



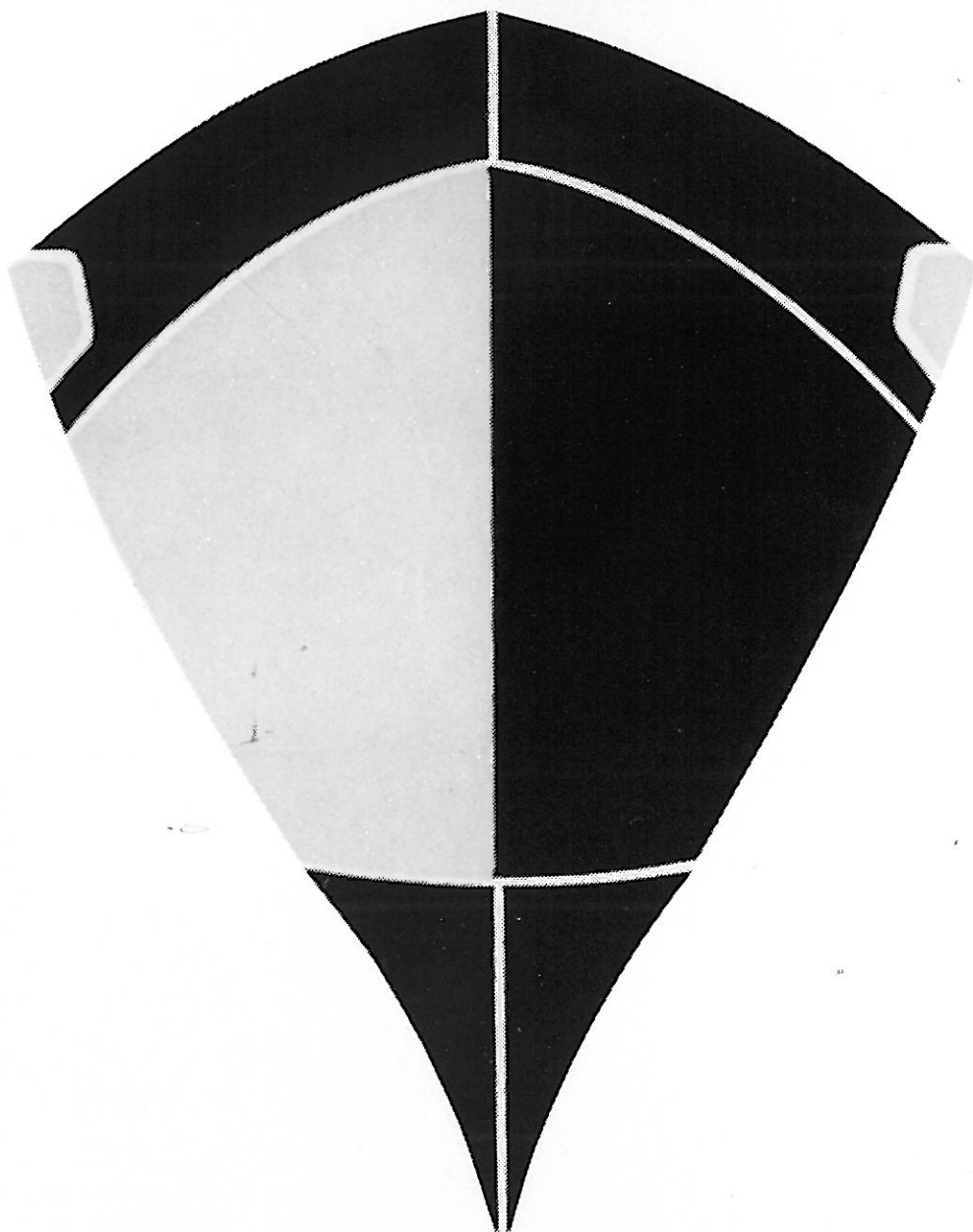
AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

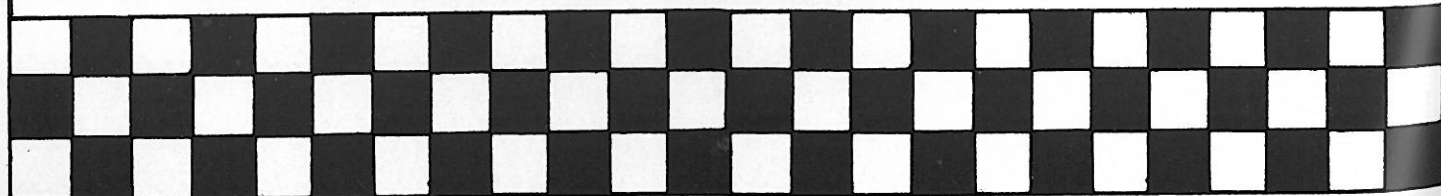
N.º 7 - Septiembre de 1984



PINTURAS NAVALES



Carretera de Madrid, Km. 600
Telf. 63 50 00 - 04 - 08 - LA CORUÑA



SUMARIO

NORTE	2
SEGUNDO PLENO	
NACIONAL DE AETINAPE	3
COLABORACIONES	8
ENTREVISTA	14
NUESTRA LABOR	16
DELEGACIONES	17
OPINIONES	21
NOTICIAS	26

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

DELEGACIONES:

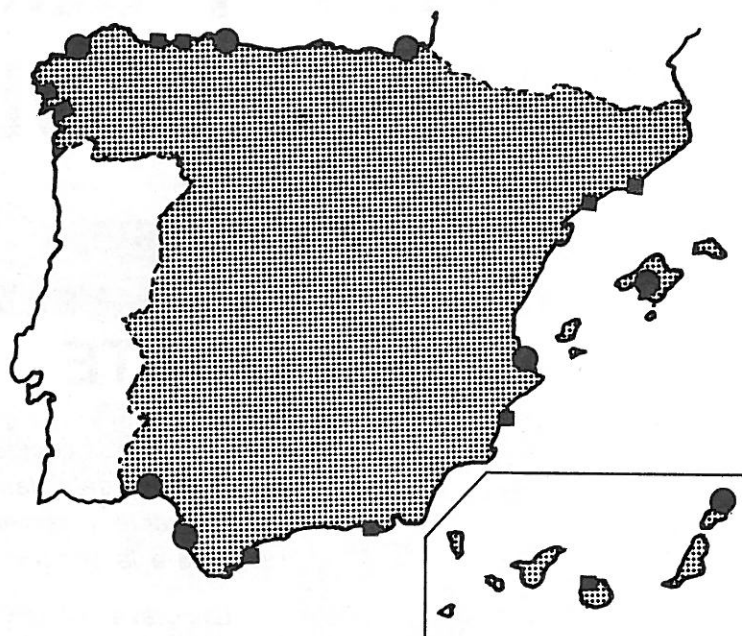
GIJON: Eduardo Castro, s/n. - Telf. 325808
CADIZ: Duque de Nájera, 10
PALMA DE M.: Villalonga, 70 - Telf. 232950
DENIA: Expl. de Cervantes, 10 - Telf. 780006
PASAJES: Pescadería, 17. Aptdo. Correos, 122.
HUELVA: Avda. Los Plateros, 2-B - Telf. 224296
ARRECIFE: Avda. del Puerto Naos, 1
Telf. 928/810600

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

29 95 77 y 29 96 14

«VELOGRAF, S.A.»

Dep. Legal: C-1.760 - 1982



● 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):
Juan Manuel Sanlés Fontán
Fernando Ríos Pardavila
DENIA (Alicante):
Felipe Fontanet Roure
Lorenzo Rives Serra
Lorenzo Simó Barrachina
ARRECIFE DE LANZAROTE:
Francisco Curbelo Villalba
Francisco J. Toledo Hernández
Juan J. Rodríguez Fernández
Juan Domínguez Meliá
LA CORUÑA
Emilio Suárez Tembra

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 Da Costa Alonso
Eugenio Arufe Vidal
José Manuel Hermo Barreiro
TARRAGONA:
Carlos Fernández Peinado
ALGECIRAS:
José García Pazos
ALMERIA:
Juan López Soto

COLABORADORES AETINAPE:

Domingo Quiroga Ríos, Antonio Monzo Ríos, Alberto González-Garcés Santiso, Alvaro Fernández García, Carlos Bas, Miguel S. Peña, Valentín Paz Andrade, Jaume A. Rucabado, José Ouviaña Santos, Francisco Eiroa del Río, Justiniano Rodríguez Soto, José A. Gómez Sánchez, José M. Costas Capelo y Enrique C. López Veiga.



