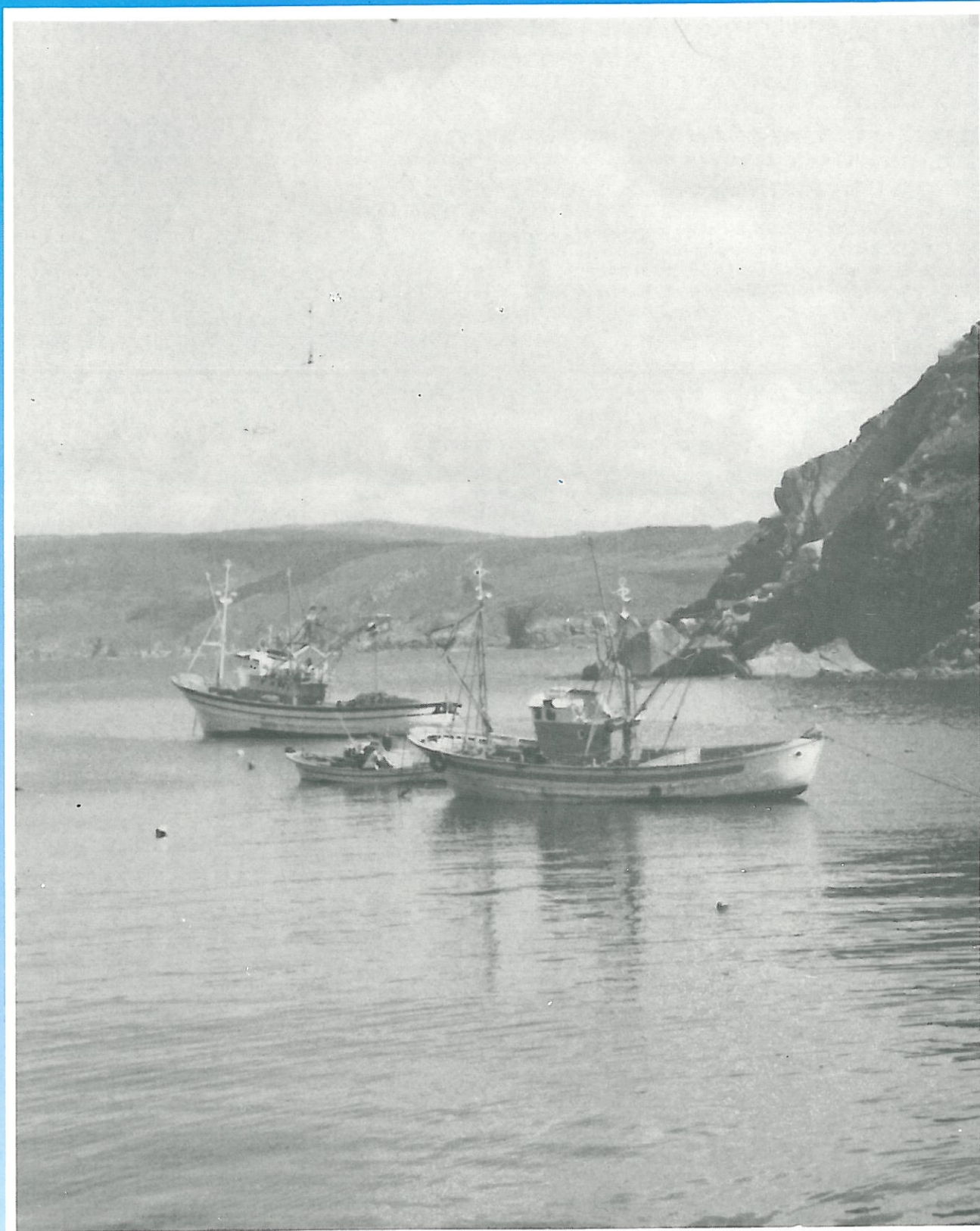


AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

N.º 6 - Junio de 1984



Situaciones Gasthof



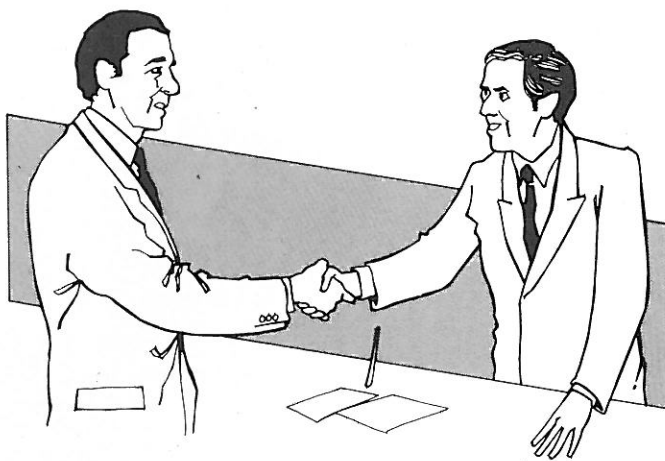
¡POR FIN! Y AHORA A COMER

Hoy, como otras veces, resolver un problema, hacer un trabajo bien, supone acabar muy tarde.

Y ahora, a comer. En GASTHOF. Porque a estas horas es el único sitio. Y porque te mereces una buena comida, sin esperar todavía más.

¡ESTO HAY QUE CELEBRARLO!

Las negociaciones en serio suelen ser lentas, pero producen resultados... y ganas de tomar algo. En GASTHOF. Porque hay quien celebra los acuerdos con una comida y quien lo hace con un postre y un café con leche. Con GASTHOF, se puede seguir de acuerdo en todo.



OYE, QUE NO PUDE IR A LA COMPRA...

Es que se me hizo algo tarde, y en la nevera no hay nada. ¿Por qué no llamas al salir a GASTHOF, encargas algo del día y lo recoges al venir? Te pilla de camino y cuando llegues, ya lo tienen preparado... Anda, hombre...

Estas son algunas de las situaciones GASTHOF. Hay muchas otras: todas aquellas que exigen un servicio de cocina rápido, de calidad, a cualquier hora, y que se adapte a las necesidades y gustos de todo el público.

Para todas ellas, hay

Soluciones GASTHOF

- DESAYUNOS DESDE LAS 7,30 DE LA MAÑANA.
- ABIERTO HASTA LA 1,30 DE LA NOCHE.
- ENCARGOS TELEFONICOS DE COMIDAS.
- GASTHOF 1, Avda. de Rubine, 30 Teléfono 26 41 83
- GASTHOF 2, Federico Tapia, 53 Teléfono 23 07 20
- GASTHOF 3, Avda. de La Marina, 10 Teléfono 22 10 27
- GASTHOF 4, Juan Flórez, 38 Teléfono 26 54 57

PIANO - PUB

SWING

TU AMBIENTE

Avenida de la Marina, 32
Teléfono 227471 - LA CORUÑA
(Frente al Teatro Colón)

SUMARIO

Norte	1
Nuestra labor	2
Resumen de la entrevista mantenida con el Director General de la Marina Mercante	3
Colaboraciones	4
Los hombres	11
Cómo mejorar el funcionamiento de las Oficinas de Empleo del I.S.M.	12
Delegaciones	14
Noticias	18
Opiniones	21

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 6 - Junio, 1984
Redacción y Administración: AETINAPE
Avda. del General Sanjurjo, 8-1.º Izqda.
Teléfono 29 96 14 - 29 95 77
15006 - LA CORUÑA

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

Los números de teléfono de AETINAPE, en La Coruña, son los siguientes:

29 95 77 y 29 96 14

VA VENUS

Dep. Legal: C-1.760 - 1982

Nos encontramos a las puertas de que se celebre en La Coruña el II Pleno Nacional de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE).

Este pleno servirá para tratar y profundizar en temas y aspectos de nuestra profesión, que en unos casos están demandando soluciones urgentes, y, en otros, necesitan de profundas reformas que, caso de no llevarse a cabo con prontitud, significaría la desaparición de esta profesión.

Es motivo de una grave preocupación, la situación actual de nuestro colectivo, sometido, la mayoría de las veces, al más absoluto de los olvidos por parte de Autoridades y organismos, cuya función —que no la cumplen— es la de regular las enseñanzas, las titulaciones y los accesos a los puestos de trabajo.

El cambio continúa sin aparecer, las cosas siguen como antes, agravadas aún más, si cabe. Las promesas, las vaguedades, son las de siempre, sólo se cambian los términos en que son dichas. Porque, lo que ocurre es que en la Administración nadie quiere coger el toro por los cuernos, nadie quiere responsabilizarse; tan solo actos simbólicos de buena voluntad. Y, en estos ya ni creemos.

Es por ello, que tenemos la certeza, estamos convencidos de que somos nosotros, y sólo nosotros, los que tenemos que forzar dicho cambio, presionar y luchar para no desaparecer como colectivo.

Es responsabilidad de todos los titulados el defender la profesión, el no quedarnos impasibles ante el desaguado que nos están haciendo. No podemos caer en la tentación de esperar a que otros lo arreglen, porque, nunca lo han hecho, ni lo harán. Si no somos capaces de concienciarnos de que, nosotros y sólo nosotros, somos los que debemos trabajar para tratar de poner remedio a todo esto, mal lo vamos a tener en el futuro.

En esa lucha, en el esfuerzo común y en la capacidad nuestra como Asociación, por donde tenemos que forzar que las cosas cambien, de la forma que sea.

Consideramos que, en este sentido, el próximo Pleno va a tener una profunda significación, porque, hay muchas cosas importantes de que hablar, y también, porque nos ayudará a estar más unidos, que es donde en definitiva reside nuestra fuerza.

AETINAPE

NUESTRA LABOR

AETINAPE quiere ofrecer cumplida información a sus afiliados sobre el desarrollo de los trabajos más importantes llevados a cabo por la Asociación en las últimas semanas, esperando que éstos sean razón de entrega y desafío a quienes provocan y pretenden mutilar nuestra profesión y despojarnos de nuestros derechos inalienables.

Reunión con la Dirección, Profesorado y alumnado del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero de Canarias, en donde ha quedado de relieve la necesidad imperativa de defender nuestra profesión y mejorarla en los diversos aspectos que la componen.

Visita al Jefe del Gabinete Técnico del Ministro de Transportes T. y C. Don Julián Revenga, a quien se le planteó la falta de diálogo entre AETINAPE y la D.G.M.M., informándole de la ambigua actividad con la que cierto miembro de la D.G.M.M. afronta los problemas de su departamento con relación a nuestros titulados, además se ha dado un repaso al Proyecto de Ley de la Reforma de Administración Marítima, Proyecto que al parecer estaba aparcado y se deliberaba en Presidencia. AETINAPE ha dejado clara su postura al respecto manifestando sus dudas sobre la viabilidad de este Proyecto si se tiene en cuenta que se está haciendo de espaldas a nuestro colectivo.

Reunión con el Jefe de Explotación Marítima de la C.T.N.E., se le ha visitado fundamentalmente sobre unas denuncias que AETINAPE ha recibido de la flota pesquera del banco Canario-Sahariano, según estas denuncias se produce con frecuencia un comportamiento no acorde con la responsabilidad de su cargo por parte de algún operador de la costera de las Palmas. Se nos ha comunicado al respecto que se siguen las diligencias oportunas desde el centro de Sevilla, asimismo se nos ha informado de la ampliación y mejor del servicio Radio-Marítimo en general y muy en particular en el archipiélago Canario. Al igual que se ha llevado a cabo en Marina Mercante, se hará un sondeo de opinión en el sector pesquero a través de este departamento enviando a todos los buques unos impresos con una serie de preguntas sobre el funcionamiento del Radio-Marítimo, debiendo contestarlas con total coherencia para ayudar a que mejore el servicio.

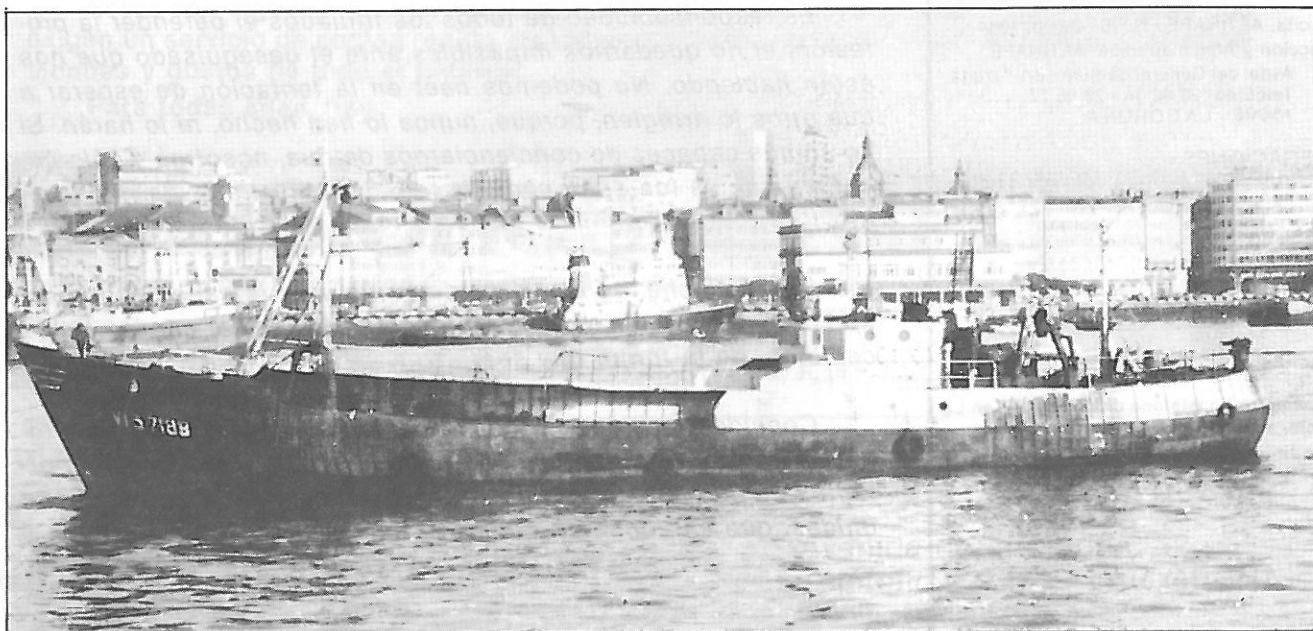
Se han celebrado varias reuniones con responsables de la Secretaría General de Pesca e Inspección General de Enseñanza, denun-

ciando a parte de otros problemas, el concerniente al incomprensible retraso en la tramitación de las Titulaciones, fundamentalmente las de Marina Mercante, tanto el responsable de esta área en el sector pesquero como su homólogo en el sector M.M. han sido coincidentes, según ellos sólo hay una razón, falta de personal encontrándose por esta razón, estos departamentos en un empacho administrativo. AETINAPE ha exigido a estas autoridades la mayor brevedad en la tramitación de las Titulaciones.

Reunión con el Jefe de Empleo del I.S.M. abordando temas de su departamento en relación con los Náutico-Pesqueros, haciéndose además un análisis del actual funcionamiento de la bolsa de embarque.

Representantes de AETINAPE han girado varias visitas de trabajo al Congreso en donde algunos Parlamentarios son informados y siguen la situación en esta profesión.

Participación de representantes de AETINAPE en varias mesas redondas en donde se trataban temas de interés profesional; se han celebrado reuniones con titulados en diversos puertos, resaltando también el importante reflejo de nuestros problemas en los diversos medios de comunicación, AETINAPE quiere agradecer desde estas páginas a todos los medios de comunicación su buena disposición, ya que hacen posible que representantes de esta Asociación puedan dirigirse a la opinión pública manifestando nuestra grave situación.



RESUMEN DE LA ENTREVISTA MANTENIDA CON EL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

El pasado día 25 de Mayo, previa concesión de audiencia, una comisión de la Junta de Gobierno de AETINAPE, presidida por don José M. Muñiz Ríos, ha sido recibida por el Director General de la Marina Mercante.

