior al señalado en el rol; y consecuentemente con esto las empresas navieras proceden al despido de los náutico-pesqueros por "falta de titulación".

EXAMEN Y CONSIDERACIONES SOBRE EL ASUNTO:

La Dirección General de la Marina Mercante, a fin de que los titulados superiores accediesen a un puesto de trabajo, ha venido, desde el año 1979, luchando para eliminar las prerrogativas que las disposiciones anteriormente señaladas, confieren a los titulados náutico-pesqueros y en vez de crear nuevos puestos de trabajo fomentando, por ejemplo, la promulgación de un nuevo cuadro indicador de tripulaciones mínimas, ha venido exigiendo que las plazas se cu-

bren con titulados superiores, sin importarle que el puesto que vayan a ocupar esos titulados sea a costa del desempleo de un náutico-pesquero.

Y en consonancia con lo anteriormente mencionado, promulgó, entre otras, la circular n.º 17/1981 de fecha 17/07/81, que se acompaña a este informe. (véase).

En dicha circular se cercena el poder que el art.º 15 de la O.M. de 14/7/64 confiere a las autoridades de Marina para cubrir las plazas con personal que posea el título inmediatamente inferior al señalado en el rol, al convertirse la Dirección General de la Marina Mercante en supervisora-autorizadora de dichos enroles.

Prescindiendo de que dicha circular tenga o no la suficiente fuerza para cercenar el poder de las autoridades de Marina en esta materia, dado que la circular no fue recurrida, y que el término en que se expresan las disposiciones —las autoridades "podrán"—, no implica obligación, cuestiones ellas, que sólo atañen a las autoridades de Marina, parece claro que las navieras se encuentran con el grave problema de verse con un personal fijo de bastante antigüedad al que no pueden darle ocupación por cuanto que las Comandancias de Marina prohíben el despacho de los buques con ese personal. ¿Qué hacer? Y las navieras, erróneamente, hacen como que el problema no les atañe, creen que son trifucas entre los náuticos-pesqueros y los titulados superiores; y, sin embargo, este problema afecta tanto o más que a los náuticos-pesqueros, a las navieras, porque:

a) Los despidos de personal con bastante antigüedad son caros.

b) Las navieras están contentas con el personal a despedir que ha probado sobradamente a lo largo de los años su aptitud para el puesto que ocupó.

c) Sigue existiendo falta de personal titulado superior, y

d) La figura del despido, tal como está recogida en el Estatuto de Trabajadores, no encaja perfectamente en estos casos y ello puede

dar lugar a que se produzcan despidos nulos con la obligación que ello lleva implícito de readmitir inmediatamente al despedido, con abono de los salarios dejados de percibir desde la fecha del despido hasta la readmisión.

DICTAMEN:

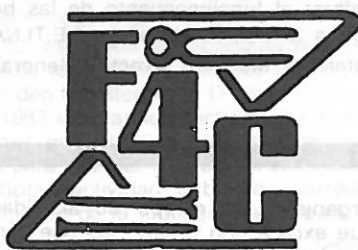
Serán las Magistraturas de Trabajo las competentes para conocer de los despidos que ya se hayan producido y serán ellas las que se pronunciarán sobre los mismos examinando cada caso en concreto.

En cuanto a los que no se han producido todavía y a efectos de evitarlos, las Empresas Navieras que se encuentren con náutico-pesqueros en estas circunstancias, deben solicitar de la Dirección General de la Marina Mercante autorización de enrolamiento de personal con título de Formación Profesional Náutico-Pesquera para ocupar estas plazas.

Asimismo, en caso de no autorizar las Comandancias de Marina el despacho de un barco por concurrir las circunstancias reseñadas, el interesado, bien naviero, —bien náutico-pesquero—, está en su derecho de solicitar por escrito comunicación de la causa por la que la Comandancia niega dicho despacho y a partir de dicha prohibición seguir los trámites correspondientes al procedimiento contencioso administrativo, por cuanto que esta asesoría entiende que el art.º 15 de la O.M. de 14/7/64 tiene plena vigencia.

Lo ideal sería que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, viendo el tiempo durante el cual los náutico-pesqueros han venido desempeñando estos puestos, convalidase las titulaciones, declarándoles con plena aptitud para su desempeño y autorizando, por tanto, su enrole.

AETINAPE agradece, de antemano, a sus asociados y amigos el envío de cuantas sugerencias, consejos, artículos y colaboraciones nos remitan para este Boletín Informativo, no haciéndose responsable de los artículos firmados, ni de las opiniones expresadas en los mismos.



Hnos. Franco Martínez, S. L.

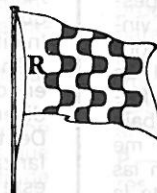
Ferretería Cuatro Caminos

- MATERIAL ELECTRICO Y DOMESTICO
- BATERIA DE COCINA
- HERRAMIENTAS
- HERRAJES

Gral. Sanjurjo, 5
Telf. 29 04 17

LA CORUÑA

SUCURSAL:
Panaderas, 26
Telf. 20 61 78



REPASA

REMOLCADORES DE PUERTO Y ALTURA, S.A.

FLOTA ACTUAL:

ESCOTA	2.030 B.H.O. y 32,1 Mtons. T.P.
DRISSA	" " " "
NERVIO	" " " "
ORENGA NUEVA CONSTRUCCION	

San Magín, 8, entlo., 6
Teléf. 22 98 14 - A.O. PH 236724

TARRAGONA

"CONTAREMOS CON LOS PROFESIONALES DEL MAR PARA PUESTOS ESPECIFICOS DENTRO DEL I.S.M."

Se pondrá en marcha un programa para mejorar el funcionamiento de las bolsas de embarque y para ello deseamos entre otras la colaboración de A.E.TI.NA.PE. Declaraciones a nuestra revista de D. Constantino Méndez, Director General del Instituto Social de la Marina.



E. Sr. Méndez Martínez fue nombrado Director General del I.S.M. en Consejo de Ministros de 17 de Febrero de 1983. Pontevredes, nació el 25 de Octubre de 1950, curso estudios en la Facultad de Derecho de la Universidad de Santiago de Compostela, licenciándose en el año 1972.

Ingresó en el Cuerpo Técnico del I.S.M. en el que presta servicios desde el año 1974, entre otros cargos fue Director Provincial del I.S.M. en las Provincias de Villagarcía de Arosa y La Coruña.

P.—¿Qué le motivó a entrar a formar parte de la plantilla del I.S.M.?

R.—Inicialmente, la existencia de una vocación por el trabajo social plenamente comprometido, así como el haber estado en contacto en Galicia con toda la problemática que encierra en aquella tierra el sector marítimo-pesquero. Sin duda, había en aquella vinculación profesional el anhelo de contribuir a la transformación social de este sector. Posteriormente, tuve la fortuna de poder desarrollar un trabajo intenso en las materias que más me gustaban y, muy especialmente, en las de extensión cultural, animación de la actividad social a través de la creación o potenciación de asociaciones, aulas de cultura, etc..., y todo ello contribuyó a dar forma a la vocación de trabajo en el sector.

Creo poder afirmar que aquel ánimo hoy perdura y es la invitación diaria para seguir realizando una labor más intensa y profunda.

P.—¿A qué se debe que las funciones del I.S.M. estén poco delimitadas siendo su cometido un tanto ambiguo?

R.—Yo no me atrevería a afirmar que exista ambigüedad en el contenido de las funciones del Instituto Social de la Marina, creo más bien que la extensión de sus competencias y actividades, que aparentemente pudieran corresponder a otros sectores de la administración pública, hacen difícil una imagen muy concreta y perfectamente delimitada del Organismo.

Para entender esa diversidad de funciones o, como usted dice, esa escasa delimitación de las mismas, no puede olvidarse el proceso histórico de integración de los cometidos y competencias del Instituto Social de la Marina, proceso histórico que teniendo un vértice importante en el área de la gestión de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, le ha proporcionado al

Organismo un campo de actividades que excede con mucho las que serían propias de una entidad gestora de la Seguridad Social. En este sentido, yo hablaría más bien de multiplicidad de cometidos.

Sí, creo que a veces por razones de reforzamiento del Organismo, se haya podido ir a la consecución de competencias no plenamente justificadas desde el punto de vista de la actividad social que el Instituto debe de mantener. En la actualidad estamos reconsiderando dichas competencias, y, en la medida en que las mismas no respondan a contenidos necesarios para llevar a cabo el trabajo social que deseamos desarrollar en el sector, procederemos a la revisión de las mismas.

P.—¿Por qué las plantillas del I.S.M. están formadas por personal que en la mayoría de los casos no tienen ninguna vinculación con el sector marítimo?

¿No le parece que dadas las características de nuestra profesión se debe potenciar la entrada de profesionales de la mar en tales plantillas?

R.—Antes aludía al proceso histórico que ha conformado no sólo al propio Instituto Social de la Marina sino también a toda la Administración Pública; en dicho proceso pueden encontrarse diversas explicaciones a su pregunta. De todas formas desearía romper una lanza en favor de los profesionales de este Instituto, los cuales, sea cual fuere el origen laboral previo a su vinculación a este Organismo, están en su mayoría comprometidos con la realidad de este sector.

Muchas veces debemos de concluir que ha sido la propia estructura del Organismo y de la Administración Pública (con independencia de que determinadas personas no hayan sentido jamás su compromiso con la administración como un compromiso de servicio y de comprensión de la realidad sobre la que trabajan) la que ha impedido dar esas respuestas que el administrado desea encontrar en la Administración. En la actualidad, estamos inmersos en un proceso de modificación de nuestras estructuras, así como de nuestros modos de relación y actuación con los administrados. Tengo la certeza de que a lo largo de las próximas etapas la gente de mar va a asistir a una modificación de nuestras formas de trabajo y contacto.