NORTE

Los últimos accidentes marítimos —con especial importancia el naufragio del Islamar III— siguen poniendo en evidencia la irresponsable y temeraria actuación de la Administración con respecto a la seguridad marítima y a las tripulaciones mínimas.

Las graves pérdidas en buques y —sobre todo en personas— que continúan produciéndose con alarmante frecuencia no se deben, como algunos pretenden, a causas fortuitas a los riesgos propios de la navegación o a fallos humanos a bordo de los buques. Las causas hay que buscarlas en las actuaciones de las personas que tienen la responsabilidad de hacer que se cumpla la normativa en materia de seguridad marítima y tripulaciones mínimas.

No se cumplen los Convenios Internacionales suscriptos por España en temas de seguridad. Continúan saliendo los barcos a la mar sin las inspecciones reglamentarias del material y armamento de seguridad y salvamento.

No se cumplen las normas relativas a tripulaciones mínimas. Se continúa despachando buques con numerosas irregularidades en sus titulaciones y en las tripulaciones de los mismos, poniendo en peligro, con ello, el gobierno de tales buques y la seguridad de todos los que se encuentran a bordo, pasando por alto el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.

No existe la información necesaria para conocer las circunstancias de todos estos accidentes, con el fin de evitar nuevas catástrofes. No se pone al alcance de los profesionales los medios necesarios para salvaguardar sus vidas en caso de accidente, porque ni existen tales medios ni se hace nada para tenerlos.

Mientras no cambien las mentalidades que gobiernan el sector marítimo, no se pidan responsabilidades por los desastres. En cuanto las estructuras no se transformen en otras más dinámicas y operativas, seguiremos navegando con el espectro de la muerte en nuestras mentes. Y ya es hora de exigir de una vez por todas, que se cumplan los acuerdos firmados, de que se castiguen y aclaren responsabilidades. Que muertos para ello sobran.

AETINAPE

Segundo Pleno Nacional de AETINAPE



APERTURA DEL II PLENO.—El acto de apertura del segundo pleno de la Asociación Española de Titulados de Náutico-Pesquera (AETINAPE), celebrado en la Casa del Mar de La Coruña, estuvo presidido por las personalidades que figuran en la foto. De izquierda a derecha: Leopoldo Cal Sotelo, director provincial del I.S.M. en La Coruña; José M. Muñiz Ríos, presidente de AETINAPE; Fernando González Laxe, director general de ordenación pesquera; Modesto Rivera Franco, inspector general de enseñanzas náutico-pesqueras; Juan Manuel López García, Director del Instituto Politécnico m.p. del Atlántico; Ramón Fernández Fernández, vicepresidente segundo de AETINAPE y Roberto Díaz Arias, secretario general de AETINAPE.

Segundo Pleno Nacional de AETINAPE

Al cumplirse un año de la celebración del Primer Pleno Nacional de AETINAPE, se celebra este segundo en el mismo marco y hubiéramos preferido celebrarlo en otra Delegación —siendo nuestra intención la de que se celebre en distinto sitio cada año— para acercarnos lo más posible a todas las Delegaciones. Pero problemas de organización, trabajo y desplazamientos han imposibilitado nuestros deseos en esta ocasión.

El próximo año tenemos la intención de que se celebre en Vigo, dada la importancia del sector Náutico-Pesquero en esa área.

En el Primer Pleno, nuestro esfuerzo estaba encaminado a conseguir la unión de todos los profesionales Náutico-Pesqueros en un sólo órgano de representación,

que nos agrupase y defendiese de las agresiones sistemáticas a que se nos somete, como la única fórmula para conseguir un frente común en la lucha por recuperar los derechos perdidos y restituir nuestra capacidad profesional.

Esa unión se ha conseguido plenamente, pese a que desde algunos sectores se trataba de impedir que se materializara tal hecho, quizás en un intento de seguir manteniendo la caótica situación profesional del sector.

Algunos sectores se oponen —y continúan haciéndolo— a las reformas y cambios que hay que hacer para desbloquear la situación; por ello nunca aceptaron, ni fue su agrado esta unión de profesionales, que hartos de vanas esperanzas y asistiendo al deterioro progresivo de nuestras atribuciones, hemos decidido hacer frente a la situación ante la inoperancia y la desfachatez de las personas que han estado encargadas de la profesión.

Y si la unión se encontraba entre los puntos prioritarios del Primer Pleno, también se aprobaron otros que fueron nuestro objetivo de trabajo durante este año. Algunos de estos acuerdos han alcanzado un nivel alto de desarrollo, otros se encuentran bloqueados o en un punto difícil de negociación.

Sabíamos de antemano que en muchos casos iba a ser muy difícil llegar a acuerdos rápidos y definitivos, porque, entre otras cosas, apenas si existía un diálogo con la Administración, siendo con ésta con quien tenemos que negociar y discutir los acuerdos más importantes que nos afectan.

APERTURA Y PRESENTACION

Al acto de apertura asisten el Director General de Ordenación Pesquera, Ilmo. Sr. D. Fernando González Laxe; Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, Ilmo. Sr. D. Modesto Rivera Franco; Director Provincial del Instituto Social de la Marina de La

Coruña, D. Leopoldo Cal y el Director del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero de Vigo, D. Juan Manuel López García. Haciendo las presentaciones D. José M. Muñiz, Presidente de AETINAPE.

Tomó la palabra, en primer lugar, D. Leopoldo Cal, quien brindó por el éxito de la reunión y sus conclusiones, afirmando que el I.S.M. sigue de cerca y con interés la problemática de los titulados de Náutico-Pesquera.

Habló seguidamente D. Modesto Rivera Franco para anunciar que en el mes de Septiembre habrá una reunión tripartita, en Madrid, entre la Dirección General de la Marina Mercante, la Secretaría General de Pesca y AETINAPE, para abordar de manera definitiva el conflicto planteado con las reivindicaciones de los titulados Náutico-Pesqueros. Añadió que el Segundo Pleno Nacional de AETINAPE era una preparación en cierto modo, del camino a seguir con vistas a la de Septiembre y que la Administración estudiaría en profundidad la problemática del sector, para llegar a un arreglo mediante diálogo.

Posteriormente, el Director del Politécnico de Vigo, Juan Manuel López, afirmó ser conocedor de los problemas de los titulados Náutico-Pesqueros, por ser un profesional de la mar, como los demás asistentes. Prometió su colaboración en lo tocante a la búsqueda de soluciones en los problemas académicos, así como contar con la ayuda de AETINAPE.

Al término de este acto de apertura del Pleno, intervino el Director General de Ordenación Pesquera, Fernando González Laxe, quien hizo una exaltación de la figura del hombre de mar, como protagonista de la pesca marítima, frente a los que sólo se refieren a número de buques o toneladas de capturas.

Dijo González Laxe que la política pesquera se basa en tres pilares: el biológico, el económico y el social, siendo este último el que debe primar sobre los otros dos, porque "más vale un puesto de trabajo que un kilo de sardinas". Aseguró que la Administración piensa en el futuro de la pesca a medio plazo y con la intención de mantener todos los puestos de trabajo. Y que están abiertos a cualquier tipo de sugerencias, sin importarles recibir críticas.

Al final de su intervención declaró abierto el II Pleno Nacional de AETINAPE en nombre del Secretario General de Pesca.

TRABAJO REALIZADO

Hoy podemos decir que en la mayoría de los casos se han desbloqueado las tiranteces existentes, llegándose a un diálogo abierto con apertura de negociaciones por ambas partes, así como a formar equipos de trabajo.

En este sentido, con la Dirección General de Pesca, se han mantenido varias reuniones siendo la valoración general positiva, dada la postura de diálogo de dicha Secretaría General.