La audiencia que duró algo más de hora y media, sirvió para que una vez más AETINAPE expusiera al Sr. Salvador, los problemas que venimos arrastrando todos los Titulados de Náutico-Pesquera y, de manera especial después del envío por parte de la Dirección General de la Marina Mercante de la circular del 24 de abril pasado, solicitando a las Empresas documentación y justificación de todos los Titulados de Náutico-Pesquera que han estado ocupando plazas de Oficiales, bien en cubierta, bien en máquinas.

Las navieras con buques menores de 1.600 T.R.B. y, sobre todo, los menores de 700 T.R.B. y los superiores en potencia a 2.000 C.V. pueden verse seriamente afectados por esta medida, ya que, si bien la anterior medida de la Dirección General de la Marina Mercante fue la de autorizar el enrole como oficiales a todos los que tuvieran una antigüedad en la empresa anterior al 1 de enero de 1981; la idea de medidas a tomar por el actual Director General, don Fernando Salvador, es la de concederlo únicamente a los que hayan estado enrolados como **Oficiales** no llevando en cuenta a los Patrones o Mecánicos que han estado mandando buques o enrolados en buques más pequeños.

La comisión de AETINAPE hizo ver al Sr. Salvador el grave daño que tal medida ocasionaría a estos Titulados que, por haber demostrado sus dotes de mando, la Empresa le había confiado sus buques y que, en adelante, se verían relegados al no poderse comparar con sus compañeros, ocupando la citada plaza. El Sr. Salvador comunicó que veía el problema que se podría presentar, pero que tenía fuertes presiones de otros colectivos, ya que había muchos titulados superiores, gente de su misma profesión que se encontraba sin trabajo y que también tenían derecho a trabajar. Por otra parte, que él no podía hacer otra cosa, salvo respetar únicamente las condiciones a todos aquellos que hayan estado enrolados como Oficiales



Se le insistió en que, tal medida por su parte era totalmente discriminatoria y que ello obligaría a las Empresas a despedir a estos titulados o a la baja de los buques, bien por venta, bien por desguace, etc.

Al final se llegó al acuerdo de preparar unas reuniones de trabajo con la Secretaría General de Pesca, AETINAPE y la D.G.M.M., pero mientras tanto no debemos olvidarnos de que alrededor de 700 titulados nuestros que navegan en la Marina Mercante pueden quedar en la calle. Es evidente que la política que plantea en este momento la D.G.M.M. es la de profesión a extinguir, siendo esto de una extraordinaria gravedad, teniendo en cuenta que lamentablemente todavía hay compañeros que vacilan a la hora de corresponsabilizarse de sus obligaciones con la profesión.

AETINAPE reiteró que la actual situación bloquea de una forma absoluta el acceso de nuestros titulados a la Marina Mercante y planteó como fórmula alternativa a esta grave crisis, que evidentemente no es coyuntural, la urgente necesidad de modificar el vigente Cuadro Indicador, admitiendo por nuestra parte la necesidad de una serie de reformas en profundidad en el sector, a esto el Director General se pronunció en que habría que crear el clima oportuno para llevar adelante tal objetivo, pero asimismo le hicimos saber que AETINAPE está dispuesta a llegar hasta las últimas consecuencias si no se le ofrecen de una manera urgente y tangible soluciones dignas a nuestros titulados. La Comisión hizo manifiesto su rechazo absoluto ante el Director General, la ambigua

gestión del Inspector General de Enseñanzas Náuticas, D. Luis Rodríguez, puesto que todavía no se ha dado cuenta que debe servir los intereses del Estado y no los de una minoría que todos conocemos, puesto que está haciendo uso y abuso de su cargo en detrimento de nuestros titulados, asimismo repasamos las relaciones entre AETINAPE y la D.G.M.M., manifestándole al Director General por nuestra parte, el rechazo total a la gestión de su departamento, en relación a los temas que le habían sido planteados por AETINAPE desde que se hizo cargo de la D.G.M.M.

Ante este oscuro horizonte nos parece obligado que muchos de los que están comprometidos con la profesión den un paso al frente, es detestable que todavía alcanzado el nivel máximo admisible de degradación, algunos sectores sigan en una actitud incoherente ante su alto grado de responsabilidad con la profesión. Piensen que nos quieren hundir, que ningún compañero puede ya a estas alturas optar a embarcarse en nuestra Marina Mercante, que nos siguen utilizando, ¿de qué forma? pues estimulando a los jóvenes a llenar los centros para que otros se aseguren su puesto. AETINAPE quiere dar la respuesta pero AETINAPE somos todos los Náutico-Pesqueros; aunque existe un ápice de cambio, la reunión no ha sido muy halagüeña.

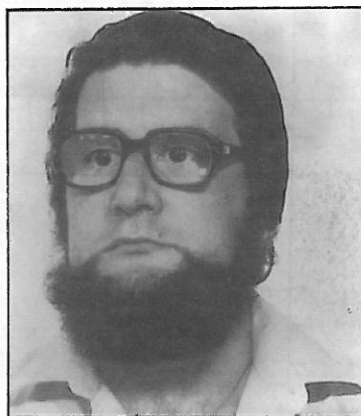
Nos queda esperar con las consiguientes reservas que la próxima mesa de trabajo los responsables de la citada mesa tengan muy claro que tienen la responsabilidad de defender toda una brillante historia profesional.



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

(2.º PARTE)

Por JAUME RUCABADO
Del Instituto de Investigaciones
Pesqueras



Los recursos pesqueros potenciales hacen referencia a aquellos recursos que una vez conocidos entran en explotación inmediata, sin mayor desarrollo tecnológico, o con innovaciones muy ligeras. Todas las capturas en los caladeros, actualmente en explotación, pertenecían, antes de su localización, al ámbito de los recursos potenciales. La flota española ha contribuido de modo notable a la entrada en explotación de los recursos potenciales de merluza en el África austral y de cefalópodos en las costas de Canadá y Estados Unidos en su fracción atlántica. Una de las metodologías más utilizadas para el hallazgo de dichos recursos es la exploración pesquera.

Se denominan recursos pesqueros virtuales, a aquellos de los que no se dispone de indicios previos a su descubrimiento y que su localización tiene más que ver con la investigación hidrológica y biológica, y que la posible explotación requiere de avances —a veces muy simples— en la tecnología, tanto dirigida hacia la captura (aparejos especiales) como a la posible comercialización (transformación de productos). A este tipo de recursos pertenecen los cefalópodos del banco Canario-Sahariano (reacción del ecosistema ante la esquilma de los espáridos), la bacaladilla capturada entre dos aguas en las zonas del talud continental al oeste de Irlanda e Inglaterra cuando está frezando, la anunciada presencia de grandes bancos de peces «negros y grises», entre dos aguas, al oeste del talud continental del África Noroccidental, anunciada por un autor ruso y aún no confirmada etc.

De hecho, estas dos denominaciones son puramente conceptuales, puesto que no son totalmente excluyentes, y por otra parte cuando un recurso virtual entra en explotación se convierte en potencial. Pero para nuestros propósitos sirven suficientemente, pues la diferenciación en su investigación viene marcada por metodologías muy distintas: la simple exploración para los primeros, y otros tipos de aproximaciones más sofisticadas, para los segundos.

Con estos planteamientos, iniciamos en 1983, el proyecto denominado MARCA, que financia la Caicyt, interviniendo otros científicos del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Barcelona, a saber Domingo Lloris, Conchita y Rosario Allué y Pedro Abelló. Los puntos de partida, básicos del proyecto, fueron:

A) La flota pesquera de arrastre comercial, en Cataluña, no sobrepasa nunca los 800 metros de profundidad, por motivos tecnológicos (maquinillas poco potentes, carretes pequeños, poca potencia de los motores, etc.) e industriales (falta de eficiencia e impacto comercial, excesivo tradicionalismo, etc.).

B) El subsector pesquero de arrastre, en Cataluña, se basa en la altísima demanda y escasa oferta, lo que dispara los precios de la lonja a límites insospechados que «compensan» la escasez de las capturas, fruto del esquilamiento de las comunidades biológicas demersales, por lo que nuevas perspectivas pueden ampliar y mejorar este subsector.

C) El interés mundial, en el estudio de los fondos abisales, tanto desde el punto de vista teórico (mecanismos secundarios de producción, redes tróficas profundas, reciclaje energético, adaptaciones a la ausencia de luz y grandes presiones, etc.) como aplicado (localización de recursos desconocidos tanto actuales como fósiles recientes).

D) El desconocimiento completo de los fondos abisales, en la periferia de la península ibérica, y en concreto del Mediterráneo Occidental, por lo que cualquier hallazgo tendría un gran interés inicial.

E) El desarrollo de nuevas tecnologías pesqueras, adaptadas a las grandes profundidades, que ampliarán el escaso abanico sectorial en el país.

Con estas premisas se adecuó una tecnología de avance provisional, a pequeña escala, que nos permitiera en el bienio siguiente (1985-1986) un avance considerable fruto de nuestra propia experiencia. Es preciso tener en cuenta los elevados costos de cualquier experiencia de este tipo y los no menos fuertes riesgos que entrañan.

Así, hemos partido de la modificación de un aparejo de **Agassiz**, que consiste en un cuadro metálico que, en nuestro caso, tiene una superficie de ataque de dos metros cuadrados y que está montado sobre unos patines reversibles, que impiden su enterramiento en fondos muy blandos y facilitan el saltar por dificultades rocosas no muy escarpadas. Al cuadro, en su parte posterior, se le adita un copo de mallas adecuadas de unos quince metros de longitud y el conjunto dispone de un sensor de profundidad/tiempo, para poder reconstruir, con posterioridad, el comportamiento de la red y su situación durante la pesca. El **Agassiz**, (la tripulación del buque de investigación García del Cid, a bordo del cual se efectuaron las experiencias, rápidamente lo denominaron —por ignotos caminos etimológicos— «Barrabús» es arrastrado, por el buque, mediante un pie de gallo y un único cable de acero de 14 mm. de sección, cableado sobre dos carretes con cuatro mil metros cada uno. La experiencia de la primera campaña (Marca III, junio de 1983) permitió construir un nuevo modelo de **Agassiz** para realizar la segunda experiencia (Marca IV, septiembre de 1983), que implicó notables mejoras.

El pescar a más de mil metros de profundidad, hoy por hoy, no de-

ja de ser una aventura, en la que la competencia de los participantes, tripulación incluida, es fundamental para ir solucionando las constantes dificultades que surgen. Muestra del elevado riesgo que aún implican dichas operaciones, son los incidentes acaecidos que se saldaron con la pérdida de cuatro mil metros de cable.

Con la práctica adquirida, primero sobre fondos suaves y aplacerados y luego sobre fondos más duros y algo escarpados, obstáculos inferiores al 20% de pendiente, y a velocidades que van desde un nudo hasta seis, ha sido posible mantener el aparejo sobre el fondo trabajando a pleno rendimiento.

La zona que estamos estudiando en esta fase inicial, son las vertientes del Valle Central, que con curso aproximado WSW-ENE, corre entre la península y las islas Baleares. La pesca más profunda efectuada ha sido a 2.100 metros, totalizando en las dos campañas de 1983 veinticinco arrastres, para alcanzar en el presente año la cincuentena, límite que nos hemos

autoimpuesto para dar el siguiente paso tecnológico: la construcción de aparejos comerciales de arrastre a gran profundidad, con lo que empezaremos la exploración y prospección sistemática de los cañones submarinos que partiendo de la plataforma continental rompen el talud y entran rápidamente en los fondos abisales, suponiéndose que complicados mecanismos hidrológicos, entre ellos el «cascading», promueven una gran producción; igualmente, el área de estudio se ampliará a todo el litoral mediterráneo ibérico desde Gibraltar a Cerbere si —tal como esperamos la **Caicyt** u otro organismo similar, aporta la nueva financiación a este proyecto.

Por lo que se refiere a los resultados, aún están en la fase preliminar de estudio, pero se puede avanzar la existencia de crustáceos, especialmente decápodos marchadores (entre ellos *Geryon longypes*) y decápodos nadadores (gambas y similares), así como peces de los géneros *Alepocephalus*, *Lepidion*, *Bathypterios*, *Lampanyctus*, algu-

nos macrúridos, etc. así como otra fauna acompañante de tipo invertibrado. De hecho la pesca con **Agassiz** sólo permite tener una idea cualitativa de la composición de las comunidades de organismos demersales, pues es altamente selectivo, no atreviéndonos a realizar ningún tipo de estimación cuantitativa, problema que esperamos poder atacar en el bienio 1985-86.

Estos estudios cabe englobarlos en un marco más amplio y surgidos, precisamente, como consecuencia del proyecto Marca; así en la campaña denominada Benguela VI, efectuada en enero de 1984 en las costas de Namibia se ha utilizado la presente metodología, por uno de los miembros del equipo (Rosario Allué), llegando a efectuar lances hasta los 1.500 metros de fondos. El conjunto resulta de vanguardia para investigar lo que existe por debajo del «muro de los 800 metros» y contribuir a su divulgación, no únicamente entre los científicos y especialistas sino entre el sector pesquero como posibles alternativas a su diario quehacer.

El futuro de las Cooperativas de Pescadores, ante el ingreso en la C.E.E.

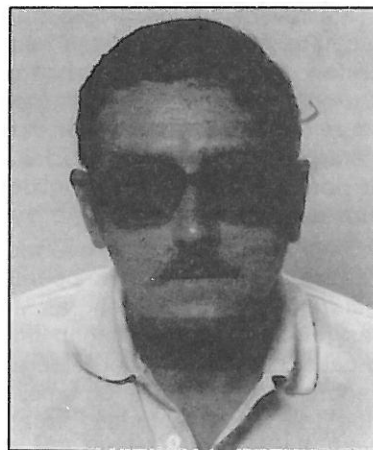
Ante lo que parece ser inminente entrada de España en la C.E.E., se observa un acercamiento de los armadores hacia la Europa Azul, un interesarse por la normativa pesquera comunitaria y ver en que sistemas de ayuda comunitarios pueden apoyarse para que su ingreso sea menos traumático, todo esto nos parece muy bien y lo único que se nos ocurre decir es que «ya era hora de que se despertasen». Las siguientes líneas vienen al caso de que pensamos si no será hora de que los trabajadores del mar piensen también en sacar el mayor partido posible de nuestro ingreso en la C.E.E., y dado que quizás los intereses pudieran ser contrapuestos, estén atentos al tema, pues si solamente actúa una parte, puede que lo que beneficie a los unos perjudique a los otros.

Nosotros creemos que una sólida estructura cooperativa ayudaría en gran medida tanto al pescador artesanal como al colectivo de técnicos y trabajadores pesqueros de cara al ingreso de España en la Europa Azul, y es lo que brevemente pretendemos demostrar a continuación.

Nos encontramos en la recta final, este año es a lo que parece el decisivo para nuestra entrada en la C.E.E. y por tanto para nuestra pesca, un capítulo cuya discusión se ha ido retrasando, pero del que hoy ya se conocen incluso las líneas maestras de la postura comunitaria. Es muy grande la ignorancia del tema pesquero en lo que se refiere a nuestro ingreso en la Comunidad, hasta ahora sólo se mencionaba el número de buques españoles que faenan en esas aguas, creyendo que sólo a ellos afecta el problema, y no es así; el problema del ingreso en la C.E.E. afectará

desde al que pesca angulas en la desembocadura del Miño al que intenta coger unos kilos de cangrejos en las marismas andaluzas, pasando por el que faena a bordo de un congelador en Las Malvinas, y más aún, no sólo a los pescadores, sino incluso también a los consumidores.