Existe en la actualidad una voluntad política clara de creación de una Administración Marítima: dicha voluntad ha de entenderse en una doble dimensión, de un lado la necesidad de crear estructuras oficiales estables que permitan un acercamiento de parcelas de la Administración Pública hoy dispersas, y de otro lado, la voluntad de reforzar las

unidades de trabajo de esa administración con profesionales cuyo conocimiento de la realidad del sector aporte los elementos necesarios para que se acierte en las acciones que se pretende desarrollar. Existen puestos específicos para los que resultan más idóneos profesionales de la mar e intentaremos decididamente contar con ellos para los mismos.

P.—La prestación de Asistencia Sanitaria por parte del I.N.S.A.L.U.D. en los centros del I.S.M. ¿no crea complicaciones a la actuación de este último?

R.—Es posible que en determinadas instalaciones, realizadas con arreglo a previsiones de afluencia de público limitadas a nuestro colectivo se hayan producido desajustes por ampliación del centro a los colectivos del Régimen General. De todas formas no hay que perder de vista que el esfuerzo inversor del Estado en la red de instalaciones de Casas del Mar exige un intento profundo de rentabilizar el uso de las instalaciones propias del Instituto Social de la Marina y su puesta a disposición a favor de otros colectivos carantes de las mismas.

Por otra parte caminamos decididamente hacia un proyecto de red asistencial sanitaria única, con independencia de previsiones sanitarias específicas para colectivos que precisan una asistencia diferenciada. En este sentido, sí puedo anunciar públicamente que se ha presentado un Programa de Medicina Marítima que desarrolla un modelo de asistencia sanitario para los trabajadores del mar. Su puesta en marcha se hará de modo diferenciado a la asistencia general prestada en la actualidad.

Por último, creo que el principio de la solidaridad, imperante en toda comunidad bien articulada, nos obliga a intentar mantener en la medida de lo posible el régimen de colaboración y puesta a disposición del I.N.S.A.L.U.D. de nuestras instalaciones.

P.—Los centros Sanitarios, en algunas Casas del Mar de pueblos pequeños, ¿tienen una adecuada infraestructura?

R.—El aislamiento y la lejanía de determinados pueblos respecto de los grandes centros sanitarios y de los grandes centros de población ciertamente requiere un trato generoso que ayude a paliar las dificultades que para los mismos implica la atención sanitaria correcta. La planificación sanitaria del Instituto Social de la Marina ha respondido siempre a un enfoque a comunidades reducidas. En la actualidad creemos que el nivel de asistencia primaria desarrollada por el I.S.M. es muy satisfactorio y que en este mismo nivel la dotación y la infraestructura, así como la disponibilidad de medios y personas, es correcta. Lo cual no significa que esta parcela asistencial no sea perfeccionable.

P.—¿Existe alguna diferencia sustancial entre las prestaciones de los Trabajadores del Mar y el Régimen General?

R.—Sí, existen marcadas diferencias entre las prestaciones a Trabajadores del Mar y Trabajadores del Régimen General. Sin ánimo de hacer una relación pormenorizada creemos que las distinciones fundamentales pueden ci-

frarse en las características diferenciales de la jubilación anticipada, la prestación de desempleo en el sector de bajura, la muy especial cobertura de asistencia social, etc... En todo caso, la protección dispensada es cuando menos igual a la del Régimen General, estando dispuesto un tratamiento más generoso en algunas medidas que vienen perfectamente justificadas por las muy especiales características laborales del sector.

P.—¿Por qué existe tan poca información en cuanto a las ayudas o cotizaciones que le puede proporcionar el I.S.M. a los trabajadores que navegan en buques extranjeros, plataformas, etc.?

R.—Con independencia de aceptar un cierto nivel de autocritica respecto a la labor que en el pasado pudo haberse desarrollado en este sentido creo que existen otras razones para explicar esta carencia de información del trabajador emigrante, destacando sobremanera el modo en que se produce su contratación para una empresa que normalmente llevará bandera de conveniencia. El Instituto Social de la Marina no controla muchas veces el canal de contratación de dichos trabajadores y por tanto no puede poner a disposición de los mismos el nivel de información deseable.

A corto plazo está previsto llevar a cabo un plan de información que se concretará en actuaciones específicas mediante separatas de la Hoja del Mar, folletos explicativos, prensa y una publicación que se editará en enero de 1984 y que llevará por título "Guía de Servicios del Instituto Social de la Marina" que estará a disposición de todo profesional del mar.

Además se ha previsto, de modo coordinado con la actividad que en este mismo sentido desarrolla el Instituto Español de Emigración, el influir en los canales de control de esa contratación y poder insertar en dos puntos de Centro Europa sendos asesores del Instituto Social de la Marina volcados en la tarea de atención al trabajador desplazado emigrante.

P.—En cuanto a las Empresas Mixtas, ¿se están tomando medidas para paliar el abandono a que algunas de éstas someten a sus trabajadores en lo que respecta a las cotizaciones de la Seguridad Social?

R.—Se mantienen abundantes contactos con la Secretaría General de Pesca Marítima para el control de estas situaciones, y existe una especial tutela de dichas empresas por parte del Instituto Social de la Marina.

P.—¿A qué se debe el mal funcionamiento de las bolsas de embarque? ¿De qué manera se debería solucionar esto?

R.—Consideramos imprescindible el disponer de un programa de empleo y desempleo en el sector. En los próximos días se presentará el programa de actuación previsto en esta materia y esperamos poder incidir objetivamente en el buen funcionamiento de las oficinas de empleo y, consecuentemente en la eficacia de las mismas. Para la puesta en marcha de este programa será necesario contar con todas aquellas entidades que, como A.E.T.I.N.A.P.E., agrupan co-

lectivos del sector y están dispuestos a colaborar en esta tarea.

P.—¿No cree que se debería de anticipar la edad de jubilación de los Trabajadores del Mar dado el medio en que se desenvuelve su trabajo?

R.—La jubilación anticipada ha sido objeto de reciente revisión por medio de la Orden Ministerial de 17 de noviembre de 1983 intentando efectuar las correcciones que entendíamos eran necesarias para adecuar a la actual estructura de flota y actividad, la buena y correcta aplicación de la jubilación anticipada.

P.—¿No le parece que algunas Casas del Mar se construyen o se han construido sin una necesidad real de hacerlo? ¿No es esto tirar el dinero?

R.—A lo largo de las visitas realizadas a distintas Casas del Mar es posible constatar que a veces se han efectuado inversiones con criterio de actuación política sin tener en cuenta la valoración del programa de necesidades que ha de justificar la Casa del Mar objeto de construcción. En tanto en cuanto esa inversión no se haya rentabilizado a través de un grado de utilización elevado de la instalación, comparto el criterio de A.E.T.I.N.A.P.E. acerca de que podríamos estar ante un dispendio del Erario Público. La inversión ha de responder siempre a un programa de necesidades y ese ha de estar ajustado a las necesidades reales de cada comunidad, no adecuar la inversión de las mismas es una política incorrecta.

P.—¿Por qué ese empeño en seguir creando Escuelas Náutico Pesqueras cuando existen demasiadas y algunas de las pertenecientes al I.S.M. ni cuentan con los medios necesarios para impartir una docencia adecuada?

¿No sería mejor transferirla a Educación y Ciencia?

R.—Con la intención de llevar a cabo una política educativa para adultos que permitiera "acercar el aula al puesto de trabajo", el Instituto Social de la Marina intentó en su día disponer de una red de amplia en la costa que cumpliera la tarea del mejoramiento profesional de los trabajadores. Una cierta perspectiva histórica nos indica que existe una oferta de puestos educativos que no siempre se corresponden con la demanda existente. Y ello puede resultar más notable en razón de la buena o mala ubicación del centro educativo correspondiente.

En fecha próxima presentaremos un programa de Centros de Enseñanza del Instituto Social de la Marina que intentará concretar nuestra voluntad de actuación en dicho tema así como las pautas de trabajo a lo largo del próximo período, racionalizando la actividad escolar, haciendo una correcta planificación y mejorando el nivel docente por incorporación de los medios que sean necesarios.

P.—¿Por qué se destinan importantes cantidades de dinero para becas, si no se hace un control y estudio de las mismas, por lo que numerosos casos a ese dinero no se le saca ningún provecho?

R.—No es cierto que las cantidades asignadas para becas de estudiantes sean relevantes cuantitativamente, ni

que de las mismas no se haga un efectivo control. De todas formas el Instituto Social de la Marina piensa que la política de igualdad de oportunidades para el acceso al estudio debe de corresponder a un sólo órgano de la administración y, consecuentemente, en el futuro dejará de atenderse este capítulo. En la actualidad se ha comenzado a congelar las partidas presupuestarias asignadas a este concepto.

Distinto tema es el apoyo económico necesario para que los profesionales de la mar puedan acceder a la titulación que les sea necesaria en cada momento, en dicha línea de trabajo pensamos mantener nuestra actividad.

P.—Como Director General ¿qué es lo más urgente que va a acometer?

R.—A lo largo del año 1983 se ha ido a un proceso de redifinición del Instituto Social de la Marina, así como a la racionalización interna de su estructura, métodos de trabajo, régimen de competencias, etc. Durante el año 1984 y sucesivos la tarea ha sido definida a través de programas de actuación y programas de seguimiento, destacando esencialmente la puesta en marcha de los órganos superiores de control y participando en el Organismo (como consecuencia de la Orden Ministerial de 11 de mayo de 1983 publicada en el Boletín Oficial del Estado de 14 de junio), el perfeccionamiento de la acción protectora en Seguridad Social (iniciada con la publicación de la Orden Ministerial de 17 de noviembre de 1983 sobre coeficientes reductores para la jubilación), revisión del programa de inversiones y desarrollo del conjunto de los programas de acción social específica para el sector, que en el año 1984 serán los siguientes: medicina marítima, centros educativos, empleo y desempleo, asistencia social y política informativa al administrado.

P.—¿Por qué los coeficientes reductores no se aplican a todos los sectores marítimos y no se hace una revisión de los mismos para buscar el equilibrio necesario en este contexto?

