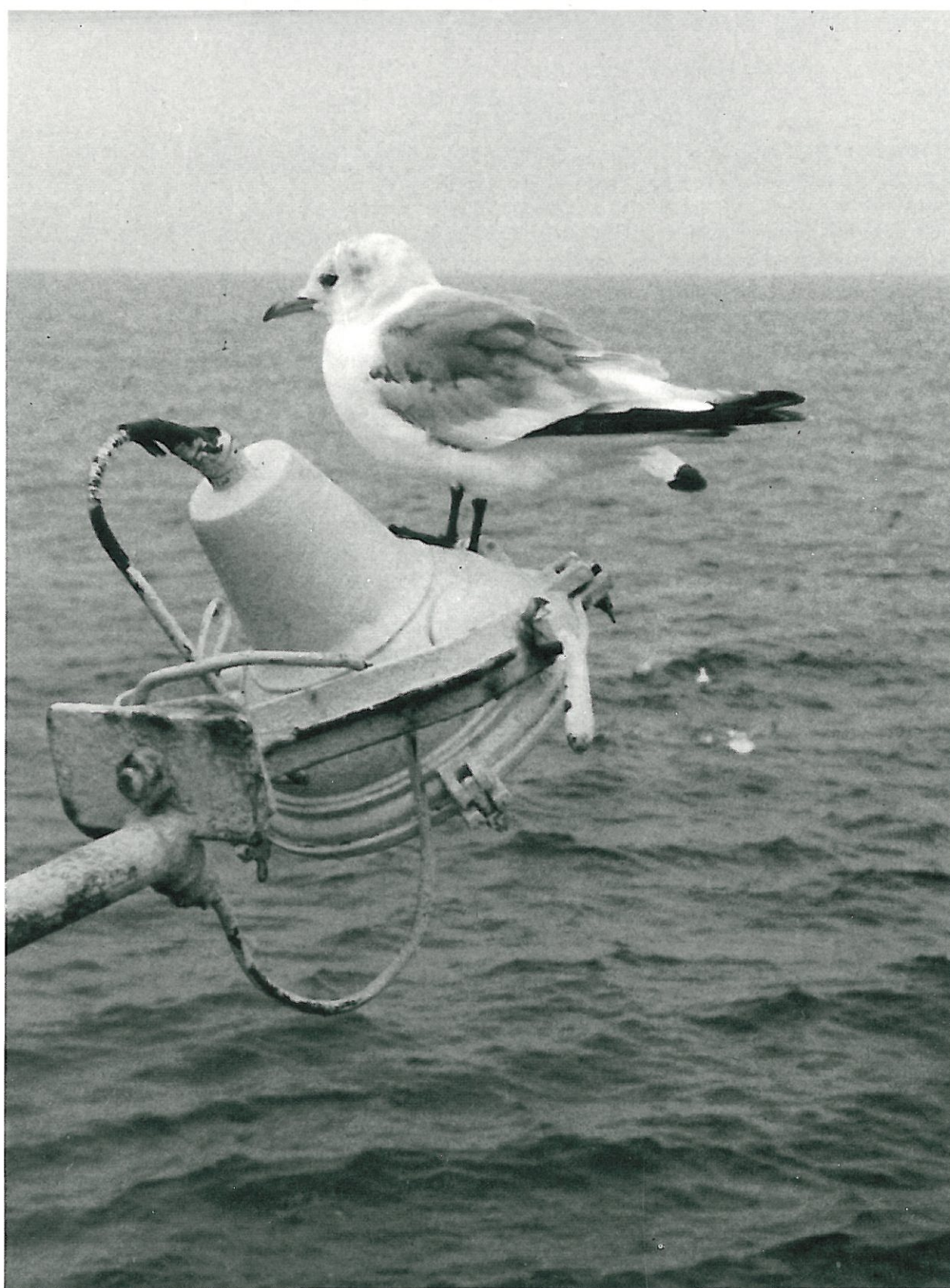




AETINAPE

ORGANO INFORMATIVO DE LA ASOCIACION
ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA



EUROPESCA S.L.

IMPORT-EXPORT EFECTOS NAVALES

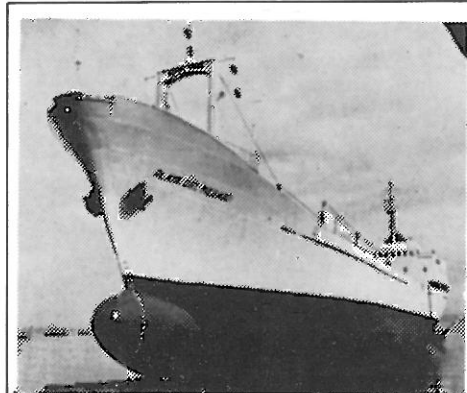
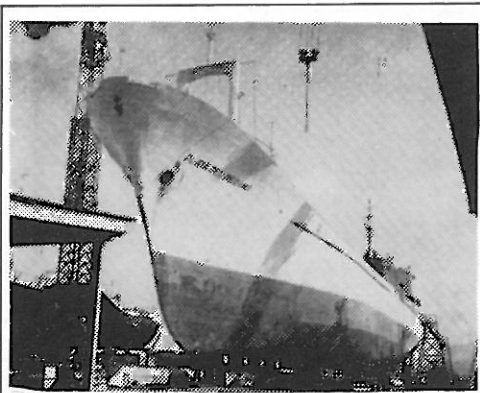
- HILO MONOFIL (tanza) PERLON BAYER
- ANZUELOS Y GIRATORIOS
- ESTACHAS TRENZADAS DE POLIPROPILENO «**SQUARE LINE**»
- CABLES DE ACERO. MALLERAS CON Y SIN ALAMBRE
- HILADOS TRENZADOS Y TORCIDOS
- REDES DE BAJURA Y ARRASTRE
- CORDELERIA EN GENERAL, ETC.

Plaza de la Palloza, 2-1.º D.
Télex 47.178 COE-E

Telfs.: 299852 - 299731
LA CORUÑA-6

MERCANCIAS DESPACHADAS DE
ADUANA O EN DEPÓSITO FRANCO.

VARADEROS CHAS, S.A.



LAS INSTALACIONES DISPONEN DE: Dos carros para barcos hasta 600 tns. de desplazamiento y 40 m. de eslora. Tres carros para barcos de hasta 3.000 tns. de desplazamiento y 110 m. de eslora total. Dos grúas-torre con alcance hasta 24 m. y 9 tns. de potencia de elevación. En los caminos de rodadura de dichas grúas-torre existen cuatro tanques cisternas con capacidad para 80.000 litros, para en ellos vaciar residuos, combustibles y aceites de los barcos en reparación, si ello fuera necesario. Todas las rampas disponen, debidamente canalizadas, de tomas de energía eléctrica, agua dulce, aire comprimido, vapor de desgasificación de tanques, oxígeno, acetileno y gas propano para soldaduras. Existe también un completo servicio de contra-incendios. En las edificaciones destacan las Naves de los diversos Talleres de Ajuste, Maquinaria, Calderería, Forja, Fundición, Carpintería, Soldadura y Electricidad, y las Oficinas, Almacén y Servicios Sociales del personal.



VARADEROS CHAS, S. A.
Playa de Oza, s/n - LA CORUÑA
Telfs.: 28 1200 - 28 4155 - 28 4856

SUMARIO

Norte	1
Nuestra labor	2
Los hombres	4
Nuestros asociados opinan...	5
Colaboraciones	7
Entrevista	12
Delegaciones	14
Ineptitud del Instituto Social de la Marina	17
Reunión con el COMME	18
Noticias	20
Hablan de nosotros	21
Declaraciones del Presidente de Titulados Náutico-Pes- queros	24

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 5 - Marzo, 1984
Redacción y Administración: AETINAPE
Avda. del General Sanjurjo, 8-1.º Izqda.
Teléfono 29 96 14 - LA CORUÑA - 6

DELEGACIONES:

GIJON: Eduardo Castro, s/n - Telf. 325808
CADIZ: Duque de Nájera, 10
PALMA DE M.: Villalonga, 70 - Telf. 232950
DENIA: Expl. de Cervantes, 10 - Telf. 780006
PASAJES: Terranova, 1 - Telf. 399265
HUELVA: Avda. Los Plateros, 2-B - Telf. 224296
ARRECIFE: Avda. del Puerto Naos, 1
Telf. 928/810600

IMPRIME: **VENUS**
Dep. Legat. C-1 760 - 1982

¡Ay... si Drake levantara la cabeza...!

Nada, que al final, vería como en los tiempos modernos, lógicos, democráticos, de negociaciones y vecindades nos llevamos peor que nunca y —además— utilizamos, sin ton ni son, las armas como método no disuasivo sino... agresivo, terrorista.

Lo que pasó hace unas semanas en los mares comunitarios, de vigilancia gala, con los pesqueros de Ondárroa no tiene ni nombres ni apellidos, aunque —¡eso sí!— paternidad, que de tener maternidad tendríamos que calificarlos como hijos de «mala madre», por mucha mala uva que hubiere por ambas partes.

Por lo que se ve, y esto justifica todavía mucho menos la acción, la justicia absolvió a los patrones españoles. Eso quiere decir que los franceses, que ya nos joroban bastante cuando agreden a nuestros camioneros que pasan con sus legumbres para el resto de los mercados europeos por sus rutas, nos tienen algo más que manía. Como si, de algún modo, siguieran imponiendo la vergonzosa idea de que África comienza en los Pirineos. Que equivale a decir que, por mucho que se hable de la entrada de España y Portugal en el Mercado Comunitario, y por muchas promesas, fechas y apoyo que se nos intente prestar, seguimos estando discriminados totalmente.

Pero el tema no viene por ahí. Esos son problemas a resolver en su día. Creemos que lo justo es que los métodos sean, en casos como éste, de tipo disuasorio: pacífico. Lo que no se puede ser es tan incivilizados como lo acaban de demostrar y utilizar la fuerza, la armas, la violencia por tan solo aquello de «sácame de ahí esos peces», que sería la frase equivalente, como símil, en este caso.

No sabemos cómo disculpar, porque no hay palabras para disculpa ni, siquiera, que justifiquen tal acción. Acción tan bárbara no cabe en el juicio de nadie. Es incalificable el daño y la acción. Y es vergonzoso tener como vecinos y como próximos aliados —en caso de nuestra entrada en el Mercado Común— a villanos y cobardes tales como acaban de demostrarnos ser estos franceses que, por algo, fueron los inventores de la guillotina, por ejemplo.

En otro orden de cosas, no hace muchos días, un caso similar nos ocurrió con nuestros otros vecinos, los lusitanos. Pero, ¿dónde están las patrulleras españolas que intenten disuadir a nuestros vecinos de que vengan a «capturarnos» en nuestras propias aguas jurisdiccionales?

Y no hablemos de los atropellos que día tras día sufrimos en los bancos marroquíes, saharianos, etc., por parte de las patrulleras de estos países.

En fin, que si nuestras autoridades no ponen remedio a todo esto, que venga Dios y nos eche una mano. Porque... de lo contrario, de seguir así las cosas, vamos a llevarnos tortas hasta en nuestra propia casa...

AETINAPE

NUESTRA LABOR

En las últimas semanas, y a petición de AETINAPE, con la colaboración de la Secretaría General de Pesca y a través de la Inspección de Enseñanzas, se ha creado una comisión de trabajo de la que también formaron parte algunos Directores de nuestros centros. Este tímido paso nos congratula, al margen de la operatividad del mismo, puesto que debemos valorar el hecho como tal, por razones obvias, teniendo además en cuenta las profundas divergencias de entendimiento entre AETINAPE y la Dirección General de Marina Mercante (D.G.M.M.).

VOLUNTAD EN LA SECRETARIA GENERAL DE PESCA

Según fuentes de alto nivel, hay voluntad política en la Secretaría General de Pesca para plantear abiertamente, y a través de una estrecha colaboración entre las partes en litigio, un diálogo constructivo con el objetivo prioritario de buscar soluciones, que piden paso con urgencia, debido al estado de descomposición a que está llegando nuestra flota por falta, fundamentalmente, de una política operativa, honesta y nítida en su gestión. Todo esto no es de fácil cambio sustancial, si observamos actitudes sectarias por parte de algunos elementos que deben participar en el compromiso que le corresponde y que se escudan en la disgregación de competencias marítimas entre otros, como válvula de escape a su incapacidad. AETINAPE siempre ha estado defendiendo la integración de competencias marítimas, reconociendo que es una de las fórmulas importantes para paliar los muchos problemas que tiene nuestro sector marítimo; pero todo ese proceso está sometido a decisiones políticas de alto nivel y no podemos ni debemos, mientras tanto, mantener una actitud inerte, exigiendo que cada órgano de la Administración juegue el papel que le corresponde en las competencias inherentes a nuestros problemas, aunque esto suponga, como parece ser, un irremediable y serio enfrentamiento dentro de la propia Administración marítima, llegando incluso, si es necesario, con el único propósito de defender en derecho y en justicia nuestra profesión, a trasladar los serios y graves problemas planteados a los responsables de más alto nivel de los Ministerios más comprometidos. Aunque pueda ya parecer un tópico no debemos eludir hacer referencia

a la incorrecta conducta de los que des gobiernan nuestra Marina Mercante, siendo en sumo grado los culpables de que nuestra flota esté varada.

TEMAS DE LA COMISION

Sin más preámbulos podemos comentar los puntos más importantes que se han tratado en las diversas reuniones que han mantenido la Comisión, teniendo siempre presente la gran preocupación que nos invade a todos por la indescriptible situación de nuestros titulados de Cabotaje, como tampoco debemos obviar la muy precaria situación en que se encuentran todos los Titulados Náutico-Pesqueros. Este tema se ha estudiado y seguirá haciéndose con la precisión y cautela que el delicado caso requiere y hechos los análisis oportunos la conclusión ha sido unánime, situación de caos total añadiendo a esto la falta de voluntad por parte de quienes no han querido estar presentes (D.G.M.M.),

quien sigue potenciando su política habitual obstruccionista, resistiéndose al diálogo. El Cabotaje ha desaparecido y hoy los pocos barcos que cubren esta navegación son de toneladas superiores respecto a las atribuciones de estas titulaciones que se habían creado al efecto, entonces sólo cabe plantearse por una parte el adaptación de estas titulaciones al nuevo marco de lo que es el actual Cabotaje; por otra vía que estos titulados sean los oficiales de derecho en función de su techo profesional.