El ingreso significa que **tendremos** que adaptarnos a la normativa comunitaria, una normativa bastante más exigente (o digamos que más estricta en cuanto a su cumplimiento) que la nuestra en lo que a conservación de recursos se refiere, y a la que obligatoriamente



Por MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero
Antiguo Experto FAO

habremos de ceñirnos (p. ej. el Reglamento C.E.E. núm. 101/76 en su artículo 4 dice: «Cuando el ejercicio de la pesca en las aguas marítimas de los Estados miembros determinados en el artículo 2 exponga a ciertos de sus recursos a los riesgos de una explotación demasiado intensiva, el Consejo, estatuyendo por propuesta de la Comisión, según el procedimiento previsto en el artículo 43 párrafo 2 del Tratado puede decretar las medidas necesarias para su conservación. Estas medidas pueden especialmente comportar restricciones en materia de captura de

ciertas especies, de zonas, de períodos, de métodos y de aparejos de pesca», y que como digo más arriba, se fija no sólo en el interés de los pescadores sino de todo el colectivo, como cuando en el Reglamento C.E.E. núm. 170/83, instituyendo un régimen comunitario de conservación y gestión de los recursos de pesca, nos dice que «en interés tanto de los pescadores como de los consumidores, se asegurará, por una política adecuada de protección de los fondos de pesca, la conservación y reconstitución de los stocks».

Ciñéndonos al tema de la conservación de especies, creo que la entrada española en la C.E.E. va a suponer por un lado una selección natural de la flota, quedando autoeliminados todos aquellos buques que hasta ahora faenan en una posición marginal, subsistiendo gracias a la bonificación de combustible (a suprimir en cuanto ingresemos en Bruselas), gracias a los altos precios del pescado (cosa que se acabará cuando se abran las puertas al pescado comunitario), gracias a mantener unos horarios de trabajo casi infrahumanos, etc. etc., y por otro lado, una recuperación de los caladeros propios, ya que a eso tendrá que llegarse... por decreto, o lo hacemos de motu proprio, o nos obligarán a hacerlo (que normas comunitarias hay que nos forzarán a ello), lo cual conducirá a una potencial revitalización del sector artesanal.

Mi opinión personal es que muchos de nuestros barcos no podrán subsistir ante las exigencias de tallas mínimas (no me hagan mucho caso, pero creo haber leído algo sobre pescadillas de 30 cms. y gallos de 25, pero de todas formas, prueba de nosotros acostumbramos a comercializar pescados que no dan el mínimo es la multitud de apesamientos en que esa es una de las cosas que nos inculpan) y a que nuestros costos de explotación no pueden compararse a los comunitarios lo que se traduce en los precios pagados por ellos en primera venta (200 o 300 pesetas el kilo de merluza, 70 pesetas el kilo de gallo).

Pero quizás yo sea el equivocado, ya que en estos días asistimos a los primeros pasos de acercamiento de la patronal a la realidad pesquera comunitaria, y curiosamente esos pasos los están dando en un campo al que siempre volvieron la espalda: el de la comercialización de las capturas. Como digo, se está estudiando por parte de los armadores la institución co-

munitaria conocida por el nombre de «Organización de Productores», que son por así decirlo los protagonistas de todo el sistema de mercado de los productos pesqueros comunitarios. Sin embargo, a mi juicio, se está cometiendo un error de apreciación, pues estoy seguro que la estructura pesquera española difiere mucho del modelo comunitario. Me explicaré:

Si observamos la flota comunitaria veremos que más del 90% de la misma está compuesta por buques artesanales, luego entonces queda bien claro que las Organizaciones de Productores Comunitarias, esas organizaciones que ahora queremos copiar en España, no fueron creadas para defender la minoría formada por los grandes arrastreros, sino para salvaguardar la rentabilidad de la actividad laboral de ese 90% de artesanos, en una gran parte autopatronos. Y hablando de artesanos y autopatronos, automáticamente viene al papel otra palabra que aglutina ambos conceptos: Cooperativa. Soy consciente de la mala prensa —ganada a pulso— que esa palabra tiene en el mundo laboral español, pero me atrevo a decir que ese descrédito, ese fracaso del cooperativismo español, lo ha sido porque eso no eran cooperativas, faltaba el espíritu cooperativo y en su creación primaban la idea de la obtención de créditos y/o facilidades de todo tipo, y faltaba la intención del verdadero trabajo en equipo, sin lo que no hay cooperativa que pueda salir adelante.

La nueva legislación, que se espera que sea aprobada en breve, contempla las cooperativas como «empresas», esto es fundamental y creemos que es la única forma de que puedan no sólo subsistir, sino triunfar, pero es que además, el cooperativismo es materia en la que los entes autonómicos pueden legislar, con lo que las Comunidades Autónomas con una gran importancia en materia pesquera —que todos sabemos las hay y cuáles son— podrán amparar y potenciar la creación de cooperativas de pescadores. Nos estamos refiriendo a cooperativas de primer grado, y primordialmente dedicadas a la pesca artesanal y costera (aunque no se descartarían otras facetas), ya que al eliminar la idea del rendimiento al capital, y quedar reducido al rendimiento del trabajo asociado, se consigue rentabilidad en empresas que no la obtendrían bajo la tipificación empresarial usual. El triunfo de este primer estadio daría paso a la creación de coope-

rativas de segundo grado que permitirían no solamente la obtención de servicios y suministros a precio de coste, sino que serviría para la creación de los canales paralelos de comercialización que eliminarían muchos de los actuales intermediarios, reduciendo costes y aumentando los beneficios del productor, el vendedor detallista y el consumidor.

Conociendo el individualismo español, y sobre todo el del pescador, es un poco hablar de utopías, pero verdaderamente, sí me puedo permitir la osadía de dar un consejo, ese sería el de que los titulares nútico-pesqueros pensasen en las líneas antecedentes. No hay duda de que nos encontramos en vísperas de un cambio drástico en las estructuras de la industria pesquera española, y probablemente los cambios más traumáticos lo serán en el sector extractivo, por lo tanto todo lo que sea estar preparado y dispuesto a adecuarse a las exigencias de la nueva normativa pesquera que tendremos que acatar, serán ventajas y menores daños para el colectivo.

Insistiendo en las Cooperativas, creemos que en el caso de nuestra pesca y la C.E.E., resulta evidente de que a las ventajas intrínsecas de trabajar para uno mismo, se unen las extrínsecas de que es hacia el armador modesto (cooperativista o no), hacia quien van dirigidas muchas —la inmensa mayoría— de las ayudas comunitarias a la pesca, además es un hecho que tanto la Europa Comunitaria como el actual Gobierno ven con simpatía y favorecen la formación de Cooperativas de trabajadores, con lo que de entrada puede contarse con diversas ayudas, facilidades crediticias, etc. etc.

Pero las soluciones no llegan solas, hay luchas por conseguirlas, y por supuesto que la lucha va a ser dura. Si el colectivo de trabajadores forma un frente común para defender su personería jurídica ante las instituciones pesqueras comunitarias, será oído y conseguirá un puesto, el puesto que le corresponde. Si permite que sean los Armadores, las Cofradías, las Federaciones, etc., las que hablen un su nombre, cuando quieran darse cuenta se habrá perdido un tiempo precioso, y se necesitará otro tanto o más para desandar el camino perdido, pues como más arriba decimos, «quizás lo que beneficie a unos pueda ser perjudicial para los otros».

Los marinos de Formación Profesional nunca aceptarán imposiciones clasistas

Por JOSE OUVIÑA SANTOS

Oigo hablar con frecuencia de algo que en España no funciona como debiera. Que el aparato administrativo del Estado continúa en alguno de sus órganos anquilosado, con tendencia a la regresión incluso. Esto para el ciudadano de a pie, parte de los millones de votos que han permitido gobernar a un sistema político, con potestad para ordenar la vida civil y económico-social extremando la preponderancia del interés general sobre particularismos de clase, resulta descorazonador y desilusionante. Nos encontramos fuertemente condicionados por factores de carácter económico-laboral, pero se podían hacer muchas y variadas cosas, en cuanto a la ordenación del trabajo sin gastar dinero, que no se hacen. Pongamos por ejemplo lo que sucede, o mejor lo que no se hace para ordenar el contencioso entre los titulados náutico-pesqueros y los de la llamada marina civil.

Conocedor de la problemática que afecta a los hombres del mar en su definición náutico-pesquera, era de los que esperaban de la actual Administración remedio para dar solución a los problemas existentes entre ambas marinas, respecto a competencia sobre titulaciones. Es de lamentar que hasta la fecha no haya sido así. Se mantiene vigencia para leyes confusas e ineficaces, aprovechadas por los marinos de Náutica para copar en exclusiva todos los puestos de responsabilidad vacantes. Incluso emplean medios de presión para expulsar al titulado profesional sustrayéndole unos méritos de antigüedad legitimada.

Es por todos sabido, que la marina civil pudo siempre entrometerse en la pesca. Ahora, alegando sobre todo crisis en el sector naval y falta de empleos, nos niegan reciprocidad, sin tener en cuenta los largos años de ejercicio continuado al frente de unos cargos, desempeñados a satisfacción para navieras y personal de mando.



Quiérase o no, ese historial entraña unos derechos inalienables. Derechos que provienen de una renuncia, circunstancial pero libre, a ocupar unos puestos que entonces no interesaban. Vueltas del revés las circunstancias y persiguiendo fines de conveniencia, se consigue de la anterior Administración encuadrar a la Marina Mercante en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, mientras que a los Náutico-Pesqueros nos llevan a Agricultura.

Es innegable que el cometido de ambas marinas, en lo que respecta a titulaciones de orden técnico, es exactamente igual: movimiento de buques a través de los mares. Que unos capturan y transportan alimentos, cuando otros no lo hacen en cuanto a capturas, con tráfico de variadas mercancías y pasaje, es todo ello secundario. La diferenciación pretendida es a todas luces, malévola, intencionada y discriminante. Había pues que derogarla.

La Inspección General de Enseñanzas Náuticas nos discrimina —como si nuestra profesión fuese terrestre—, y la Dirección General de la Marina Mercante también

—como si el pescado no fuese mercancía—. Se encierran en posturas arcaicas, conducentes a establecer una barrera insalvable entre profesionales del mismo ámbito. Como si las técnicas de propulsión y el arte de navegar fuesen distintos. Como si nuestro respeto y acatamiento a los grados fuese cuestionado. ¿Qué es lo que se teme? Acaso nuestra competencia probada? ¿Nuestro interés en servir con la mayor eficacia? ¿El sentido de responsabilidad profesional que caracteriza a gran parte de nuestro colectivo?

Es hora de razonar, mejorando lo que fueron disposiciones transitorias, buscando la salvaguarda de intereses generales, consensuando la elaboración de leyes actualizadas, valorando en su justa medida lo que supone para el país los costes de la formación profesional de la gente del mar, sin acaparar en exclusiva los puestos de mando subalternos, respetando jefaturas y grados. Y a todo el que se niegue a colaborar en los citados objetivos, corresponde a la Administración apartarlo de puestos directivos por perturbador. Hay que centralizar competencias que afecten a los hombres del mar, desperdigadas se crean confusionismos y problemas sin solución, provechosos únicamente para el interesado en marginar de una u otra forma al técnico de Formación Profesional. Hay que dialogar con seriedad: Administración, armadores, profesionales de ambas marinas, profesores, alumnado, etc... Y por encima de todo, los gobernantes tienen que responder al reto de estos tiempos, eliminando de puestos de alta responsabilidad a todo aquel que pretenda sostener la caduca sociedad interclasista.



El futuro del alumno de Formación Profesional Náutico-Pesquera

Por LUIS GARC. P.

Capitán de Pesca
y Mayor de Cabotaje

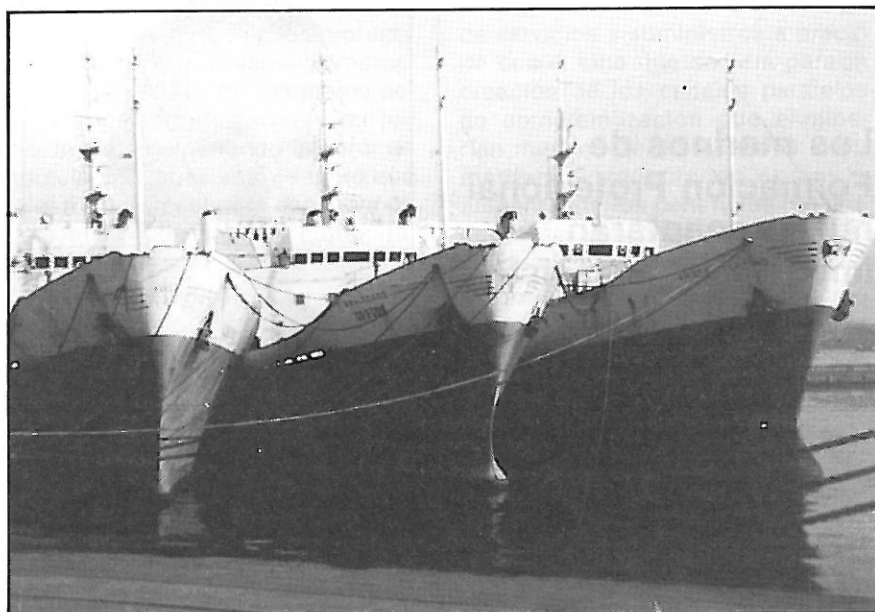
Es de todos conocida, la situación en que se encuentran los alumnos que finalizan sus estudios, bien por Formación Profesional o bien por Régimen Especial de Adultos. La alternativa que tienen estos alumnos de realizar sus días de mar, es embarcando de marinero o engrasador, ello a muy duras penas, dada la especial y dramática situación por la que actualmente atraviesa el sector.

Es por ello de interés prioritario, que la propuesta que AETINAPE presentó en su momento tanto a las Autoridades del sector como a la Patronal respecto a la nueva figura del alumno de Formación Profesional, se lleve a cabo sin demoras, como además compartimos creo que la mayoría que es la única fórmula posible para dignificar nuestra profesión.

La actualización del vigente Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas y, la inclusión en el mismo de la figura del alumno de Formación Profesional, es una meta y un reto que deben superar las partes implicadas, Administración, Patronal, Titulados, etc., máxime teniendo en cuenta las especiales circunstancias que rodean a la actual situación socio-económica por la que atraviesa el sector marítimo.

Es de temer que los Armadores se muestren algo reacios a la creación de dicha plaza, y no es porque no la crean de vital importancia para el futuro y la mejor preparación de estos profesionales, pero por otro lado, esto supone indudablemente un quebranto económico, es aquí donde la Administración tiene mucho que decir, suavizando las cargas que la creación de estas nuevas figuras en las dotaciones de los barcos suponen para las empresas. Indudablemente esto requiere un estudio profundo por parte de todos, pero debe hacerse sin demora.

Asimismo, existe la posibilidad de que alguno de los Titulados embarcados, se muestre en principio



algo reticente, a la hora de admitir bajo sus órdenes a estos alumnos, evidentemente esta reticencia aumentaría a nivel de Titulados de la Marina Civil.

Es de gran importancia para su desarrollo, dar a esta nueva figura, una idea clara de la labor a realizar a bordo de los buques, labor que debe ser ante todo activa y cuyo principal objetivo será su formación como futuro Titulado.

Normalmente el nombre o la denominación que se da a un trabajo u oficio, nos da una idea más o menos clara de la labor que desarrollan las personas que los ejercen, es por ello de gran importancia para su futuro, el marco —tanto jurídico como laboral— donde se ha de encuadrar a esta nueva figura, pues de ninguna manera debemos estar de acuerdo en que el alumno de Formación Profesional embarque en plan turístico ni tampoco que sea utilizado como chica para todo. Como queda dicho más arriba, el principal objetivo debe ser su formación profesional como futuro Titulado.

No deseáramos que a la hora de dar vida a esta nueva figura, se tomara como ejemplo al «alumno» o «agregado» de Náutica, que lo único que hace a bordo —además de incordiar— es realizar sus ejercicios de estudios, pasearse y pasárselo lo mejor posible.