R.—Como ya se decía en la anterior respuesta se ha conseguido la publicación de una Orden Ministerial que modifica el contexto anterior de los coeficientes reductores de la edad mínima para la jubilación. En la misma se efectúa una regulación específica para determinado núcleo de actividades marítimas y creemos que con ello se han resuelto una pluralidad de supuestos que la anterior norma no contemplaba de un modo explícito.

P.—Consejos Provinciales: su función y qué pueden aportar nuestros titulados al mismo.

R.—Los Consejos Provinciales realizarán la función de control institucional del I.S.M. y en la Orden Ministerial que los regula se desarrolla con total nitidez su función y cometido. En este sentido, quiero añadir simplemente que dicho órgano es el nexo de unión imprescindible entre la administración y la representación de los administrados y, por tanto, la aportación de estos últimos es un factor enormemente relevante para conseguir el mejor éxito posible en la eficacia de la gestión del organismo que dirijo.

TARIFAS EN VIGOR A PARTIR 1-10-83 (BARCOS PESQUEROS)

RADIOTELEFONIA

NACIONAL		
ONDA CORTA	3 minutos	min. adicional
DE COSTERA	517,— pts.	172,— pts.
DE A BORDO	51,71 pts.	17,24 pts.
DE LINEA	Sin tasa en territorio nacional	

NACIONAL		
ONDA MEDIA	3 minutos	min. adicional
DE COSTERA	276,— pts.	92,— pts.
DE A BORDO	51,71 pts.	17,24 pts.
DE LINEA	Sin tasa en territorio nacional	

NACIONAL		
V.H.F.	3 minutos	min. adicional
DE COSTERA	172,— pts.	57,— pts.
DE A BORDO	Sin percepción	
DE LINEA	Sin tasa en territorio nacional	

PARIDAD Fonía: 1 franco-oro: 45,54 ptas.

SOBRETASAS

Conferencias "COBRO REVERTIDO"	
Sobretasa automático	72,— pts.
Sobretasa Red manual	13,— pts.

Conferencias "PERSONALES"

Con destino a país extranjero: Según la tarifa indicada en el cuadro.

Origen o destino país extranjero			
Tarifa	Sobretasa	Tarifa	Sobretasa
1	350 pts.	5	515 pts.
2	350 pts.	6	515 pts.
3	350 pts.	7	515 pts.
4	350 pts.		

RADIOTELEX

NACIONAL		
ONDA CORTA	3 minutos	Min. adicional
DE COSTERA	683,— pts.	228,— pts.
DE A BORDO	68,— pts.	23,— pts.
DE LINEA		28,— pts.

RADIOTELEGRAFIA

ONDAS CORTA Y MEDIA:		NACIONAL	INTERNACIONAL	
		Pesetas por palabra	Francos-oro por palabra	
DE COSTERA		4,—	DE COSTERA	0,60
DE A BORDO		0,50	DE A BORDO	0,40
DE LINEA		3,50	DE LINEA {	Destino España 0,44
TASA Ordinario	45,— pts. por tgma.			* Reg. Cont. Euro. 1,03
FIJA E. inmediata	220,— pts. por tgma.			Destino Resto países 1,54

PARIDAD GRAFIA: 1 franco-oro = 45,54 Pts.

* Comprende los países de Europa Continental e Insular, incluidas las partes asiáticas de la URSS y Turquía, más Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Libia, Marruecos, Siria y Túnez, así como las islas Azores y Madeira.

RADIOTELEFONIA

NACIONAL			INTERNACIONAL	
ONDA CORTA	3 minutos	min. adicional	3 minutos	min. adicional
DE COSTERA	683,— pts.	228,— pts.	15 francos-oro	5 francos-oro
DE A BORDO	68,— pts.	23,— pts.	6 francos-oro	2 francos-oro
DE LINEA	Sin tasa en territorio nacional			Importe conferencia Internacional

NACIONAL			INTERNACIONAL	
ONDA MEDIA	3 minutos	min. adicional	3 minutos	min. adicional
DE COSTERA	364,— pts.	121,— pts.	8 francos-oro	2,66 francos-oro
DE A BORDO	68,— pts.	23,— pts.	4,5 francos-oro	1,50 francos-oro
DE LINEA	Sin tasa en territorio nacional			Importe conferencia internacional

NACIONAL			INTERNACIONAL	
V.H.F.	3 minutos	min. adicional	3 minutos	min. adicional
DE COSTERA	228,— pts.	76,— pts.	5 francos-oro	1,66 francos-oro
DE A BORDO	Sin percepción		Sin percepción	
DE LINEA	Sin tasa en territorio nacional			Importe conferencia Internacional

nuestros asociados

OPINAN

DESPIDOS

Ante la serie de injusticias que se venían dando en perjuicio de los Titulados Náutico-Pesqueros del sector, (de Huelva y Provincia sobre todo) y, promovidas por muchos armadores basándose en el artículo 61 de la Ordenanza de Congeladores de 1974 y del mismo art. apartado c) de la Ordenanza de buques Arrastreros al Fresco de 1976, según quedó redactado por Orden Ministerial de 11 de Enero de 1979 (B.O.E. de 26 de Enero de 1979).

Dichos artículos "facultaban" a los armadores a cesar, o despedir a los mandos. De hecho se han producido no pocos despidos en Huelva, alegando los empresarios esa pretendida pérdida de confianza, amparándose en el texto de los mencionados artículos, cuando los motivos no eran otros que los de prescindir de personas con cierta antigüedad en la empresa o simplemente por motivos personales amparándose en normas dictatoriales.

El hecho es, que al amparo de los mencionados textos de los artículos reseñados de los que se ha hecho "uso y abuso" han ido despidiendo mandos sin motivo legal que lo justificase, sólo porque "podía disponer" y disponían el cese de dichos cargos.

En modo particular, como delegado en Huelva de AETINAPE, y, sobre todo como asociado convencido, tengo la gran satisfacción de comunicar a todos mis colegas, en particular, y a la opinión pública en general de lo que a continuación transcribo, esperando desde ahora que hechos como estos no se vuelvan a repetir, o por lo menos que sepamos defendernos.

1) Según 1.ª Sentencia n.º 436/83 de Magistratura de Trabajo de Huelva del día 6 de Junio de 1983 y, 2.ª Sentencia n.º 328/83, de 4 de Julio de 1983, AUTOS n.º 477/83 y n.º 764/83 respectivamente, que fallan en favor de dos Patrones, viniendo a decir que los repetidos artículos de ambas Ordenanzas (tanto de buques congeladores como del fresco) no conservan su vigencia tras la Constitución y el Estatuto de los Trabajadores, **por no ser el trabajo en la mar relación especial después del Estatuto**, ni el trabajo de Patrón, o cualquier otro titulado con mando el de cargo de alta dirección, por contradecir el artículo 61 respectivo el sistema normativo del artículo 49 y siguientes del

Estatuto de Trabajadores que es de rango normativo superior a la Ordenanza y en el sistema de fuentes del Derecho del Trabajo, por ser norma de derecho necesario frente al carácter dispositivo de las Ordenanzas según la Disposición Transitoria 2.ª del Estatuto de los Trabajadores, y por último por aplicación de los artículos 9 y 14 de la Constitución.

Por todo lo expuesto el fallo fue de despido improcedente, condenando a ambas empresas a su elección, a la readmisión de dichos Patrones, o por el contrario, a las correspondientes indemnizaciones como están estipuladas en el Estatuto de los Trabajadores, en cualquier caso también deberán abonarles los salarios de tramitación, desde la fecha de las consabidas sentencias.

No obstante, otros tribunales no han seguido la línea progresista de la Magistratura de Trabajo de Huelva, por lo que tendremos que mantener la lucha tanto desde un punto de vista jurídico como sindical y, sobre todo desde nuestra propia organización a fin de que lo que hoy es una excepción se convierta en el futuro en la norma a seguir por todos nuestros tribunales.

Por último, y aún cuando sólo sea de pasada, recordar el enorme retraso que sufrimos todos los trabajadores en la tramitación de los procedimientos en Magistratura, fundamentalmente en la fase de ejecución de sentencias, consecuencia de unos procedimientos caducos e inadecuados y sobre todo de empecinamiento de la Administración en ignorar que en Huelva, por el gran número de demandas planteadas, es absolutamente insuficiente una sola Magistratura, por ende, mal dotada tanto de medios materiales como humanos. Esperemos que en tiempos de reestructuración como los actuales, también se reestructuren sectores como la Administración de justicia, donde no sobran puestos de trabajo, sino que faltan, igual así llegamos a los 800.000 prometidos.

Antonio Piñeiro
Patrón de Pesca de Altura - HUELVA

FALTA DE COMPROMISO

Acuso Moralmente el esfuerzo que está realizando la Asociación Española de Titulados Náutico Pesquera en la

defensa de la Profesión Integral, mientras que otros sectores más comprometidos permanecen impasibles ante el deterioro que está sufriendo la Formación Profesional Náutico Pesquera.

Nadie como los educadores para valorar los millones que se gastan en estas escuelas de Formación Profesional y el esfuerzo personal de los alumnos para terminar de Marinero o Engrasador.

Ruego, una clarificación sobre, que hace un Patrón Mayor o Patrón de Cabotaje, terminada la Formación, y habilitado para mandar 700 y 500 T.R.B. respectivamente, si este tipo de buques ya no existen en la mar ni se construyen y si el buque pasa de 701 T.R.B. sólo pueden enrolarse de Marineros. Los de Máquinas no tienen mejor suerte, más bien más humillación ya que la Ley les habilita para desempeñar el cargo de Jefes de máquinas hasta 2.000 c.v., pero, si el buque viene a mandarlo un Capitán, entonces por aquello de la fiebre del titilitis al Mecánico Naval lo desenrolan por falta de categoría social. No se pueden en España sentar juntos a la mesa el Título grande con el chico. Porque nadie se cree que al embarcar el Capitán aumenten los caballos de la máquina.