REUNION CON LA PATRONAL

Por otra parte AETINAPE solicitó una reunión con representantes de la Patronal Pesquera y ANAVE; dicha reunión se celebró en presencia de representantes de la Administración y se presentó en la misma un proyecto sumamente ambicioso y trascendental que podíamos calificar de histórico, puesto que se trató por vez primera la creación del alumno Náutico-Pesquero, debemos decir, dentro de las reservas que siempre deben tenerse en cuenta en situaciones de tal envergadura, que se celebró esta reunión en medio de un clima de cordialidad e interés. De esto nos alegramos porque creemos que siendo el tema de un extraordinario relieve tanto para el sector marítimo, como para el colectivo, que vería así la posibilidad de recuperar su propia identidad, dignificando en alto índice nuestra profesión y elevando por otra parte el grado de preparación técnica de nuestros titulados.



Los representantes de la Patro-
nal se han comprometido a es-
tudi- ar con sumo interés la propuesta
y emitir el consiguiente informe.
No queremos omitir que hay discre-
pancias de base, fundamentalmen-
te en cuanto a lo económico, pero
en cualquier caso se seguirán to-
cando las piezas de la Administra-
ción que tengan relación con el te-
ma, para ir buscando canales de
acercamiento y establecer definiti-
vamente esta nueva figura.

SOBRE CAPITANES DE PESCA

Otro de los temas planteados ha
sido el acceso de Capitanes y Pilo-
tos de la Marina Mercante a Capi-
tan- es de Pesca. Respecto a este
punto se acordó la necesidad de
replantear con objetividad la actual
fórmula de acceso de marinos mer-
cantes a Capitanes de Pesca, con
sólidas y serias argumentaciones
que avalan el proyecto.

Debido al vertiginoso avance
tecnológico en el sector, obliga a
unos cambios sustanciales en el
conocimiento del campo a desem-
peñar, la propuesta de AETINAPE
es la petición de modificar la O. M.
de 28/02/76, la cual regula las
fórmulas de acceso de los marinos
mercantes al sector pesquero; de-
biendo, a nuestro juicio, hacerse
en principio Patrones de Altura, pa-
ra luego optar a Capitanes de Pes-
ca, consiguiendo de esta forma
que los profesionales del sector es-
tén más vinculados a su área de
gestión, con un mayor grado de
preparación.

MECANICOS NAVALES

En relación a los Mecánicos Na-
vales como profesionales ambiva-
lentes y, como tales, afectados en
su campo de atribuciones en los
sectores Marina Mercante y Pesca,
entre otros se planteó la necesidad
de la creación de una titulación, en
esta especialidad, equiparable a la
de Capitán de Pesca; además, se
ha estudiado la necesidad del
incremento de atribuciones de es-
tos titulados, cuestión ésta que se-
guirá planteándose en sucesivas
reuniones, debiendo tener en cuen-
ta que un proceso así necesita de
un tiempo prudente para articular
las medidas necesarias.

ELECTRICISTAS NAVALES

Respecto a los Electricistas Na-
vales y, en honor a la verdad, se ha
cometido un fraude con estos titu-
lados, puesto que siguen sin reco-
nocérseles sus titulaciones en el



justo marco del contexto al que
pertenecen. Se acordó, por parte
de los componentes de esta Comi-
sión, recomendar a estos titulados
el realizar las convalidaciones
oportunas y acceder a Mecánicos
Navales, puntualizando que al mar-
gen de esta recomendación, se-
guiremos trabajando hasta conse-
guir el reconocimiento de estos ti-
tulados.

También somos conscientes de
que toda la amplia gama de proble-
mas que afectan a las diversas titu-
laciones del sector Náutico - Pes-
quero se obviarían en gran medida
con una profunda reforma educati-
va, aunque eso no debe ser el es-
collo que impida actuar con justi-
cia con los actuales titulados, al
margen de la proyección que sin
paliativos debe dársele a todas las
materias en cuestión: Enseñanzas,
Titulaciones, Atribuciones, cen-
tros, etc. Todo esto de acuerdo con
un riguroso estudio para, de esta
forma alcanzar la plataforma profe-
sional con la dignidad que corres-
ponde. Trabajaremos con las medi-
das que vayan encaminadas, en es-
tas reuniones que se están llevan-
do a cabo, para tener un marcado
carácter efectivo y no testimo-
niales, pues no deben olvidarse los
que gobiernan que tienen en sus
manos la obligación y responsabi-
lidad de dar soluciones dignas y ur-
gentes a quienes día a día viven en
la incertidumbre, sometidos a las
mayores vejaciones profesionales
y agravios por quienes plantean
unilateralmente los problemas
marítimos sin tener en cuenta los
demás sectores que forman parte
de esta plataforma.

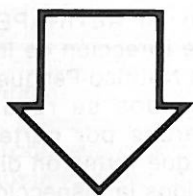
REUNION CON EL CONSEJO DE DIRECCION DE INSTITUTOS Y ESCUELAS NAUTICO-PESQUERAS

Reunión en AETINAPE con el
Consejo de Dirección de Institutos
y Escuelas Náutico-Pesqueras. Los
temas tratados se resumen en
unos acuerdos por parte de los
miembros que formaron dicha reu-
nión, incluidos la Inspección Gene-
ral de Enseñanza y el Presidente de
la Asociación de Profesores de
nuestras escuelas; pedir el apoyo
político necesario para legislar en
el sector pesquero; aprobación por
este Consejo a la propuesta de
AETINAPE de modificar la O. M.
28-02-76. Unanimidad respecto a la
actitud de la D. G. M. M. que está
produciendo serias lesiones a
nuestro colectivo, con un evidente
perjuicio para todos. También se
acordó llevar adelante acciones en
distintos frentes para desbloquear
la falta de diálogo con Marina Mer-
cante y para ello se ha propuesto
preparar un extenso y minucioso
informe para a continuación solici-
tar una reunión de trabajo en la
que se pretende estén presentes el
Subsecretario de Transportes, el
Secretario General de Pesca, Direc-
ción General de Marina Mercante,
Inspección de Enseñanzas Náuti-
co-Pesqueras, representantes de la
Asociación de Profesores, del Con-
sejo de Dirección y de AETINAPE.

Por su parte el Presidente de la
Asociación de Profesores pide una
colaboración más estrecha entre
AETINAPE y el Organismo que éste
preside. Rechazamos la actitud del
Instituto Social de la Marina res-
pecto al reciente creado Consejo

General de este organismo, puesto que hay un representante del COMME entre otros que no queremos cuestionar, pero evidentemente debe estar representado el sector Náutico-Pesquero por razones obvias y sin embargo no se ha tenido en cuenta a este colectivo dejando así en entredicho la gestión democrática de este organismo. AETINAPE ha expuesto a este Consejo la no conveniencia de que nuestros profesores estén vinculados al COMME dada la postura incongruente de éste hacia nuestro colectivo.

Queremos valorar positivamente la actitud de este Consejo y de la Inspección General de Enseñanzas por haber dado su conformidad a los problemas expuestos por AETINAPE y asumir con todo el rigor y firmeza la defensa de nuestros intereses.



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

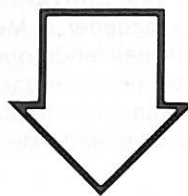
Isidro Mon Martínez

Jesús González López

Jesús Barcón Montero

Ramón M. Vázquez Hermo

José Manuel Portas Calvo



DELEGADOS:

ASTURIAS:

Manuel López Díaz

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

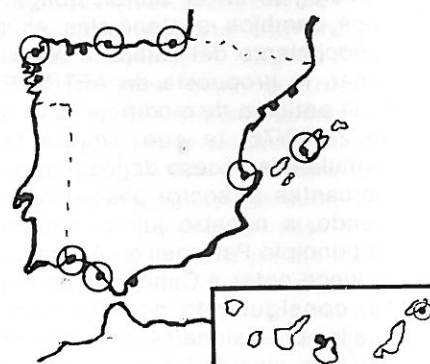
Francisco J. Toledo Hernández

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

nuestros asociados opinan



AUNAR ESFUERZOS

Presidente, miembros de la Junta de Gobierno y todos aquellos compañeros afiliados o no, a los que pueda llegar esta carta.

Como socio de AETINAPE y sufriendo en mi propia carne el virus del paro, gracias entre otros a la incompetencia de la D.G.M.M. y a los muchos ataques de que somos víctimas por parte de ciertos colectivos, tratándonos de intrusos, incompetentes y demás calificativos, con que se puede marginar a una persona profesionalmente; para que después ese puesto que tanto te costó conseguir y demostrar que sabías defender, pueda quedar ocupado por unos señores que dicen ser «Titulados Superiores» (en el papel, claro está), porque yo creo, que una profesión como la del marino necesita algo más, experiencia en la mar, y después cada uno dentro de sus atribuciones, que se le reconozca y respete la profesionalidad demostrada.

Quisiera hacer un llamamiento a todos los Titulados, cualquiera que sea su especialidad (máquinas, puente, mercante o pesca); pues la falta de solidaridad y unión que se observa en algunos (Titulados) compañeros, es uno de los muchos problemas con que cuenta la Asociación. Pero si conseguimos llevar esto a cabo, aunque ya somos una mayoría los que estamos embarcados en esta misión, se contribuiría a resolver otros problemas de vital importancia, que día a día, nos están acorralando y con el propósito de llegar a extinguirnos profesionalmente.

Esto es lo que están buscando ciertos señores, que como ahora llegó el tiempo de las vacas flacas, nos vienen con esas de que ellos son los de verdad. ¿Es que nosotros no venimos desde hace muchos años demostrando nuestra profesionalidad?

Reconozco y es digna de elogio la gran labor que están llevando a cabo los miembros de la Junta de Gobierno, muchas veces a costa de grandes sacrificios, así como la de

otros compañeros, desde distintos lugares de la geografía. Pero me indigna y a veces hasta siento vergüenza al conocer las críticas de que son objeto por parte de unos y la indiferencia que muestran otros ante el grave problema porque estamos atravesando; claro está que éstos son una minoría, una minoría que no tenía porqué existir, pues creo que no estamos luchando por deporte, ni por figurar, sino por necesidad, por moral y por dignidad profesional.

Por favor compañeros, yo no pido nada para mí, sino para todos, para la profesión; sigamos adelante, luchando con dignidad y unidos cada vez más, no por egoísmo como hacen otros, sino para conservar lo que tanto sacrificio nos ha costado conseguir y no dejar que nos desplacen de nuestro sector.

Un abrazo a todos.

FRANCISCO J. PENA
Patrón de Pesca de Altura
y Mayor de Cabotaje

A VOSOTROS, COMPAÑEROS

Compañeros;

Ante el nuevo envite que se nos presenta en nuestra lucha cotidiana por la defensa de nuestra profesión, quiero pararme a reflexionar y, a la vez tratar de que también vosotros reflexioneis.

Sé que la cadena es interminable, pero para consolidarla firmemente en el fondeo, tienen que estar todos los eslabones sujetos, uno tras otro, sin titubeos. Así es nuestra AETINAPE, una cadena interminable, con innumerables eslabones que vamos uniendo uno a uno, firmemente sujetos entre sí.

Se crearon unos eslabones (entiéndase por la formación de las distintas asociaciones Náutico-Pesqueras), para a continuación unirlos todos, formando uno solo y sólido, naciendo así AETINAPE. En esta reflexión tengo que hacer un inciso: quedó un garbanzo negro, la Asociación de Vigo; pero no importa, ya se sabe lo que son y los intereses que representan.

Este primer eslabón es la partida, pero ojo, quedan muchos más eslabones que unir a la cadena. No vale con figurar solamente como socios, ni mostrar una indiferencia palpable, tenemos mucho que aportar, por una parte informando a los compañeros que todavía desconocen nuestra labor, o bien se muestran reacios a formar parte de esta cadena argumentando mil y una disculpas hacia nuestra labor; hay que hacerles comprender la necesidad de permanecer unidos.

Otra labor que debemos desempeñar, es la de proporcionar ideas e informaciones a nuestra directiva, y no dejarlos solos con la infinidad de problemas que existen y se les presentan diariamente, en la defensa de nuestra profesionalidad. Debemos tener en cuenta que estos compañeros tienen su propio trabajo y que esta labor la hacen desinteresadamente. Así vemos los muchos problemas que les presentamos con los retrasos en el pago de las cuotas; debemos hacerlo a través del banco.

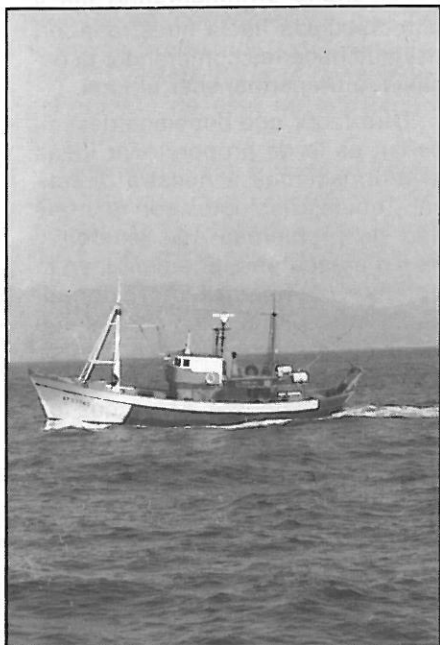
Quiero pararme también, en la posible degradación, por parte de algún Titulado, desempeñando trabajos no acordes con sus funciones en los buques. Hay que continuar demostrando, no sólo a la Patronal, sino también a los «señores del C.O.M.M.E.» que somos tan buenos profesionales como ellos y que estamos luchando por conseguir que nuestra preparación en las escuelas Náutico-Pesqueras, sea superior, acorde con los adelantos actuales.

Por último, pensar que la directiva necesita de nuestra colaboración y, aun a fuerza de ser pesado en esto, no mostremos indiferencia, mostrémonos activos, robeamos un poco de tiempo a nuestro ocio y dediquémosle un poco de tiempo a la Asociación, nuestra Asociación, «La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros», que ya es reconocida y respetada, que ya saben algunos señores que tienen que contar con nosotros para tomar algunas decisiones, pues en una guerra abierta quizás no lleven tanto las de ganar como pensaban, que alguna batalla también será nuestra, como ya la está siendo en algunos asuntos que está tratando nuestra Directiva en Madrid.

Animo, compañeros, es la defensa de nuestra profesión la que tenemos entre manos, nuestra dignidad profesional, y no dejaremos que nos roben lo que conseguimos

con muchos esfuerzos, no sólo en las escuelas, en donde sufrimos muchos avatares junto con nuestras familias, a las que muchos de nosotros teníamos a nuestro cargo, sino también en la mar.

NILO CAMPO SANTOS
Mecánico Naval Mayor



DEMASIADAS INTERROGANTES

Nos preguntamos muchos Titulados de uno y otro bando ¿hasta dónde nos conducirá todo esto? ¿No estaremos siguiendo un camino totalmente equivocado?