Con la inclusión de esta nueva plaza en los barcos, sobre todo en el Puente, se llenaría ese vacío existente en la actualidad, pues de todos es conocido que los barcos de poco tonelaje —pesqueros y cabotaje sobre todo— solamente lle-

van dos Titulados, teniendo que repartirse entre los dos las 24 horas diarias de guardia, durante largas campañas, —en el caso de los pesqueros— con el evidente agotamiento de unas personas que tienen en sus manos la seguridad y la vida de mucha gente.

Otra de las figuras que tampoco contemplan los vigentes Cuadros de Tripulaciones Mínimas, es la de Técnico de Pesca, cargo que como es sabido ejerce uno de los dos Titulados. El Técnico de Pesca, no tiene que ser necesariamente un Titulado, puesto que como su nombre indica es Técnico en materia pesquera —afortunadamente ya quedan pocos— pero que carece de titulación en algunos casos o bien la que tiene, no es la exigida en el Cuadro Indicador de ese barco para poder ser despachado, es aquí donde radica el motivo de nuestra petición pues se están dando casos —sobre todo en parejas bacaladeras— que son despachados algunos barcos con un solo Titulado en el Puente, y es que, una arcaica y obsoleta ley, considera una pareja como si se tratase de un solo barco, pero luego en la práctica no es así, pues se dan infinidad de casos —por ejemplo, ir a tierra con un tripulante enfermo mientras el otro barco queda en la mar para evitar gastos, e incluso regresar a España un solo barco, etc.—, en que por alguna causa los barcos se separan, y entonces la unidad pesquera se rompe teniendo que valerse cada uno por sí solo, evidentemente la seguridad de ese barco queda muy mermada con un solo Titulado en el Puente.

Las enseñanzas Náutico-Pesqueras

Por FRANCISCO EIROA DEL RIO

Con anterioridad al Decreto de 17 de julio de 1939, por el que se crearon las antiguas Escuelas Medias de Pesca, la obtención de los títulos exigidos para poder mandar barcos de pesca o la responsabilidad de la jefatura de las máquinas de éstos, se realizaba a través de las Comandancias Militares de Marina.

Las titulaciones de Puente se denominaban:

- a) Patrón de Cabotaje de 1.ª Clase.
- b) Patrón de Cabotaje de 2.ª Clase.

Las titulaciones de Máquinas respondían a las siguientes:

- c) Fogonero Habilitado (para máquinas de vapor).
- d) Motorista Naval de 1.ª Clase.
- e) Motorista Naval de 2.ª Clase.

Estas últimas titulaciones se dividían en especialidades, a saber:

- f) Para motores de explosión.
- g) Para motores Diessel.
- h) Para motores semidiessel.

Todos ellos con limitada potencia motor.

Las limitaciones a los Patrones consistían en el tonelaje y los límites geográficos de ámbito nacional.

Los tribunales formados para sancionar los exámenes de los aspirantes a estas titulaciones estaban formados por:

- 1.—Comandante Militar de Marina como Presidente.
- 2.—Un Práctico de Puerto.
- 3.—Un Capitán de la Marina Mercante adscrito a la Comandancia de Marina y perteneciente al extinguido cuerpo de Servicios Marítimos.

- 4.—Un Patrón de Cabotaje de 1.ª Clase perteneciente a la embarcación de Vigilancia de Pesca.

Para la sección de Máquinas el tribunal lo formaba:

- 5.—El Segundo Comandante de Marina.
- 6.—El Ingeniero Jefe de la Inspección de Buques o en su lugar su auxiliar, titulado Maquinista Naval de 1.ª Clase.

- 7.—El Motorista Naval de la lancha de Vigilancia de Pesca o en su lugar el chofer del Comandante de Marina.

Tanto los de Puente como los de Máquinas podían ejercer sus funciones en barcos de pesca o cabotaje dentro de sus limitaciones.

Existían también titulaciones menores, como eran las de Patrón de Pesca de Bajura, Motorista Naval de 3.ª Clase y Patrón de Tráfico de Ría.

Las Escuelas Medias de Pesca creadas por el Decreto anteriormente señalado causaron un gran impacto en la formación técnica de los pescadores.

Paulatinamente el nivel cultural profesional se fue elevando y el interés de los pescadores por asistir a los cursos de las nuevas especialidades fue notorio, y en muchos casos asistían a los mismos cursos padres e hijos. Los pescadores enviaban a sus hijos a estos nuevos centros, en los que por vez primera las enseñanzas eran regladas y oficiales.

La rama de Puente Pesca, que fue la primera programada e impartida en estas escuelas, estaba dividida en tres cursos, de tres meses de duración cada uno de ellos y se impartían por este orden:

- a) Curso Preparatorio
- b) Patrón de Pesca de Altura
- c) Patrón de Pesca de Gran Altura

El primero de ellos estaba concebido para dar un ligero barniz cultural especialmente en el área matemática a los alumnos. Por otro lado era el tamiz o criba que hacía comprender al aspirante si tenía posibilidad o no de éxito.

El segundo curso daba opción a un título con limitaciones de tonelaje y geográfico.

El tercer curso dispensaba de trabas geográficas (sin límites) pero no de tonelaje, ya que solamente podían sus titulares mandar barcos pesqueros de 250 T.R.B. como máximo.

Después de superar los estudios y realizar las prácticas de mar reglamentarias, era necesaria una prueba final comprobante de las prácticas y cálculos de navegación exigidos, definitiva prueba para la expedición del título.

Estos últimos títulos están actualmente en situación «de a extinguir».

La Ley del 19 de febrero de 1942 crea la Subsecretaría de la Marina Mercante integrándola en aquel momento en el Ministerio de Industria y Comercio.

Las Escuelas Medias de Pesca que eran regidas por un Patronato, quedaron mediante esa misma Ley, integradas en dicha Subsecretaría.

La Ley de 23 de diciembre de 1961 dispone que, las Escuelas Medias de Pesca pasen a denominarse «Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesqueras».

El Real Decreto de 18 de junio de 1976 transforma a las cinco Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesquera, dependientes del Ministerio de Comercio, en Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo-Pesqueros, denominación que mantiene en la actualidad.

En toda su trayectoria que se inicia en 1939, estos centros han impartido programaciones y extendido titulaciones que periódicamente se han modificado acorde casi siempre con las necesidades del momento.

Las modificaciones de los planes de estudio han sido siempre necesarias para adaptarlas con actualidad y con cierta proyección de futuro.

Las circunstancias profesionales del presente no son las mismas que hace cuarenta años. El nivel cultural medio de las gentes de mar es muy superior al de los profesionales de aquellas épocas iniciales de la enseñanza Náutico Pesquera. Por esta razón, el moderno Titulado Náutico Pesquero no está conforme en que su titulación lo condicione para vivir a flote permanentemente durante su vida profesional, ya que la técnica y problemas marítimo pesqueros se proyectan también tierra adentro hasta alcanzar las dependencias del Estado o de los entes autonómicos. Dependencias éstas en las que entre otras cosas, suelen confundir «los problemas en el terreno naval» con «los problemas de un campo de nabos». Y no lo expongo con la intención de hacer un chiste malo, ya que tengo delante de mí en este momento un documento que lo corrobora.

ACTUALIZACION DE LAS ENSEÑANZAS MARITIMO PESQUERAS

No existe duda acerca de que los programas actuales que se imparten en los numerosos centros para la obtención de titulaciones marítimo pesqueras, necesitan una reestructuración muy amplia.

En esta rama de la enseñanza toda programación que tenga una antigüedad de diez años, ya estará desfasada. El avance de las técnicas es muy rápido y aparecen



conceptos y materias nuevas cada día. Al contenido técnico profesional hay que darle toda la importancia que se merece y al mismo tiempo hacer más lógico el plan de estudios. Inclusive cabe la posibilidad de dar algún retoque a las titulaciones.

No es pedagógico impartir en un mismo curso catorce o quince asignaturas y cuarenta y cuatro horas lectivas semanales. Al cabo del día el alumno termina embotado y al final del curso su mayor deseo es terminar, dejando en segundo plano el resultado final de la evaluación.

Para la iniciación de estudios especialmente en la enseñanza de adultos, se debiera exigir un examen de ingreso o selección, eliminando de esta manera posteriores frustraciones y pérdidas económicas por parte del alumnado.

Las titulaciones de Patrón de Pesca de Altura, Patrón Mayor de Cabotaje y Mecánico Naval Mayor, debieran permitir el iniciar estudios superiores en cualquier rama o área. Esta condición obligaría a la revisión del plan de estudios actual. Y podría lograrse el nivel necesario, si para cada una de las titulaciones mencionadas que actualmente requiere de un curso por titulación, se elevase a dos años. En el primero de ellos se impartirían áreas de Ciencias y Humanística y en el segundo técnicas y materias profesionales. Esta es una cuestión muy a tener en cuenta, ya que se trata de un grupo de españoles muy marginados a la hora de equiparar enseñanzas y titulaciones.

La reforma próxima y necesaria también exigirá para las titulaciones de Capitán de Pesca un mayor grado y rigor académico. Revisar su programa de estudios y

adaptarlo a las exigencias y circunstancias del momento y su proyección hacia la Administración pesquera ya que son los técnicos de mayor nivel en materia marítimo pesquera que tiene el país y que nadie tiene en cuenta.

LA LEY DE EDUCACION

El Decreto 995/1974 de 14 de Marzo sobre Ordenación de la Formación Profesional que hizo posible la obtención de titulaciones marítimo pesqueras a través de un plan general de estudios para toda la Formación Profesional, merece un artículo aparte dirigido a la Formación Profesional Marítimo Pesquera, por el confusionismo de su programación, falta de visión y conocimientos por parte del equipo asesor (si lo hubo).

Después de diez años de bandazos, debe ponerse sobre el tapete esta programación para intentar corregir deficiencias e inconvenientes, que son muchos.

PROLIFERACION DE CENTROS DE FORMACION PROFESIONAL MARITIMO PESQUERA

La desaparecida Subsecretaría de la Marina Mercante, disponía de cinco centros designados como oficiales para impartir enseñanzas marítimo pesqueras, los cuales están ubicados en Pasajes, Vigo, Cádiz, Alicante y Arrecife de Lanzarote, hoy transformados en Institutos Politécnicos de esta especialidad y actualmente trasvasados a los entes autonómicos respectivos.

A la sombra de éstos, corporaciones, entidades, sindicatos y otros estamentos, se crearon un buen número de escuelas de esta modalidad adscritas al Instituto Politécnico más próximo geográficamente.

Actualmente, el número de estos centros crece de manera alarmante. Cada puerto aspira a tener el suyo propio.

El Ministerio de Educación, que dicho sea de paso, no tiene idea de lo que significa la enseñanza marítimo pesquera ni su problemática, también ha creado sus centros para la enseñanza en esta rama, principalmente a través de sus herederos autonómicos.

Esta proliferación de centros repercute de forma negativa en el contexto marítimo pesquero, entre otras cosas, en la devaluación profesional y en la calidad de la enseñanza.

Entre las razones que debieran y no se tienen en cuenta para la autorización de la apertura de un centro debiera tenerse en cuenta:

- a) Necesidad de la zona y su hinterland.
 - b) Volumen de la flota local.
 - c) Distancia del centro profesional de enseñanza marítimo pesquera más próximo.
 - d) Número de profesionales titulados en aquella área.
 - e) Necesidades reales de la flota.
 - f) Zona de actividad de esta flota.
- Con relación al Centro:
- g) Instalaciones adecuadas.
 - h) Plantilla de profesorado, idónea en número y titulación.
 - i) Medios didácticos convenientes.

Lo único que parece ser que se tiene en cuenta para autorizar centros de nueva creación es;

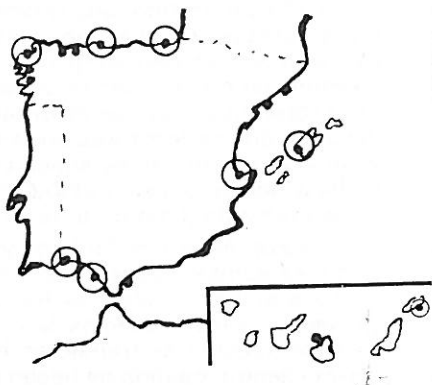
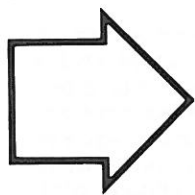
- 1.º Promesas electorales.
- 2.º Chauvinismo.
- 3.º Porque sí.

En algunas zonas del litoral lo que se necesitan son escuelas de Orientación Marítima o algo parecido, pero no de Formación Profesional Marítimo Pesquera.

Los responsables del sector de la enseñanza marítimo pesquera no dan señales de vida con relación a una urgente reestructuración de los estudios. No aparecen en Televisión. (Que ya es decir).

Existe a nivel nacional una clara falta de inquietud con relación al sector marítimo pesquero. Es de creer que algunos alcanzan puestos de responsabilidad en este sector de la Administración a través de sus amistades influyentes, a pesar de que el único contacto que han tenido o tienen con la mar, es en una playa de moda durante el verano. Y si es con el pescado, el rodaballo a la plancha.

los hombres



● DELEGACIONES
• COLABORADORES

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 Sanlès 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

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:

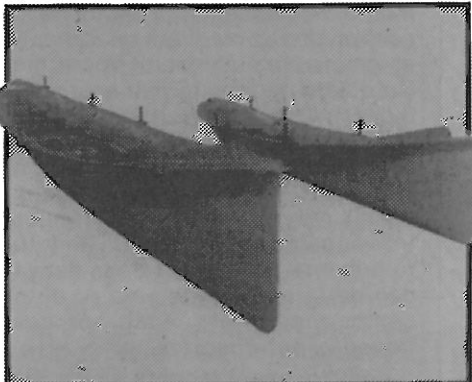
Carlos Fernández Peinado

ALGECIRAS:

José García Pazos

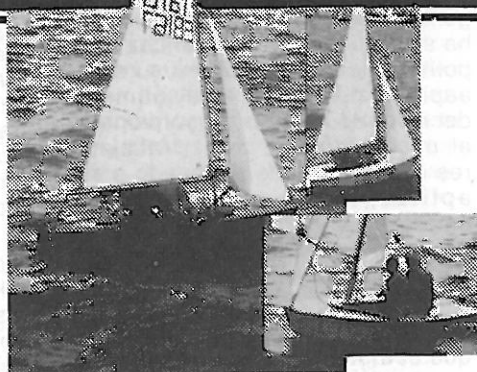
la otra forma de ir al mar.

REMO



TRAINERAS
Y BATELES

VELA



FABRICADOS EN POLIESTER REFORZADO CON FIBRA DE VIDRIO, APLICANDO LA TÉCNICA Y LAS MATERIAS PRIMAS MAS AVANZADAS EN LO QUE SE REFIERE A CONSTRUCCION NAVAL DEPORTIVA Y DE ALTA COMPETICION.

CADETES DE COMPETICION, HOMOLOGADOS POR LA REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE VELA, Y TAMBIEN CON LA BAÑERA AUTOACHICANTE, ESPECIALES PARA EL APRENDIZAJE.

Fiberglass, s.a.

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

LA CORUÑA

COMO MEJORAR EL FUNCIONAMIENTO DE LAS OFICINAS DE EMPLEO DEL I.S.M.

Recientemente el Director General del Instituto Social de la Marina tuvo ocasión de anunciar en esta revista la preparación del Programa de Empleo que este Organismo quiere poner en práctica en el sector marítimo y pesquero. Por mi parte trataré de explicar del modo más claro posible en que consiste y que pretende ese programa.

En alguna rara ocasión me ha sorprendido recibir peticiones aisladas de que se ponga en funcionamiento por parte del Instituto Social de la Marina una bolsa de embarque para los trabajadores del mar. Esta petición sería preocupante si se produjese con una mínima frecuencia pues revelaría un desconocimiento de la existencia de este servicio, por parte del trabajador, que, —dejando a parte el natural alejamiento de las instituciones que le impone su forma de vida—, nos señalaría a nosotros como principales responsables, ya que las Oficinas de Empleo del Instituto Social de la Marina funcionan desde el año 1977.