El antagonismo existente entre los dos colectivos, los Titulados Superiores y los titulados de Formación Profesional, es exarcebado por el paternalismo de la administración marítima que en su incompetencia se deja aconsejar por el Colegio de Oficiales, y sectores muy comprometidos con nuestra clase social y profesional, permanecen viendo los toros desde la barrera. Con una sola excepción, El Inspector General del I. S.M.

Isidro Mon
Mecánico Naval Mayor

REFLEXIONES DE UN TITULADO

Sres. Asociados y no asociados:

Es mi deseo comunicarles el pesar que siento por la forma en que se nos pretende tratar y el poco interés que algunos organismos nos demuestran.

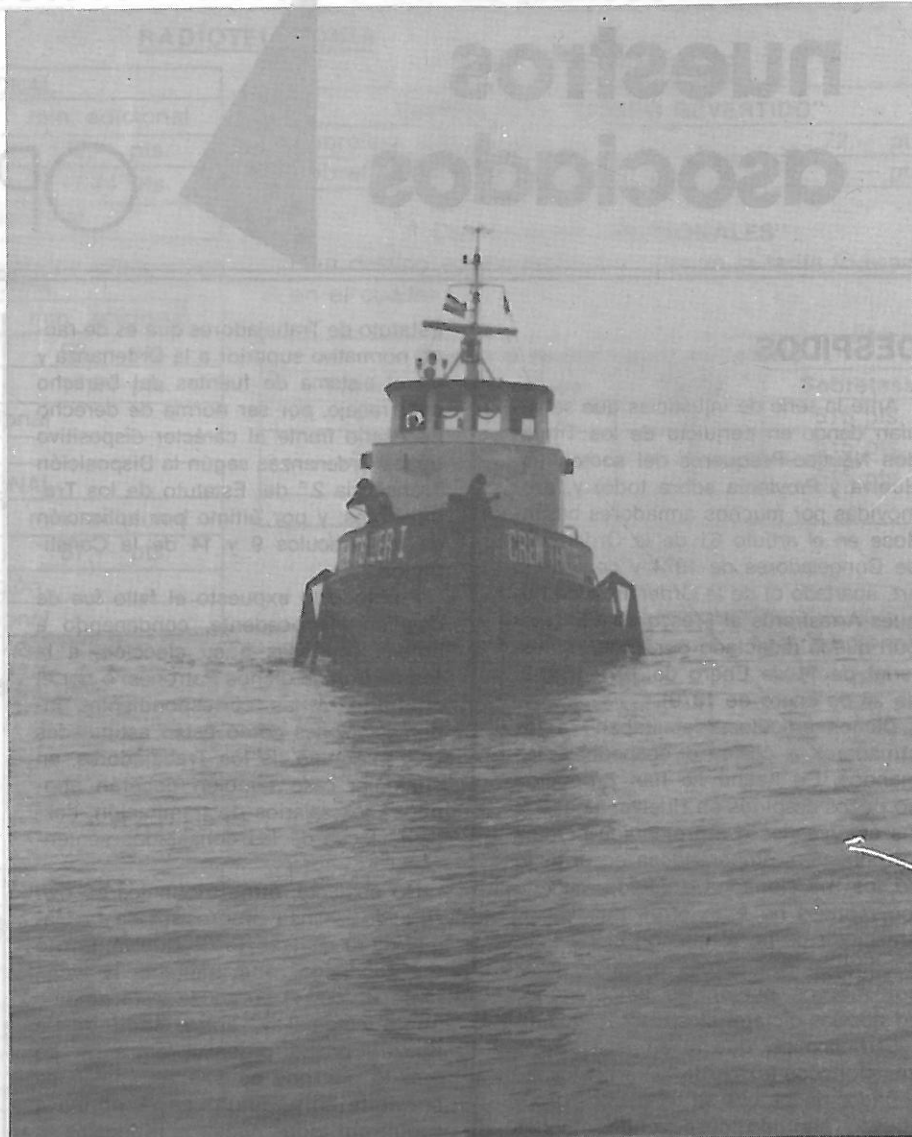
Sabemos que el mundo padece una crisis, y como es lógico, también el sector en el cual nos movemos, no obstante ello no confirma el sendero al cual nos quieren llevar y discriminar.

Primero, se nos exige una formación para obtener un título y luego se nos priva el desempeño del mismo, alegando contrastes, cómo, si el mando es de un capitán, no se puede despachar el buque aunque sólo tenga 600 c.v. por ejemplo. La discriminación es evidente no extrañándome que volviésemos a los buques que llevaban un sólo camarote, para el capitán, y los demás dormían en la bodega.

Nuestra formación de 2.º grado no sirve para mucho, tal como nos la están poniendo; en los puestos relevantes y de puerto se nos están metiendo, aunque mejor dicho, estuvieron siempre, oficiales de la Marina Mercante. Y alegan que es una carrera universitaria, cosa que no discuto, pero también es verdad que no todos deben considerarse así, ya que la mayoría de ellos hicieron solamente bachiller elemental, estudios estos necesarios para optar a la Escuela de Náutica. No es mi deseo sacarles categoría ni profesionalidad, pero también es cierto que a nosotros deben mantenerse los derechos adquiridos a lo largo de tantos años e incluso ampliarlos, según las necesidades de potencia y zonas, vayan quedando recortadas.

Y, para terminar diré, que pienso; y creo que es el pensar de muchos, que la preparación a lo largo de cinco años de teoría y dos de prácticas es suficiente para despachar buques de dos mil caballos, cuando los supertanques, en muchos casos, van mandados por capitanes y jefes, con la preparación que apuntaba antes.

Alberto Santos Vázquez - M.N.M.



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

ASTURIAS

Creo estoy obligado a comentar el desarrollo del II Pleno del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, celebrado en Gijón los días 29, 30 y 31 del mes de Octubre pasado.

El montaje preparado para tal manifestación fue a mi juicio rodeado de un boato propagandístico exagerado. Con este motivo y para mayor ostentación, organizaron un Homenaje a Jovellanos, descubriendo una placa colocada en el antiguo Instituto que lleva en nombre del Ilustre Procer. El caso es que este acto estaba previsto para el día 30, Domingo, y cual no sería el bochorno que cuando se presentaron, un centenar de Oficiales y Capitanes con el Sr. Alcalde a la cabeza, el Instituto estaba cerrado. Hubo carreras en todas las direcciones mientras los colegiados permanecían esperando en la calle. Las llaves no aparecieron y el acto quedó aplazado para el día siguiente. Los periódicos calificaron el incidente de falta de organización, nosotros a nivel de la calle lo llamamos hacer el Indio.

Conectando nuevamente con el II Pleno de Colegiados tengo que decir, según manifestaciones del Diario local, que participaron unos 200 colegiados, como personalidades asistieron al pleno. El Subsecretario del Ministerio de Transportes, D. Gerardo Estrada Cuesta, el Director General de la Marina Mercante, D. Fernando Salvador, el Delegado del Gobierno de Asturias, los alcaldes de Gijón y Avilés, el Inspector General de Enseñanzas Náuticas, D. Luis Rodríguez, el Sr. Comandante Militar de Marina y otros más.

Debo añadir para mejor comprender la situación que expongo, que el Ayuntamiento de Gijón aprueba propuesta de gastos con motivo de la celebración del II Pleno del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante. Es decir Subvención el Pleno del C.O.M.M.E.

Estos hechos resultan insólitos, generan desconfianza e incertidumbre en un administración Socialista, que votamos en la confianza de un cambio, con igualdad de oportunidades y estamos viendo que se continúa practicando el culto a las élites.

Para que todos sepan por donde andan los tiros voy a comentar a groso modo las posiciones de cada Colectivo en esta lucha de clases dentro de la Marina Civil Española, incrementada por la falta de puestos de trabajo.

Lo que está reglamentado desde la publicación del Decreto 2596/1974 de 9 de Agosto B.O.E. n.º 222 sobre Títulos Profesionales de la Marina Mercante y de Pesca. Para los Titulados de Formación Profesional Náutico Pesquera es lo siguiente: El Mecánico Naval Mayor puede desempeñar el cargo de Jefe de Má-

quinas en buques de cualquier sistema de propulsión, de potencia hasta 2.000 c.v.e. a excepción de los buques cuyo mando corresponda a Capitán de la Marina Mercante.

El Colegio de Oficiales pide a la administración en el cuadro indicador de tripulaciones mínimas para estos titulados 1.250 K.W. esta potencia corresponde a 1.700 c.v. nos quitan 300 c.v. para las categorías de 1.º y 2.º Clase de Mecánicos les conceden más potencia, 1.020 y 340 c.v. es evidente que la potencia que les perjudica es la más alta.

Los titulados de cubierta son los más perjudicados. El decreto aludido anteriormente les confiere mando de buque hasta 200 y 700 T.R.B. cuando conduzca menos pasajeros que dotación dentro de las zonas comprendidas entre los paralelos 60º Norte y 35º Sur y los meridianos 20º Oeste y 52º Este.

El C.O.M.M.E. pide para estas categorías de Patrón de Cabotaje y Patrón Mayor 200 y 500 T.R.B. respectivamente (Tonelaje que ya no existe en la mar ni se construye) y navegación de Cabotaje sin pasaje. Los límites que fijan en la zona de navegación de cabotaje es la siguiente: Al Norte el paralelo de U' Shant, al Sur 12 millas del paralelo más meridional de las Islas Canarias, al Este las Islas Baleares, y al Oeste 12 millas del extremo más Occidental del Archipiélago Canario.

Creo que este memorandun perfila donde radica el Hondo antagonismo de clases en la Marina Mercante y de Pesca.

En unas manifestaciones el Jefe del Gobierno D. Felipe González dijo: No pretendemos lesionar derechos adquiridos. Se hace difícil interpretar dicha alusión teniendo en cuenta los hechos que a continuación exponemos. En coloquio con una personalidad de la administración Marítima nos aconsejó, que nos sentásemos a la mesa con los representantes del C.O.M.M.E. y aceptásemos lo que quisieran darnos. La proposición la consideramos degradante, porque supone un retroceso en nuestros derechos adquiridos desde el año 1974 y porque supone la antítesis de cualquier evolución social y tecnológica. Con la particularidad que durante estos años sustituimos a los titulados superiores con eficiencia demostrada, razón por la cual nos consideramos en el derecho de pedir mayor competencia profesional.