Nadie comprende —y yo menos— cómo dos colectivos afines —Titulados Superiores y Titulados Náutico-Pesqueros— que debieran hacer un frente común, se pueden enfrentar de esta manera, llegando en muchos casos al insulto, y lo que es mucho más grave a la vejación a que se somete en muchos barcos a los Náutico-Pesqueros por parte de **nuestros queridos colegas superiores**. Por supuesto no se encontrará, por mucho que se busque, otro caso parecido en la sociedad española.

También cabe preguntarse el origen de este problema o ¿quién nos llevó a esta situación? Aquí la cosa está muy clara, la «lacra» del paro que azota al mundo y sobre todo la inutilidad de nuestros dirigentes marítimos —anteriores y actuales— y además de algunas mentes calenturientas y retrógradas que mal se autodenominan «Ti-

tulados Superiores» que sólo persiguen su bienestar personal y no el del colectivo al que representan o dicen representar.

¿No sería más beneficioso para todos y para nuestro sector —el marítimo—, caminar todos juntos? Desde luego cada uno dentro de sus limitaciones y campos para los cuales fue formado.

Es inconcebible que todavía el sector marítimo español siga rigiéndose por unas leyes obsoletas y tercermundistas que parecen darles la razón a los que afirman que Europa empieza en los Pirineos.

¿No deberíamos empezar «ya» a revisar estas leyes, adaptarlas y equipararlas a las de los demás países de la CEE a la cual queremos pertenecer?

Todo esto no parece importarles mucho a **nuestros queridos colegas...** pues parece ser que su objetivo primordial es el desacreditarnos ante la opinión pública española, pues sólo así se explica la sistemática campaña de agresión a nuestro colectivo en los distintos medios de comunicación y la poca ética mención al «intrusismo», pero alguien debería recordarles a **nuestros queridos colegas...** y a quien corresponda, quién levantó en época de crisis nuestra flota, cuando ni los barcos ni las condiciones económicas se podían comparar con las demás marinas europeas, a donde por cierto se marcharon **nuestros queridos colegas...**

¿Quién luchó durante muchos años, sudando sangre para que nuestra flota adquiriera el nivel que actualmente tiene? Desde luego no fueron **nuestros queridos colegas...** puesto que no estaban en España.

Nos acusan de ser manejados y malpagados por los empresarios, y yo me pregunto ¿quién fue o fueron los que hicieron las tablas salariales y ordenanzas laborales durante los últimos cuarenta años? Desde luego que no participó ningún Titulado Náutico Pesquero, pero sí Titulados Superiores o en todo caso gente procedente de su misma Escuela y sólo hay que mirar por encima estas ordenanzas para observar la discriminación que éstas encierran hacia los Náutico Pesqueros.

¿Quién es el intruso? Nosotros que ocupamos durante más de veinte años unos puestos de trabajo que nadie quería y por los cuales luchamos y dignificamos, o **nuestros queridos colegas...** que ahora

en época de crisis en todo el mundo y ante su retorno obligado, reclaman unos derechos que moralmente no les pertenecen y que sólo una obsoleta ley les otorga? ¿Cómo no se les cae la cara de vergüenza?

¿Cómo se interesan tanto por la seguridad de nuestra flota de repente, si mientras ellos permanecieron fuera, en materia de seguridad estábamos a la altura de los demás países —y con peor material—; es muy significativo que el descenso en la seguridad de nuestros barcos —según ellos— coincida con el retorno de **nuestros queridos colegas...**

Si los Titulados Náutico Pesqueros son intrusos, ¿cómo debemos calificar a los Titulados Superiores que navegan en plazas que son específicas de los Náuticos Pesqueros?

Por qué se reconoce nuestra capacidad y profesionalidad en el extranjero y en nuestro propio país se nos quiere exterminar como si fuéramos una plaga causante de todos los males que nos aquejan? Los Titulados Náutico Pesqueros, navegando en barcos extranjeros, son tratados con tanta o más consideración que **nuestros queridos colegas...** que también navegan en esos barcos y no son manipulados ni manejados por nadie pues no existe la fobia contra este colectivo que hay en España.

En la Dirección General de la Marina Mercante no podrían tener **nuestros queridos colegas...** mejores compinches y defensores, Inspector General —Ex-Presidente del COMME— y Director General, que a su vinculación y servilismo al COMME, une su incapacidad total para afrontar con valentía los problemas que tan gravemente nos afectan y por eso nos preguntamos: ¿Quién gobierna en la D. G. de la Marina Mercante?

¿Cuál es nuestro destino? ¿Cuál es nuestro futuro?

¿La destrucción mutua? ¿La desaparición?

¿La creación de una barrera insalvable entre unos y otros, que nos haga imposible la convivencia?

Modestamente pienso que este no es el camino. El del entendimiento mutuo. El caminar juntos para encontrar una solución a nuestros problemas.

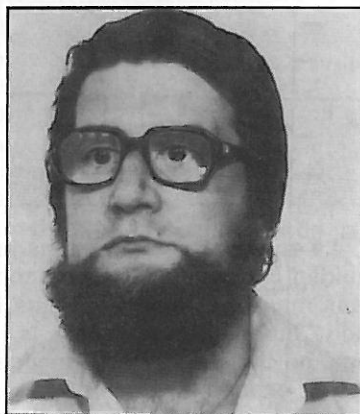
EMILIO SUAREZ TEMBRA
Patrón de Pesca de Altura
y Mayor de Cabotaje



El proyecto de investigación «Marca» en la vanguardia de la pesca española

(1.ª PARTE)

Por JAUME A. DRUCABADO
Del Instituto de Investigaciones
Pesqueras



A lo largo de los últimos años de la década de los 60 y durante todo el decenio siguiente participé como espectador privilegiado al resurgir del sector pesquero español y a su desafortunada desestabilización económica, comercial y laboral.

Tuve ocasión de visitar, tanto a bordo de los propios pesqueros como de buques de investigación, los por entonces recién descubiertos caladeros de África austral; la aventura americana tanto por lo que al calamar y pota se refieren en el hemisferio norte, como por lo que afecta a la merluza frente a las costas sudamericanas, no me fue ajena; y ello sin dejar de conocer los caladeros tradicionales: el bacalao desde Terranova, Groenlandia y Noruega y los otros caladeros del Mar del Norte, Gran Sol y el Banco Canario-Sahariano.

Por la situación e importancia del puerto en donde radica la institución a la que por aquellos años pertenecía —el Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo— me eran familiares tanto las grandes empresas como los pequeños armadores y la pesca casi artesanal a lo largo de las costas del supercontinente euroafricano.

Sirvan todos estos prolegómenos de presentación no como justificación de un análisis de la marcha del sector pesquero en España, sino como exponente de una situación común al sector, sea donde sea que se desarrolle su actividad: las interrelaciones Investigación-Básica/Desarrollo-Tecnológico/Explotación-Industrial son

prácticamente inexistentes debido a la inexistencia prácticamente total de los dos primeros puntos. Durante años los escasos biólogos (llamados Biólogos-Pesqueros) que han —hemos— trabajado en relación con la pesca hemos asistido en calidad de «convidados de piedra» a las alzas y bajas del sector, y cuanto más recibieron el encargo de malamente intentar justificar unas cifras estadísticas que todo el mundo bajo el mantel del banquete admitía como irreales en los repartos de cuotas de pesca en las organizaciones internacionales. Y poco más, el resto una incondicional vocación y un intento de gran profesionalidad, al margen de las necesidades reales de investigación y desarrollo. Se puede decir que la investigación oceánica es una de las cenicientas en la dotación de sus presupuestos, siendo por otra parte de las que presentan unos índices más altos de necesidades en función de sus costos.

Es hora —antes de su total irreversibilidad— de analizar despacio, pero con profundidad y urgencia las componentes de aventurismo financiero, de inexperiencia internacional, de ineficacia administrativa, de explotación laboral y de falso desbloqueoamiento de otros sectores (en especial el siderúrgico) que han acompañado al «boom» pesquero español de los años 60-70 y al «crac» de los 70-80. Ciertamente la postura de la Administración quizás no sea ajena a estos planteamientos a lo largo de los últimos 20 años; incluso algunos —especialmente los que se podrían calificar como auténticos

industriales del sector, al margen del tamaño de sus empresas— insinúan que han actuado en calidad de protagonista o catalizador.

No, no pretendo analizar en este breve artículo la marcha del complejo y delicado sector industrial pesquero, ni tan solo proponer vías e ideas para su estabilización y relanzamiento. Únicamente pretendo dejar constancia por escrito de que se está produciendo un punto de inflexión en la trayectoria de la investigación pesquera en el país, y que es por tanto imprescindible de que dicha nueva tendencia se afiance, cobre más fuerza y sea capaz de intervenir eficazmente en el sector.

Pero antes de seguir conviene dejar aclarado un aspecto de no poco interés y que no siempre preside los criterios de planificación: se admite ampliamente —por lo menos en el mundo occidental— que un paso adelante en Ciencia Básica tiene un efecto multiplicador de 10 en el Desarrollo Tecnológico y de 100 en la Aplicación y Explotación Industrial. Por contra, el descuido tanto de la Ciencia Básica como del Desarrollo Tecnológico genera situaciones económicas e industriales dependientes en alto grado de sistemas exteriores que resultan ser altamente erosivas frente al progreso de los países más desarrollados que ven sobreacelerados sus avances ante el «desencantamiento» más o menos voluntario de los otros países que asisten (se supone que impávidos) al aumento de su coeficiente de satelización respecto del exterior.

Pues bien, repito que en la actualidad (década de los 80) estamos asistiendo a un cambio de tendencia en la aplicación de recursos financieros a la Ciencia Básica y al Desarrollo Tecnológico, por lo que se refiere a la investigación oceánica y pesquera, en España. Numerosos proyectos de investigación están recibiendo inyecciones económicas tanto en los campos de la hidrografía, acuicultura, biología pesquera como los propiamente de pesquerías. No es una situación final, sino únicamente un inicio de cambio de la tendencia inversora por parte de la Administración, que es preciso que se afiance, persista y aumente a la par que el sector privado entre igualmente en potenciar dicho desarrollo. Por otra parte, no cabe esperar resultados inminentes y espectaculares, pero sí cabe ciertamente hablar de un cierto optimismo (por lo menos relati-

vo, comparativo, respecto de quinquenios anteriores) de un entrever un horizonte más cercano.

Personalmente hemos asistido al desarrollo teórico y práctico de la acústica en la ayuda a la navegación y en la localización, separación y cuantificación de los recursos pesqueros; nos resultan familiares algunos aspectos de la tele-detección mediante aviones y en la actualidad con satélites artificiales aplicados a las pesquerías; la informática está revolucionando el sector tanto en lo que se refiere a los procesos de control como de tratamiento de información y colaboración en la toma de decisiones a todo nivel; nos suenan conocidos vocablos como afloramiento, producción primaria, reclutamiento, mortalidad, TAC y un largo etcétera como parte de la jerga especializada a que se refieren determinados fenómenos oceánicos y biológicos conducentes al último eslabón peces y por tanto pesca. De todo ello, poco tiene el marchamo de origen nacional. El desafío no es fácil ni el desenlace es inminente, pero cabe hablar de un esperanzador cambio de tendencia que capitalizan en casi su totalidad las dos instituciones estatales dedicadas al estudio del medio marino y sus implicaciones humanas, me refiero al Instituto Español de Oceanografía y al Centro Nacional de Investigaciones Pesqueras. Es de desear que nuevas generaciones de relevo entren a engrosar las estrechas y poco pobladas filas de pioneros que desarrollamos nuestra actividad en alguno de dichos centros de investigación y desarrollo tecnológico.

La tarea por hacer es ingente y la anquilosación burocrática es una tentación permanente, pero existen ciertos indicios que permiten racionalmente constatar estas esperanzas y cambios de tendencia manifestados más arriba. En este artículo describimos muy sucintamente uno de estos indicios, en el futuro iremos desarrollando otros, hasta completar el mapa de la nueva situación actual de la investigación pesquera en España.

El indicio en cuestión viene descrito por lo que en la jerga profesional se denomina «nuevos recursos» que afectan tanto realmente a recursos potenciales como recursos virtuales.



Posibilidades de trabajo en la C.E.E. para nuestros titulados náutico-pesqueros

Por MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero. Antiguo
experto FAO

La aparentemente próxima incorporación de España y Portugal a la Comunidad Económica Europea completará la Europa Azul. El autor de estas líneas mantiene la tesis de que la incorporación de España a la C.E.E. no tendría que ser la ruina para la industria pesquera española, y que, desde luego, no tiene por qué suponer el paro para nuestros pescadores. A continuación expone brevemente su criterio.

Soy consciente de que mis puntos de vista sobre el problema pesquero español discrepan de las opiniones generalmente advertidas en los medios de comunicación, pero aunque comprendo y entiendo la postura del sector extractivo, no la comparto y sigo insistiendo en que la entrada de España en el Mercado Común, significará la reestructuración de la flota, pero no el hundimiento de toda la industria. Creo que mi postura queda claramente reflejada en estos dos ejemplos:

Hace unos meses, en una Propuesta de Proyecto titulada «La Industria Pesquera Española y la entrada en la Comunidad Económica Europea», bajo el epígrafe **Oportunidades de Negocio** decía lo siguiente:

...«A pesar de que la entrada en la CEE requerirá sin duda un considerable aligeramiento de la flota pesquera española, esto no debe ser mirado en forma puramente pesimista, sino que por el contrario más bien la reestructuración de la industria como un todo, como resultado de convertirse en miembro de la CEE, deber ser contemplado con optimismo, como una posibilidad de desarrollar nuevas formas de negocio. En un frente total, oportunidades de negocio surgirán en la formación de convenios de fletamientos, licencias, o sociedades mixtas para desplegar el exceso de la capacidad de la flota por todo el mundo, mediante la consecución de acuerdos comerciales con productores y exportadores de la CEE y terceros países; mediante la atracción de los desembarcos de los buques extranjeros en puertos

españoles y proporcionar facilidades de procesamiento con precios competitivos a compañías extranjeras; desplegando los sobrantes españoles de mano de obra especializada o semiespecializada en posiciones similares en las flotas e industrias de los países de la CEE como resultado del libre movimiento de trabajadores dentro de los países miembros de la Comunidad Económica Europea»...