Lo que si puede decirse es que este funcionamiento no ha sido, ni mucho menos, todo lo bueno que sería de desear. Con una escasez de medios impresionante y un mercado de trabajo especialmente difícil, nuestra actuación se ha limitado únicamente a poner en marcha una organización institucional básica que hace posible únicamente a poner en marcha una organización institucional básica que hace posible el cumplimiento de las condiciones que exige la legislación vigente. Pero que, en ningún caso, ha sido un instrumento eficaz de la política de colocación en su doble aspecto de favorecer el aumento del nivel de empleo proporcionado, al mismo tiempo, a los trabajadores el empleo más adecuado a sus aptitudes, y de facilitar a las empresas la mano de obra necesaria para el desarrollo de sus actividades productivas.

Al reconocer este hecho estoy poniendo claramente de manifiesto que el Instituto Social de la Marina es plenamente consciente de que esa situación debe de cambiar, de que el sector marítimo y pesquero, —especialmente en lo que concierne a los trabajadores—, necesita contar con una organización eficiente y dinámica que proporcione a aquellos el empleo más adecuado posible, —dentro de las limitaciones que impone el mercado de trabajo—, con la total seguridad de que se respetan las condiciones laborales que establece la Ley.

La gestión de la política de empleo no atribuye, —ni mucho



menos—, al Instituto Social de la Marina la misión de crear puestos de trabajo alternativos. Esta labor, así como la de determinar que medidas concretas han de adoptarse para impulsar la elevación del nivel de empleo, corresponde al Gobierno. Nuestro papel se limita estrictamente a aplicar el paquete de medidas que nos corresponda.

Quede pues bien claro que el Instituto Social de la Marina no va a crear de la nada puestos de trabajo. No es una empresa pública ni una sociedad de inversiones, ni tiene los medios para ello. Es, por el contrario, un servicio público cuya misión en materia de empleo consiste, en primer lugar, en controlar el mercado de trabajo, logrando el mayor grado de transparencia del mismo mediante la adecuada gestión del empleo y la adopción de medidas que hagan posible la información, orientación, formación y promoción profesional de los trabajadores; y, en segundo lugar, en favorecer el aumento del nivel de empleo, mediante la puesta en práctica de las medidas de fomento que la política del Gobierno de la Nación ponga a nuestro alcance.

No sé si esto que acabo de decir decepcionará a los lectores. Pero sí puedo asegurar que conseguir esos objetivos es un programa de lo más ambicioso. Nos desenvolvemos en un sector en crisis, sometido a una reducción drástica que origina una continua pérdida de puestos de trabajo, aunque no tan dramática como la que se produce en otros sectores de la economía, como el de la Siderurgia o la Construcción Naval. Y, además, tenemos un condicionamiento de base que hace nuestra tarea especialmente difícil: nuestra labor es exclusivamente sectorial, es decir, al estar limitados al sector marítimo y pesquero no podemos gestionar ninguna medida orientada a la promoción de puestos de trabajo

Por JUSTINIANO RODRIGUEZ SOTO

Jefe del Servicio de Empleo
del Instituto Social de la Marina

en otros sectores productivos. A los trabajadores que en el sector siderúrgico —por poner por ejemplo—, se les rescinde su contrato de trabajo, se les puede rescatar para la industria alimentaria, la industria química o cualquier otra. O lo que es lo mismo, que la pérdida de puestos de trabajo en un sector, puede compensarse con la creación de otros puestos en sectores distintos, porque el órgano desde el que se toma esa decisión y aquel desde el que se aplica esa política tienen la visión global y la capacidad suficiente para hacerlo.

A nosotros se nos ha llegado a pedir, en cambio, que estando limitados a actuar en solo sector, impulsemos o favorezcamos la creación de puestos de trabajo en ese mismo sector, cuando de hecho éste se está reduciendo de volumen incesantemente. Como es lógico, esto sólo es posible en la medida en que en el sector marítimo existan recursos todavía mal explotados, o subsectores que puedan expandirse en el futuro, y en que el Gobierno decida impulsar el desarrollo de los mismos. Pongo por ejemplo, las posibilidades de crecimiento de los cultivos marinos que, —según se dice—, absorbería con creces el exceso de mano de obra existentes en el subsector de la pesca.

En nuestro programa está previsto mejorar nuestra actuación en este sentido, ya que hasta el momento hemos estado ajenos a la gestión de las medidas de fomento al empleo en el sector marítimo. No quiere decir esto que estas medidas no se hayan aplicado, pues la gestión se ha venido realizando por el Instituto Nacional de Empleo. Con este Organismo pretendemos mejorar y perfeccionar nuestros acuerdos, para que, en un futuro próximo, todas las tareas derivadas de la política de empleo en el sector marítimo puedan ser gestionadas por nosotros.

Por lo que respecta a las posibles medidas de fomento del empleo que se apliquen en el futuro, nuestra actuación estará supeditada a la política general que se arbitre para la reconversión del sector.

Es sin embargo, en el otro campo que he señalado antes, —el del control del mercado de trabajo—, donde el Instituto Social de la Marina tiene mucho que hacer y, de hecho, ya ha empezado a hacerlo.

Nos enfrentamos con un mercado de mano de obra sumamente complejo, de una estructura extraordinariamente diversa, tanto en su organización como en su funcionamiento, y que generalmente se ha desenvuelto al margen de los cauces oficiales, lo que ha ocasionado innumerables problemas y, sobre todo, perjuicios considerables al trabajador.

Ni las empresas ni los trabajadores han hecho uso apenas de nuestras Oficinas de Empleo. Las empresas porque contratan a los trabajadores bien directamente, por medio de sus propias listas, bien a través de intermediarios que actúan como oficinas de colocación particulares. Los trabajadores, porque debido a este comportamiento de las empresas han tenido pocas opciones de colocarse a través de las Oficinas de Empleo, por lo que no les ha quedado más remedio que buscarse un empleo por sus propios medios, bien acudiendo directamente a las empresas, bien dirigiéndose también a los intermediarios privados.

Es posible que este fenómeno se deba a la escasa concienciación de unos y otros, a la existencia de intereses concretos en permanecer al margen de los cauces legales por parte de algunas empresas, y a un desconocimiento general de las obligaciones y beneficios de la Ley, que en el sector marítimo es acaso más elevado que en el resto, a causa de la propia naturaleza de los trabajos que en él se realizan.

Más bien me inclino a pensar que este funcionamiento anormal del mercado de trabajo viene determinado por su propia estructura, que impone el que la contratación deba de efectuarse de un modo ágil e inmediato. Y, también a las actuales circunstancias por las que atraviesa, ya que las empresas disponen de un considerable ejército de parados compuesto de trabajadores a los cuales conocen perfectamente y tienen, de este modo, previamente seleccionados.

Las consecuencias de esta contratación que se efectúa al margen de los cauces oficiales, es que los trabajadores tienen escasas seguridades de que las condiciones laborales que se estipulan en los contratos sean las garantizadas por la Ley y, por lo tanto, están a merced de todo tipo de arbitrariedades. Y no digamos ya nada de los cerca de 19.000 españoles que navegan en buques extranjeros, cuya situación de desprotección es de todos conocida.

En honor a la verdad, tampoco debemos olvidar que nuestros servicios de colocación no han podido desarrollarse plenamente y adaptarse a las condiciones del merca-

do, debido a la escasez de los medios con que siempre hemos contado. Y en parte por esta razón, a las empresas y trabajadores del sector les ha sido más útil acudir a las fórmulas de contratación tradicionales, lo cual ha constituido un auténtico círculo vicioso: a las empresas y trabajadores no les compensa utilizar las Oficinas de Empleo porque el servicio que prestan no es bueno; y nuestro servicio es deficiente, en gran medida, porque ni las empresas ni los trabajadores acuden a las Oficinas de Empleo.

Pues bien, el Instituto Social de la Marina está dispuesto a acabar con esta situación, y para ello piensa poner en práctica una serie de medidas que trataré de explicar lo más brevemente posible.

En primer lugar transformar la actual bolsa de empleo en un banco de datos, sobre los trabajadores y las empresas del sector, prácticamente exhaustivo. Se incluirán también todos aquellos aspectos de la vida profesional que puedan ser relevantes a la hora de establecer un proceso de selección, de tal modo que pueda prestarse un buen servicio a las empresas. Por otra parte, se piensa que dicho banco de datos tendrá que funcionar, conectado a los puntos de la costa, durante las veinticuatro horas del día. Esta transformación será posible merced a la adquisición de ordenadores, ya que está prevista.

En segundo lugar, vamos a poner en marcha un sistema de medidas que nos permitan el efectivo control del mercado de trabajo. En su primera fase estas medidas pretenden conseguir un cumplimiento de lo establecido en la Ley Básica de Empleo, y acaso aparezcan, —a simple vista—, más formales que efectivas. Me refiero a la actuación, —ya iniciada—, para obtener que todos los trabajadores que se contratan en el sector estén inscritos como demandantes de empleo en las correspondientes Oficinas y que todas las ofertas de trabajo se tramiten a través de ellas. Se comprenderá la importancia de estas medidas, si se tiene en cuenta que sin ellas no puede constituirse correctamente la bolsa de empleo, pueden denegarse las prestaciones de desempleo al trabajador no inscrito, o denegarse el visado de un contrato por no haberse tramitado la correspondiente oferta a través de la Oficina, sólo por citar algunos ejemplos.

A continuación se pretende intervenir activamente en la contratación mediante una supervisión escrupulosa de los contratos de embarque. De tal modo que éstos deberán reunir todos los requisitos legales que sean exigibles, desde la

existencia de una titulación adecuada al puesto de trabajo hasta el respeto a los salarios garantizados. Y estamos dispuestos a llegar hasta el control de los puestos de trabajo, plantillas y tripulaciones mínimas, si ello es necesario para garantizar al trabajador las condiciones laborales a que por Ley tiene derecho.

En tercer lugar vamos a intentar entrar en el mercado internacional del trabajo, no sólo por la importancia del volumen de puestos de trabajo que puede ofrecer, sino también, —y de modo fundamental—, movidos por el objetivo de controlar una contratación que nos permita ofrecer unas condiciones mínimas y prestar una asistencia y un respaldo al marino emigrante, de los que hasta ahora carece.

Todas estas actuaciones irán acompañadas de un mejoramiento general de nuestra gestión y del servicio que ahora ofrecemos, consistente en las medidas siguientes:

—La iniciativa y propuesta de las normas legales que sean necesarias para cubrir las lagunas que existen en materia de empleo y contratación.

—La extensión de la red de Oficinas de Empleo del Instituto Social de la Marina, desde las 41 existentes en la actualidad hasta 127, mediante la puesta en funcionamiento como tales de las Direcciones Locales que tenemos en la costa.

—La elaboración de un sistema estadístico prácticamente completo, que permita disponer de una información veraz y de primera mano sobre el mercado de trabajo marítimo.

—La realización de una intensa labor de información a los trabajadores y empresas del sector, información que tratará de ser lo más amplia posible, y versará sobre todos aquellos aspectos que interesen sean conocidos: derechos y obligaciones de trabajadores y empresas, beneficios de las medidas de fomento del empleo, etc.

—La adecuación de los programas de formación profesional que actualmente tiene a su cargo el Instituto Social de la Marina, de tal modo que se intensifiquen los cursos en aquellas especialidades en que pueda producirse una cierta demanda de trabajadores, y se restrinjan en las actividades en que sobran.

Por último, me gustaría pedir aquí la colaboración de todos los trabajadores, empresarios, sindicatos y asociaciones, ya que es evidente que, sin su apoyo, y dejando la nave a expensas de nuestras solas fuerzas, estamos casi con toda seguridad condenados al naufragio.

DELEGACIONES

ASTURIAS

¿PARA CUANDO EL CAMBIO?

En la Hoja del Mar n.º 223 de abril próximo pasado, leemos las manifestaciones del Secretario General del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, (COMME), hechas en Cádiz en rueda de prensa y difundidas por la Agencia Efe.

En dichas manifestaciones el COMME, solicita un Ministerio del Mar, y se extiende en señalar condicionantes que no discutimos, hasta llegar al apartado séptimo del escrito, que traducido textualmente, dice así: «Denuncio asimismo, el hecho de que en numerosos barcos figuran contratados como Oficiales quienes no lo son, lo que hace incrementar más aún las importantes cifras de desempleo que se registran actualmente entre los profesionales de la mar» (?).

Es tan grande la desfachetez de este señor y de los que le rodean, que pretende confundir a la opinión pública con lo de «profesionales del mar». Lo curioso es que no dicen que una gran parte de los que presumen de *profesionales de la mar*, son de tierra adentro y confunden la mar con un campo de girasoles.

Manifiesta también el Secretario General, que la situación ha cambiado y nadie sabe que hacer, (excepto él naturalmente) que se necesita en consecuencia cambiar la mentalidad de los armadores españoles. Nosotros consideramos que si el futuro Ministerio del Mar cae en manos de quienes hicieron estas declaraciones manifiestamente discriminatorias y elitistas, entonces sí que estaríamos perdidos. En primer lugar no sabemos de ningún Ministerio que trate de solucionar el paro desplazando el problema de unos a otros, quitarles el puesto de trabajo a los que lo tienen para dárselo a la casta de privilegiados que estos señores representan.

Considerando el control que está llevando a cabo el COMME por los barcos, para conocer el número de «intrusos», (por utilizar el idioma de la oligarquía) que hay en la flota, creemos que debe extenderse también por los artefactos flotantes de Obras del Puerto, tráfico interior, lanchas de vigilancia fiscal y en general por todo tipo de embarcaciones menores. Llegaríamos a la conclusión que hay más «intrusos» en la categoría de Titulados de la Marina Civil que en la de Formación Náutico-Pesquera.

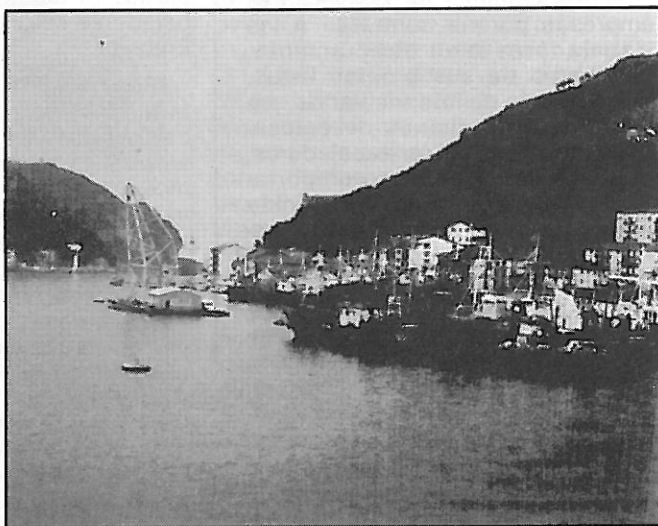
Pedimos que si se nos pone un techo, por encima del cual nos consideran intrusos en la Marina Mercante, es de justicia que los Titulados Superiores que ejerzan por debajo de él, reciban el mismo calificativo. Porque de continuar este síndrome, o nos dan de comer o nos quitan el plato. Queremos decir que es más justo cerrar las Escuelas Náutico Pesqueras.

Y puestos a denunciar, nosotros también denunciaremos el hecho de Capitanes que entran en una desleal competencia con los profesionales de Náutico Pesquera, ofreciendo sus servicios a los armadores de tráfico interior por el mismo salario que el de un Patrón.

Para mayor conocimiento de los hipotéticos Ministros del Mar, y como término de comparación, decimos que, en una central eléctrica con una potencia de medio millón de caballos (500.000 c.v.e.) las personas encargadas de las guardias y control, son Titulados Medios, Ingenieros Técnicos. ¿A la vista de esto no le parece desproporcionado pedir para los Jefes de Máquinas

y Primeros Maquinistas, asimilación a Ingenieros Superiores para hacer guardias en departamentos de máquinas de 4.000 c.v.? ¿No le produce humillación sustituir tanta categoría por una caja eléctrica?