Quisiera terminar este escrito con las siguientes observaciones, en primer lugar hago referencia a la alta consideración de que goza el Colegio de Oficiales con la nueva administración Socialista, en segundo lugar a donde quieren rebajarnos, moral y profesional, y en tercer lugar la defensa de nuestros derechos.

Con el agrado de siempre Asturias.

DENIA

El día 26-11-83, y siendo las 11,20 horas se reunieron en el Salón de Actos de la Cofradía de Pescadores de Denia, los "TITULADOS DE NAUTICO PESQUERA", y como Socios de la DELEGACION DE LEVANTE, de la que es Delegado Local D. Felipe Fontanet Roure, y en su nombre y de sus compañeros de profesión damos la bienvenida al "PRESIDENTE NACIONAL DE A.E.TI. NA.PE.", D. José Manuel Muñiz Ríos que en su momento y a su cargo dará una Conferencia para los Profesionales del Sector Pesquero de esta Ciudad.

El Presidente de A.E.TI.NA.PE. habló entre otras cosas de las graves dificultades en las que se encuentra el colectivo, denunció la postura incompetente del Director General de Marina Mercante, respecto a la astucia pesquera en general y la pesca de Litoral en particular, reiterando la necesidad de una mayor colaboración del Sector con los órganos de gestión del medio.

El Presidente reiteró la necesidad de la reforma del actual aparato legislativo en pesca y Marina Mercante en materia de competencias y atribuciones.

Respecto a las enseñanzas el Sr. Muñiz pidió la necesidad de planificar urgentemente el sistema educativo adaptándolo a una nueva realidad.

Disgragación de competencias, otro de los graves problemas que se plantean en el momento de ordenar el sector, haciendo un llamamiento a las Autonomías para que no lleven adelante ningún plan al respecto, sin antes hacer un estudio real del tema, y sintoniando siempre con los intereses generales del colectivo.

El Sr. Muñiz dijo que espera que en el presente Año se celebre una reunión al más alto nivel en Madrid para elaborar unos planes de trabajo encaminados a la reforma Formación Profesional Náutico Pesquera, y para esto cuenta con el apoyo del Secretario General de Pesca.

El Presidente de A.E.TI.NA.PE. agradece la colaboración de la Cofradía de Pescadores de Denia y también agradece la asistencia de su Presidente D. Joaquín Chornet Torres y el Vicepresidente 1.º D. Juan Puig Torres. El Sr. Muñiz tuvo unas palabras de elogio para los representantes de la Cofradía de Pescadores por su colaboración en dicha Conferencia, y dirigió unas palabras de elogio sintiéndolo mucho al no poder presentarse a esta reunión del Delegado Local D. Felipe Fontanet Roure agradeciendo también al Sr. D. Lorenzo Serra y D. Lorenzo Simó Barrachina como Subdelegados, de la gran labor que están llevando a cabo, y al final hizo un llamamiento a todos los titulados para que se unan a la "ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO PESQUERA", como único órgano representativo del colectivo.

Delegación de Levante de Denia

delegaciones

HUELVA

La Delegación de Titulados de Formación Náutico-Pesquera (AETINAPE) en Huelva.

Informa a todos sus asociados los contactos habidos después de la publicación del artículo en la prensa, en el periódico "Odiel" en el que se denunciaba el "Arrendamiento de títulos".

A raíz de ésta publicación, fuimos requeridos por las Autoridades de Marina, para una comparecencia, si nos ratificábamos en el escrito publicado en el que le manifestamos que manteníamos el escrito y postura.

Una vez hecha por esta Autoridad las investigaciones pertinentes se comprobó la veracidad de nuestra denuncia. Esta Delegación cree que la investigación no se llevó a cabo lo suficientemente exhaustiva, como la necesidad de los hechos requerían y paliar de una vez dichas irregularidades.

Hemos tenido contactos con el Sr. Director Provincial del Instituto Social de la Marina la que se le expuso, nuestras inquietudes y problemas que emanan de este organismo tales como demanda de oferta de trabajo a los titulados en la oficina de Desempleo, organización de las listas, negativa de embarque por algunos titulados, la no aceptación por parte de algunos armadores al embarque en sus barcos de los titulados en lista, la introducción del personal en período de vacaciones en dichas listas de paro y poner a su disposición la bolsa de embarque, de tipo oficioso de que dispone esta Delegación.

En todo momento encontramos una clara disposición de colaboración por esta entidad, en la que se nos comunica que en el futuro se iba a tomar mayor control en los certificados expedidos por esta oficina para los embarques en las Comandancias y Ayudantías de Marina.

Hay un hecho significativo, en el que algunos colectivos del sector imponen al titulado que él presenta argumentando que el que corresponde en lista no le gusta o no es competente, sugiriendo a un titulado que en la mayoría de las veces no corresponde a las características del buque en potencia y tonelajes.

Mayor control, de la negativa por parte de algunos titulados a embarcar, atendiendo los motivos a tal decisión y un control más exhaustivo en las listas de desempleo, así como una presencia de éstos con cierta regularidad.

Se acepta el ofrecimiento de esta Delegación así como su bolsa de embarque y nuestra colaboración dentro de nuestras medidas y posibilidades.

En fechas muy recientes hemos tenido una entrevista en el Gobierno Au-

tónomo Andalúz con el Director General de Pesca Sr. D. Fernando González Vila y con el Sr. D. Francisco Joaquín Montero, Jefe de Servicios de Asuntos Marítimos y Ordenación de Pesca.

Le expusimos nuestras inquietudes sobre las transferencias de las enseñanzas de Formación Profesional Náutico-Pesquera, de 1.º, 2.º y 3.º de la que pasan a formar parte de sus competencias. Así como nuestras reivindicaciones del reconocimiento de la figura del alumno de Formación Náutico-Pesquera, en nuestra flota, el reconocimiento de nuestros títulos a nivel Internacional y Académico, puesto que el Convenio 147 de la O.I.T. no contempla la figura de los titulados de Formación Náutico-Pesquera, así como el cumplimiento de dicho convenio en materia de Seguridad de la vida en el mar y otros temas de nuestro sector.

En todo momento tanto el Sr. González Vila como el Sr. Montero nos dieron toda clase de explicaciones a nuestros temas y un ofrecimiento incondicional para con esta Delegación así como notamos la buena disposición en darnos toda clase de respuestas en próximas entrevistas que mantendremos.

Se nos comunica, que la figura de alumno de Formación Náutico-Pesquera ya era un hecho que se estaba llevando a efecto y que se había llevado a cabo de una forma precipitada embarcando dichos alumnos, cuatro en total procedentes de la Escuela de Cádiz, en el buque hidrográfico "CORNIDE DE SAAVEDRA".

Se nos hace una breve panorámica de proyectos y reforma dentro del sector que tiene ésta Dirección General, de la que salimos bastante satisfechos y de la que tendrían nuestros elogios de llevarse a efecto.

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 lo que sucede por estas tierras.

El pasado 24 de Noviembre, se celebró en Pasajes una asamblea en el salón de actos de la escuela de F.P.N.P., en la que nuestro presidente José Manuel Muñiz, habló a profesionales en activo y estudiantes, tanto de F.P., como los que van por adultos.

Su presencia nos ha hecho reflexionar, una vez más, acerca de lo que A.E.TI.NA.PE., debe significar para todos los Titulados Náuticos Pesqueros. Se habló del tema de las escuelas en cuanto al plan de estudios que actualmente tenemos en vigor, y también se

les comunicó a los alumnos de la necesidad de un paro, en caso de que no se nos escuche, ni se nos atiendan nuestros deseos de llegar a una mesa de negociaciones con las distintas partes.

Cambiando el tema, diré que tenemos un futuro difícil, pues como todos sabemos, la caída de los astilleros se acentúa cada día más, los pedidos de los astilleros nacionales cada día es menor, y por si fuera poco, estamos al nivel más bajo de pedidos desde el año 1974.

Las negociaciones pesqueras con Portugal se han iniciado, y como siempre, seremos los últimos en enterarnos de los acuerdos: acuerdos que se lleven con todo sigilo, así el próximo año nuestros pesqueros tendrán que faenar ajustándose a unos acuerdos, en los cuales los directamente afectados no tienen ni voz ni voto.

No quiero terminar, sin hacer un llamamiento a la solidaridad entre compañeros, sea cual sea nuestro título, y recordaros que A.E.TI.NA.PE. sigue en la brecha, luchando por todo aquello que se relacione con la profesión, y todos los problemas, del tipo que sean, que aquejen a la misma.

BALEARES

Queridos compañeros, de una vez y por todas hay que hacer ver a los que no desean nuestra unión y eficacia, que están completamente equivocados; equivocados y engañándose ellos mismos, puesto que se ha demostrado, y cada día con más fuerza y capacidad, que AETINAPE es la única asociación de profesionales de grado medio de la Mar que lucha para que nuestra integridad, orgullo y profesionalidad no se vea deteriorada por todas aquellas personas y estamentos que desean nuestra destrucción.