Se ha trabajado en el tema de acceso de titulados superiores a Capitanes de Pesca, puesto que hasta el momento a estos titulados superiores para superar dicho curso, solamente se les exigía examinarse de las materias relativas a pesca, sin disponer de conocimientos prácticos en materia pesquera, obligatorios para el resto del alumnado. Por ello su último un proyecto, próximo a salir a través de Orden Ministerial, en el cual se regula dicho acceso.

Los Capitanes y Pilotos, en este sentido, que quieran acceder a la titulación de Capitán de Pesca, deberán hacerse primero Patrones de Pesca de Altura, posteriormente los días de mar, para finalmente matricularse en el curso de Capitán, siempre en materias no convalidadas.

Se trabajó también en la creación de la figura de alumno de Náutico-Pesquera, tanto de Puente como de Máquinas. Una vez terminados los cursos escolares, siempre hemos tenido serias dificultades en conseguir hacer las prácticas de mar. La legislación en este sentido es contradictoria y absolutamente inservible, no quedando en la mayoría de los casos, otra opción que embarcar de marineros y engrasadores respectivamente, por lo que al terminar las prácticas apenas si se tenían conocimientos prácticos de los puestos que nos correspondía desempeñar después. Un Patrón que ace las prácticas de marinero, termina éstas desconociendo lo que es un puente de un barco. La Legislación cierra todo tipo de otras posibilidades.

En estos momentos, en que la crisis es generalizada en todo el sector marítimo, los alumnos, en la mayoría de los casos se ven imposibilitados de completar las

prácticas, al no tener posibilidades de embarque, principalmente los que comienzan, al exigírseles experiencia de mar.

Para nosotros es de gran importancia esta creación de la figura de alumno, que además se encuentra regulada en todas las Legislaciones de países marítimos avanzados.

El tema se ha debatido en la última reunión del Consejo de Dirección de Centros Escolares, quedando por resolver el cómo se va a sufragar los costos sociales de estos alumnos en prácticas, siendo en este sentido, la Administración y la Patronal quienes tendrán que negociar dichos gastos.

Se participó en la primera reunión, desde hace años, del Consejo de Dirección de Escuelas de Náutico-Pesqueras, siendo esta reunión, la consolidación del trabajo llevado a cabo por todos los centros del País, con la pretensión de concienciarlos de los problemas de la profesión, de dichos centros escolares deben estar en la vanguardia de la defensa y apoyo a la formación de profesionales. Se busca que sean las escuelas los motores de las reformas de nuestras enseñanzas, lugares de investigación y trabajo, de cursos de nivelación, aprendizaje y perfeccionamiento, para que estén a la cabeza y al servicio de nuestra formación para así conseguir unos mayores rendimientos teóricos y prácticos. Buscando con ello una mayor calidad con el fin de elevar los niveles en términos generales. Se debe conseguir que sean centros pilotos para que ocupen la vanguardia de la investigación académica y profesional del sector marítimo que representan.

Se ha convocado el comienzo de negociaciones entre representantes de los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación por un lado y el de Transportes, Turismo y Comunicaciones por otro, para estudiar las competencias que tienen ambos Ministerios en el campo de nuestra profesión y que dificulta la solución de infinidad de cuestiones importantes. Entre los puntos aquí englobados se encuentran, presupuestos, centros escolares, becas de estudios, expedición de titulaciones académicas y profesionales, tarjetas de identidad profesional, cuadros indicadores de tripulaciones minímas, permisos de embarque, etc.

Se han mantenido reuniones con la Administración Marítima Mercante, no consiguiéndose resolver hasta el momento las cuestiones importantes que nos afectan. Esta Administración sigue dando muestras de insensibilidad, debido entre otras cosas, a la falta de entendimiento con otros departamentos del sector marítimo. Por ello se siguen manteniendo posturas y actitudes que fomentan la imposibilidad de embarcarse en puestos de trabajo de buques mercantes. No se ha avanzado apenas nada con respecto al Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas. Continuamos estando en disconformidad con la expedición de tarjetas de identidad marítima.

de Ordenes Ministeriales que nos afectan negativamente.

Se ha hecho un estudio y remitido, a la Dirección General de la Marina Mercante sobre el Proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante.

Se llevaron a cabo las gestiones necesarias a través de la Secretaría General de Pesca, Embajada de Mauritania y Ministerio de Asuntos Exteriores para conseguir la liberación de dos Patrones detenidos en Mauritania.

Se denunció y se continúa haciendo, sobre irregularidades en el despacho de numerosos buques con respecto al número de tripulantes y a las condiciones de seguridad.

das sobre la problemática del sector marítimo.

— Radiocomunicaciones: se han denunciado irregularidades y deficiencias y retrasos en las comunicaciones con la flota que trabaja en el banco Canario-Sahariano.

PUBLICACIONES

Periódicamente se publican boletines de información que se envían a todos los afiliados y personas vinculadas al sector marítimo. También se ha publicado este año un periódico en forma experimental, así como otras diversas informaciones.

Se han confeccionado y repartido por todo el litoral, carteles informativos, como un medio de



De todas formas, en la última reunión mantenida con el Director General de La Marina Mercante, se ha conseguido, un compromiso de dicho Director General en el sentido de respetar los puestos de trabajo anteriores al año 1981, excepto los que corresponden a mando. También se ha comprometido a iniciar reuniones de trabajo con representantes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, para desbloquear nuestra situación.

Se han mantenido reuniones con la Comisión de Pesca del Congreso de Diputados.

Se ha enviado un recurso a través de la Asesoría Jurídica del Defensor del Pueblo contra una serie

REUNIONES Y VISITAS

En el último año se han efectuado diversos viajes, entre otros:

- Se realizaron visitas a numerosos buques.
- Se celebraron reuniones en numerosos puertos de todo el litoral.
- Se celebraron reuniones informativas y de trabajo en todas las escuelas Náutico-Pesqueras del País, con alumnos, profesores y directores de dichos centros.
- Se han mantenido reuniones en diversas comunidades autónomas marítimas con representantes del sector.
- Se participó en diversos lugares en debates y mesas redon-

llevar la Asociación a todos los rincones del país, a través de una campaña publicitaria que hemos puesto en marcha.

El problema, es la escasez de recursos económicos, que nos han impedido mantener la información con una mayor regularidad.

Hay que destacar también el hecho de que numerosos afiliados han pasado largo tiempo sin ningún tipo de información, no siendo responsabilidad nuestra este hecho. Nos referimos en concreto a las zonas de Alicante y el Archipiélago Canario, en las que se han detectado mayores deficiencias en la distribución de Correos. Estos casos se han denunciado y cree-

mos que solucionado después de una entrevista con los responsables de Correos de esas áreas.

Lamentamos también que muchos boletines enviados a navieras para su distribución en los barcos, estos no lleguen a los titulados, con la consiguiente pérdida económica que supone y la desinformación que se origina.

RENOVACION DE CARGOS

De acuerdo con el Artículo 14 de los Estatutos, estaban abiertas las candidaturas para la renovación de la mitad de los cargos de la Junta de Gobierno de la Asociación.

Como en el plazo de presentación de candidaturas no se ha cubierto ninguna de las mismas, el Pleno, por unanimidad de los miembros presentes acuerda la continuidad en los cargos de la actual Junta de Gobierno, que está integrada por los siguientes miembros:

PRESIDENTE: José Manuel Muñiz Ríos.

VICEPRESIDENTE 1.º:

Manuel Quintana Pérez

VICEPRESIDENTE 2.º:

Ramón Fernández Fernández

SECRETARIO GENERAL:

Roberto Díaz Arias

TESORERO GENERAL:

Balbino Moreda Moreda.

VOCALES:

Francisco Ramírez Faustero

Carlos Felipe Barceló Violante

Isidro Mon García

Jesús López González

Jesús Barcón Montero

Ramón M. Vázquez Hermo

José M. Portas Calvo

DELEGADOS:

ASTURIAS: Manuel López Díaz

PAIS VASCO: J. M. Sanlés Fontán

DENIA: Felipe Fontanet Roure.