Un cordial saludo desde Asturias.



PAIS VASCO

EL PUERTO DE PASAJES SE MUERE

Es bien sabido que la crisis pesquera se mantiene en un nivel inestable, que las soluciones están lejos. Lo triste, es que no sabemos cuándo se podrá decir que ya hemos llegado al final del problema pesquero.

En el puerto de Pasajes los problemas de la flota pesquera son tantos y tan variados que sería muy largo de contar, pues al amarre de la flota —primero por la falta de licencias y más tarde por la negociación del convenio— hay que sumar los problemas que tienen nuestros pescadores para faenar en el Golfo de Vizcaya, un mar y un nombre nuestros, que los «gabachos» intentan arrebatarnos, hundiendo nuestros barcos a cañonazos, sin importarles la suerte que puedan correr los padres de familia que en ellos se encuentran. Tampoco debemos olvidar los problemas que tienen nuestros bacaladeros para faenar en los fríos mares de Terranova.

Como consecuencia de todos estos problemas y de la reestructuración de la flota pesquera en el puerto pasaitarra, se ha visto reducida la actividad laboral, tanto en puestos de embarque como en empresas auxiliares.

En 1975, el número de barcos trabajando en las costas de Francia, Gran Bretaña e Irlanda —actualmente aguas de la C.E.E.— era de 189.

Este número de barcos y tras la extensión de las 200 millas en enero de 1977, se ve reducido en 1978 a 139 barcos.

Desde 1978 a 1982, la flota del puerto de Pasajes ha experimentado la reducción siguiente:

- Barcos desguazados: 40
- Barcos exportados: 12
- Barcos cambiados de base y vendidos: 23
- Barcos hundidos: 3

Barcos transformados en congeladores para trabajar en las costas africanas: 7

Por lo tanto en 1982 existían en Pasajes 58 barcos, de los cuales sólo 43 trabajaban de forma simultánea en aguas de la C.E.E. y siempre provistos de sus correspondientes licencias de pesca.

En la actualidad, el número de barcos trabajando en Pasajes se puede cifrar en 30 aproximadamente.

Por si fuera poco, después de todo lo citado, están reduciendo personal en las dotaciones de los barcos, tanto en cubierta como en máquinas, de seguir así en este plan, pronto los barcos irán manejados por control remoto y nosotros tendremos que ir pensando en otro tipo de profesión.

Para terminar, decir a todos los marineros en general, que seamos fuertes, y que con todo lo que digan o hagan, la razón está de nuestra parte.

Desde la Delegación de AETINAPE en el País Vasco, un gran deseo de «ánimo» a todos.



DENIA

RESPETEMOS LOS HORARIOS

La Delegación de Levante, quiere informar a los lectores de esta Revista, de uno de los muchos problemas que tenemos los pescadores de Denia. Ciudad marinera por tradición, y que tiene un total de 40 barcos de pesca de arrastre entre grandes y pequeños.

Este sector pesquero tiene un horario de salida y entrada en puerto de todas las embarcaciones, 0,5 horas y los que faenan al pescado variado tienen la salida a las 0,6 horas, siendo la entrada para todos los pesqueros las 19 horas, pero normalmente siempre hacen la entrada en este puerto desde las 17 a las 18 horas, haciendo una jornada de trabajo aproximadamente de 12 a 13 horas, incluidas las navegaciones para ir a las playas de pesca y regresar a puerto.

Tenemos que hacer constar que también tienen su horario todas las embarcaciones de la provincia de Alicante, a la cual nosotros pertenecemos.

EL PROBLEMA ES EL SIGUIENTE

1.º Hay embarcaciones pertenecientes a los puertos de Altea y Villajoyosa —con una flota de buques de pesca más moderna y de mayor tonelaje que en el sector de Denia— que están infringiendo la Ley del colectivo.

2.º No todas las embarcaciones de los puertos antes citados son culpables de esta infracción, pero sí lo son las que faenan en las playas de pesca de Javea, Gandía y Denia, que somos los puertos más perjudicados, ya que dichas embarcaciones a las 16 horas del día laboral, en vez de regresar a sus puertos respectivos, continúan faenando en nuestros caladeros, y entran en el puerto de Javea a la hora que les viene en gana, y salen y entran cuando les apetece, o sea, que hacen lo que quieren, sin respetar los horarios establecidos para todos, y justamente, lo hacen en este puerto de Javea. Consideramos que estos buques de pesca están abusando del colectivo.

3.º Siguiendo con este mismo problema, tenemos que añadir que el puerto de Javea se encuentra al Sur de Denia a una distancia aproximada de 5 millas, dicho puerto se encuentra en un punto geográfico muy bueno, pues desde él se puede salir a faenar en las playas o caladeros de Gandía, Denia y Javea. En este puerto de Javea, hacen su entrada muchos de los barcos de la provincia de Alicante para hacer sus descargas, bien para la venta en el mismo puerto o para en un camión frigorífico trasladarlo al mercado central de Valencia.

4.º Estas embarcaciones de pesca, no son dignas de nuestro respeto, puesto que como decíamos antes, entran y salen de este puerto cuando les parece bien, sabiendo que están perjudicando desde hace mucho tiempo a unos compañeros de la misma profesión.

Pedimos desde aquí que se respeten los horarios establecidos para todos. Pedimos una actitud solidaria para con todos los compañeros de profesión, tenemos que luchar con dignidad, con la mirada al frente y estar cada día más unidos, pero sin egoísmo, sino para conservar y defender este sector tan castigado, pero para alcanzar esta meta tenemos que apoyarnos todos los Titulados y no olvidar que hay una Asociación de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE), que es la Asociación de todos y que tiene las puertas abiertas para todos los profesionales, pues solamente unidos podremos situar en el lugar que le corresponde a esta nuestra querida profesión.

Un saludo desde Denia.

CADIZ

NOS ACERCAMOS

De acuerdo con la labor desarrollada hasta ahora por AETINAPE, de acercamiento e información a todos los Titulados Náutico-Pesqueros del país, para unirlos en un frente común que defienda y luche por nuestra profesión, esta Delegación ha mantenido algunas reuniones con los compañeros Titulados de esta provincia, así como también con las autoridades de la Comunidad Autónoma Andaluza, relacionadas con el sector marítimo.

Reunión en Barbate con Titulados de aquella localidad donde se analizaron los graves problemas por los que atraviesa el sector, encontrando un deseo de una mayor y más estrecha colaboración por parte de todos, pues nadie ignora el difícil momento por el que está atravesando nuestra profesión, tan vejada y atacada últimamente y, es evidente que sólo estando más unidos que nunca, podremos dar respuestas contundentes a tantos y tan graves ataques que está sufriendo la gran familia Náutico-Pesquera.

DELEGACIONES

Reunión en Sevilla con los compañeros de aquella zona, quienes expusieron a esta Delegación los múltiples problemas que tiene el sector de remolcadores y, su preocupación por la reducción de tripulantes que se está haciendo en los barcos, pues consideran que aten- ta contra la seguridad y eficacia del trabajo que realizan.

Reunión en Sevilla con el Director General de Pesca de la Junta de Andalucía, D. Fernando González Vila, donde se trataron entre otros, los siguientes temas rela- cionados con el sector marítimo:

La poca asistencia de alumnos que registran las Es- cuelas Náutico-Pesqueras de Andalucía, y que viene da- da por el oscuro futuro del sector pesquero en los puer- tos andaluces.

Para contrarrestar esta falta de asistencia en las Es- cuelas, se nos comunicó que la Dirección General de Pesca, tiene previsto la creación de cursillos tales co- mo acuicultura, etc.

También se habló de las medidas a tomar para la re- cuperación de los caladeros andaluces, medidas que en algún caso se están tomando, como la relacionada con la pesca de inmaduros, tan impopular entre algunos de nuestros pescadores pero absolutamente necesaria y cuyos resultados se observarán en un futuro muy próxi- mo.

Otra de las medidas a tomar y que están en proyec- to, será la ampliación a 6 millas de distancia de la costa y fondos mínimos de 50 metros.

Para contrarrestar los efectos que estas medidas podrían causar entre los pescadores con barcos más pequeños, de madera y anticuados, que se verían se- riamente afectados al no poder adaptar sus embarca- ciones a las exigencias de estas medidas, la Dirección General de Pesca tiene previsto preparar barcos pe- queños de poliéster reforzado, subvencionados y con créditos totales de la Dirección General de Pesca, a in- tereses muy bajos.

También se habló de la reconversión pesquera, don- de una de las medidas a tomar será la de facilitar crédi- tos a bajo interés para la construcción de barcos ram- peros de 250 toneladas. Todos los pedidos de estos bar- cos, se canalizarían a través de Astilleros de Huelva, da- da su experiencia en barcos pesqueros.

Otro de los temas tratados fue el de la Organización periférica pesquera, donde el Director General nos ha- bló de los proyectos de su departamento, tales como la creación de Subdelegaciones en cada puerto pesquero, que estarían formadas por tres personas Titulados Ná- utico-Pesqueros, a poder ser ya funcionarios del Estado.

Crear los Negociados de Pesca en los puertos, algo así como Capitanías de Pesca, también con Titulados del sector. Estos proyectos se esperan poder llevar a la práctica en un futuro próximo.

También se comentaron los proyectos que hay sobre acuicultura, donde la Junta no tiene previsto la explota- ción de este sector pero sí, la creación de dos laborato- rios, uno en Huelva y el otro en Cádiz, para la cría de alevines y grande de engorde, con un presupuesto de 900 millones de pesetas.

También mantuvimos una reunión con el Jefe de Servicios de la Dirección General de Pesca, D. Francis- co Montero, el cual nos habló del proyecto de la Direc- ción General de Pesca de adquirir un barco para la for-

mación práctica de los alumnos de Náutico-Pesquera y, para la acercación de las Titulaciones menores a la cos- ta. Este barco de escasas dimensiones, será polivalen- te, dedicado casi exclusivamente a las distintas modali- dades de pesca artesanal.

Expusimos al Sr. Montero, las dificultades que tienen los Titulados Náutico-Pesqueros por el sistema de adultos de acceder al 3.º grado de Formación Pro- fesional 2, respondiéndonos que está en estudio la crea- ción de un curso al efecto, pero que es cosa de presu- puestos, de todas formas se hará todo lo posible por so- lucionarlo.

Un saludo desde Cádiz.



HUELVA

CADA UNO A SU AIRE

Nosotros, los Delegados de AETINAPE en Huelva, nos hacemos la siguiente pregunta: ¿Qué es lo que está pasando con los distintos organismos oficiales y Admi- nistraciones, que cada vez marchan más desajustados y menos coordinados? Cada cual hace lo que le viene en gana o interpreta la ley a su libre albedrío, sino a las pruebas nos remitimos.

En el puerto de Huelva se denunció un escrito del Sr. Comandante Militar de Marina sobre tripulaciones mínimas, de fecha 7 de abril de 1983, en el que mani- fiestamente se suprimía a los Patrones Mayores de Ca- botaje y Mecánicos Navales Mayores, sin tener en cuen- ta las características y potencias de los buques, pero si tuvo muy en cuenta de autorizar con un nuevo escrito de fecha 26 de abril del mismo año, a unos señores que carecían de títulos de Formación Profesional Náutico Pesquera, haciéndolo extensivo hasta la terminación de sus vínculos con la empresa.

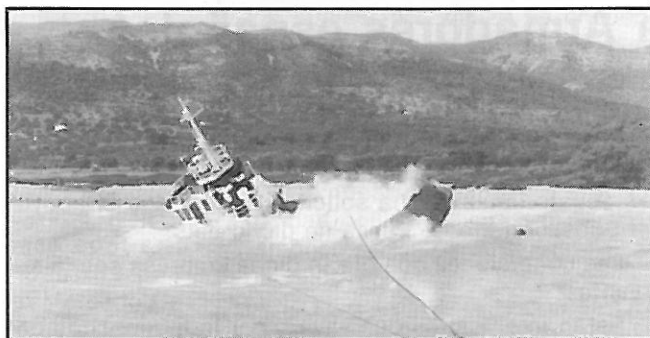
Dicho escrito fue recurrido ante la autoridad compe- tente, el día 29 de mayo de 1983 (D.G.M.M.), por un gru- po de afiliados nuestros, cuya resolución fue recibida el 31 de diciembre de 1983, diciendo el considerando: «que no procede la autorización del Sr. Comandante Militar de Marina, dejando sin efecto en base al artículo 73 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, del 22 de diciembre de 1955, el escrito de fecha 26-4-83». Cuál no será la sorpresa de esta Delegación, que aún en la fecha en que estamos no se ha llevado a cabo dicha re- solución, haciendo caso omiso de la misma.

DELEGACIONES

Se denuncia ante la autoridad competente, ciertas autorizaciones de este departamento marítimo, como por ejemplo, autorizar el enrole de toda una plantilla de trabajadores en el colectivo de barco de una empresa, sin especificar nombre alguno de barco con el consiguiente riesgo que ésto conlleva, a la hora de tener que sacar días de mar, etc. etc., dadas las circunstancias de que las empresas —como es lógico— carecen de rol alguno.

Contra el escrito y hechos mencionados, se denunció a la D.G.M.M. el 24-4-83 por los Delegados de los trabajadores, que a su vez son titulados de Formación Profesional Náutico Pesquera, recibiendo del Subdirector General de Recursos, la resolución de fecha 22-2-84 en la que desestima tal denuncia recurrida y, se acepta que de un plumazo se suprima a los Patrones Mayores y Mecánicos Navales Mayores sin tenerse en cuenta las características y potencias de los buques y, todo lo legislado respecto a embarque y enroles de personal.

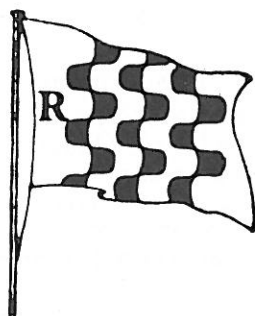
Es inaudito, que un señor Subdirector General, anule lo que dispone la Ley Penal, Derecho Marítimo, artículo 609 del Código de Comercio, artículo 1.º, apartado 5 del Estatuto de los trabajadores y Ordenanza de Tráfico de Puerto, sobre las disposiciones de que todo el personal debe estar enrolado en una embarcación determinada y nunca en una empresa, ningún Capitán o Patrón, llevará a bordo personal no enrolado. SEVIMAR dispone que en los certificados de seguridad dispongan las balsa salva-



vidas del número de personal enrolado, que no se ajustará a toda una plantilla como este señor da por válido.

Como decimos al principio de esta denuncia, cada cual interpreta las leyes a su libre albedrío, desde estas páginas denunciaremos también ciertas irregularidades que están detectando nuestros Asociados en los puertos de Isla Cristina, Ayamonte, Lepe, y bastante más acusado en Punta Umbría, sobre el arrendamiento de Títulos y, que el personal de Formación Náutico Pesquera, no se ajusta a las características del tonelaje, potencia y lugar de pesca de los buques, y que están fuera de los límites de los Patrones de Pesca Locales.

Un saludo para todos los profesionales desde esta Delegación y animándoles, que la lucha siempre será más fuerte si estamos todos unidos y así debe ser porque las circunstancias actuales lo requieren.



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

Oferta ecuatoriana a Armadores españoles

Según el Embajador de España en Quito, el Presidente de la compañía ecuatoriana Euromar, ha remitido solicitud de contactos con empresas pesqueras españolas interesadas en establecer asociación con empresas ecuatorianas. Dicha solicitud cuenta con el apoyo del Subsecretario de Pesca de dicho país.

Las condiciones que oferta dicha empresa son las siguientes:

Están interesados que vayan, por lo menos, dos de entre 80 y 50 metros de eslora, a los que ofrecen pesca blanca.