Es por lo que, AETINAPE de Baleares está incondicionalmente con nuestro presidente José Manuel Muñiz y su equipo, puesto que mientras no se demuestre lo contrario, así lo deseamos y deseamos las distintas asociaciones integradas dentro de AETINAPE, como ASOCIACION NACIONAL UNICA. Sabemos perfectamente que AETINAPE lucha sola y contra todos (aquí en Baleares nos damos cuenta de ello por cuando la mayoría de las acciones en defensa de nuestra dignidad profesional colisionan con la escollera del magmatismo, trapicheo y cazueleo establecidos), de todas formas, creemos que esta labor general que se está llevando a cabo en todo el territorio nacional, irá dando sus frutos. Aquí en Baleares parece ser que de algún modo las cosas pueden ir normalizándose, no decimos mejorar, puesto que mejorar sería pedir más, y nosotros no pedimos más, sino simplemente "es triste que sea así" que no se nos maltrate, ignore y estafe profesionalmente; puesto que desde no hace mucho tiempo encontramos abierta la puerta del diálogo y de las soluciones que le atañen al Instituto Social de la Marina

en la persona de su nuevo delegado (ya que con el anterior delegado "Sr. Ventura" las puertas de todo tipo siempre estuvieron cerradas y con la agravante de que esta Delegación del I.S.M. parecía ser más el búnquer de armadores y demás gentes, que siempre han procurado y procuran hacer y deshacer a su antojo).

Quizás de los comentarios que se detallan a continuación, algún compañero pueda pensar que nosotros mismos hacemos discriminación elitista dentro de nuestra profesión, nada más lejos de la realidad, sino que todas las irregularidades que se dan en todos los campos de la F.P.N.P. hoy día y entre nosotros mismos es el resultado de las labores que los otros sectores (administraciones local y central, I.S.M., Comandancias de Marina, Cofradías de Pescadores, Armadores sin escrúpulos, etc.). Por ejemplo:

— En el puerto de Palma el enrolle y despacho de un remolcador con un casi P. de Cabotaje, decimos casi ya que únicamente se presentó como acreditación el Certificado de Examen "no es válido a efectos de embarque".

— En ese mismo remolcador únicamente va a bordo un Mecánico Naval Mayor (2.000 c.v.), seguramente este

compañero no tiene porqué tener vacaciones, relevos de guardia, gestiones personales en franco de guardia, etc.

— En el puerto de Palma los remolcadores y embarcaciones auxiliares de la J.O.P. (Minist. Obras Públicas) trasgreden todos los requisitos y normas de titulación sin excepciones (¡sin comentarios!)

— En Alcudia (puerto) el remolcador de servicio va despachado por un P. de Litoral de Pesca de 2.ª clase.

— En Palma, la Secretaría de la Cofradía de Pescadores la detenta un Capitán de la Marina Mercante, ¿Es lógico?, ¿es justo?

— En el puerto de Palma la Cía. Trans-Balear manda a sus mecánicos navales (vacaciones, permisos, etc.) sin desenrollarlos, y por supuesto con la plaza vacante.

Y bien, para qué continuar, la lista sería inacabable, y mientras tanto los de siempre haciéndose la cama mutuamente, léase COMME, Comunidad Autónoma, Cofradías, Comandancias, Armadores piratas, etc.

Sin ira y con firmeza para seguir adelante, recibir un fuerte abrazo de todos los de "aquí".



AETINAPE es un órgano informativo común que pretende estar a la plena disposición de sus asociados y servirles en cuanto esté a su alcance.

Por eso rogamos a cuantos puedan ofrecer un puesto de trabajo que nos lo comuniquen, para ponerlo en contacto con nuestros asociados y amigos en paro.

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

Proquides, s.l.

PRODUCTOS QUIMICOS, LIMPIEZA Y DESINFECCION

Distribuidores Oficiales de:

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

- * **Conservantes de mariscos y pescados.** (AUTORIZADO)
- * **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:

Polígono de Pocomaco, 5. Avd. Parcela E-10

Teléfonos 29 56 33 - 29 57 20

LA CORUÑA

tripulaciones mínimas

Un buque constituye el centro de trabajo de sus tripulantes. Como centro de trabajo, está formado por capitán, oficiales y marineros, según la categoría o título que posea cada tripulante. Así lo recoge el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de Mar, de 1978, del que España es miembro. Este Convenio en su artículo I, punto 2.º dice: Las Partes se obligan a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones necesarios y a tomar todas las medidas precisas para dar al Convenio plena efectividad y así garantizar que, tanto desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar como de la protección del medio marino, la gente de mar enrolada en los buques tenga la competencia y la aptitud debidas para desempeñar sus funciones.

En el presente Convenio, por "parte" se entiende "todo Estado respecto del cual el Convenio haya entrado en vigor.

El 23 de Diciembre de 1961 sale a la luz la ley 144/61 sobre Reorganización de Enseñanzas Náuticas y de Pesca, la cual dice en su apartado a): La Formación profesional Náutico-Pesquera comprende la de todos los tripulantes de los buques y embarcaciones mercantes y de pesca, **con excepción de la correspondiente a sus Oficiales**, cuyas enseñanzas se rigen por las normas generales de las enseñanzas del país a cuyo nivel académico se corresponden.

Comprenden, por tanto, la formación de patrones, mecánicos, motoristas, radiotelefonistas, especialidades de los mismos, contramaestres, marineros y toda la gama de oficios de a bordo establecidos o que puedan establecerse en el futuro.

La redacción de este artículo es una incongruencia, sobre todo el párrafo: "con excepción de la correspondiente a sus Oficiales", siendo esto lo que va a dar lugar a una serie de enfrentamientos serios y graves, como veremos más adelante.

Veamos por qué el apartado a) es una incongruencia:

El Convenio Internacional del Trabajo (O.I.T.) de 24 de Octubre de 1936 y que entró en vigor en España el día 5 de Mayo de 1972, dice en su artículo 2.º: A efectos del presente Convenio, los términos que aparecen a continuación deben interpretarse de la forma siguiente:

a) "Capitán o Patrón" significa persona encargada del mando de un buque;

b) "Oficial de Puente encargado de la Guardia", significa toda persona, con excepción de los prácticos, que de hecho esté encargada de la navegación o de las maniobras de un buque.

c) "Primer Maquinista" significa toda persona que dirija de una manera permanente el servicio que ase-

gura la propulsión mecánica de un buque;

d) "Maquinista encargado de la guardia" significa toda persona que de hecho esté encargada de la marcha de las máquinas propulsoras de un buque.

Vemos en el presente Convenio como un Patrón tiene capacidad para mandar un buque y, por lo tanto para ejercer también como oficial, por lo que es oficial aunque no quiera reconocérselo como tal en la legislación de nuestro país, que a pesar de ser miembro de la O.I.T. no observa ni cumple las normas que emanan de dicho Convenio.

Por otra parte, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (I.M.O.) dice en su artículo VI (títulos):

1) Se expedirán títulos de capitán, oficial o marino a los aspirantes que, de acuerdo con los criterios que la Administración juzge satisfactorios, reúnan los requisitos necesarios en cuanto a períodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes de conformidad con lo dispuesto en el Anexo del Convenio.

Este párrafo, a pesar de no hacer una clara referencia sobre titulados de Formación profesional, da un amplio margen de flexibilidad, en el cual este organismo otorga una serie de competencias a las administraciones de los países miembros, para que estos puedan disponer las reglamentaciones necesarias para la creación de unas titulaciones perfectamente válidas con la suficiente cualificación para desempeñar los distintos puestos de trabajo a bordo, de acuerdo con las categorías de los buques de pabellón nacional, siempre y cuando estas titulaciones estén refrendadas por el organismo competente.

Asimismo dicho apartado a) de la ley 144/61 se contradice con la regla I/1 del Capítulo I, referente a Disposiciones Generales, del Anexo de dicho Convenio, que dice:

Definiciones:

A los efectos del presente Convenio y salvo disposición expresa en otro sentido se entenderá:

c) por "capitán", la persona que tiene el mando de un buque;

d) por "oficial", un tripulante, que no sea capitán, así designado por la legislación o las reglamentaciones del país de que se trate o, en defecto de esa designación, por acuerdo colectivo o por aplicación de la costumbre.

e) por "oficial de puente", un oficial competente de la sección de puente.

f) por "piloto de primera clase", el oficial de puente que sigue en rango al capitán y que en caso de incapacidad de éste habrá de asumir el mando del buque;

g) por "maquinista naval", un oficial competente de la sección de máquinas;

h) por "maquinista naval jefe", el maquinista supe-

rior responsable de la propulsión mecánica del buque;

l) por "maquinista naval primero", el oficial que sigue en rango al maquinista naval jefe y que en caso de incapacidad de éste será responsable de la propulsión mecánica del buque.

j) por "maquinista auxiliar", una persona que esté recibiendo formación para obtener el título de maquinista naval y que ha sido designado para ese cargo por la legislación o las reglamentaciones del país de que se trate.

m) por "marinero", todo tripulante del buque aparte del capitán y los oficiales.

Si observamos el párrafo d), se puede apreciar con claridad el marco de competencias que facilita el presente Convenio a los países que están adscritos al mismo, para que estos instituyan la figura de oficial de acuerdo con los criterios del país en cuestión.

Con respecto al apartado j), en nuestro país se está embarcando a titulados Náutico-Pesqueros como auxiliares, cuando la figura de auxiliar no consta entre las titulaciones que se obtienen en la formación profesional Náutico-Pesquera. Asimismo y dado que la ley 144/61, al establecer una nueva organización de las enseñanzas náuticas y de pesca autorizaba al Gobierno para que fijase el número de recursos, planes de estudio y títulos que se otorguen, es posible que se intentase regular la figura de auxiliar en alguna reglamentación posterior que no llegó a ver luz. No existe ningún Decreto 22, de 16/9/64. Por consiguiente, esta figura no está contemplada desde los puntos de vista jurídicos y profesional, y es por tanto por lo que no es posible el enrolamiento de los Titulados de Náutico-Pesquera desde una óptica legal.

Desde antes del año 1961 los titulados de formación profesional, veníamos ejerciendo de oficiales y continuamos haciéndolo hasta la fecha actual, pero en unas condiciones bastante anómalas e incomprensibles como veremos a continuación:

El 14 de Marzo de 1963 se publica el Decreto 629, sobre títulos profesionales de la Marina Mercante y Pesca (B.O.E. 06/04/63), que en su artículo noveno dice:

"En caso de que se compruebe por las autoridades de Marina de forma fehaciente, que no se dispone de personal en posesión de cualquiera de los títulos que en este Decreto se establecen para completar la tripulación mínima reglamentaria exigida a un buque, podrá autorizar el ocupar estas vacantes al personal en posesión del título inmediatamente inferior, dentro del orden establecido en cada uno de los grupos indicados en el artículo primero, por un plazo no superior a "un año", gozando de todas las atribuciones, prerrogativas y remuneraciones que corresponden a la plaza que ocupa "Provisionalmente".