CADIZ: Celso Cordeiro Portela

HUELVA: Antonio Bandera Tenorio

ARRECIFE: J. F. Curbelo Villalba

P. MALLORCA: Miguel Frau Pujol

LA CORUÑA: E. Suárez Tembra

ACUERDOS Y RESOLUCIONES

Tras ser discutidos ampliamente y en profundidad, han sido tomados por mayoría absoluta los siguientes acuerdos.

Enseñanzas y Escuelas

1) Negociar con carácter de urgencia, con el Ministerio de Educación y Ciencia el pase de nuestras enseñanzas a dicho Ministerio, que solucionaría el marasmo existente por encontrarse éstas controladas por varios Ministerios, lo que trae como consecuencia una dispersión de competencias,

enfrentamientos en cuanto a titulaciones, dejadez en los planes de estudio, intereses en el control de presupuestos y degradación paulatina en la calidad de las enseñanzas.

2) Presionar a la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras para que inicie lo antes posible la reforma de las enseñanzas, reduciendo y planificando las escuelas, dotándolas de medios técnicos y profesionales adecuados para impartir unas enseñanzas con mayor calidad y rigor.

3) Iniciar las consultas necesarias para que los títulos profesionales sean homologados con los académicos, como una solución a la situación disparatada creada en la expedición de titulaciones. Al mismo tiempo que se daría una alternativa a muchos titulados que acceden a puestos de trabajo en tierra.

4) Exigir que la expedición de tarjetas de Identidad Marítima se haga según la normativa internacional vigente. La falta de refrendo de estas titulaciones por parte de la D.G.M.M. está creando serios problemas a nuestros titulados.

5) Ultimar urgentemente la creación de la figura de alumno de Formación Profesional Náutico-Pesquera, en sus vertientes de Puente y Máquinas, instando para ello a la Administración y a la Patronal para que entre ambas soluciones el problema de los costos sociales de estos alumnos en prácticas.

6) Puesta en marcha de una campaña en escuelas e institutos de la especialidad, para informar al alumnado respecto a posibles engaños sobre su futuro, aclarándole la imposibilidad de embarque en la Marina Mercante.

7) Elaborar un estudio sobre la especialidad de Patrones de Cabotaje y Patrones Mayores de Cabotaje, y enviarlo a la Administración, instándole a tomar las medidas pertinentes ante la situación creada por el cambio de la Legislación existente hasta el año 1981 que excluye de la Marina Mercante a estos profesionales.

8) Concluir el proyecto que sobre la reforma de enseñanzas está elaborando la Asociación, para elevarlo a la Inspección General de Enseñanzas y al Ministerio de Educación y Ciencia para su estudio.

9) Impugnar la Orden Ministerial de 14 de Mayo de 1984 del M.E.C.,

según la cual cierra automáticamente el acceso de toda la formación profesional Náutico-Pesquera a enseñanzas superiores de la especialidad, por considerar que esta Orden Ministerial vulnera la vigente Ley de Educación.

10) Llevar a cabo medidas de fuerza y de presión si es necesario, si la Administración no remedia en un plazo corto esta grave situación, pudiéndose llegar a la paralización del curso académico, si la situación lo requiere.

EMPLEO, SEGURIDAD MARITIMA

1) Necesidad urgente de negociación del Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas.

2) Exigir que se tomen las medidas contempladas en la normativa vigente para que no continúen produciéndose irregularidades en el despacho de buques pesqueros. Exigir también que se contemplen estrictamente las medidas de seguridad. La frecuencia de los últimos accidentes se debe a medidas adoptadas por la Administración, al promover la reducción de tripulaciones, lo que lleva al agotamiento físico de las dotaciones de los barcos y provoca clima de inseguridad.

3) Se debe de implantar la jornada laboral de 40 horas semanales, prohibiéndose que se continúen haciendo guardias de 12 horas.

4) Se deben realizar inspecciones eficaces en los buques que toquen nuestros puertos, cumpliendo con rigurosidad las normas nacionales e internacionales.

5) Exigir que un buque de 2.000 c.v. sea mandado en el departamento de Máquinas por un Mecánico Naval Mayor, aunque el mando de Puente corresponda a Capitán de la Marina Mercante. Para ello se impugnará la O.M. de 9 de Agosto de 1974.

6) Exigir del Gobierno una mayor protección a los buques que se encuentren en zonas conflictivas. En caso de apresamientos y detenciones debe de disponer y hacer uso de todos los medios de que disponga para salvaguardar la seguridad de los tripulantes, y prestar toda la ayuda necesaria para su defensa.

7) Iniciar negociaciones con el I.S.M. para que se equiparen las escalas de trabajo de la Seguridad Social del Mar con puestos similares en tierra.

7) Iniciar negociaciones con el I.S.M. para que se equiparen las

escalas de trabajo de la Seguridad Social del Mar con puestos similares en tierra.

ADMINISTRACION MARITIMA

1) Desarrollar la Administración Marítima en sus dos vertientes, Marina Mercante y Pesca, creando una Secretaría de Estado para la Mar.

2) Crear un cuerpo de salvamento en todo el litoral con remolcadores de altura, aviones de rastreo y un sistema de comunicaciones que coordine todos los servicios para lograr una rápida y eficaz actuación en todo momento.

3) Establecer zonas de separación de tráfico como medida de protección de nuestros barcos y costas, dando especial importancia a la zona de Finisterre.

4) Se trabajará con proyección a la Comunidad Económica Europea, manteniendo contactos con organizaciones y asociaciones afines en dichos países comunitarios. También se mantendrán contactos con la Organización Marítima Intergubernamental (I.M.O.) con sede en Londres, y la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.) con sede en Ginebra, para conocer más en profundidad los acuerdos que se tomen en estos organismos y exigir de la Administración española que los cumpla.

5) No se acepta la presencia de

la Guardia Civil en la vigilancia costera. Esta vigilancia se debe racionalizar, no creando más cuerpos de los existentes, debiendo corresponder ésta a un estamento civil, por las características del medio en que se desenvuelve. Estando formado el funcionamiento por profesionales de la mar.

6) Discrepar profundamente con respecto al Proyecto de Ley de la Marina Mercante, sobre todo en lo que respecta a aspiraciones de Náutico-Pesqueros. Protestar por la escasez de tiempo dado para su estudio, lo que ha impedido hacer un estudio profundo de dicho proyecto, como hubiera deseado esta Asociación.

OTROS ACUERDOS

1) Exigir ser tenida en cuenta ésta Asociación, como representante del sector, oída e informada en las conversaciones que España mantiene con la CEE, por la importancia que esto tiene para todos los profesionales.

2) Instar a la Inspección de Enseñanzas Náutico-Pesqueras para que se haga un estudio de los planes académicos que están en vigor en la Europa Comunitaria, con el fin de que los de nuestro país no difieran ostensiblemente de los que rigen en los países comunitarios, pensando en nuestra integración en la CEE.

3) Pedir la dimisión del equipo que rige la Dirección General de la Marina Mercante.

4) Estudiar las posibilidades de intercambio de profesores, alumnos y profesionales con centros y empresas extranjeras.

5) Convocar un mayor número de cursillos de formación, reciclaje, seguridad, salvamento y perfeccionamiento en nuestras escuelas.

6) Elevar los niveles de especialización pesquera, a través de los cursos de Capitanes de Pesca y Mecánicos Navales Mayores, así como prestar importancia a la formación de Náutico-Pesqueros en la especialidad de cultivos marinos.

7) Potenciar y desarrollar las estructuras periféricas de la Asociación. Para ello se potenciará más a las Delegaciones. Se abrirán, tan pronto como sea posible, otras en zonas de importancia, en especial, en Las Palmas y Vigo.

8) Obligación de todos los afiliados de denunciar a través de ésta Asociación todas cuantas irregularidades se observen en el desarrollo de la profesión, entre ellas, tripulaciones mínimas, seguridad marítima, despacho de buques, etc.

También se acordó que cada asociado consiga un nuevo afiliado como forma de potenciar a la Asociación en cuanto a representación y como forma de solventar la situación económica, lo que nos permitiría una mayor capacidad de actuación.





Por Enrique C. López Veiga
Director Gerente
Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo

El autor de este artículo hace una exposición de como se debería encarar el ingreso de España en la CEE, toda vez que se da por hecho que vamos a ingresar.