Unos meses antes, en un artículo publicado en Fishing News International (después traducido y publicado por D. Domingo Quiroga, en La Voz de Galicia) decía:

...«El problema de los miles de pescadores afectados, si fuéramos capaces de llevar las negociaciones con la CEE de forma inteligente, creemos que no sería tal problema, o al menos no revestiría características preocupantes. Pensamos que cuando los países miembros lleguen a un acuerdo final sobre reparto de cuotas, los habrá que se encuentren con falta de mano de obra, con capturas incapaces de llevar a cabo, o con un cupo en especies no deseadas. Nuestros pescadores constituyen una mano de obra supercualificada, son —para su desgracia— de un estrato social inferior al de sus colegas comunitarios, y por tanto menos exigentes con las normas laborales —lo primordial es un salario que poder llevar a casa—. Uno de los derechos comunitarios es el de la libre circulación de trabajadores y en base a ello no creemos que hubiera grandes dificultades para esos hombres llegado el momento»...

Creo que sobra todo comentario, pero si hubiera que hacer un resumen, este podría ser algo parecido a esto:

El día que se complete la Europa Azul, cuando llegue el momento de repartir cantidades y fijar cupos, habrá países con especies no deseadas, pero que gozan de un buen mercado (el nuestro, a qué negarlo) y, —lo que es más importante— sin personal cualificado para capturarlas. No hay que olvidar que esos países, al gozar de un nivel de vida superior al nuestro, van dando la espalda al mar, sus pescadores son más «señoritos» que los nuestros, están acostumbrados a trabajar en mejores condiciones y no aceptan largas estadías en alta mar. El oficio de pescador es muy duro, llegará el día en que los españoles tampoco quieran salir al mar en las condiciones y por los períodos de tiempo que ahora lo hacen, pero hasta entonces, hasta que alcancemos esos niveles de vida que provocan esas reacciones, es bien seguro que existirá una demanda de mano de obra que nuestros titulados pueden llenar, y el trabajo una vez estemos dentro del Mercado Común, está marcado por unas pautas de duración, seguridad, salarios, etc., que no pueden ser dejadas de lado.

Concluyendo: La entrada de España en la Comunidad Económica Europea no tiene por qué suponer el paro para nuestros pescadores, titulados o no, sino todo lo contrario, una apertura a mercados de mano de obra ahora cerrados para ellos. Puedo equivocarme, o mejor dicho, puede que las cosas no salgan así, ya que depende de si el primer paso lo dan los comerciantes, o la industria pesquera. Los intermediarios se conformarán con lo que hay, y no pretenderán modificar las estructuras sino aprovecharse de ellas, si es la industria la que toma la conciencia de la situación, sin lugar a dudas de que se podría organizar de forma más idónea, pero por desgracia, la industria nos está dando bastantes muestras de inmovilismo con lo que pienso que es el colectivo de profesionales del mar el que tiene que tomar conciencia de la situación y presionar a la Administración para que este cambio se realice de forma no traumática y aprovechando al máximo las circunstancias favorables.

La formación profesional náutico-pesquera y la ordenanza laboral de la Marina Mercante

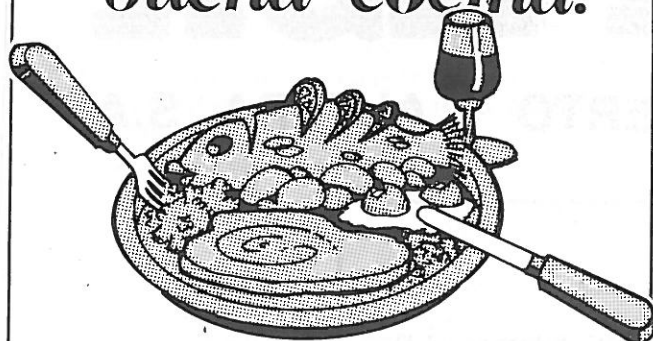
Por el Sr. GOMEZ SANCHEZ
Jefe de Estudios del Instituto P.
Marítimo. Pesquero del Estrecho

La Formación Profesional Náutico-Pesquera, ha ocupado durante muchos años un gran número de puestos de trabajo de nuestra flota, tanto en Marina Mercante, como en Pesca, en distintas categorías.

Estas enseñanzas se imparten por la modalidad de Formación Permanente de Adultos, obteniéndose unas titulaciones restringidas en cuanto a sus atribuciones, bien sea en T.R.B., C.V., o en la Zona de Aplicación.

Desde hace algunos años se imparten también en régimen de Enseñanzas Especializadas de Formación Profesional, obteniéndose

Conozca el secreto
de una
buena cocina.



CASA
PARDO

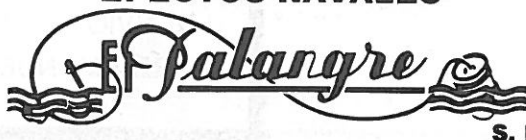
NOVOA SANTOS, 15
Teléfonos 287178-280021
LA CORUÑA



**todo
para
el mar**

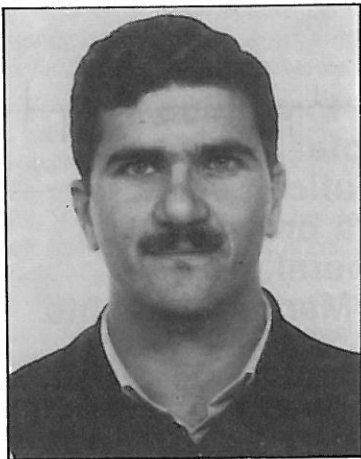


EFFECTOS NAVALES



SUMINISTROS INDUSTRIALES Y NAVALES
SHIP CHANDLER

Av. Primo de Rivera, 6, bajo
OFICINAS: ☎ 23 06 72 - 23 16 08
ALMACEN: ☎ 23 12 30 LA CORUÑA



Sr. GOMEZ SANCHEZ

el título de Técnico Especialista, correspondiente al Segundo Grado de Formación Profesional, nueva denominación del Título de Maestro Industrial.

Pues bien, las distintas Ordenanzas Laborales contemplan al Maestro Industrial o Técnico Especialista, como perteneciente al grupo de Técnicos Titulados que está integrado por aquellos profesionales que requieren de un título para el desarrollo de su profesión. Así, por ejemplo, en la Ordenanza Laboral de la Siderometalurgia, el grupo de Técnicos Titulados está integrado por:

- Ingenieros, Arquitectos y Licenciados.
- Ingenieros Técnicos.
- Ayudante de Ingeniería y Arquitectura.
- Profesores de Enseñanza.
- Maestros Industriales.
- Capitanes, Pilotos y Maquinistas.
- Graduados Sociales.
- A.T.S.

Sin embargo, la Ordenanza Laboral de la Marina Mercante, contempla dos categorías de títulos:

- Categoría A, correspondiente a Titulados de M.M.
- Categoría AB, correspondiente a Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

Este es el problema básico.

Tradicionalmente hay una mala disposición por parte de los titulados de las Escuelas de Náutica para aceptar a nuestros titulados como «oficiales» y a que entren en igualdad de oportunidad al mundo del trabajo, sin otro obstáculo que el de sus techos de mando y las disposiciones internacionales sobre materias de Navegación y Seguridad, de forma que la contratación pueda ser libre por parte de los Armadores, que atenderán a una profesionalidad contrastada

por un largo período de servicios como «habilitados» de algo que poseen: un título, única condición exigida en otras Ordenanzas Laborales, sin menosprecio por la procedencia del mismo.

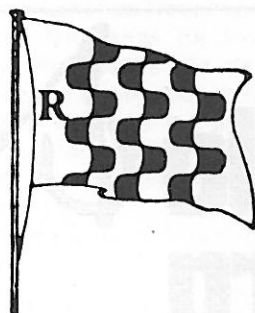
Este es desde mi punto de vista, lo modificable, lo negociable, lo razonable.

Pídase entonces, la integración de titulados en un solo grupo, al igual que ocurre en las restantes Ordenanzas Laborales, y a partir de aquí, reestructurarse las atribuciones, delimitarse en función de los contenidos de los programas de estudios, pero nada más. Este Gobierno debe hacerlo.

Luego se pedirá el tercer Grado de Formación Profesional y la integración en ese sistema educativo de los Titulados Náutico-Pesqueros con mayor flexibilidad de la existente hasta ahora.

Y luego, la integración definitiva en Educación y Ciencia. O todo de forma conjunta.

Esta es la reforma pendiente.



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

Los problemas de la Enseñanza Náutico-Pesquera

Por JOSE M. COSTAS CAPELO
Profesor de Astronomía y Navegación. Escuela Náutico-Pesquera.
La Coruña

Son muchos los problemas que tiene planteados la enseñanza Náutico-Pesquera y tengo la impresión de que continuarán, a menos que, quienes criticamos el sistema educativo actual, pongamos la imaginación suficiente en el empeño de encontrar las fórmulas que permitan a la Administración comprender la necesidad de iniciar un proceso de cambio en el que puedan tener cabida las diversas opiniones interesadas en el tema.

Uno de ellos, quizás el más importante, es la dualidad existente en el acceso a las distintas titulaciones y que, como consecuencia de la inercia propia de las cosas que en su día fueron, se mantiene, a pesar de que hoy no tenga la menor justificación.

Es evidente que las atribuciones profesionales que confiere el Estado a sus ciudadanos deben tener, como fundamento, un determinado nivel de conocimientos y esto lleva parejo un concreto esfuerzo escolar que se exigirá, sin discriminación de ningún tipo, a todo aquel que quiera ejercerlas. Pero, es claro, que quien aspire a conseguir cierto nivel de responsabilidad, en cualquier actividad, habrá de someterse a toda una serie de requisitos previos, entre los que puede figurar una programación de estudios, cuyo contenido, no podrá ser compartido con el de otra, sin que se produzca aquella discriminación. Este es el caso de la enseñanza Náutico-Pesquera; aquí coexisten dos planes de estudio que dan lugar a dos clases de alumnos: los que siguen el Régimen Especial de Adultos y aquellos otros que componen la Formación Profesional. Aparentemente, esta situación beneficia a los primeros, ya que se les permite su matriculación en la especialidad que elijan, sin requisito académico previo; sin embargo, la realidad es otra muy distinta, porque, cuando finalizan sus estudios, el Ministerio de Agricultura y Pesca les concede el título que les faculta para ejercer su profesión, pero nadie les reconoce un nivel académico que les permita su acceso a otros estudios superiores o a otras ocupaciones públicas o privadas, salvo aquellas en que la convocatoria exprese, literalmente, la necesidad de estar en posesión de uno de estos títulos. Como vemos, esta dualidad discrimina en toda regla, puesto que es capaz de hacerlo en uno y otro sentido.

Otro de los problemas que resultan, de situación tan singular, es el hecho de que a nuestras aulas de adultos llegan alumnos en precarias condiciones de escolaridad, junto con otros que proceden del BUP, e incluso de la misma FP. Como es fácil de comprender, esto pone graves dificultades al normal desarrollo del curso y obliga al profesor a un esfuerzo constante, en su deseo de mantener vivo el interés de unos y otros; y debo confesar que es una tarea difícil y ardua.

Por otro lado, los alumnos con deficiente escolaridad, viven el curso en permanente tensión porque descubren que su enorme esfuerzo personal no lleva parejo igual rendimiento escolar; esto les lleva a una situación tal de desánimo, que ya sólo esperan conseguir los mínimos conocimientos necesarios que merezcan la aprobación del profesor, sobre todo pensando que éste entrará en consideraciones de edad y especial situación personal.

Dicho todo lo anterior, pienso que a este estado de cosas es necesario buscarles solución y que, por el bien de todos, esta solución no debe demorarse. Es preciso que, quienes tengan capacidad para hacerlo, convoquen, en torno a una mesa, a aquellos colectivos laborales, profesionales e institucionales que puedan aportar sus ideas y su experiencia.

Entrando en el terreno de las soluciones prácticas, se me ocurre que las hay de fácil aplicación, como puede ser aquella que permitiera promover el acceso de los adultos al Régimen General de la FP a través de un examen de nivel, al igual que se viene haciendo, actualmente, para el ingreso en la Universidad de aquellos que, no reuniendo los requisitos académicos suficientes, son mayores de veinticinco años. Esta prueba de nivel les llevaría al segundo grado de la misma. Al objeto de atender a aquellos aspirantes que presentaran mayores dificultades para su integración en la FP, se podría crear un curso, de corta duración, para permitir su recuperación. Entiendo que, de esta manera, las puertas de la enseñanza Náutico-Pesquera estarían abiertas a todo aquel que quisiera llegar a ella, pero lo estarían sin subterfugios ni componendas, sino en un absoluto plano de igualdad.

garantía para salir a la mar.



BOMBAS AZCUE
Bombas para todo tipo de industria y la Marina.



TECOMAR
Repuestos de motores, rectificadores, cromo duro, recuperación de piezas.



BAR-VIZ
Segmentos para todos los tipos de motores.



ABC Compresores de aire.



JEMASA

Sande y Díaz S.L.

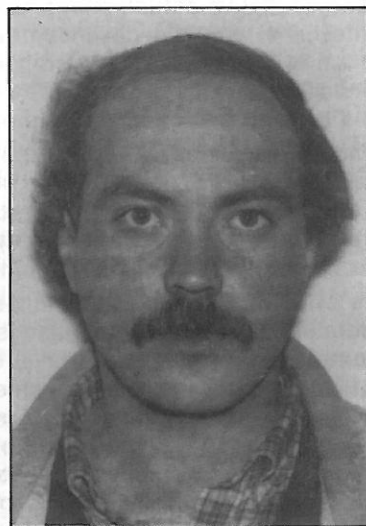
NOVOA SANTOS, 11 - BAJO
Teléfonos 28 33 97 - 28 36 44
Télex 84089 REBO-E - Apartado 1.102
LA CORUÑA - 6

ENTREVISTA

«LOS FRANCESES, VERDADEROS SALVAJES»

«No recibimos ningún tipo de aviso, navegábamos en marcha libre fuera de aguas jurisdiccionales francesas»

(Declaraciones a AETINAPE del patrón del pesquero «Valle de Atxondo»)



Tiene treinta años y se llama Domeka Solabarrieta. Es un chicarrón del norte y nació en uno de esos pueblecitos típicos vascos, donde el caserío tiene calor de hogar y la prisa se hace pausa, cada tarde.

Zizurkil se llama el pueblo y dista de Donosti tan solo veinte kilómetros.

Cuando dejó el puerto de Ondárroa aquella tarde, patroneando el «Valle de Atxondo», difícilmente pensó en lo que tan solo unos días después iba a suceder.

Y lo que sucedió todos lo conocemos por los medios de comunicación. Tampoco a nuestra revista le podía pasar desapercibido algo que tanto nos afecta, que tan cerca está de nosotros y nos desplazamos al vizcaino puerto de Ondárroa para hablar con él.

P.—Domeka ¿lleva mucho tiempo en la mar?