La pesca deberá ser exportada a través del Banco Central del Ecuador al país que las compañías españolas designen. El 20% de la pesca deberá ser vendido en el mercado nacional ecuatoriano.

Los barcos deberán llevar dos tripulantes ecuatorianos (o diez por ciento de la tripulación), para su entrenamiento en estas faenas pesqueras.

La base de operaciones sería Santa Rosa (Salinas), donde se encuentra la planta de Euromar y en el puerto Liberal podrían cargar combustible diésel.

Ofrecen asistencia operacional, atención médica a la tripulación, compra de alimentos, etc., todo ello con cargo a las compañías españolas.

Los barcos asociados tendrán tratamiento como si fueran de bandera ecuatoriana.

Industrias Pesqueras, 15-5-84.

Ayudas para prospección de caladeros en Liberia

La Secretaría General de Pesca Marítima por resolución del 28 de marzo de 1984 (B.O.E. del 27 de abril) ha dispuesto lo siguiente:

Ante las restricciones que para faenar en los caladeros tradicionales viene experimentando la flota pesquera española, y previendo que dichas restricciones aumentarán en el futuro, la Secretaría General de Pesca Marítima se propone acometer la apertura de nuevos caladeros que permitan absorber, en la medida en que ello sea posible, los barcos que se vean obligados a abandonar sus pesquerías habituales.

Uno de tales caladeros potenciales es el de Liberia, el cual se encuentra lo suficientemente cerca de Mauritania y Marruecos como para ser alternativos para algunos de los buques que pudieran ser retirados del censo marroquí.

Sin embargo, dado que se trata de un caladero desconocido para los buques españoles, se estima necesario realizar una campaña de investigación en el área antes de iniciar una explotación comercial de la misma, considerándose oportuno conceder una ayuda para su ejecución, por lo que, en base a las atribuciones que la Ley le confiere, el Secretario General de Pesca Marítima tiene a bien disponer la siguiente Resolución:

1.º Entidades beneficiarias.—Podrán solicitar la ayuda todas las Asociaciones y Empresas extractivas que cumplan los requisitos legales preceptivos para ejercer su actividad como tales.

2.º Cuantía.—El importe de la ayuda no podrá ser superior a treinta millones (30.000.000) de pesetas ni exceder del setenta y cinco por ciento (75 por 100) del coste de la campaña a realizar.

3.º Finalidad.—La ayuda se solicitará para la consecución del siguiente objetivo:

Realización de una prospección técnico pesquera en aguas de la ZEE de la República de Liberia, al objeto de estudiar y evaluar la viabilidad de su explotación para los barcos pesqueros españoles, centrándose su objetivo primordial en la captura de gamba, langostino y cefalópodos; quedando al libre albedrío del Capitán del barco el dedicarse a la captura de cualesquiera de estas especies. La duración de la campaña deberá ser de treinta (30) días de caladero.

4.º Forma y presentación de solicitudes.—Las solicitudes redactadas conforme al modelo que se publica como anexo a la presente Resolución, deberán ser dirigidas en el plazo de veinte días hábiles a partir de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», al ilustrísimo señor Secretario General de Pesca Marítima, calle José Ortega y Gasset, 57, Madrid-6.

5.º Documentación.—La solicitud deberá ser acompañada de los siguientes documentos:

5.1. Informe con las características del buque propuesto para realizar la campaña, con especificación de:

Tipo de buque, nombre, TRB, eslora, manga, puntal y potencia de motor.

5.2. Escritura de constitución de la Entidad que solicita la ayuda.

5.3. Memoria en la que conste:

a) Descripción detallada del programa de la campaña, caso de resultar adjudicatario.

b) Presupuesto pormenorizado de la misma.

6.º Tramitación resolutive.—La Secretaría General de Pesca Marítima a la vista de las solicitudes y de los documentos unidos a las mismas, previas las comprobaciones o ampliaciones de datos o informes que considere necesarios, resolverá en el sentido de no haber lugar a conceder la ayuda y otorgar ésta en la cuantía que proceda.

El plazo para la realización del proyecto no podrá exceder de tres meses a partir de la notificación de la concesión.

7.º Control de realización.—La Empresa armadora del buque que lleve a efecto la prospección se comprometerá a embarcar durante toda la campaña, y a su costa, un biólogo, quien, al término de la campaña elaborará con la mayor urgencia el correspondiente informe científico. Asimismo, el Capitán al mando del buque, que por tratarse de una campaña comercial actuará como Director de la misma, vendrá obligado a emitir una vez concluida la prospección, un informe completo de su desarrollo, dando cuenta de los lances efectuados, situaciones, capturas, duración, etc. La presentación de dichos informes que deberán acreditar a satisfacción de la Secretaría General de Pesca Marítima la ejecución de la campaña, dará lugar al abono de la ayuda concedida.

De no cumplirse lo precedente, quedará sin efecto la concesión de la ayuda antes de que se haga efectiva esta última al interesado.

Obra en nuestro poder una circular que el inclito Luis Rodríguez —Inspector General de Enseñanzas Superiores Náuticas— ha cursado a todas las Escuelas Superiores de la Marina Civil del país. Esta circular es una copia de la recibida por este señor del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante.

Es de verdadera vergüenza que un señor que ostenta un cargo público en la Administración, se preste a ser fiel servidor de un colectivo determinado. Tampoco debiera extrañarnos demasiado pues de todos es conocido que este personaje fue Presidente del COMME.

Esto no hace más que corroborar lo que AETINAPE viene denunciando hace mucho tiempo, que este señor está aprovechándose de su posición en la Administración para servir al Colegio y para ello no duda en coaccionar a las Escuelas y a los posibles Titulados que de ellas puedan salir.

Consideramos su contenido de una gravedad extraordinaria, pero más grave es que una persona de la propia Administración, arremeta contra un colectivo en beneficio de otro.

Sería hora de que los superiores de este señor —si los tiene, pues más bien parece que es él quien gobierna en la D.G.M.M.— le explicaran y recordaran cuáles son sus obligaciones en el puesto que ocupa.

Esto es una prueba evidente de la mafia y perfecto entrelazado que existe entre el Colegio y la Inspección General de E.S.N.

LA C.E.E. SE ESTA QUEDANDO CON NUESTRA FLOTA

La C.E.E. sigue acorralándonos con todos los medios a su alcance y de una forma descarada. A la intransigencia francesa contra la permanencia de nuestros pesqueros en el área del Mercado Común, debemos unir ahora las draconianas medidas inglesas contra los barcos españoles bajo pabellón inglés.

Hace algún tiempo anunciamos las medidas tomadas por el Gobierno de la señora Thatcher, de obligar a los barcos abanderados en aquel país, a enrolar a la casi totalidad de la tripulación perteneciente a un país comunitario —cosa totalmente imposible en la práctica de acuerdo con la forma de trabajar de estos barcos— algo con lo que no contaban los armadores españoles a la hora de abanderar sus barcos en países de la C.E.E., queriendo escapar del cerco impuesto por la Comunidad a nuestra flota.

Pues bien, las posturas inglesas se han endurecido de forma alarmante en los últimos tiempos. De momento ha decretado la supresión de sus registros de inscripción de los arrastreros españoles abanderados en aquel país, Mari-gení, Sinón, Arrichu, Garisa y Pescalanza.

Esta postura tendrá graves repercusiones para nuestra flota,

pues hay más de 60 barcos condenados a sufrir la misma suerte, de los cuales más de 20 se encuentran amarrados en puertos ingleses por alguna imposibilidad práctica de cumplir las exigencias inglesas.

Nos estamos quedando sin flota, ya que además de no dejar faenar a nuestros barcos ahora se quedan con ellos, pues al parecer tampoco se les permite regresar al pabellón de origen. Esto en gran parte se debe a la falta de una Ley coherente, que regulara la creación de empresas mixtas, algo que hace mucho tiempo AETINAPE viene denunciando, y que por desgracia el tiempo nos está dando la razón.

* * *

Días atrás, algunos representantes del sector pesquero, expusieron en el Congreso sus posiciones ante la adhesión de España a la C.E.E.

Una vez más tenemos que recomendar a la Administración por no contar con la opinión de los profesionales respecto a la actitud de la C.E.E. y su repercusión en el sector y por consiguiente en el colectivo.

* * *

Seguimos recibiendo denuncias de nuestros afiliados porque parece ser que siguen saliendo parte importante de nuestra flota pesquera con muchas irregularidades respecto de titulaciones, a pesar de que la Dirección General de Pesca dice haber abierto inspecciones, su efectividad parece ser no es funcional.

CURSOS DE OBSERVADOR DE RADAR

A petición de algunos de nuestros afiliados, hemos recabado información de los Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, sobre la celebración de Cursos para la obtención del Título de Observador de Radar.

Según se nos ha informado, estos cursos se celebran todos los años en el mes de junio, al término del curso académico.

Para más información sobre este tema, pueden dirigirse a la secretaria de AETINAPE o a cualquiera de los centros antes citados.

EFECTOS NAVALES POMBO, S. L. SUMINISTROS INDUSTRIALES



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

LA CORUÑA

RADIOTELEFONISTAS NAVALES

Circular 2/84 de 11-6-84, de la Inspección General de Escuelas Náutico Pesqueras. Para dar cumplimiento a lo dispuesto por la O. M. 8-5-84.

Asunto: Recomendaciones para los exámenes de los Radiotelefonistas Navales Restringidos.

Habiéndose detectado deficiencias en algunos textos de exámenes propuestos para la obtención del Título de Radiotelefonista Naval Restringido, los cuales se alejan de las recomendaciones que en su día dictó I.M.O. y que España ratificó, esta Inspección General de orden del Ilmo. Sr. Secretario General, viene a disponer:

Los exámenes propuestos consistirán de dos partes claramente diferenciadas.

1.—Examen sobre el funcionamiento de los equipos radiotelefónicos, siendo opcional el efectuarlos de forma de test, con un mínimo de 10 cuestiones. El valor de la calificación asignada a esta parte será de un máximo del cincuenta por cien de la totalidad del examen.

2.—Examen práctico, que deberá estar constituido como mínimo por dos supuestos reales, donde el examinado deberá demostrar sus conocimientos:

2.1. De recibir y transmitir por radio-teléfono mensajes especialmente relativos a Socorro, Urgencia y Seguridad.

2.2. De utilizar las tablas fonéticas Internacionales para la pronunciación de letras y cifras.

2.3. Del Código Internacional de Señas y del Vocabulario normalizado de navegación Marítima de I.M.O.

2.4. De sistemas y procedimientos de notificación de la situación de los buques.

2.5. De procedimientos de comunicación establecidos en el Manual de Búsqueda y Salvamento para buques.

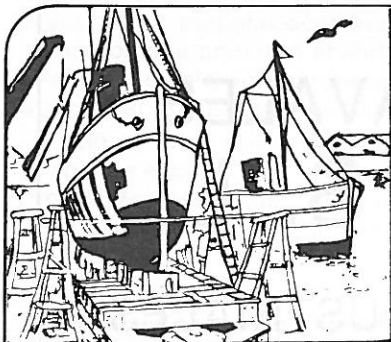
2.6. De sistemas y procedimientos radio-médicos.

2.7. De las Frecuencias de Llamada y Socorro en las distintas Bandas.

2.8. De los Períodos de Silencio.

El valor que se asignará a este examen práctico, será como mínimo del cincuenta por cien del total de la calificación.

NOTA: Para cualquier consulta o información sobre los cursos mencionados, dirigirse a la Secretaría General de AETINAPE.



TALLERES MEDIN

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

Talleres: Varadero de la Dársena
Telfs. 207068 - 207253

LA CORUÑA



MARINA MERCANTE: RACISMO A LA EUROPEA

Sr. Director: Los años 60, fueron de gran auge económico mundial. Los marinos mercantes españoles salían al extranjero unos; escapaban a puestos de trabajo en tierra otros, pues sabido es, que la vida en el mar resulta dura.

Los barcos españoles, viejos Can-drays, anclaban en los puertos. Para cierto tipo de buques y navegaciones, no había oficiales. Para otros, de cómodas y «rentables» navegaciones a las Islas Afortunadas, nunca faltaban titulados superiores. Hubo que recurrir a los titulados inmediatos, para cubrir las plazas vacantes en los viejos Can-drays con difíciles singladuras. En los despachos de buques se les palmeó la espalda; fueron solicitados por los tablones de avisos de algunas Ayudantías y Comandancias. Los viejos barcos siguieron navegando; ganaron dinero los armadores, desgastaron sus buques, se acogieron al crédito oficial y, construyeron motonaves. Los titulados de formación náutico-pesquera, fueron enrolados como Oficiales merced a una Orden Ministerial de 14 de julio de 1964, aún en vigor. Después de 20 años, hay que hacer cumplir esta orden con todo rigor. A estos titulados los están acosando.

Corren otros tiempos económicos por Europa. Soplan otros vientos, despierta el racismo. Escasea el trabajo. Hay que expulsar a los extranjeros; son la causa de todos los males. Del paro. Como en la Marina española, los náutico-pesqueros.

Hay un grupúsculo (siempre los hubo), grandes marinos mercantes de la Castellana y el Retiro (antes navegaron por la calle Corrida y los Olmos) que se las arregla para que en las Comandancias de Marina, reciban circulares con orden de busca y captura de los náutico-pesqueros. Incitan a sus colegiados a la delación, a la calumnia. Continúan con los insultos de siempre; la misma letra, la misma música, intrusos. Como la U.O.M.M. en 1964.

Estos grupúsculos, después de haber estado ocupando plazas de intrusos en otra bandera, ahora que les echan, ahora que se les acaba el «momio» del trabajo en

UN MINISTERIO DEL MAR. ¿PARA QUIEN?

Son lamentables y bochornosos los comunicados hechos por el COMME en la prensa de Galicia, en relación con el naufragio del buque «Urlea» en las costas de Finisterre. Recordamos que estos comunicados de prensa se refieren a que el naufragio del citado buque no hubiese ocurrido si fuese comandado por Oficiales de la Marina Mercante.

Al margen de nuestro propio criterio, solicitamos la opinión de algunos Oficiales Colegiados sobre dichos comunicados, las respuestas fueron unánimes, «Detestables e incoherentes» que procediendo de los actuales dirigentes del COMME no se podía esperar otra cosa.

Saliendo al paso a estas graves difamaciones, no queda otra alternativa que ir poco a poco desmascarando a estos personajes, depredadores y nada profesionales.

Estos personajillos son nada más ni nada menos, los que en su día encabezaron el bien nacido Sindicato Libre de la Marina Mercante, y no pudiendo llevarlo a su terreno lo rompen, y desde dentro organizan el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, aconsejando a los Oficiales sindicados, colegiarse.

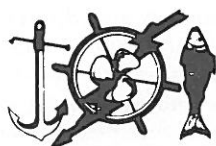
Nosotros tuvimos y tenemos un inicial rechazo al Colegio, porque los intereses que lo propugnan le fijaban objetivos de división en la flota. Actualmente solo funciona como grupo de presión en defensa de intereses que le son propicios a la ejecutiva del Colegio.

Roto el Sindicato, empiezan las incoherencias dentro del Colegio por estos personajes, debido a que no consiguen sus propósitos. No conformes con ésto, hacen ruedas de prensa y piden lucha conjunta con AETINAPE para la creación de un Ministerio del Mar.

¡Señores! ¿Un Ministerio del Mar? ¿Para quién? Lo piden los de siempre claro está. Léase Hoja del Mar n.º 233 de abril próximo pasado, (El Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, solicita un Ministerio del Mar). ¿Dónde se hicieron profesionales estos señores? Si dos y dos son cuatro, dudo que lo sean con el grado de Capitán.

Desgraciadamente habá más accidentes marítimos, pero no caeremos en la baja de dar comunicados de esta índole, aun a sabiendas de que el Capitán hizo los días de mar a la sombra de un pomar.