Para ello, habrá que comenzar a preparar el personal, desarrollar acciones directas para encarar el período de transición, e, iniciar una labor de concienciación dentro de la Comunidad Económica Europea, en el sentido de hacer ver a aquel organismo la realidad e importancia del sector pesquero español, sector que se mantiene bastante sobre sus pies y con ayudas estatales mínimas, si se comparan con otras naciones europeas.

EL INGRESO DE ESPAÑA EN LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA. UNA NUEVA FORMA DE ENCARAR LA PESCA

1) LA NOVEDAD

Es evidente —y se ha dicho muchas veces— que el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea va a representar una innovación para las estructuras pesqueras españolas, a la que nuestra industria ha de irse adaptando.

Muy pocas veces, sin embargo, se ha hablado de lo que supone para la C.E.E. el integrar en su seno a España, país con un sector pesquero mayor que el del resto de los miembros de la Comunidad, y que, además, presenta unas características totalmente distintas a las del sector pesquero comunitario, al que Bruselas está acostumbrado a manejar.

Entre algunas de las diferencias, podemos señalar que el sector procesador está considerado como industria pesquera en la C.E.E., mientras que no sucede así en España. Igualmente, existen canales y formas de comercialización totalmente distintos e, incluso, podríamos hablar de que existe un cierto proteccionismo, en lo que a la pesca se refiere, tanto en nuestro país como en la C.E.E., aunque en esta última más acusado que en España, en donde disponemos de una industria pesquera —a pesar de que parezca una contradicción— bastante menos apoyada de lo que está en la propia Comunidad. Se podría decir que existen también unos proteccionismos dis-

tintos, en cuanto a la forma de negociar, tanto por parte de España como por la C.E.E., los acuerdos con terceros países.

2) LA FILOSOFIA DE LA CONSERVACION DE LOS RECURSOS

Una de las discrepancias a señalar entre la C.E.E. y España, es la existencia de dos filosofías distintas en lo que respecta a la conservación y ordenación de los recursos.

En la parte comunitaria, se presta mucha atención a la conservación de los recursos por sí, a que estos rindan al máximo posible, sin detenerse prácticamente a analizar el supuesto impacto socioeconómico que las regulaciones puedan representar.

La parte española, sin embargo, es mucho más sensible al impacto socioeconómico que pueda causar una determinada medida en el campo de la pesca, que en el stock del recurso en sí.

Ello hace que los caminos de ambas políticas pesqueras sean totalmente distintos, y a esto tendrá que enfrentarse la C.E.E. cuando reciba a los expertos españoles en su seno.

Mientras que la Administración española, a pesar de que muchas veces se ha dicho que no está debidamente dotada y formada para atender los diversos problemas pesqueros, no cabe duda de que,

a base de experiencia, ha venido manteniendo unos contactos muy estrechos con el sector de la pesca y ha llegado a captar la verdadera problemática socioeconómica que se extiende bajo la compleja trama de la actividad pesquera. El administrador español sabe qué es lo que supone la pesca, lo que representa como motor generador de empleo y como desencadenante de otras muchas actividades paralelas o que dependen de la misma para su subsistencia. Por esto, el administrador español es mucho más reticente a adoptar ciertas medidas de conservación, cuando éstas pueden conllevar una cierta crisis —aunque sea pasajera— de una realidad socioeconómica que viene funcionando hasta la fecha. Por así decir, existiría un temor a introducir una nueva legislación que, si bien orientada hacia una mejora de los recursos, podría desorganizar una estructura económica existente y que está generando empleo.

En la C.E.E. todo se ha llevado a un nivel mucho más teórico. Las medidas de conservación han partido, en muchos de los casos, de científicos que han vivido, frecuentemente, alejados de la actividad pesquera y, deliberadamente, adoptan la actitud de ignorar las posibles repercusiones de las medidas por ellos propues-

tas. Aparte de ello, el personal que ha accedido a la sede de la Comisión en Bruselas tiene una clara orientación legislativa, o sea, su formación ha sido más bien en el campo de la legislación y de la economía, en general, y, quizá, con poca experiencia práctica en la pesca y mucha sobre las instituciones comunitarias.

Esto ha hecho que se adhiera a una postura ultraconservacionista —propiciada por los biólogos de ciertos países— un "purismo" legislativo propiciado por la formación de los propios funcionarios comunitarios, lo que ha significado una actitud de la Comisión que tiende a ser poco crítica con las decisiones impuestas por los biólogos, se dan escasas directrices a estos científicos para que elaboren medidas alternativas de conservación, con lo cual se sigue un camino relativamente fácil partiendo de una postura maximalista de los científicos, que se transforma en una decisión legislativa que no analiza, muchas veces, la realidad existente.

Por todo ello, Bruselas se encuentra tremendamente distante del sector pesquero comunitario, mientras que la Administración española está muy cercana al sector. Comparemos la tradicional situación en la Secretaría General de Pesca Marítima con representantes del sector pesquero, presentes todos los días en la misma, con lo que puede suceder en Bruselas, tan distante y lejana de los centros de decisión pesquera.

La filosofía de la conservación de los recursos que aporte España, tal vez sea distinta de la que está acostumbrada a tratar la propia Comisión de la C.E.E. En este tipo de filosofía, quizá, dispongamos de algunos aliados en Dinamarca y Holanda.

3) LA COMERCIALIZACION DE LOS PRODUCTOS DE LA PESCA

Una nueva distinción habrá que hacer en cuanto a la comercialización de los productos de la pesca. En consumo de fresco existe un cierto mercado comunitario consumidor de pescado entero; sin embargo, ésa no es la norma. El consumo de pescado en la C.E.E. está dirigido, en gran parte, hacia un producto procesado. Recordemos aquí el típico "fish finger" inglés, etc., etc. En cambio, en España se halla mucho más extendido el consumo de pescado entero congelado, de tal manera que

prácticamente se expende, sino a granel, de una forma parecida. Recordemos la forma de venta de la pescadilla o merluza congelada en nuestro país, o el corte que se les efectúa en las pescaderías, o, como se expenden los filetes de merluza, soltándolos del plástico interfoliado que viene ya preparado del propio barco, etc.

Esto es así, porque el pescado en España constituye una fuente de alimentación de primera importancia, extremo que no sucede en la C.E.E.

Este tipo de comercialización se desconoce allí. Por tanto, no se encuentra contemplado en las normas de comercialización de pescado elaboradas con la C.E.E. Se ha dicho muchas veces que tendremos que adaptar nuestro sector de comercialización a la normativa comunitaria; pero, sin embargo, no se ha manifestado nada al contrario. Realmente, no se puede cambiar el sistema de comercialización español por el mero hecho de que se vaya a entrar en la C.E.E. Tampoco puede pretender aquel organismo que se proceda a la modificación de un sistema de venta tradicional y, en consecuencia, no se puede imponer, sin más, la norma de comercialización de la C.E.E. sin contemplar la realidad española. Hay que huir pues de la tendencia hacia la adopción de normas por el mero hecho de que estén en vigor en la Comunidad Económica Europea.

Es necesario elaborar una normativa que permita desarrollar una legislación adaptada a la circunstancia española. Una vez llevada a efecto esta operación, se trataría

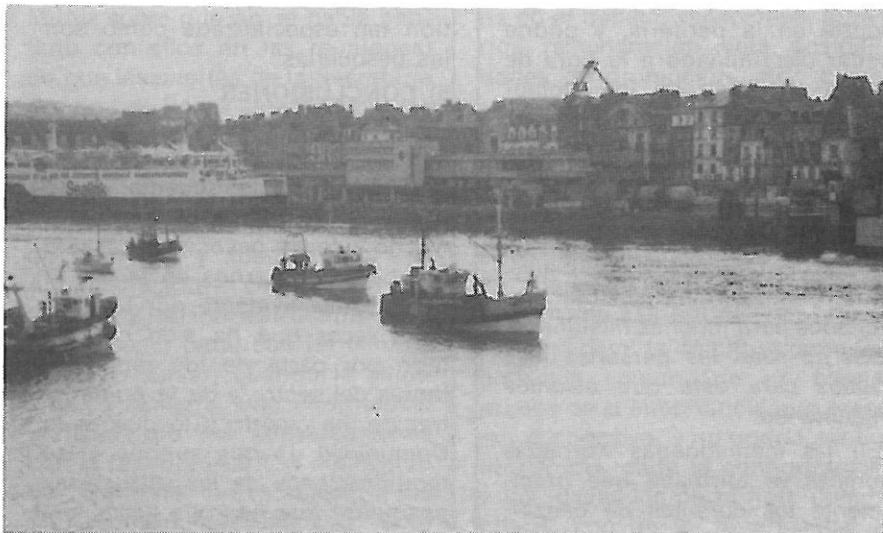
de armonizarla con la comunitaria. En definitiva, mientras que nosotros hemos descubierto las normas de comercialización de la C.E.E., este organismo no ha llegado a conocer las nuestras porque son escasas, no las tenemos, o no reflejan la realidad de la comercialización del pescado en España.