R.—Comencé a los 17 años, por lo que llevo trabajando unos 12.

P.—¿Cuánto tiempo como patrón?

R.—Aproximadamente unos siete años.

P.—¿Dónde sacaste el título?

R.—El de Litoral, en la Escuela de Ondárroa. Para Patrón de Altura, estudié en Ondárroa también, pero hice los exámenes en la Escuela de Pasajes.

P.—¿Dónde estabais faenando el día del ametrallamiento?

R.—Tengo que decir, y que esto quede bien claro, que no estábamos faenando y que tampoco teníamos pescado a bordo. Navegábamos en marcha libre, fuera de aguas francesas, es decir, fuera de sus aguas jurisdiccionales.

P.—¿Rebisteis algún aviso?

R.—No, no recibimos ningún tipo de aviso por parte de los franceses.

P.—¿Cómo se comportaron?

R.—Francamente mal, por utilizar una palabra suave. Es sorpren-

dente y paradójico que se hable de derechos humanos y que Francia se las dé de país libre y civilizado, cuando es que recurre a las armas para detener a dos pesqueros. Además, todo el mundo sabe que un pesquero de este tipo navega sobre los 11 o 12 nudos en marcha libre, mientras que una patrullera lo hace sobre los 30 nudos.

P.—¿Cómo piensas que se portaron los franceses con respecto a la situación?

R.—Como verdaderos salvajes, no hay más que ver el barco para darse cuenta de la barbarie que han cometido. Y aun cuando las bombas eran de carga hueca, han podido hacer una auténtica masacre.

P.—¿Cuál fue el trato de las autoridades sanitarias francesas y cómo se encuentran sus compañeros heridos?

R.—Después de estar veinte días en el Hospital Militar de Brest, llegan a Bilbao y resulta que al compañero portugués, que le amputaron la pierna derecha, le hicieron un chequeo y tuvieron que sacarle un trozo de metralla del pie izquierdo, con eso queda dicho todo.

P.—¿Qué opina de la sanción impuesta?

R.—El juicio a nuestro parecer estaba preparado, por lo que su veredicto evidencia la desproporción entre los hechos.

Al «Valle de Atxondo» le imputaron tres faltas y al «Burgoa Mendi» cuatro, la sanción económica ha sido de 130.000 francos a cada barco y para mí, el fiscal ha pedido un año de cárcel por intento de abordaje, pero por falta de pruebas he quedado absuelto. La sentencia a nuestro juicio es vergonzosa puesto que, después de ametrallarnos, ultrajarnos y puesto en peligro nuestras vidas, dejando además a un compañero inútil, cuando ellos, los franceses, debieran ser los juzgados y castigados por semejante atropello, todavía los asaltantes son los que juzgan a sus víctimas.

P.—¿Pensáis tomar alguna medida contra la actuación de la Armada francesa?

R.—Estamos estudiando la posibilidad de entablar medidas jurídicas ante los tribunales competentes contra las autoridades francesas responsables del cañoneo.

P.—¿Cuál fue la reacción a este veredicto por parte de las autoridades que intervinieron en el hecho?

R.—Ha sido negativa, cuando hemos salido del juicio ponían en entredicho la honestidad de la justicia, puesto que ellos pretendían medidas sumamente duras, me refiero a los mandos de la patrullera francesa.

P.—¿Piensas que la información de los hechos al pueblo español ha sido clara?

R.—Consideramos grave que un ministro español, dé la razón a los «gabachos» y además una información deformada, porque las autoridades diplomáticas españolas sólo nos han visitado de pasada para hacer galería, nos visitaron en el hospital pero nunca nos han pedido nuestra versión de los hechos y es por lo que nos irrita que no se tenga en cuenta la opinión de los atropellados y además compatriotas, en fin, de pena...

P.—¿Crees que nuestros barcos están protegidos por parte española?

R.—No tenemos protección alguna, tampoco se trata de que cada pesquero español tenga a su lado un barco de la Armada, pero sí

que cuando ocurra un caso de estos, nuestros hermanos mayores hagan acto de presencia.

P.—¿Crees que en un caso similar, la Marina española haría lo mismo con pesqueros franceses?

R.—No lo creo, supongo que emplearía otros medios para detener un barco antes de llegar a bombardear a pescadores indefensos.

P.—¿Cómo reaccionó la tripulación cuando dispararon?

—R.—Primero hubo desconcierto, pero rápidamente, a pesar de la situación reinante en el barco, se procedió con mucha solidaridad, a la atención de los heridos.

P.—¿Temisteis en algún momento por vuestras vidas?

R.—Hombre, en esos momentos, después de ver lo que estaban haciendo, nos podíamos esperar cualquier cosa.

P.—¿Habeis encontrado solidaridad y apoyo por parte de los demás compañeros de profesión?

R.—Ya ves como está el puerto, todos los barcos en casa, y el pueblo en general en la calle cuan-

do hay manifestación. Hay que darse cuenta de que Ondárroa vive de la pesca y, si esto se acaba, el pueblo se muere; así que seguiremos luchando hasta que este problema tenga un arreglo que se pueda aceptar sin ningún tipo de coacción.

P.—De las autoridades de Marina española ¿hubo solidaridad?

R.—Según noticias, sí, les pareció un abuso y una falta de principios de parte de los franceses.

P.—¿En algún momento te sentiste culpable de la situación?

R.—Naturalmente que no, yo al igual que mis compañeros de profesión, salimos a la mar para pescar y ganar así el pan de cada día.

P.—¿Qué perspectivas tenéis de cara al futuro?

R.—De momento, reparar el barco de las averías sufridas por la agresión, y una vez que todo esté en orden, hacernos de nuevo a la mar para seguir trabajando, ya que no vamos a renunciar así como así de nuestros mares históricos.



DELEGACIONES

CANARIAS

Problemas de los Titulados en la flota sardinera de Lanzarote.

Los Titulados de puente que mandan los barcos sardinales ¿o que no mandan? da la casualidad que no pueden ejercer sus derechos, porque están coaccionados, tanto por los armadores, como por el paro que existe en el sector pesquero del archipiélago.

Aquí en Arrecife, se han abierto expedientes a varios Patrones por sobrecarga de los barcos, en estos casos, creo que la Ayundantía de Marina ha actuado con bastante firmeza, procesando a dichos Titulados a arrestos domiciliarios e incluso cárcel. Estos Patrones se encuentran entre la espada y la pared, por que si no recargan los barcos, los armadores, una vez finalizado el contrato, les despiden.

Aquí los barcos llevan, exceptuando tres o cuatro, Técnicos de Pesca, sin poseer ningún Título de Formación Profesional, y estos son los que mandan en los barcos, incluso sobre los verdaderos Patrones, llegando al caso que aquí en Lanzarote, un Patrón de Pesca Titulado solamente tiene la función de llevar o traer el barco de o para la pesca, sin más autoridad en las otras funciones, ya que los armadores delegan en los Técnicos de Pesca, como únicos responsables ante ellos, pero no ante la Autoridad de Marina, cuando se comete cualquier infracción como la antes mencionada.

Y en una situación tan lamentable como esta, y teniendo además en cuenta todo un amplio abanico de problemas graves que afectan al sector y que tienen una incidencia directa sobre los Titulados Náutico Pesqueros, debemos ante y sobre todo potenciar y defender un mecanismo de defensa de nuestros intereses profesionales como única fórmula para salir adelante en una tan difícil situación como la que estamos viviendo; AETINAPE es el órgano de representación de nuestros intereses profesionales y hacemos desde esta Delegación un llamamiento a todos los Titulados del sector para que tengan en cuenta que sólo unidos haremos prevalecer nuestros derechos ante armadores, Técnicos de Pesca, Autoridades, etc.

Un saludo desde Canarias.

CADIZ

En la Hoja del Mar n.º 215 que corresponde al mes de agosto de 1983, se publican unas declaraciones que han sido hechas en rueda de prensa por los Señores Presidentes de Asociaciones Provinciales de Armadores Pesqueros, D. José Freire, D. Ricardo Lavaderos y D. Juan Carlos Ojeda, que nos han dejado perplejos. Como es evidente, después de cargar todos los males del sector pesquero al Gobierno, declaran, y, aquí copiamos textualmente: «También denuncian las condiciones de trabajo de los Capitanes y Oficiales de Marina Mercante, especialmente en lo referido a guardias de doce horas diarias durante periodos ininterrumpidos, aproximadamente cinco meses, pues esto representa un grave riesgo por agotamiento».

Lo primero casi lo entendemos porque es deporte nacional eso de echar las culpas de todos los males que afectan al país al Gobierno de turno, sea del color que sea y no se olviden señores que todos estamos comprometidos.

Sobre esto quisiéramos matizar, aun por razones obvias estamos totalmente en desacuerdo con doce horas de guardia por considerarlo contraproducente a todos los efectos, va también en contra de los acuerdos que España ha firmado con Organizaciones Internacionales. Los barcos que le corresponden por mando a un Capitán, normalmente ya sus Cuadros Indicadores reflejan como mínimo dos Oficiales, que incluido el Capitán ya las guardias se convierten en ocho horas diarias. Pero vamos más allá, nuestro asombro aumenta al comprobar que unos señores armadores de pesca se preocupen en esa dimensión del agotamiento físico y psíquico de los Titulados de Marina Civil, cuando han tenido y tienen en la mayoría de nuestra flota pesquera en manos de nuestros Titulados en la situación a que ellos se referían respecto de los otros, porque a parte de que nuestra flota pesquera ha pasado por regla general olímpicamente del cumplimiento de sus Cuadros Indicadores y teniendo en cuenta de que estos no son precisamente unos Cuadros consecuentes con la propia demanda del sector. En toda la flota del fresco con campañas de ocho o diez días o un mes como en el caso de los arrastreros del fresco que faenan en Mauritania y Senegal, como también en los barcos que faenan en el Banco Canario-Sahariano que lo hacen durante cuarenta o cincuenta días o más ininterrumpidos. Lo mismo ocurre con la mayoría de los congeladores de tipo medio que faenan en Angola, Sudáfrica o Mozambique, los bacaladeros, etc., que en su mayoría van dos Titulados que sí se ven obligados a cargarse con guardias de doce horas o las que vengan, durante más de cinco meses generalmente. ¿Y que nos dicen estos señores de aquellas campañas de un año en tiempos pasados, pero no muy lejanos, cuando el número de Titulados era el mismo pero asumidos en un medio hostil ininterrumpidamente durante un año? ¿Es que consideran estos señores que los Náutico Pesqueros están exentos de riesgos de agotamiento?

Lo que se debe hacer en principio es cumplir estrictamente con el Cuadro Indicador vigente y actualizarlo lo antes posible, para evitar riesgos que puedan desembocar en daños irreparables. Si en vez de llevar dos Patrones y uno desempeñar las funciones de Técnico de Pesca, y fuésemos más consecuentes por dos razones fundamentales: SEGURIDAD y SOLIDARIDAD con los miles de Titulados en paro, creemos debieran llevar un 1.º Patrón, un 2.º Patrón y aparte el Técnico de Pesca, con este planteamiento aumentaría la rentabilidad la solidaridad, y la seguridad, pero como es evidente al final qué...

Terminamos poniéndole de manifiesto a estos señores que a la hora de emitir un juicio hay que tener presente que nuestras palabras no sean desmentidas con nuestros hechos y lamentablemente este es el caso donde se autoevidencian.

Saludos.

LEVANTE

En Denia, una vez más, se ha dado un caso en el cual es palpable la conducta oportunista de ciertos señores Titulados Superiores de la Marina Civil, que no reparan en ocupar las plazas de Titulados de F.P.N.P. con tal de tener un buen puesto, olvidándose en estos casos del «Título Superior» y sin importarles codearse con nosotros a la hora del trabajo, aceptando condiciones todavía inferiores a la que ellos mismos nos obligan a aceptar muchas veces para poder subsistir.

El Ayuntamiento de esa ciudad, adquirió una draga de succión para ciertos trabajos portuarios.

Presentaron solicitudes de embarque varios Patrones de Cabotaje, ya que, el tonelaje de dicha embarcación está dentro de las atribuciones de dichos Titulados. Estos no aceptaron la plaza por ofrecerles la empresa unas condiciones irrisorias que en ningún momento se adaptaban a la titulación exigida. Tal fue la sorpresa de estos Titulados al ver que dicha plaza la ocupaba un Capitán de la Marina Mercante, aun llevando la mencionada embarcación un Mecánico Naval de 2.ª Clase como Jefe de Máquinas.

En ningún caso es nuestra intención ofender a este Capitán, ya que no queremos caer en el mismo error que ellos a la hora de defender un puesto de trabajo, pero una vez más, nos gustaría dejarle claro al colectivo que lo representa que cuando hablan de «intrusos» y manejables por los armadores, como ellos tratan de tacharnos, porque es evidente que la especulación se acentúa en tiempos de economías difíciles, pero no se olviden, antes de hablar, reflexionen.

Un abrazo.

HUELVA

En esta Delegación no salimos de nuestro asombro ante toda la maraña que se está produciendo y lo insólito que es el que estén impartiendo unos cursos en unas Escuelas de Formación Profesional, donde los mismos costos se incrementan debido a los sueldos y otros gastos, y en definitiva ¿para qué?

Nos referimos a los cursos de Patrón de Cabotaje, Patrón Mayor de Cabotaje y todos aquellos que de alguna forma tenga relación con la Marina Mercante, pues según se ha manifestado a través de la prensa y en el Primer Pleno del C.O.M.M.E. en su hoja n.º 15, ataca a los profesionales de Formación Profesional Náutico-Pesquera como intrusos, buscando la colaboración de las Compañías Navieras (léase ANAVE), para que de un plumazo nos enrolen en la «Oficina de Desempleo», que es donde nos encontraremos en poco tiempo todos los que poseemos alguno de los citados títulos.

Teniendo en cuenta que las listas 1.ª y 2.ª están copadas por estos señores, la lista 3.ª, que nos pertenece a nosotros, nos la están usurpando los mismos porque no tienen límite. En la 4.ª lista (remolcadores), las Autoridades de Marina de la mayoría de los puertos españoles autorizan a otros señores, éstos sí que son «intrusos», por carecer de Titulación alguna de Formación Profesional, ya que despachan con títulos de «Tráfico

de Ríos». Díganme qué hacemos con nuestros Titulados de Cabotaje. ¿Por qué se imparten cursos de Cabotaje, cuando este tipo de navegación está llamado a desaparecer y la poca existente está en manos de Titulados Superiores?