Esta circunstancia está recogida en el "Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de la Mar", cuyo art. VIII (dispensas) dice:

1) En circunstancias muy especiales las Administraciones podrán, si a su juicio ello no entraña peligro para personas, bienes ni el medio ambiente, otorgar una dispensa en virtud de la cual se permita a un determinado hombre de mar prestar servicio en un buque determinado durante un período determinado que no exceda de seis meses desempeñando un cargo distinto a los cargos de oficial radiotelegrafista y opera-

dor radiotelefonista, salvo que concurren las circunstancias previstas en las pertinentes Reglas de los Reglamentos de Radiocomunicaciones, para cuyo cargo el beneficiario de la dispensa no tenga el título idóneo, a condición de que su competencia sea suficiente para ocupar sin riesgos el puesto vacante de un modo que la Administración de que se trate juzgue satisfactorio. No obstante, no se concederán dispensas a un capitán ni a un maquinista naval jefe salvo en casos de fuerza mayor, y aún entonces sólo durante períodos de la máxima brevedad.

2) Las dispensas correspondientes a un puesto determinado sólo se otorgarán a personas debidamente tituladas para ocupar el puesto inmediatamente inferior. Cuando en el Convenio no se exija titulación para el puesto inferior, podrá otorgarse dispensa a una persona que a juicio de la Administración tenga competencia y experiencia claramente equivalentes a las necesarias para reunir los requisitos que se exijan respecto del puesto que se trate de ocupar, a condición de que, si esa persona no posee el título idóneo, se le exija realizar con éxito una prueba aceptada por la Administración, demostrativa de que no hay riesgo en expedir la mencionada dispensa. Además, las Administraciones harán que el puesto en cuestión sea ocupado lo antes posible por una persona que esté en posesión de un título idóneo.



De este artículo podemos sacar lo siguiente:

a) La vacante se podrá cubrir en "circunstancias especiales".

b) El período no excederá de seis meses.

c) Quedan excluidos los puestos de "Capitán y maquinistas navales jefe salvo en casos de fuerza mayor".

d) La Administración hará cumplir la normativa.

Del artículo noveno del Decreto 629 del 14 de Marzo de 1963 más arriba expuesto podemos entresacar como diferencias con respecto a las del art. VIII de la IMO, las siguientes:

a) Período no superior a "un año".

b) La autoridad de Marina autorizará la ocupación de tales vacantes.

c) No dice nada con respecto a ocupar las vacantes de capitán y maquinista naval jefe, por lo que se podrá hacer.

El 14 de Julio de 1964 se publica la Orden por la que se fija el Cuadro Indicador de tripulaciones mini-

mas para buques mercantes y de pesca (B.O.E. 16/07/64), que en su artículo 15 dice textualmente: Cuando la falta de personal titulado lo haga necesario, las autoridades locales de Marina podrán cubrir las plazas con personal que posea el título inmediatamente inferior al señalado en el rol, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 del Decreto 629/1963.

Los enrolamientos que se realicen de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo anterior darán derecho a ocupar la plaza por un período mínimo de seis meses, terminado el cual deberá ser reemplazado tan pronto como sea posible por personal que tenga la categoría profesional exigida.

Aquí se cambia el término "por un plazo no superior a un año", por el de "por un período mínimo de seis meses".

Asimismo el artículo transitorio de dicha Orden de 14 de Julio de 1964 dice:

Quedan facultadas las autoridades locales de Marina durante un periodo de un año a partir de la publicación de la presente Orden ministerial para cubrir destinos subalternos de personal titulado de Puente o Máquinas con personal de categorías profesionales inmediatamente inferiores a las que autoriza el artículo 15.

Dichos enrolamientos deberán ser comunicados en todo caso a la Dirección General de Navegación.

La expresada facultad ha sido prorrogada sucesivamente en los años 1966, 69, 70, 71, 72, 73, 74, y 75; y la Orden de 15 de Septiembre de 1975 (Ministerio de Comercio, B.O.E. 16), que dispone:

Artículo 1.º: En los buques mercantes y de pesca, los puestos de mando o jefatura podrán ser ejercidos por los titulados correspondientes cuyas atribuciones estén de acuerdo con las que les confiere el Decreto 2596/1974, de 9 de Agosto, sobre Títulos Profesionales de las Marinas Mercante y de Pesca y disposiciones complementarias, adaptándose en esos casos, a dichas atribuciones, lo dispuesto en el Cuadro Indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca fijado por Orden ministerial de 14 de julio de 1964 (la anotada).

Art. 2.º: Se prorroga hasta la entrada en vigor de un nuevo Cuadro Indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca, la facultad concedida a las autoridades locales de Marina, en la forma que especifica el artículo transitorio de la Orden Ministerial de 14 de julio de 1964 (citada), que fijó el Cuadro Indicador en vigor.

Art. 3.º: La presente Orden ministerial entrará en vigor el 16 de Septiembre del año en curso.

Si la ley 144/61 nos excluye como oficiales, a pesar de que ejercemos como tales, tanto en nuestro país como en pabellones extranjeros, a partir del Decreto 629/1963 y haciendo parcheos de las normas de la IMO, los legisladores van introduciendo una serie de medidas restrictivas y legislando de tal forma que, legalmente sin ser oficiales, ejercemos como tales indefinidamente, pero para ello se vulneran las normas de la IMO.

Se incurre también en contradicciones notorias, tal y como ocurre entre el artículo VIII (dispensas) de la IMO, el noveno del Decreto 629 de 14 de Marzo de 1963, la Orden de 14 de Julio de 1964 y la Orden de 15 de Septiembre de 1975.

Nuestra situación es la de comodines de las necesidades de la flota, dentro de un marco ilegal con respecto a los convenios que España tiene suscritos con

los Organismos Internacionales, marco ilegal propiciado desde la propia Administración.

Por otra parte, el Decreto 2596/74 amplía las atribuciones a Patrones y Mecánicos, por lo que establece un mayor campo de competencias de una parte, mientras que por otro lado se continúa propiciando y fomentando la ilegalidad.

Resulta paradójico que se permita a Patrones el mando hasta 700 toneladas, cuando en otro buque de 701 toneladas no se le permita ejercer tan siquiera como tercer oficial, ocurriendo igual problema en el departamento de máquinas.

Esta enorme ambigüedad dentro del entramado de unas normativas bastante ilógicas, aplicadas con poca coherencia y a veces con fines no muy claros, provocan tensiones y perjuicios que últimamente se están agravando.

Dentro del campo propio de nuestras competencias también se observan grandes irregularidades como se aprecia en el art. 5.6 de la Orden de 14 de Julio de 1964, donde dice textualmente: "En los buques mayores de 900 toneladas R.B.C., los puestos de Capitanes de Pesca podrán ser desempeñados por Capitanes de la Marina Mercante con título de Piloto anterior al Decreto 629/1963. Asimismo en los buques de más de 150 a 900 toneladas R.B.C., los Capitanes de Pesca y Patrones de Pesca de Altura, por Pilotos de la Marina Mercante con título anterior al citado Decreto".

Esto significa un acotamiento de nuestro campo por parte de titulados ajenos a la formación y estudios propios del sector pesquero, ocurriendo otro tanto con los artículos 4 y 5 del Decreto 2596/1974 de 9 de Agosto, donde se acota el campo de atribuciones a Mecánicos Navales Mayores y Mecánicos Navales de primera clase.

Por otra parte, entre las exigencias de la IMO, es que las titulaciones que se expidan por parte de cualquier país miembro de esta Organización, deben ir refrendadas por el Delegado de dicho país ante la Organización.

El nuevo modelo de tarjeta de Identidad profesional que se viene expidiendo a los titulados de Náutico-Pesquera, de acuerdo con las actuales normas de la IMO, no está siendo refrendada según las exigencias.

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 documentalmente cualquiera de las situaciones anteriores.

Una vez que haya superado la situación anterior y obtenido el correspondiente empleo volverá a estar obligado al estricto cumplimiento de sus obligaciones de cotización correspondiente.

EL COMERCIO - XI-XI-83 - GIJÓN

EL PRESIDENTE DE AETINAPE CRITICA EL «CORPORATIVISMO» DE LOS TITULADOS SUPERIORES DE LA MARINA CIVIL

«Los contribuyentes de Gijón deberían pedir responsabilidades al Ayuntamiento por pagar los gastos de un Colegio Profesional»



El presidente de la Asociación Española de Titulados en Formación Profesional Náutico-Pesquera (AETINAPE), José Manuel Muñiz Ríos, dio ayer una charla en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Gijón, como primer contacto con los alumnos en una serie de visitas que hará a diversos centros docentes españoles de la especialidad. En la conferencia, José Manuel Muñiz habló de las necesidades de reestructuración existentes en el sector naval y de la urgencia de la integración de sus enseñanzas en el Ministerio de Educación y Ciencia, así como de terminar con la disgregación de competencias del sector en diversos ministerios, comunidades autónomas y otros organismos, "lo que dificulta la ordenación del sector que nosotros propugnamos". El presidente de AETINAPE se refirió también al excesivo número de centros de enseñanzas náutico-pesqueras existentes en España, "muchos de ellos sin dotación material suficiente como para impartir una docencia eficaz".

En el contacto entre el señor Muñiz Ríos y los alumnos gijoneses salió también a relucir la competencia pro-

fesional, últimamente muy agudizada, entre los titulados superiores y los titulados de Formación Profesional en tal terreno. El presidente de AETINAPE relató su reciente entrevista con el director general de la Marina Mercante: "Me dijo que había llegado a la conclusión de que el proyecto sobre tripulaciones mínimas que le habíamos presentado no es asumible, y alegó razones que nosotros no compartimos en absoluto. Pensamos que existen influencias de organizaciones externas que impiden que se establezca una política racional en este contexto."