4) NECESIDAD DE SELECCIONAR UN PERSONAL ADECUADO PARA SU ENVIO A BRUSELAS

Como es de todos conocido, una vez que se produzca el ingreso de España en la C.E.E., nuestro país tendrá que cubrir su cupo de funcionarios en Bruselas. La pregunta que nos hacemos es: ¿Se está preparando esta fase de la adhesión? A nuestro entender, creemos que no y, sin embargo, es algo que va a tener una importancia extraordinaria en el momento de la integración.

La primera pregunta que cabe hacerse, es si cualquiera está capacitado para acudir a Bruselas. La respuesta es, evidentemente, que no. Las características de este personal a seleccionar, han de ser muy especiales. Si hemos visto, precisamente, que uno de los principales inconvenientes de la C.E.E. estriba en el escaso contacto entre los funcionarios de Bruselas y el sector pesquero, esto no puede suceder a la hora de aportar el personal español a aquel organismo.

El referido personal ha de estar muy sensibilizado con los problemas pesqueros de España, y deberá servir de enlace entre la Administración Pesquera española y la C.E.E. y, por tanto, que represente a nuestro sector pesquero a



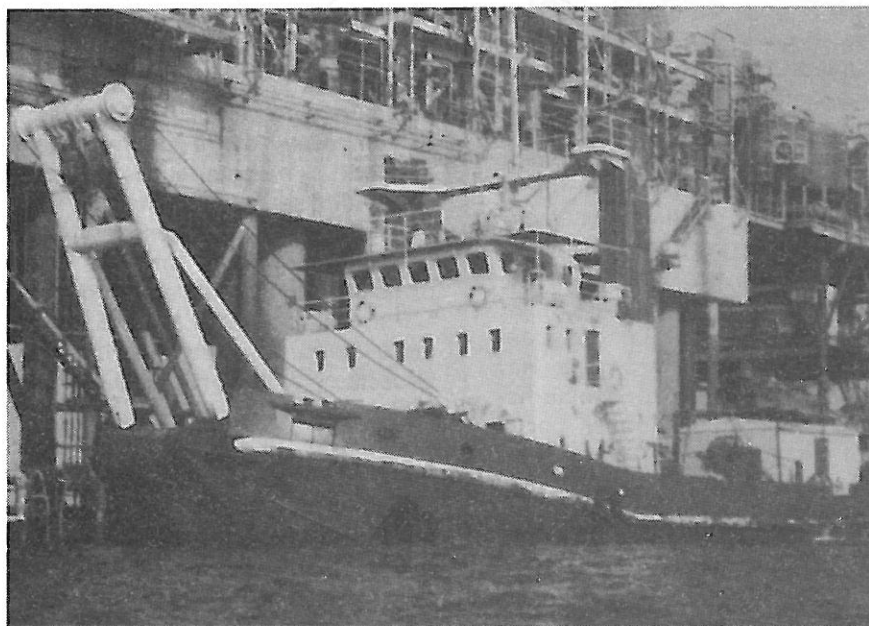
través de esta extensa cadena.

Éstas personas tendrían que concienciar a la Comisión del hecho diferencial del sector pesquero español con respecto al comunitario. Esta labor, que se resume en breves palabras, es, sin embargo, tremendamente complicada y requiere un conocimiento muy intenso del sector pesquero a todos los niveles, no sólo de la Administración, sino también de los artes de pesca, pesquerías y problemática de los sectores, debiéndose señalar que existen pocas personas en España, actualmente, capacitadas para realizar esta misión.

Por eso, hay que ir preparándose y seleccionando el personal ya de antemano. Esta ha sido una de las conclusiones de las Xornadas Técnicas Parlamento-Xunta

deberían repartirse por todo el territorio nacional. Se dará fácilmente el caso de que todo este tipo de cursillos de capacitación y selección del personal se realice en círculos muy restringidos de Madrid, vedándose con ello —aunque sea de forma involuntaria— el acceso de gente especialmente preparada para estos puestos provenientes de la costa, que es de donde debe salir el personal pesquero, aparte de la propia Administración española.

Este proceso de selección y formación de este personal puede prolongarse durante más de un año, siendo algo que debería estar planificado de antemano para que el mismo explique al sector pesquero español ante la propia Comunidad.



de Galicia, que trataban sobre el impacto en Galicia ante la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea. Lo lógico es que este tipo de personal se encuentre en la periferia, y podría quedar discriminado a la hora de estudiar el envío de los funcionarios del cupo español a la C.E.E., pues —mucho nos tememos— que se pretenda llegar a estos puestos con personal procedente de la carrera diplomática o del cuerpo de técnicos comerciales. Estos —extraordinariamente capacitados para muchas misiones— quizá no sean las personas más idóneas para ésta que estamos describiendo.

En las mencionadas Xornadas Técnicas se afirmaba que precisamente los cursillos de capacitación para acceder a la C.E.E.,

Este proceso, pues, conviene prepararlo con la antelación suficiente, al objeto de que no sean enviados a Bruselas meros funcionarios de trámite para una cuestión tan especializada como son las pesquerías.

5) CONCLUSIONES

En definitiva, cabe decir que nosotros estamos, ahora mismo, empezando a darnos cuenta de lo que es el sector pesquero comunitario y de los pasos que hay que dar para integrarnos en la C.E.E. Esto resulta evidente por las muchas veces que ha sido comentado por parte de los representantes del sector y de la Administración, en cuanto a lo que es la Comunidad, lo que supone y las modificaciones de las estructuras pesqueras que hay que llevar forzosamente a cabo.

Sin embargo, quizá, la C.E.E. no ha procedido a la inversa, no habiéndose dado cuenta de lo que es la absorción del sector pesquero español, y no lo ha hecho como se puede comprobar claramente por la escasa información existente en torno a nuestro sector en medios pesqueros comunitarios.

Se ven, con frecuencia, unas opiniones muy extrañas con respecto a la flota española, que no parten más que de una desinformación total de muchos de estos parlamentarios europeos que, basándose en unos datos mal dados, encuentran unos peligros de invasión por parte de la "armada española" que nunca han existido, ni preveemos que surjan en el futuro. Por otra parte, hemos visto algunos datos francamente ridículos proporcionados por la comisión de la Comunidad Europea, referentes a la realidad que las capturas que pesca la flota española. Recientemente, hemos visto en una contestación de la Comisión al Parlamentario escocés, Sr. Provan, que las capturas que realizaba nuestra flota en aguas nacionales eran, escasamente, de 26.000 TM., cifra que por sí sola se descalifica.

Hemos pasado pues la primera fase, enterándonos de que España debe de entrar en la C.E.E. y de los pasos que nuestro país debe realizar para llevar a efecto la adhesión.

Entramos ahora en una segunda fase, que consistiría en dar por hecho que vamos a ingresar en la C.E.E. y prepararnos para este extremo irreversible. Para ello, habrá que tener en cuenta todo lo expresado anteriormente: comenzar a preparar el personal, proceder a desarrollar las acciones directas para encarar el período de transición, e, iniciar una labor de concienciación dentro de la propia Comunidad Económica Europea, en el sentido de hacer ver a aquel organismo la realidad e importancia del sector pesquero español, que es un sector que, a diferencia de muchos países comunitarios, se mantiene bastante sobre sus pies y con unas ayudas estatales mínimas, si se comparan con otras naciones europeas.