Nos llama también la atención un informe que aparece en la revista correspondiente al Primer Pleno del C.O.M.M.E. referente al reclutamiento de prácticos. Después de hacer una breve panorámica de la forma de tal reclutamiento y de los privilegios para con los señores de la Reserva Naval, que en definitiva también son Titulados Superiores, nos damos cuenta de que quieren copar todos los sectores y destinos. Transcribimos literalmente el informe aludido: «El espíritu de las normas que otorgan privilegios al personal de la Reserva Naval habría quizás que buscarlo en reminiscencias de tiempos ya superados, pero no lo podemos encontrar actualmente en una España democrática donde debe imperar el principio de igualdad de oportunidades y teniendo siempre presente las dificultades existentes para encontrar un pueito de trabajo». Hay que tener en cuenta



EDUARDO GONZALEZ ALONSO y CIA, s. a.

Motores Marinos **Perkins**

Dentro-Fueraborda **EVINRUDE**

Embarcaciones Neumáticas **ZODIAC**

Motores **SOLE DIESEL**

Embarcaciones **BENETEAU** **Poliglás**



ENRIQUE DEQUIDT, 10
TELEFONO 25 37 00
LA CORUÑA

V. MORENO, 6
TELEFONO 22 86 06
VIGO

DELEGACIONES

que para estos puestos, los Patrones de Cabotaje también podemos opositar, pero lo hemos tenido acotado. Bonitas frases y muy democrático. A la vista de los hechos creemos que el sistema se ha cambiado de ustedes para con nosotros, tengamos en cuenta que estos señores nos tienen también usurpados nuestros puestos de trabajo en buques de la 3.^a y 4.^a listas.

Consultando la ordenanza laboral de la M.M. del año 1969, que en todos los artículos en los que se mencionan a los de Formación Profesional Náutico-Pesquera, se hace con mucho respeto y reconocimiento de nuestros títulos de cubierta y de máquinas para embarcar como Oficiales. Haciéndose según el artículo 5.^o apartado «A», dos subgrupos: A,a y A,b. Y en su artículo 15.^o (mando de buques), tenemos todas las competencias ante los navieros como cualquiera de los Capitanes y Oficiales de 1.^a Clase, tanto en cubierta como en máquinas. Esto fue escrito y legislado por el colectivo de entonces.

¿Es que a estos «Señores Universitarios» les afecta la titulitis?

Lean, y que les sirva de ejemplo, el artículo de Hoja del Mar n.º 217, de octubre del 83, escrito por D. José Antonio Sánchez Riera, que también es Capitán de la Marina Civil Superior.



ASTURIAS

En el mes de enero y febrero del año en curso, tuvimos un amago de confrontación. La gran familia de los Titulados Náutico-Pesqueros con la Oligarquía que rige los destinos de la Marina Mercante. Pero como todos sabemos, con los ejecutivos de la Marina Mercante todo quedó en un programa de intenciones, basado en un espíritu de impotencia.

La discusión sólo se llevó a efecto con los ejecutivos de la flota pesquera, con los planteamientos expuestos por nuestro Presidente. Nos causó extrañeza la negativa a la participación del Director General de la Marina Mercante, quedamos con la impresión que carecen de ética y de respuestas válidas a los problemas planteados, porque no pueden negar la existencia del Patrón, y Mayor de Cabotaje, con tanto derecho a ejercer su profesión en la Marina Mercante como el Capitán.

Consideramos de dirigentes reaccionarios a los ejecutivos que en el marco de una política que se autodefine como socializante e igualitaria se sientan en la poltrona con unos planteamientos clasistas, elitistas y desprecian en grado superlativo la Formación Profesional, con manifestaciones como las realizadas por el Director de la Marina Mercante, diciendo: «Los Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera, no tienen títulos, lo que tienen son pasavantes». Esta manifestación es lo suficientemente irracional como para pedir su dimisión.

Se hace difícil interpretar que el Gobierno Socialista cargue con estas incompetencias y conceda a los dirigentes del Colegio el programa que tienen definido. Una de las partes del rosario es el reconocimiento por parte de la Administración del Proyecto de Ley de nivel de profesionalidad 10 para Capitanes, Jefes y Radiotelegrafistas de 1.^a Clase. Esta reivindicación considerada en razón de la evolución tecnológica experimentada en la flota, por la multiplicación de potencias propulsoras y T.R.B. de los buques mercantes y de pesca, la acogemos con reservas, porque observaremos una contradicción en este planteamiento. Para los Titulados de Formación Profesional, el Colegio no tiene en cuenta esta evolución tecnológica y piden con marcada contumacia para nosotros un menor nivel de atribuciones profesionales, con las consiguiente decadencia de la Formación Profesional y retroceso en unos derechos adquiridos por unos exámenes de ampliación de competencias.

Llegada la discusión a esta tan conflictiva intransigencia, termino este escrito diciendo, aunque ello suponga irritar a muchos visionarios, que el 60% de los Capitanes, Jefes, Pilotos y Maquinistas de la Marina Mercante, no pasaron por el Bachillerato. El programa de estudios que tienen los Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera es superior al que hace 15 años daban los Titulados de la Marina Civil en las escuelas de Náutica.

Defendemos la integración de nuestras escuelas en el Ministerio de Educación y Ciencia y con todo rigor una estructuración, donde descansen las distintas categorías y atribuciones profesionales.

Saludos a todos.

INEPTITUD DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

AETINAPE quiere por medio de este artículo que benévolutamente ha titulado «Ineptitud del I.S.M.», relatar las peripecias de uno de sus afiliados, ejerciendo, de algún modo, el único derecho que todavía le asiste: el derecho al pataleo.

La historia es como sigue: Un Mecánico Naval Mayor, de probada experiencia, competente y de conducta intachable, condiciones todas ellas avaladas por sus superiores en cuantas empresas desempeñó su labor, incluido el I.S.M., empresa armadora del buque en el que venía prestando sus servicios, se vio sorprendido un día al recibir carta de despido disciplinario; la causa alegada en la misma: «Falta de titulación para la plaza de 2.º Oficial de Máquinas».

Incomprensiblemente el I.S.M., que se supone está dotado de grandes asesores jurídicos, encuadra el problema del personal que desempeñaba puesto de categoría inmediatamente superior, como disciplinario.

Celebrado el correspondiente juicio, la Magistratura de Trabajo competente condena, por sentencia firme, a la readmisión inmediata del trabajador. Y, efectivamente se cumple la sentencia, pero para ser vuelto a despedir inmediatamente y esta vez —es de suponer que para ver si hay más suerte— enfocado como despido por causas objetivas, añadiéndose en la misma carta de despido que todo ello es según sentencia de la Magistratura; como si hubiese algún Magistrado que en una sentencia de despido declarado nulo indicase que se debe volver a despedir al trabajador.

Se celebra el juicio por el segundo despido y se declara esta vez, también por sentencia firme, que se trata de un despido improcedente, condenando al Instituto Social de la Marina a la readmisión del trabajador o al abono de la indemnización correspondiente. Y cuál no será la sorpresa al comprobar que el I.S.M., un ente público, opta por la indemnización y dejar a nuestro hombre en la calle; así, desde luego, no se crean puestos de trabajo.

Pero no acaban ahí las peripecias, más bien, empiezan, porque una vez en la calle el trabajador reclama la indemnización, los salarios de tramitación, la liquidación y, como no, el certificado de empresa y las copias de los boletines de cotización para ir al paro.

La indemnización, eso sí, se le abona; con retraso, pero se le abona al fin y al cabo, que no todo van a ser desgracias. Pero de los salarios de tramitación sólo se le abona una parte, de la cual, a su vez, se le descuentan las cuotas de la seguridad social, que no se sabe a dónde habrán ido a parar por cuanto que había sido dado de baja en la fecha del despido. Este hecho fue comprobado por el mismo interesado cuando al llevar a su esposa al médico, éste le dijo que no lo podía atender por haber sido dado de baja en aquella fecha.

En cuanto a la liquidación, habrá que esperar a la que resulte por sentencia, porque según el I.S.M., ya está liquidado; ¡vaya si está liquidado!

Por lo que respecta al certificado de empresa y las copias de los boletines de cotización, éstos nunca le fueron entregados, por lo que el Instituto Nacional de Empleo no le tramita las correspondientes prestaciones de desempleo sin los mismos. Hecha denuncia a la Inspección de Trabajo, dicha denuncia se traspapela, se archiva o se olvida, no se sabe, lo cierto es que de ella no se ha vuelto a saber para nada, (¡ay, si fuese una empresa privada!).

Así pues, para finalizar la historia, tenemos como resultado de la operatividad del I.S.M., a un hombre que está sin Seguridad Social, sin poder cobrar, pues aunque el dinero lo tiene reconocido en sentencia, al Instituto Social de la Marina no se le puede embargar, pagará cuando quiera, si quiere; y está sin cobrar el paro por los dichosos papelitos. Sólo puede hacer lo que por esta Asociación se decía al principio: el pataleo.

AETINAPE



REUNION CON EL COMME

El día 10 de febrero de 1984, hemos mantenido una reunión con representantes del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (C.O.M.M.E.), a petición de éste, en la Casa del Mar de La Coruña; por parte del Colegio asistieron el Secretario General, Sr. Madiedo; el Asesor Jurídico, Sr. Lobeto; el Delegado para Galicia del Colegio, Sr. Aldámiz y alguno de sus afiliados. Por parte de AETINAPE asistieron su Presidente, Vicepresidente 2.º, Tesorero General y dos Vocales.

En principio, por parte de AETINAPE seguimos manteniendo la postura de no escatimar esfuerzos para alcanzar una política de entendimiento entre ambos colectivos, pero evidentemente teniendo siempre en cuenta que a pesar de nuestro espíritu tolerante no estamos dispuestos a ofrecer concesiones aún teniendo presente el rechazo exacerbado de ciertos señores hacia los Náutico-Pesqueros y asumidas estas y otras dificultades que se nos plantean por razones obvias a la hora de intentar llegar a un principio de acuerdo.

Los temas que se han puesto sobre la mesa han sido en general, los ya de todos conocidos y además introduciendo alguna novedad por parte del C.O.M.M.E., que nos produciría una cierta sorpresa, pero en todo caso, y conociendo su talante, la sorpresa no ha quedado más que en eso. Cuando hemos reiterado nuestro rechazo con toda contundencia a la propuesta del Proyecto del Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas que ellos han presentado en el II Pleno celebrado en Gijón, donde se reflejan acusados recortes de atribuciones a los Náutico-Pesqueros, y a la pregunta de quiénes eran los artífices de semejante atrocidad, por un lado del proyecto en sí que no deja de ser no sólo vejatorio para nosotros, sino además intolerable e inadmisibile desde cualquier punto de vista, además le planteamos con qué derecho ciertos individuos foráneos a nuestro colectivo, se atreven a proponer en lo ajeno, pues teniendo en cuenta que es una injerencia en los asuntos internos de otro colectivo. A esto contestó el Sr. Lobeto, manifestando que de eso no sabían absolutamente nada y respecto a su inserción posterior en una separata de la «Hoja del Mar», insistió en que lo que se ha publicado es falso.

Otro tema importante ha sido la petición del C.O.M.M.E. hacia AETINAPE sobre la lucha conjunta por la creación de un Ministerio del Mar, sobre este punto aun estando en principio AETINAPE de acuerdo en la necesidad de una profunda coordinación para llevar a cabo una política de integración de competencias dentro del contexto marítimo, no cabe la menor duda de que teniendo en cuenta los elementos con los que se juega en esta operación a nuestro juicio es una utopía pensar que esto sería la panacea de nuestros problemas, como es evidente teniendo además en cuenta que en esta operación en concreto sería entregar un cheque en blanco a quienes defienden la tesis del acorralamiento de nuestra profesión, como mal fundamental para sus problemas.

Respecto a la creación de un fondo económico de retribución a los despedidos de la mar, tanto en sector Pesquero como en Marina Mercante, con motivo de la reconversión marítima, pensamos que el tema es suma-

mente importante y de una vital transcendencia teniendo en cuenta la propia realidad del sector, en este punto las dos organizaciones hemos dado luz verde para elevar a la Administración tan importantísimo tema.

Manifiestan que antes de sentarse a negociar un nuevo Cuadro Indicador, la Administración debe hacer cumplir el Cuadro en vigor, que data del año 1964; y como es de todos conocido, choca frontalmente con nuestros intereses, por lo que estamos en total desacuerdo.

Piden el cese de hostilidades y acusaciones hacia ellos por nuestra parte, en este punto hemos manifestado que AETINAPE por razones de coherencia y responsabilidad debe salir al paso de las graves difamaciones y del despotismo irrespetuoso hacia nuestra profesión, es por tanto que AETINAPE no acusa a nadie, sólo juega el papel que le corresponde dentro de su marco estatutario contra quienes le provocan e intentan desprestigiarle.

Hablan de que en un hipotético Cuadro habría que reflejarles a ellos como Titulados Superiores y Medios, aquí nos hemos sorprendido como decíamos al principio, puesto que la falta de firmeza respecto a reuniones anteriores con estos señores, y en esto nos referimos a que estaban de acuerdo hace un año en que los Náutico-Pesqueros fuesen Titulados Medios, como es del todo lógico, y ahora manifiestan que la Administración deberá buscar un lugar y un nombre a nuestros Titulados, en este punto se observa que su proyección gira en



REUNION CON EL COMME

torno a un intento manifiesto de acentuar la degradación de nuestros profesionales, y esgrimen que no es justo que un Náutico-Pesquero pueda desempeñar un cargo de responsabilidad, y aquí hubo frases irrespetuosas cuando manifestó el Secretario General que un elevado porcentaje de nuestro colectivo eran analfabetos, poniendo de relieve su incapacidad de buscar soluciones a través del diálogo con argumentaciones serias, responsables y consecuentes. Nos entristece profundamente y al mismo tiempo origina un profundo malestar la postura sectaria y dogmática por la absoluta falta de respeto hacia el colectivo que representamos. Como era de esperar, su arraigo racista va en sentido opuesto a su cacareado espíritu progresista; por su parte piden dimisiones de altos cargos de la Administración Marítima, pero defendiendo a ultranza su «delfín», el «inclito» Luis Rodríguez, Inspector General de Enseñanzas Náuticas.

Se ha manifestado por parte del C.O.M.M.E. el deficiente funcionamiento de nuestras escuelas, aquí AETINAPE ha puesto de relieve, aún admitiendo que hay algunos de nuestros centros que no funcionan, también los hay, aunque los menos, que cuentan con una infraestructura muy por encima de la mayoría de sus escuelas, en donde es palpable que muchos de sus profesores están por debajo de los programas actuales, al margen de la falta de medios técnicos de los que adolecen la mayoría de estas «Facultades inciertas».