-¿Qué organizaciones?

-Organos afines a los temas que nos afectan.

El señor Muñiz Ríos se refirió también, dentro del capítulo de sus contactos con la Administración, a una reunión con el secretario general de Pesca, a fin de acordar medidas, en coordinación con los órganos centrales y autonómicos específicos, para reordenar el sector: "Queremos que se reforme el cuadro indicador para buques pesqueros, porque tal como está planteado da acceso a titulados de la marina civil, mientras que nuestros titulados son tachados de intrusos en la marina civil cuando llevan en ella veinte años de ejercicio y han dado un gran impulso a la flota". A los titulados de Formación Profesional les critican los superiores, añadió el presidente de AETINAPE, que "están ocupando puestos de otros señores que estaban en otras flotas" y que tal ocupación se hizo aprovechando un momento de expansión del sector: "Para nosotros, esos argumentos son totalmente risibles".

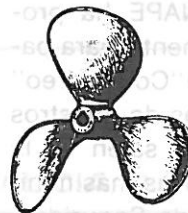
Opina el señor Muñiz Ríos que corresponde a las autoridades "tratar de evitar que cunda la preocupación y el desánimo entre unos profesionales que están siendo objeto de vejaciones por parte de una Administración que, en principio, iba a ser defensora de la Formación Profesional y decididamente anticorporativista, mientras que el corporativismo sigue siendo la ley en la marina mercante española".

Las escuelas superiores y las de Formación Profesional Náutico-Pesquera son perfectamente compatibles, dice el presidente de AETINAPE, "pero hay una minoría que trata de provocar enfrentamientos entre ambos colectivos, haciendo que la vida en la mar sea todavía más difícil. Nosotros no vamos a seguir permitiendo que se nos trate de intrusos y se nos imputen cargos por parte de personajes muy poco profesionales, que han hecho muy poco por nuestro sector marítimo".

José Manuel Muñiz Ríos, además, se muestra "muy sorprendido" por el hecho de que el Ayuntamiento de Gijón "se haya reunido en una sesión para subvencionar los gastos de un Colegio Profesional", dijo, refiriéndose al reciente pleno del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante de España que tuvo lugar en la Casa del Mar de esta ciudad. "Los contribuyentes de Gijón deberían pedir responsabilidades por apoyar con sus tributos a unos señores que, en muchos casos, luchan contra los intereses de otros contribuyentes del propio municipio".

El enfrentamiento entre oficiales y titulados de Formación Profesional de la marina española civil queda, pues, de manifiesto. Un enfrentamiento agudizado por una crisis del sector que lleva al paro a cotas calificadas por José Manuel Muñiz Ríos de "peligrosas".

F.P.



TALLER GOTEPAR

REPARACIONES NAVALES

ESPECIALIDAD EN:

Motores - Reductores en General - Calderería
Soldadura - Cierres

c/. Leandro Cucurny, 25
Tlfno. 58 10 34
BURELA (Lugo)

● Según el B.O.E. n.º 235 del 1 de Octubre de 1983 "Los buques de registro bruto igual o superior a 500 Toneladas, pero inferior a 1.600, un operador radiotelefonista naval y otro operador radiotelefonista restringido. Si el buque lleva el operador radiotelefonista naval dedicado exclusivamente a tareas radiotelefónicas no será obligatorio el otro operador radiotelefonista naval restringido. Los buques que no cuenten en su dotación con un radiotelefonista naval dispondrán de un plazo de un año a partir de la entrada en vigor de estas Normas, para que el Capitán, un oficial o un miembro de la tripulación obtengan dicho título.

● Todavía seguimos esperando que la Dirección General de Pesca tome las medidas legítimas y que AETINAPE ha propuesto en su momento para paliar el sistema de "Compadreo" con el que muchos de nuestros barcos pesqueros salen a la mar incumpliendo las más mínimas condiciones de Seguridad, pasando olímpicamente entre otras cosas del vigente Cuadro Indicador.

Sr. Director General seguimos esperando ¿Hasta Cuándo?

● Es tal el grado de incompetencia de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras que a pesar de la difícil coyuntura actual y con exceso de centros y limitados recursos económicos siguen firmando la creación de nuevos centros, preguntamos ¿Para qué? ¿A quién le interesa? ¿Quién o quienes sacan partido?, en cualquier caso no es la **F.P.N.P.**

● El Personaje Antonio Espinosa que tanto daño ha hecho a nuestra profesión resulta que se ha reincorporado al Instituto Politécnico Marítimo Pesquero de Alicante, realmente vergonzoso.

● El COMME celebra su II Pleno en Gijón y nos preguntamos que pasa con el Gobierno Socialista, pues estaba altamante representado, o es que resulta que ciertos individuos juegan una doble partida, tristemente lamentable.

● Volvemos a reiterar o mejor hacer un nuevo llamamiento al Gobierno para que tenga en cuenta a la AETINAPE a la hora de modificar la actual situación dentro de la plataforma marítima, tan necesitada de cambios, pero no como los entiende nuestro querido Catedrático Luis Rodríguez, por favor...

● En seguridad Marítima no se ha avanzado absolutamente nada lo que es peor seguimos en sentido regresivo.

● En el mes de Enero unos cien barcos españoles deberán abandonar el banco Canario-Marroquí, de acuerdo con el vigente convenio bilateral de pesca.

● Nos preocupa profundamente que el Gobierno pueda caer en la política capitalizadora del COMME en el Sector Marítimo y nos preguntamos con que derecho, pues hemos dejado bien claro que estamos de acuerdo con la desmilitarización del sector marítimo, pero atención el sector pesquero corresponde a sus propios profesionales Sres. del Gobierno es un sector altamente importante como para pensar dejar en gestión de profanos.

EL PAIS - 8-XII-83

GALICIA

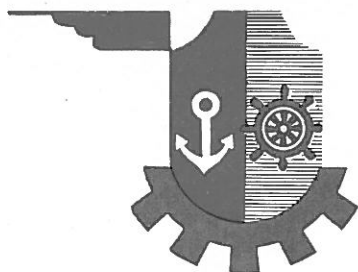
Regresa a Pontevedra un patrón de pesca detenido en Mauritania el mes de agosto

A. VENCE, Santiago de Compostela Benito Fazanes, uno de los dos patrones de pesca gallegos retenidos por las autoridades de Mauritania desde el apresamiento de sus barcos en aguas territoriales de aquel país el pasado mes de agosto, llegó ayer a su localidad natal de Bueu (Pontevedra) tras ser puesto en libertad por un tribunal mauritano.

Su compañero y convecino Guillermo González del Río no podrá abandonar la prisión hasta el cumplimiento formal de la condena de cien días de arresto impuesta a ambos por faenar sin licencia en aguas territoriales mauritanas.

La condena, extraordinariamente leve si se tiene en cuenta el rigor de las leyes penales en Mauritania y la agravante de reincidencia en el caso de Benito Fazanes, es, en apariencia, el resultado de las gestiones practicadas ante las autoridades gubernamentales mauritanas y españolas por el presidente de la Agrupación Española de Titulados Náutico-pesqueros, José Manuel Muñiz, quien lamentó ayer, en conferencia de prensa celebrada en Santiago, el cautiverio innecesariamente largo sufrido por los dos patrones de pesca.

"No es el momento de formular críticas", dijo Muñiz, "pero lo cierto es que el problema pudo haber sido solucionado con mucha mayor celeridad si quienes estaban obligados a hacerlo asumiesen desde el primer momento sus deberes".



ANVALA

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.

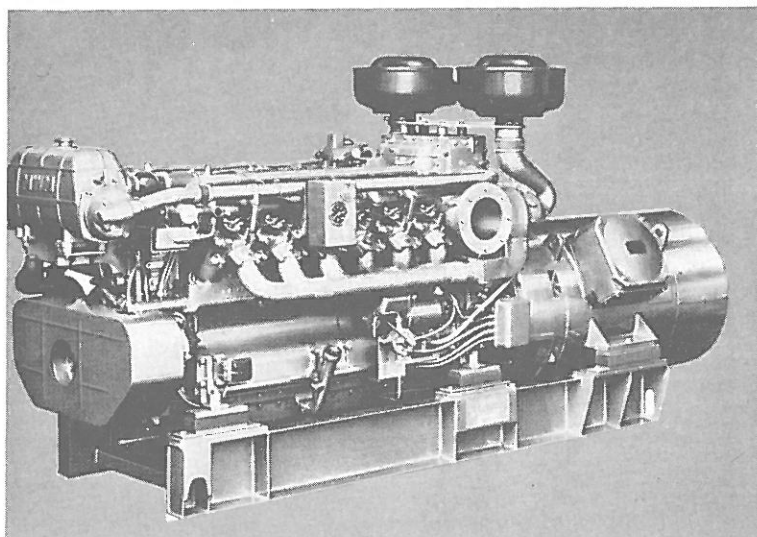
**Taller auxiliar de Construcción y
Reparación de Maquinaria Naval**

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

LA CORUÑA - 6

AGALSA

AGUIRENA GALICIA, S. A.



- * GRUPOS ELECTROGENOS
- * MOTORES MARINOS MWM-DITER
- * MOTORES ELECTRICOS
- * REDUCTORES DE VELOCIDAD
- * VENTILADORES MARINOS E INDUSTRIALES
- * ELECTRO-BOMBAS
- * EQUIPOS ARRANQUE AUTOMATICO PARA GRUPOS ELECTROGENOS
- * MATERIALES PARA LA INDUSTRIA Y LA MARINA

OFICINAS GENERALES Y ALMACEN:

Juan Montes, 1-3
Apartado 1.196

Tels. 28 52 77 - 28 57 33
LA CORUÑA - 6



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



CAIXA GALICIA