Vigo, agosto de 1984



Miguel S. Peña
Consultor Pesquero
Experto F.A.O.

En la semana del 16 al 22 de Julio he asistido en La Coruña al Seminario que sobre la Pesca Española organizó la Universidad Internacional Menéndez y Pelayo. La simultaneidad de fechas y lugares, junto con mi simpatía por el colectivo náutico-pesquero me llevaron a asistir a los actos del sábado 21, así como a seguir muy de cerca los preparativos del II Pleno Nacional.

Una vez más, el título lo indica claramente, me tomo la libertad de opinar sobre una materia y una problemática en la que no me encuentro directamente involucrado. Ni soy oriundo de zona costera (pertenezco a esa subclase de "meseteños" como un tanto despectivamente se nos califica a los del interior por algunos sectores pesqueros), ni formo parte del colectivo de titulados náutico-pesqueros. Si me tomo la licencia de aconsejar es debido, pura y simplemente, al enorme respeto que siento por los **productores del mar**—en contraposición a los **inversores**— y a que tengo la impresión (puede que infundada pero me resisto a creerlo) de que carecen de valedores cualificados, dado que la Administración no les presta la atención que profesional y socialmente merecen, resultando evidente que esta se ha inclinado hacia la atención de las demandas, muchas veces desorbitadas, de la gran patronal.

AETINAPE HA DE EXIGIR SER TENIDA EN CUENTA EN LAS CONVERSACIONES ESPAÑA/CEE

Creo que el recién celebrado II Pleno Nacional puede considerarse un éxito total, no solamente en cuanto a la cohesión lograda en el colectivo, sino también en quan-

EL EXITO DEL II PLENO DE AETINAPE, Y LOS QUE DEBERIAN SER SUS FUTUROS PASOS

to al reconocimiento por las autoridades del sector de la personería jurídica y representatividad de AETINAPE.

Estimo que lo mismo puede decirse de su "lei motiv" de LA UNION ES NUESTRA FUERZA, pero esa fuerza, una vez conseguida (y basta recordar la gran afluencia de miembros en el pleno) hay que utilizarla en beneficio del colectivo, y nada mejor a mi juicio que proyectarla, tanto en el interior como en el exterior.

En cuanto al interior, a nivel de nuestro país, por un lado AETINAPE debe seguir luchando duro por sus reivindicaciones, y procurar que en la reunión anunciada entre Secretaría G. de Pesca, D.G.M.M. y A.E.TI.NA.PE., queden estas aclaradas satisfactoriamente. Otro punto muy importante es el de nuestras relaciones con la Comunidad. AETINAPE ha de exigir ser tenida en cuenta, ser oída y ser informada de todo lo que se cuece—que es mucho— en las conversaciones España-C.E.E. No basta con lo que el Director General de Ordenación Pesquera dijo (contestando a la queja de José Manuel Muñiz sobre que no se había contactado con ellos en las reuniones) de que las puertas de la Secretaría General de Pesca estaban abiertas para quienes quisieran saber de la marcha de las negociaciones. AETINAPE tiene el derecho, pero la Administración tiene la obligación de informar, y además ella —la Administración— cuenta con los medios y la infraestructura suficiente como para, con un mínimo esfuerzo cursar, cuando la situación lo requiera, una información **matizada** de las conversaciones con la Comunidad. Y el subrayado de "matizada" no es casual, a los Titulado Náutico-Pesqueros, tanto como el número de barcos y los

TAC's les interesa saber como va el capítulo de la libre circulación de trabajadores, qué regiones españolas podrían acceder al carácter de zonas de especial atención, cual es la postura comunitaria en cuanto al reciclaje o ayudas a la jubilación anticipada de nuestros hombres del mar, etc., etc.

MANTENER CONTACTOS CON TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS DE LA CEE

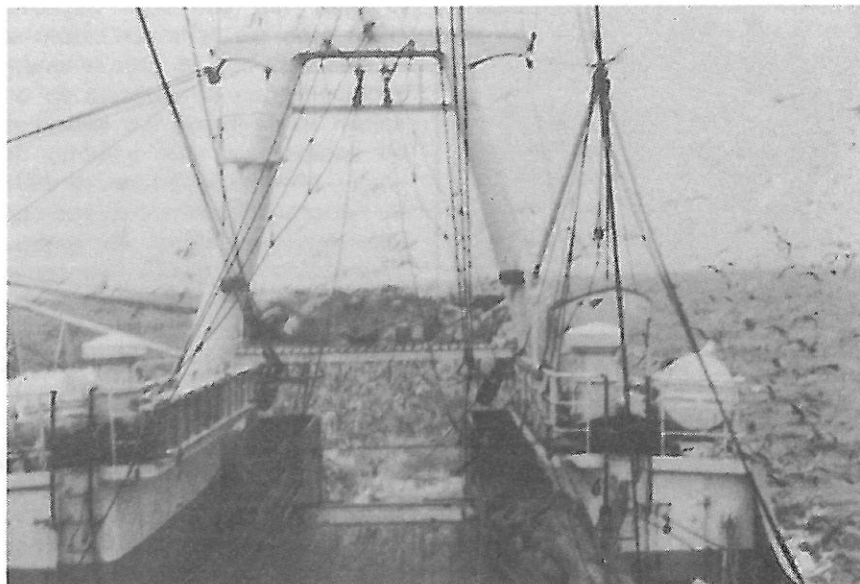
En cuanto al exterior, AETINAPE debe comenzar **inmediatamente** a establecer contactos con los órganos representativos del colectivo en los países de la Comunidad Europea, a fin de conocer sus problemas y sus inquietudes, conocer sus logros en materia laboral, saber cuales son sus expectativas, y a través de esos contactos colegir que pueden esperar los titulados náutico-pesqueros españoles de la entrada en la C.E.E.

En cuanto a esto último, una vez más debo decir que soy optimista. Basta echar una ojeada a la cantidad de normas —signo de su importancia— que la legislación pesquera comunitaria dedica a aspectos tales como seguridad e higiene en el trabajo, vacaciones, horarios, remuneración justa, posibilidades de promoción, etc., como para intuir que los "trabajadores del mar" se encontrarán mucho más protegidos que en la actualidad una vez formemos parte de la Comunidad Económica Europea, pues no olvidemos que una vez en ella habrá que honrar inexcusablemente esa normativa.

Como digo, la amplitud de la legislación comunitaria es buena prueba de la importancia que prestan al colectivo, y no podría ser de otra forma, dada la configuración y los resultados de la flota comunitaria, con un 90 % artesanal y con el 95 % de las capturas tota-

les hechas en sus propias aguas. Luego entonces, si ya sabemos en que espejo tenemos que mirarnos, si en el presente comunitario está ya marcado el futuro español, es esencial no dar palos de ciego, sino caminar con pies de plomo y elegir desde el principio la senda adecuada.

Resumiendo, la futura actividad de AETINAPE debe desarrollarse en dos campos: España y la Comunidad Económica Europea. Esta doble actividad, similar en intensidad, debe de ser en cuanto a España exigir que el colectivo profesional que representa sea honrado y tenido en cuenta por la Administración, y en cuanto a Europa contactar con los colectivos homólogos y conocer sus realidades así como la legislación comunitaria que directa o indirectamente afecta al sector. Y en todas estas actividades creo de suma importancia hacer exclusión expresa de todo lo que —aún de lejos— huele a partido político, del color que sea. En estos momentos AETINAPE debe ser para todo el colectivo el único partido "legal", después, una vez conseguidos los logros, una vez alcanzadas las metas, puede perderse el tiempo en esas discusiones bizantinas, de

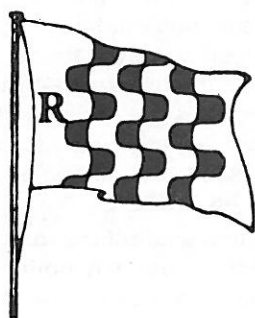


"que si tú", "que si yo", "pues anda que vosotros", etc., etc., ahora, en estos momentos AETINAPE debe presentar un frente común, sin ninguna fisura que pueda ser aprovechada por intereses contrapuestos, que siempre los hay.