ISIDRO MON MARTINEZ
Mecánico Naval Mayor



tierra, reclaman sus derechos. Un cuadro indicador de tripulaciones dado por orden ministerial franquista en 1964. Fantasmas de la «titulitis», pretenden ser de élite, crear supersindicatos, ser superiores, ingenieros, doctores. No dicen cuándo construirán «su flota» para tanto aniversario. Reclaman para sí el mando de «pataches» de 400 toneladas. El de los gasolineros que cruzan la ría de Bilbao de una margen a otra. Europa, Sr. Director, llora; de risa. Desde los tiempos del pirata Drake saben que la mar necesita «currículum», no universidades.

Soy marino mercante desde junio de 1952. Voy a contarle una triste y racista historia. Orden ministerial de 23 de diciembre de 1981, por la que se establece una simple tarjeta profesional marítima, para titulados mercantes. En esta Orden no hay discriminación de sexo, raza ni color, para todos la misma. A los dos años, los titulados «inferiores» la recibieron de color azul. Habían firmado una de color amarillo, para todos la misma. Se movilizaron en Madrid los clasicistas, los intolerantes, los marineros de la Castellana. Ellos se quedaron con el amarillo; color paja. Les tendrán que hacer Documento Nacional de Identidad de otro color. Cementerio aparte. En Europa no nos quieren por algo más que las lechugas y los tomates. Les ganamos en racismo, en intolerancia.

Si en este país hubiere un mínimo de ética, un poco de vergüenza, a estos «pioneros» del 64, se les tendría que reconocer el derecho a ocupar sus puestos mientras tengan fuerzas para ello. Saber, hace tiempo lo demostraron.

No venimos a lesionar derechos adquiridos de nadie, proclamaron los socialistas en la toma de posesión. Después de 20 años, los grupúsculos de presión, con careta de socialistas esta vez, conseguirán echarlos. Es el pánico de los inepetos, a estos titulados.

Este artículo fue remitido a nuestra Redacción por ATECMAR, y dado el interés que tiene para nosotros, lo reproducimos íntegramente.



VIGILANCIA PESQUERA

Se entiende la vigilancia pesquera, como un medio que tienen las autoridades competentes de hacer que se cumplan a rajatabla las leyes vigentes, en todo lo que concierne a mallas, especies, zonas y fondos vedados, etc. Aclarado esto, se puede decir con absoluta seguridad que en España **no** hay vigilancia pesquera.

En la situación actual en que se encuentran nuestros caladeros, es evidente que la vigilancia pesquera debiera ser un método eficaz, de evitar que se sigan cometiendo impunemente abusos, que lo único que nos puede reportar, es la ruina total de nuestros escasos y muy castigados caladeros, algo que no está muy lejos si no se toman medidas drásticas de inmediato por quien corresponda.

Somos por naturaleza un país que fácilmente se salta a la torera las normativas vigentes, y no acabamos de entender, que se nos pongan restricciones en algo que hasta la fecha hemos venido haciendo con absoluta libertad —mejor debíamos decir libertinaje—, y nos cuesta comprender que todo se acaba si no se cuida, y los recursos marinos no son diferentes. La mar no es una fuente inagotable, pero como siempre nos daremos cuenta demasiado tarde. Normalmente nos acordamos de Santa Bárbara cuando truena.

Asistimos con tristeza a la sistemática y encubierta agresión a que se somete a nuestros caladeros y, de seguir así, muy pronto nuestro litoral, famoso por su riqueza y variedad de especies, se convertirá en un mar muerto, totalmente improductivo, puesto que lo estamos matando.

Basta con hechar un vistazo a las estadísticas y, veremos que en el espacio de los últimos veinte años, se ha sometido a nuestros caladeros a una sobrepesca bestial, y esto se debe en gran parte a las nuevas tecnologías pesqueras utilizadas sin control y al poco escrúpulo de algunos de nuestros pescadores, que llevaron a la práctica desaparición de algunas especies que antes abundaban en nuestro litoral y, que otras estén en grave peligro de extinción. Es posible que no esté lejos la creación de reservas marinas para la conservación de especies en peligro de desaparición y, tan solo en los acuarios e instalaciones por el estilo, podrán nuestros descendientes admirar los últimos y raros ejemplares de merluza, gallo, rape, cigala, etc., tan abundantes en otra época y que sus antepasados —nosotros— exterminaron.

El sector pesquero español está en crisis, eso no es una novedad para nadie, pues diariamente nos sorprenden con alguna noticia nueva referente al sector: la C.E.E. nos recorta cada año más las licencias y, nos imponen unas condiciones draconianas para nuestro ingreso

en la comunidad, Portugal no permite que nuestros pesqueros faenen en sus aguas bajo ningún concepto, Canadá y Noruega reducen cada vez más nuestras cuotas de bacalao, Estados Unidos de pota y calamar, Marruecos... de los países africanos mejor no hablar, —apresamientos, ametrallamientos, etc. Toda esta crisis la están pagando nuestros caladeros, pues a los barcos que habitualmente faenan en ellos, hay que sumarle los procedentes de otros caladeros que ahora nos están vedados y, el resultado está a la vista de todos.

Continuamente estamos escuchando a nuestra autoridades, hablar de la recuperación de los caladeros, ésto mas que una utopía nos parece una burrada dadas las circunstancias, pues mal se puede recuperar un caladero aumentando la extracción, teniendo en cuenta que donde antes había 500 barcos ahora hay 3.000, trabajando las 24 horas del día, por eso creemos que es imposible recuperar un caladero si aumentamos el esfuerzo pesquero de forma tan incontrolada. Mal se puede recuperar un caladero si no procuramos cumplir lo legislado en cuanto a zonas, fondos, mallas y especies vedadas. Mal se puede hacer todo lo dicho, sin una vigilancia pesquera como Dios manda.

Vemos como otros países a la hora de vigilar sus caladeros, no escatiman esfuerzos y medios, algunas veces hasta de forma salvaje —como lo franceses contra pesqueros vascos— y nosotros como siempre haciendo de Quijotes o mejor dicho, el ridículo.

Con frecuencia nuestros pesqueros observan como barcos ingleses, franceses y portugueses, faenan en nuestras aguas impunemente y en zonas que incluso a los barcos españoles les están vedadas, es de verdadera pena si tenemos en cuenta el despliegue de algunos países en la vigilancia de sus caladeros tales como aviones, helicópteros, barcos de guerra, etc. Mientras tanto nuestros patrulleros se quedan fondeados dentro de las bahías, controlando a los pesqueros que entran procedentes de los caladeros y revisar sus capturas, para eso no se necesitan barcos, con una bicicleta es suficiente, esperando que los barcos atraquen, pues ese control da lo mismo hacerlo en la entrada del puerto que hacerlo en el muelle. La vigi-

lancia pesquera hay que hacerla en los caladeros, con barcos adecuados y con personal especializado, que no tenga miedo de salir a la mar lo mismo en verano que en invierno, gente profesional del sector, que comprenda la importancia de unas medidas, que al fin y al cabo, redundarán en beneficio de todos.

Estamos a un paso de entrar en la C.E.E. y queda mucho trabajo por hacer y nadie se atreve, ni es capaz de coger el toro por los cuernos, y continuamos con parcheos, esperando tiempos mejores. Esto es irreversible, ya no podemos dar marcha atrás, tenemos un gran excedente de flota, sobre todo en número de barcos —anticuados la mayoría de ellos—, dedicados a una misma modalidad de pesca, hace mucho tiempo que se habla de reconvertir la flota pero todavía nadie sabe lo que eso significa. Si hay que tomar medidas drásticas se deberían tomar ya. Si hay que amarrar la mitad de la flota amárrenla ya, pues de todas formas se está amarrando de forma encubierta, pero por favor no desangremos más nuestros pobres caladeros, pues de esta forma no se solucionan los problemas del sector pesquero.

J. F. M. P.
Capitán de Pesca

HASTA CUANDO

Estimados compañeros: ante todo mis deseos de los mejores auspicios en esa encomiable labor que estais realizando al frente de AETI-NAPE.

Es mi intención con la presente, denunciar la discriminación observada en la Ordenanza Laboral de Pesca Marítima en buques congeladores, hacia los Titulados de las Escuelas Náutico-Pesqueras. Me explicaré, en dicha Ordenanza figuran dos tipos de sueldo base distintos, uno para los Titulados de las Escuelas de la Marina Civil y otro inferior para los Titulados de las Escuelas Náutico-Pesqueras, con iguales cargos a bordo, a lo cual se acogen los Armadores de buques por interés propio, habida cuenta que en este tipo de buques somos mayoría los Titulados Náutico-Pesqueros.

Por poner un ejemplo diré, que un Piloto embarcado en un buque congelador en la plaza de 1.º Oficial, tiene un sueldo superior a un Patrón de Pesca de Altura con igual cargo a bordo, ¿no es eso una clara discriminación? Evidentemente esta Ordenanza Laboral fue elaborada por los señores de la llamada Marina Civil, sin tener en cuenta a los verdaderamente afectados. Todo ello es clara herencia de pobres mentalidades de regímenes anteriores.

Como veis, no hago mención al «intrusismo», aunque esto sería discutible, pero no va por ahí la cosa, demostremos ética profesional y consideremos igualdad a igual nivel o categoría profesional. Si un Titulado en una Escuela Náutico-Pesquera, es profesionalmente capacitado como uno de la Escuela de la Marina Civil, ¿por qué esta discriminación?

Un afectuoso saludo.

F. M. G. C.
Patrón de Pesca de Altura



**AETINAPE**ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

AFILIADO N.º

Apellidos

Nombre E. Civil Edad

Nacido en Provincia el día

Hijo de y de D.N.I. n.º

Domicilio n.º Teléfono

Localidad Provincia

Título que posee N.º

Empresa Rama
(Pesca · Mercante)

Cargo que ocupa en la Empresa

**AETINAPE**ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

Banco o Caja de Ahorros

N.º C/c.

Oficina de

N.º L/Ahorro

Titular D.

en a de de 198

Muy Sres. Míos:

Ruego a Vds. que con cargo a mi Cta. con Vds. hagan efectivos los recibos que les sean presentados por la ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO PESQUERA, hasta nuevo aviso por mi parte.

Les saluda atentamente.

FIRMA,

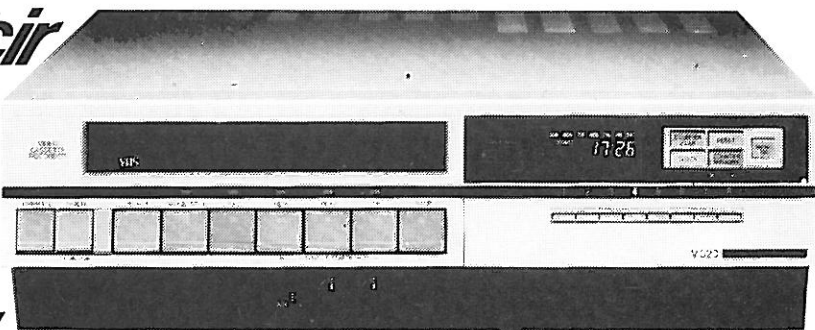
INDIQUE FORMA DE PAGO CON UNA X

SEMESTRAL ☐ANUAL ☐

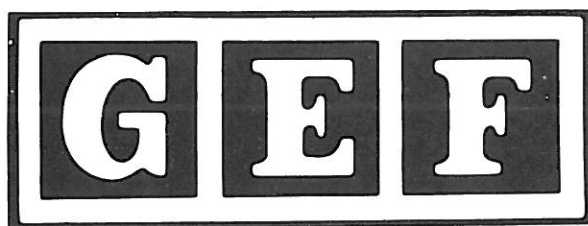
Para afiliarse a AETINAPE, rellenar estos impresos y remitirlos a:
AETINAPE, Avenida del General Sanjurjo, 8-1.º Izqda. 15006 - LA CORUÑA
La cuota de inscripción es de 2.000 pesetas, y la cuota mensual de 400 pesetas.

bajamos los vídeos en GEF

***Porque Vd. se merece grabar
y reproducir
lo mejor
al mejor
precio.***



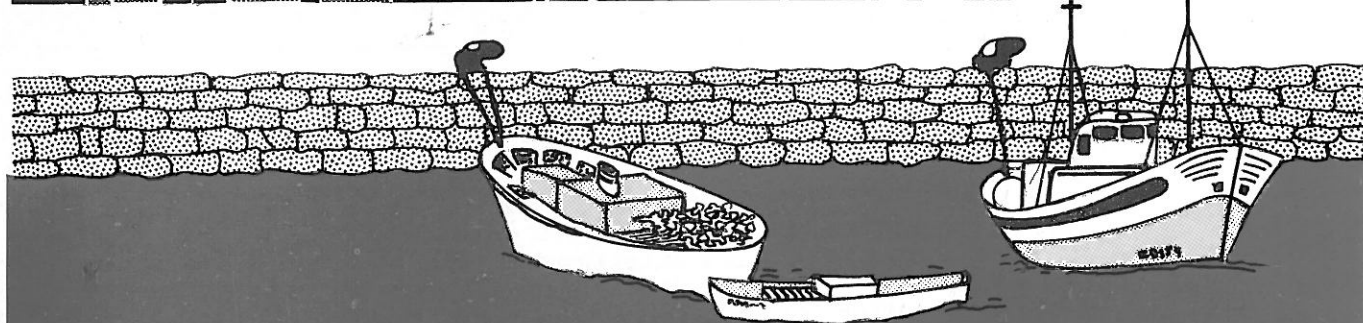
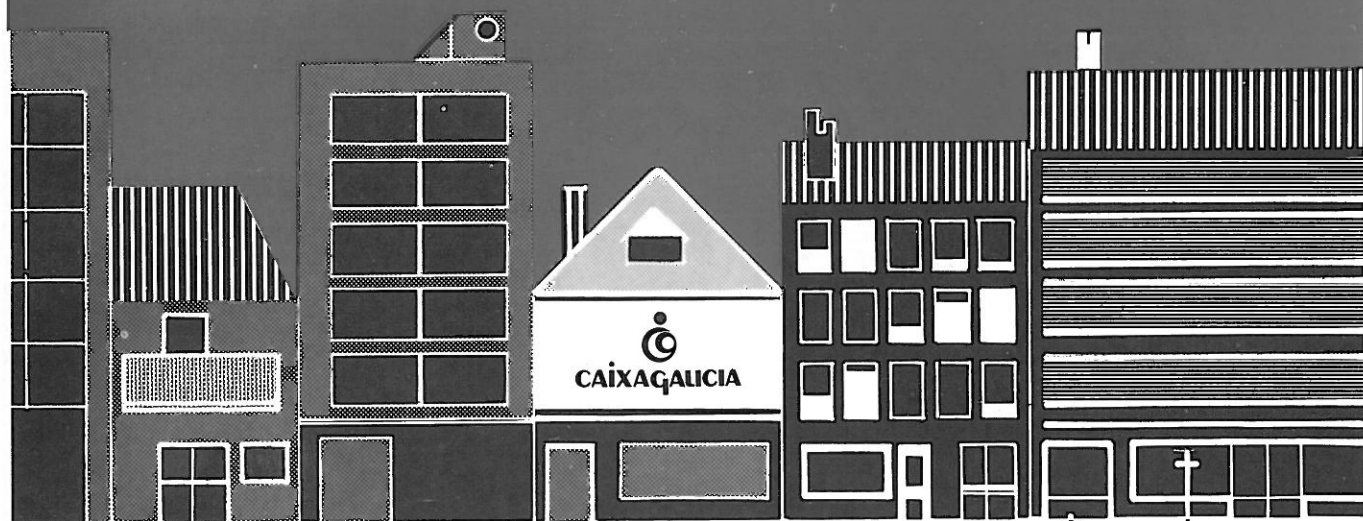
THOMSON, TELEFUNKEN, GRUNDIG, PHILIPS, SONY*, JVC, AKAY, MITSUBISHI, ADR, FISHER, TOSHIBA



siempre con sus amigos

* Santiago

*amigos en
tierra adentro*




CAIXA
GALICIA