AETINAPE ha manifestado que los males que aquejan al mundo marítimo no son precisamente todos los que ellos plantean. Nosotros entendemos que las alter-

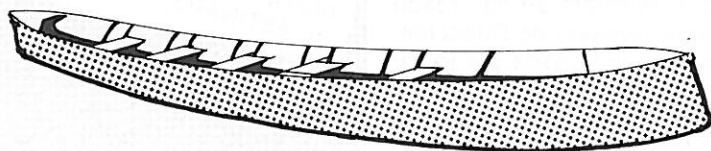
nativas a los problemas reales del mundo marítimo pasan a través del diálogo conjunto para emprender acciones entre todos encaminadas a mejorar el estatuto social y laboral de los profesionales de la mar, pero consideramos rotundamente negativa la tesis del enfrentamiento por parte de quienes quizás por justificar su impotencia promueven la lucha de clases y hacen todavía más difícil la convivencia a bordo. Nos preguntamos cuál es la ética y el nivel de dignidad de quienes manifiestan abiertamente que sentarse a la mesa con un Náutico-Pesquero es sinónimo de degradación; pedimos a los titulados de la Marina Civil capacidad de reacción para superar los miles de problemas que nos aquejan a todos, algunos de los cuales pasan por el respeto mutuo. Hablan del derecho sobre la pesca desde el año 1930.

Terminamos la reunión con momentos desagradables sin llegar a un entendimiento, poniendo de manifiesto la necesidad imperiosa de trabajar por aunar criterios y defender a un mundo tan olvidado como es el de la mar; pero también les hicimos ver que este entendimiento pasa entre otros por la modificación del vigente Cuadro Indicador y contemplar en el mismo a nuestros profesionales como Oficiales de derecho dentro de los techos lógicos que se puedan asumir.

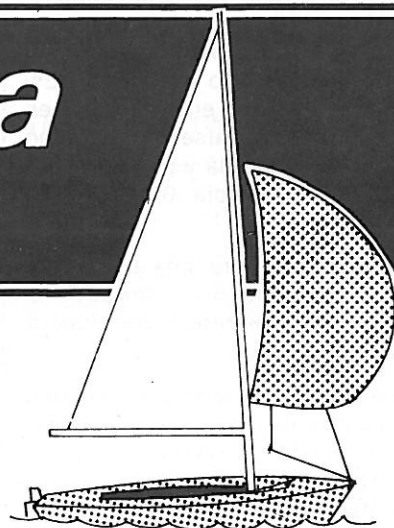
Esperamos que este tímido paso sea el comienzo de otros que sirvan para la moderación, el respeto y el entendimiento, pero recelando de todos los intereses que puedan conseguir antes de que asuman nuestros legítimos derechos.

AETINAPE

la otra forma de ir al mar.



- TRAINERILLAS Y BATELES (Remo)
en poliéster reforzado con fibra de vidrio.
- DEPOSITOS



- CADETES (Vela)
- PISCINAS

Fiberglass, s.a.

Polígono Industrial de La Grela, s/n - Telfs.: 23 42 43 - 23 40 25
LA CORUÑA

PROMEDIO DE ACCIDENTES EN BUQUES NACIONALES

• Según estadísticas del Lloyd's Register of Shipping, el promedio de accidentes de la flota nacional se ha mantenido desde el año 1976 en niveles manifiestamente inferiores a la media mundial. Solamente en los años 1976 y 1980, debido a los accidentes de los petroleros «Urquiola» y «María Alejandra», estos niveles llegaron a aproximarse a los niveles superiores. En ambos casos ocuparon un cuarto lugar.

Hay que tener en cuenta que si bien éstos fueron los niveles porcentuales de tonelaje de accidentado, ello fue debido a la repercusión que el gran tonelaje de ambos buques tuvo sobre el tonelaje nacional.

En el resto de los casos estos promedios se han mantenido en unos niveles muy inferiores a las medias.

El año 1982 último del que se conocen estadísticas dado que éstas se dan a conocer con un año de retraso, sobre una media mundial de tonelaje accidentado del 0,38%, España se mantuvo en un 0,08, bien por de bajo de países tales como USA, Italia, Canadá y por supuesto Chipre (3,62), Grecia (0,88) y Panamá (0,90).

El año 1981 sobre una media del 0,29%, España no sobrepasó el 0,03%, sólo mejorado por Suecia, USA y Noruega.

Se puede decir que aún teniendo en cuenta la repercusión del accidente del «María Alejandra», durante los últimos años (79, 80, 81 y 82) España se ha mantenido en un nivel promedio (0,5355), ligeramente inferior a la media de tonelaje accidentado mundial (0,5388) durante estos últimos años.

• A pesar de la sobradamente demostrada incompetencia de la D.G. M.M., nos han vuelto a dejar perplejos recientemente cuando nos enteramos que han comprado un yate por valor de dieciocho millones de pesetas, para ejercer prácticas el alumnado de la Escuela de Marina Civil de Tenerife, ¡Hay que ver, un yate! ¿Para qué? ¿para la formación de marinos o sibaritas?

• En Baleares, los armadores de las Golondrinas con su astucia habitual, para no enrolar Titulados de acuerdo con la ley y las características de estas embarcaciones, ofrecen sueldos de miseria y como es lógico éstos no aceptan, y con esta fórmula tienen argumentos según ellos y las Autoridades que los encubren, para enrolar al primero que llegue aunque no esté ni en posesión del D.N.I., y sabemos además que esta sucia maniobra se puede hacer extensiva a otros sectores de la plataforma marítima, esto es inaudito, tenemos que responder contra estos especuladores y tiranos que además obtienen el beneplácito de las Autoridades en la mayoría de los casos.

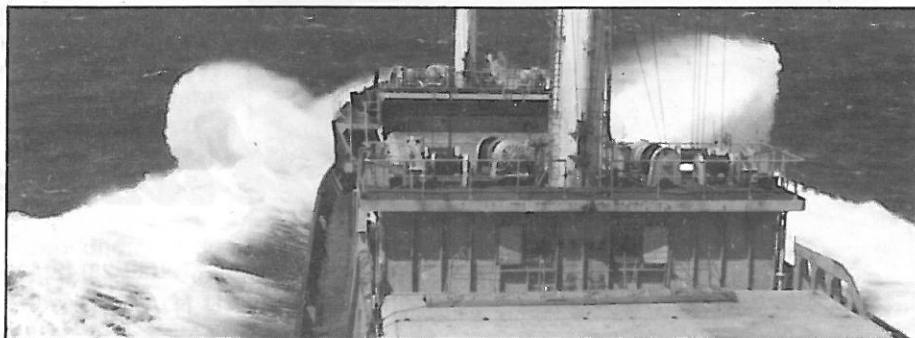
• Tenemos conocimiento que algunas Autonomías han autorizado a dar cursos sin ningún tipo de control para la obtención de títulos Náutico-Pesqueros; este hecho es tan grave que nos obliga a creer que estamos al borde de una situación de la cual nos lamentaremos y de la que se aprovechan como siempre o casi siempre, unos cuantos irresponsables en detrimento de los hombres del mar a quienes se les estimula para más tarde darles la espalda.

• El convenio de SEVIMAR en lo que se refiere a Radiotelefonistas Navales, entrará en vigor en nuestro país, el próximo mes de octubre. Sobre esta cuestión la Secretaría General de Pesca ha solicitado una moratoria de dos años y para llevar adelante los programas y cursos al respecto se ha creado en el último Consejo de Dirección, una comisión encargada del tema. Esta norma afecta a todos los buques menores de 1.600 TRB y mayores de 500 TRB, y además a los buques menores de 500 TRB que se alejen más de 400 millas de la costa.

NOTA ENVIADA A LOS MEDIOS DE COMUNICACION

• A raíz del triste accidente de la M/N «Urlea», y como consecuencia del detestable e imprudente comunicado del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME), se ha reunido con carácter de urgencia el Comité Ejecutivo de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) quien, una vez más, rechaza el oportunismo de uno personajes poco profesionales, que sin escrúpulos se aprovechan de un luctuoso accidente para seguir depredando estos medradores, adelantándose en su lamentable y deformado juicio sobre el hecho a la falta de datos sobre el acontecimiento, teniendo además estos indocumentados en su contra las cifras y hechos que intentan imputarle a otro colectivo. AETINAPE, una vez más, hace un llamamiento a todos para aunar esfuerzos en pro de mejorar el sector marítimo en general.

• La nueva dirección de la Secretaría General de Pesca es la siguiente: C/ Ortega y Gasset, n.º 57. Madrid. Para cualquier otra información puede llamar a la Secretaría de AETINAPE.



Un desaparecido en el hundimiento del carguero «Urlea» cerca de Finisterre

La Coruña. El carguero «Urlea» se hundió a las dos menos diez de la madrugada de ayer, a cuatro millas al oeste del cabo de La Nave, cercano a Finisterre, por un corrimiento de la carga de madera que llevaba desde Corme (La Coruña) hacia Agadir (Marruecos).

El «Urlea», perteneciente a la naviera «Transbalear», matriculado en San Sebastián, con un registro bruto de 490 toneladas y construido en 1970, había salido del puerto de Corme a las nueve de la noche del martes, transportando 420 toneladas de madera hacia el puerto marroquí. En el mencionado punto, el fuerte temporal reinante en la zona provocó el corrimiento de la carga y la escora del barco. Los tripulantes cursaron entonces un aviso de socorro por la emisora y procedieron a abandonar el buque, utilizando una lancha salvavidas. El tripulante desaparecido cayó al mar sin poder alcanzar la balsa. Alguno de sus compañeros pudieron verlo cuando era tragado por una ola. Más tarde, los siete tripulantes salvados, tres de ellos naturales de Corme, fueron recogidos por el «Loredo» de la compañía Naviera de Cantabria, aunque en esta ocasión se encontraba fletado por la Trasatlántica. Este barco procedía de Bilbao y navegaba con destino a Leixoes, donde desembarcó a los marineros del «Urlea», cuyo capitán era el patrón Ricardo Saleta Varela, natural de Corme, pero vecino de Palma de Mallorca, donde radicaba también el buque siniestrado. Los restantes tripulantes son Agustín Zubillaga Nieto, segundo oficial; Francisco Castiñeira Martínez, contramaestre y vecino de Corme; Jesús Glomar Ameijenda, jefe de máquinas y también de la mencionada localidad gallega; el cocinero, Lorenzo Monjo Hernández; Francisco Filgueira Orlea, marinero, y Francisco Antonio Bernabé, también marinero.

COMUNICADOS

En relación con este naufragio, el Colegio Oficial de la Marina Mercante hizo público un comunicado en el que criticaba que sólo «la permanente irregularidad en que la Dirección General de la Marina Mercante mantiene a nuestros buques, en lo relativo a la seguridad marítima, puede explicar la continua pérdida de vidas humanas que soporta nuestra flota», haciendo referencia no expresa a que el «Urlea» no iba comandado por oficiales de la Marina Mercante. Por su parte, la «Asociación Española de Náutico-Pesqueros» ha salido al paso de este comunicado, afirmando que sólo se puede considerar como causa del naufragio el fuerte temporal reinante en la zona, máxime en Finisterre, donde se han producido ya numerosos desastres marítimos. En lo que coincide AETINAPE es en que es necesario extremar las medidas de seguridad marítima para evitar estos accidentes.

El cadáver del segundo maquinista del «Urlea» apareció en Muxía

La Coruña. El cadáver del segundo maquinista del carguero «Urlea», que se hundió el pasado miércoles a la altura de Fisterra, fue hallado ayer por un pescador en Coido de Touriñán, entre las rocas, y trasladado al depósito de Muxía, donde fue reconocido por sus compañeros de tripulación y se encuentra a la espera de ser trasladado a Málaga, de donde era vecino.

Gerónimo Perle Boronat, de 57 años, había desaparecido en el naufragio del «Urlea». Los otros siete tripulantes del buque fueron recogidos por un mercante portugués, que los trasladó a Leixoes, desde donde regresaron a sus diversos lugares de procedencia.

Uno de los supervivientes, el menorquín Francisco Filgueira, a su llegada a Mahón, relató que el «Urlea», de la compañía Transbalear, se escoró con sólo tres golpes de mar y no volvió a levantarse. Con respecto al segundo maquinista, cuyo cadáver apareció ayer, señaló que se trataba de «un hombre muy delgado y bastante mayor», que quizá por eso «no tuvo suficientes fuerzas para aguantarse», añadiendo: «Nosotros lo dejamos en un sitio donde podía agarrarse bien, mientras lanzábamos la balsa al mar, pero, cuando fuimos a buscarlo, ya no estaba. Debíó patinar y un golpe de mar se lo llevó».

El «Urlea» había zarpado de La Coruña, con una carga de madera destinada al puerto marroquí de Agadir.

PROTESTA DE AETINAPE

En relación con este naufragio, el comité ejecutivo de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE), ha hecho público un comunicado calificando de «detestable e imprudente» otro comunicado anterior del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, que había llamado la atención sobre el hecho de que el «Urlea» no fuera dirigido por un titulado de la Marina Mercante. AETINAPE, en su comunicado, rechaza «el oportunismo de unos personajes poco profesionales, que, sin escrúpulos, se aprovechan de un luctuoso accidente, para seguir depredando».

Acusan de «oportunismo» al Colegio de Oficiales de la Marina Mercante

La Coruña. El Comité Ejecutivo de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE), reunido con carácter de urgencia, hizo público ayer su rechazo a lo que califican de «oportunismo» del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME) por el juicio que éste hizo ayer a través de diversos medios de comunicación sobre el accidente del buque mercante español «Urlea», acontecido anteayer frente a las costas de Fisterra. Asimismo, AETINAPE hace un llamamiento a todos para aunar esfuerzos en pro de mejorar el sector marítimo en general.

HABLAN DE NOSOTROS

Los Titulados Náutico-Pesqueros temen que otros países adopten métodos similares a los franceses contra los pesqueros españoles

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) manifiesta en un escrito, a raíz del ametrallamiento de un pesquero español por la Armada francesa, que «después de haber vivido este acto terrorista, aún seguimos con un alto grado de preocupación y asombro después de las monstruosas declaraciones del secretario del Mar francés».

«La exacerbada xenofobia francesa —añade AETINAPE— puede extenderse a otros países que tienen fricciones con nuestros pesqueros, porque es muy posible que pueda ser un detonante que venga a potenciar en nuestros profesionales el ambiente de sicosis de estar viviendo bajo una guerra sorda». «Debemos tener en cuenta que las reacciones en Portugal han sido nulas o escasas, el Gobierno de Rabat se ha apresurado a manifestar su intención de endurecer su actitud hacia nuestros pesqueros, no debemos olvidarnos de que en Marruecos en múltiples ocasiones bajo un techo ¿legal? se han llevado a cabo acciones de piratería, que duda cabe, aún siendo este un análisis simplista».

Los Titulados Náutico-Pesqueros insisten en su escrito que «el enrarecimiento que estamos viviendo es altamente preocupante y no

podemos menos que pedir, aunque esto sea reiterativo, mayor grado de colaboración entre todos los que formamos esta gran familia para exigir de todos los poderes y organismos que tienen incidencia en el tema un comportamiento de acuerdo con la triste realidad del sector, dado que su alto índice de degradación no admite ningún tipo de demoras para abordar sus problemas con urgencia».

La AETINAPE exige un nuevo marco jurídico-laboral

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros urge a la administración la modificación de la legislación laboral en el sector, que garantice el desarrollo normal de su profesión y con el objetivo de impedir que existan puntos de fricción entre los Titulados Náutico-Pesqueros y los profesionales de la Marina Mercante. Estos aspectos fueron estudiados recientemente por una comisión mixta compuesta por el Consejo de Dirección de las Escuelas de Náutica, la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras y miembros de AETINAPE. Comisión mixta que acordó —según manifestó a los medios informativos José Manuel Muñiz, Presidente de AETINAPE— instar a la Administración para que cambie la legislación actual y llevar a efecto modificaciones en los actuales planes de estudio de Náutica.

En opinión de los máximos responsables de la AETINAPE, la Dirección General de la Marina Mercante está practicando una política «incongruente» que puede abocar en un deterioro total del sector náutico-pesquero.

Esta comisión mixta estudió también el proceso de integración de la flota pesquera española en la CEE. Integración que ellos consideran «nefasta» en virtud del período de adecuación de seis años, que conllevará una reducción importante del número de buques con bandera española. No obstante, estiman como positivo en el proceso de integración la posibilidad de que se puedan crear puestos de trabajo a nivel técnico, dada la demanda de técnicos de buques que precisan algunos países de la CEE.

AETINAPE termina por recordar que «en el hipotético caso de que se puedan desencadenar desde otros frentes acciones como la reciente contra nuestros pesqueros, el Gobierno tiene el derecho y la obligación de garantizar y velar por la integridad físicas de nuestros profesionales contra la proliferación de los piratas del mar».

«Faro de Vigo»
Vigo, 11-3-84

NOTICIAS

—El Presidente de AETINAPE visitó en varias ocasiones a lo largo de las últimas semanas al Secretario General de Pesca, estando acompañado en una de estas reuniones por alumnos de las escuelas de Vigo y Gijón, en presencia del Inspector de Enseñanzas, exponiendo éstos al Secretario General sus preocupaciones más serias de cara al mundo profesional y docente.

—Se han mantenido varias reuniones informativas en diversos puntos, destacando la reunión en la Casa del Mar de Vigo y en el Instituto Politécnico Marítimo Pesquero de esta ciudad, en donde hemos tenido oportunidad de conectar con alumnos y profesionales de la zona sur de Galicia, valorando muy positivamente la buena acogida de AETINAPE.

—Reunión de trabajo en el Ministerio de Asuntos Exteriores con el Director General de Asuntos Políticos Internacionales con quien se estudió la problemática que afecta al mundo pesquero en general y, a los apresamientos, en particular; así como también fuimos informados puntualmente del cautiverio que han sufrido recientemente dos Patrones de Huelva en Mauritania. El Director General defendió a su vez la necesidad de mantener una reunión de trabajo entre las partes implicadas en el tema pesquero, para estudiar fórmulas que pudieran ayudar a superar situaciones de extrema dificultad, a la hora de desarrollar negociaciones, por razones de la gran escalada de apresamientos de nuestros pesqueros.

AETINAPE

AETINAPE califica de «acto terrorista» la agresión francesa

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) califica de «acto terrorista» la agresión por parte de un buque de la Armada gala a los pesqueros españoles. El Presidente de la Asociación, José Manuel Muñiz, manifestó a «Efe» que este incidente prueba la indefensión de nuestros trabajadores, y pide que se tomen medidas y sean juzgados los responsables.

«Hemos tenido problemas con países tercermundistas, pero nunca habíamos llegado a un incidente tan grave, y lamentamos que haya sido un país con la tradición democrática de Francia el responsable de la agresión, porque hay otros cauces legales para sancionar a los infractores».

«El Ideal Gallego» La Coruña, 9-3-84

«El Ideal Gallego» La Coruña, 23-3-84

HABLAN DE NOSOTROS

MUÑIZ RÍOS: «Cuando entremos en Europa puede que ya no tengamos flota»

«Si se impone el período de seis años de transición para la pesca a partir de la integración global de España en la CEE, podemos llegar a la fecha sin flota», manifestó ayer en La Coruña, José Manuel Muñiz Ríos, Presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera.

DESMANTELAMIENTO

En sus declaraciones, que se realizaron en el transcurso de una reunión para informar sobre el estado de conflicto entre la Marina Mercante y los Náutico-Pesqueros, Muñiz Ríos explicó que se puede producir un desmantelamiento si se sigue reduciendo cada año el número de licencias y desprotegiendo arancelariamente el mercado español para la importación de pescado, «aunque a nosotros, profesionalmente, nos puede venir bien la adhesión final, ya que Europa es deficitaria en Titulados de nuestra clase». Añadió: «Tenemos noticias de que el propio Alfonso Guerra se ha opuesto a esta decisión comunitaria, por lo que esperamos que la postura de la Administración española sea firme, ya que se podría llegar a un buen acuerdo. Nosotros con nuestros barcos y nuestros hombres, y ellos con los caladeros y las posibilidades económicas».

CONFLICTO

Muñiz Ríos declaró que se había celebrado una reunión en Madrid entre AETINAPE, Inspección General de Enseñanzas Pesqueras y el Consejo de Dirección de

las Escuelas Náutico-Pesqueras, en la que se estudiaron las alternativas al conflicto con la Marina Mercante, que comenzó en 1973, y la integración de España en la CEE bajo la perspectiva pesquera, llegándose a las conclusiones, en este último tema, anteriormente expuestas.

Sobre el conflicto con la Marina Mercante se decidió la creación de una comisión que estudie la reforma de las enseñanzas náutico-pesqueras, al tiempo que ya se aprobó alguna modificación para el acceso a la profesión que realizan y dificultar así el intrusismo. En este aspecto, cuentan con el respaldo político del secretario general de Pesca, Miguel Oliver. También se abordó en la reunión la necesidad de contar con algún miembro de los náutico-pesqueros en el Consejo General del Instituto Social de la Marina, donde ya están representados los sindicatos, la Marina Mercante y la patronal. Según Muñiz, este olvido es una prueba más del favoritismo con que la legislación contempla a la Marina Mercante con respecto a los titulados náutico-pesqueros.

Finalmente, José Manuel Muñiz manifestó su preocupación por el futuro de la Marina Mercante, que desaparecerá prácticamente si no se toman ahora las medidas oportunas para su reconducción. Para todos estos problemas pidió la creación de una Secretaría de Estado para el Mar.

«La Voz de Galicia»
La Coruña, 23-3-84



LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA TIENDE A DESAPARECER

...

- *«En el banco sahariano se cometen actos solapados bélicos y de piratería que no son denunciados»*

...

- *«Es imprudente que haya tres Centros Náutico-Pesqueros en Canarias»*

La flota pesquera tiende a desaparecer y si la política del Gobierno no cambia, la plena integración del sector en la CEE supondrá la extinción de la misma en 1992, afirmó ayer el Presidente de la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros, José Manuel Muñiz.

En rueda de prensa celebrada ayer, el Presidente de la AETINAPE dijo que la reducción de flota, impuesta por la concesión de licencias de los países comunitarios, busca que España incremente su importación de pescado que aumentará con la desaparición de aranceles aduaneros con la entrada de España en la CEE. Para el Presidente de AETINAPE la Administración de la Marina Mercante no está en contacto con el sector, y denunció que las empresas mixtas con otros países habían resultado ser «un fracaso», al ser «una manera de quedarse con el barco sin dar nada a cambio».

Para AETINAPE es necesario integrar todas las competencias en materia de Marina Mercante, que dependen de 12 ministerios, en una secretaría de Estado del mar.

Respecto a la situación de la flota pesquera en Canarias, Muñiz Ríos dijo que, «no soy tan optimista como el director general de Pesca del Gobierno canario, Jacinto Brito, pero se deseo mucha suerte».

El Presidente de AETINAPE expresó su preocupación ante la posibilidad que las comunidades autónomas abriesen centros de enseñanza por criterios personales o políticos.

«Me parece imprudente que haya tres centros de Formación Náutico-Pesquera en Canarias, ya que tal como está la situación hay que ir a la concentración», dijo el Presidente de AETINAPE.

Muñiz Ríos dijo que «en el banco de pesca sahariano se cometen actos solapados bélicos y de piratería, que no son denunciados porque no se sabe a quien ir», y añadió que hacía falta «más autoridad y una vigilancia más eficaz de la Marina militar».

«La Provincia»
Las Palmas, 7-4-84

El «Mahanova I» naufragó por falta de seguridad marítima

José Manuel Muñiz cree que las escuelas náuticas de Canarias están en una situación de «anarquía»

«Tenemos casi la certeza de que el naufragio del pesquero «Mahanova I» se ha debido a la falta de seguridad marítima por parte de las autoridades competentes. Los barcos siguen saliendo a la mar en muy malas condiciones, y, contra esto, hay que tomar medidas radicales», declaró ayer en conferencia de prensa, José Manuel Muñiz Ríos, Presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, quien se encuentra en Canarias para informar a los Titulados sobre las gestiones que se están realizando en el sector pesquero y en el de la Marina Mercante.

José Manuel Muñiz dijo estar muy preocupado por la seguridad de los hombres de la mar y añadió que era necesaria una mayor vigilancia por parte de la Armada española, que según Muñiz, no pone voluntad. «En el banco canario-sahariano se están cometiendo muchos actos de piratería con pesqueros españoles, pero éstos callan por que no tienen a dónde acudir», afirmó. Sobre la seguridad de los pesqueros españoles el Presidente de la Asociación puso el ejemplo de varias embarcaciones españolas que fueron detenidas por las autoridades inglesas cuando los pesqueros iban a pasar a bandera británica, por no reunir las mínimas condiciones de seguridad.

Para Muñiz, la Dirección General de la Marina Mercante «está practicando una política de compadreo, pues está haciendo la guerra a los Titulados Náuticos». El Presidente de la Asociación también se quejó de la falta de diálogo del director general, Fernando Salvador, «quien intenta favorecer a los Titulados de la marina civil».

«De anarquía» fue la frase que utilizó José Manuel Muñiz para definir la actual situación de las escuelas náuticas en Canarias: «Nos parece que no hay razones para mantener tres centros (Lanzarote, Tenerife y Las Palmas). El de Arrecife es superior y hay que tender a la concentración. Me parece monstruoso que se estimule a los estudiantes para un futuro incierto».

La creación de una secretaría de Estado para la Mar y buscar un equilibrio entre la oferta y la demanda de trabajo son para Muñiz los puntos básicos para encontrar una solución al sector. «No somos partidarios de continuar en la situación de dependencia de ministerios», afirmó.

En lo referente a la actividad docente José Manuel Muñiz puntualizó que se están «regalando becas» para mantener abiertas las escuelas. Por otra parte «una gran mayoría del personal docente está inscrito en el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, «que, precisamente, está en contra de los Titulados». Muñiz llamó la atención al «rechazo del Instituto Social de la Marina hacia los Titulados Náuticos, pues hemos sido discriminados del Consejo General».

José Manuel Muñiz predijo un futuro aún más oscuro para el sector pesquero español, «por la falta de visión política de la Administración, que no llega a tomar contacto con los interesados». Para Muñiz «está claro que la postura del Gobierno de Rabat es acaparar la flota española».

Por último Muñiz afirmó que el Estado Mayor de la Armada «ha dado un portazo al anteproyecto para la creación de las capitanías civiles».

MV (La Provincia)



SU

tiene premio



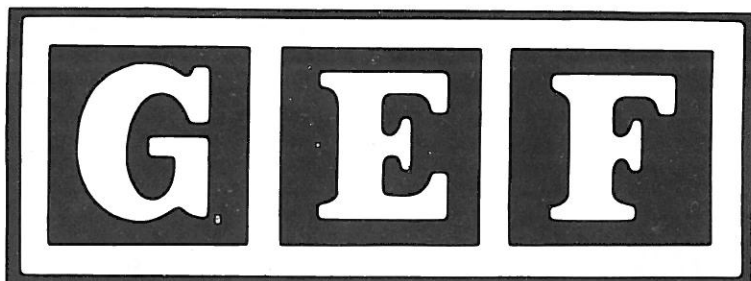
... y SU

también

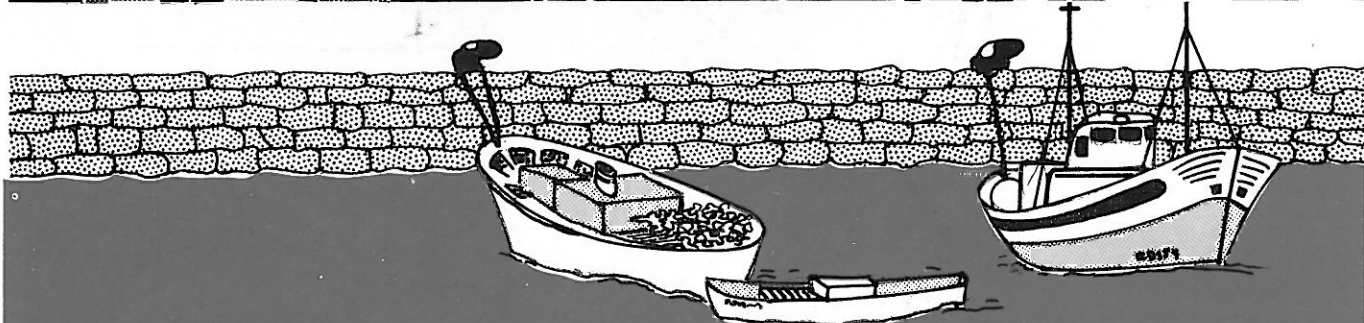
cómprenos ahora su *tv. color.*
POR SU T.V. BLANCO Y NEGRO LE DAREMOS UN IMPORTANTE ***premio***

OFERTA HASTA EL 12 DE MAYO

Menéndez Pidal, 6A
Benito Blanco Rajoy, Apolo 1
Benito Blanco Rajoy, 7
Fonseca, 7 c/ Betanzos, 2
La Coruña
Alfredo Brañas, 4
Santiago



*amigos en
tierra adentro*




CAIXA
GALICIA