Y abusando de su paciencia, un último consejo para terminar: el porvenir de AETINAPE, y por tanto de cada uno de sus miembros, está en su visión de futuro y en su

capacidad de proyectarse hacia el mañana. En tanto en cuanto sepan anticiparse o adaptarse a los acontecimientos, unos acontecimientos que yo presumo favorables o al menos más respetuosos con su dignificación profesional que en la actualidad, antes conseguirán ser tenidos en cuenta (tanto a nivel nacional como comunitario) y antes conseguirán alcanzar sus justas reivindicaciones profesionales.

Madrid, Agosto 1984



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

NOTAS SOBRE EL SALVAMENTO EN LA MAR

Ante situaciones de emergencia los tripulantes de los buques que navegan próximos a aguas españolas, están expuestos a riesgos muy superiores a los verdaderamente inevitables. Las tareas de salvamento marítimo son atendidas, cuando lo son, por personas voluntarias —en su mayoría sin preparación específica— con un derroche de improvisación y una ausencia de planes de actuación.

La organización de un servicio de salvamento no exige montar una organización autosuficiente, que necesitaría presupuestos elevados, pero sí precisa disponer del dispositivo capaz de catalogar los recursos movilizables ante cualquier siniestro y de coordinar eficazmente a los efectivos actuantes, así como vigilar la aplicación de medidas previsoras con potencialidad para eliminar o disminuir el riesgo de una catástrofe.

No hay que alejarse mucho de nuestras aguas para encontrar un servicio marítimo de salvamento. Nos referimos a los CROSS franceses, de los que vamos a hacer una breve descripción.

Los Centros Regionales para Operaciones de Vigilancia y Salvamento (CROSS) cubren la totalidad de las aguas francesas con cinco centros de coordinación, tres en el Atlántico y dos en el Mediterráneo. Es un organismo dependiente de la Secretaría de Estado para la Mar y su misión se resume en:

- Coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento.
- Centralización de las informaciones marítimas que sean de interés para sus misiones específicas.
- Control del tráfico en el Canal de la Mancha.
- Control de la polución marina.
- Difusión de informaciones de interés para la navegación.

Para hacer frente a su labor los CROSS disponen de las lanchas de la Secretaría de Estado para la Mar, de las embarcaciones de la Sociedad Nacional de Salvamento en la Mar, lanchas de Aduanas, Gendarmería, medios aéreos de estos organismos y del Ministerio de Defensa. Todos ellos se encuentran obligados a actuar bajo la coordinación del CROSS, según norma legal publicada por el Boletín Oficial del Estado francés.

Observemos un poco más uno de estos Centros de Coordinación de Rescate Marítimo. La cornisa oeste se encuentra bajo la jurisdicción del CROSSA (CROSS-Atlántico) situado en la localidad de Etel. Este CROSSA tiene dos subcentros para una mejor cobertura de su zona, el CROSS-Iroise y el CROSS-Soulac. El primero situado cerca de Ouessant y el segundo en la entrada de Burdeos.

El CROSSA para conseguir sus fines dispone de enlaces radio, télex y telefónicos con sus dos subcentros, con las distintas Capitanías de puerto, con las radiocosteras de Le Conquet, St. Nazaire y Arcahón, con la Gendarmería y con los semáforos de la



Marina Nacional. Las emisiones de los centros CROSS se realizan en el canal 13 de VHF y en 2.677 kHz, emitiendo boletines meteorológicos de forma regular u ocasional a petición de los buques.

En cuanto a los medios de intervención marítimos o aéreos, dispone de:

- 30 estaciones de Salvamento de la Sociedad Nacional de Salvamento en la Mar, con 32 embarcaciones.
- 5 lanchas de la Secretaría de Estado.
- 10 lanchas de Aduanas.
- 11 lanchas de la Gendarmería.
- 4 helicópteros de la Gendarmería
- 6 helicópteros de Protección Civil
- 2 helicópteros del Ministerio de Defensa.
- 4 aviones (2 de Aduanas y 2 de Defensa).

Ante este importante número de medios que pueden actuar entre Ouessant y Hendaya para la salvaguardia del hombre del mar y la situación de nuestro país cabe reflexionar sobre el derecho a la eficacia del Estado en la protección de la vida del marino. Porque considerar que un accidente marítimo conlleva necesariamente una situación de caos, atribuir la causa de pérdidas humanas al mal tiempo, o afirmar que los naufragios son inherentes a cualquier alteración seria a bordo equivaldría a una confesión de impotencia propia de situaciones tercermundistas.

Profesionalícese el salvamento marítimo, asegúrese una planificación y una capacidad ejecutiva en caso de siniestro y estaremos a la altura de los países de nuestro entorno europeo.

Por José Ignacio Espel Fernández
y Jesús Moreno

ENTREVISTA



CURRICULUM DE D. MODESTO RIVERA FRANCO

El actual Inspector General de Enseñanzas Profesionales Náutico-Pequeñas es Doctor en Derecho y Licenciado en Ciencias Económicas. Ha desempeñado diversos cargos en la vida política y en la Administración, entre ellos, los de Procurador en Cortes representante de los Pescadores, Secretario General Técnico de Cooperativas, Jefe del Servicio de Estudios Económicos y Comerciales en la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, ejerciendo a su vez la Subdirección General de Economía y Planificación Pesquera, Asesor del Ministro de Agricultura, y coordinador con las Cortes del Ministerio y desde junio de 1982 ejerce la Inspección General. Asimismo, es también Académico de Legislación y Jurisprudencia.

PREGUNTAS:

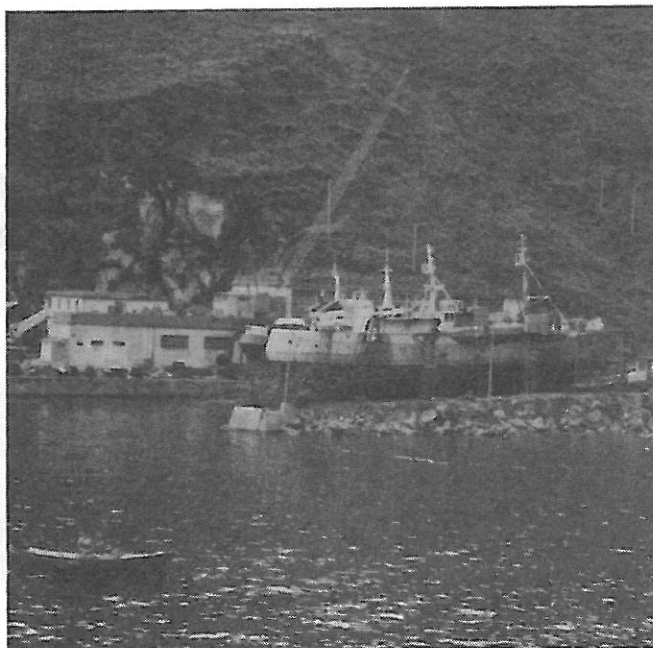
1.—Todos sabemos que las Enseñanzas Profesionales Náutico-Pesqueras están en crisis, no respondiendo en general a las necesidades del momento ¿por qué no se han transferido todavía al Ministerio de Educación y Ciencia, que es el Organismo que debe regular todas las enseñanzas de nuestro país?

Contestación: Para mí un hecho es incontrovertible que no son las enseñanzas profesionales náutico-pesqueras las que están en crisis, sino la opción al ejercicio profesional de los que la realizan. Hecho este último, que nos preocupa enormemente y al que tendremos que enfrentarnos decididamente sin dilaciones. La segunda parte de la pregunta se ha sopesado sin embargo nos hemos percatado que ninguna solución se obtendría con la integración en el Ministerio de Educación y Ciencia, estas enseñanzas son muy específicas, si lo consideran todos los países y su independencia es tónica general.

2.—¿Se está trabajando algo en este sentido; en todo caso que proyectos hay al respecto?

Contestación: De lo anteriormente esgrimido en la contestación se infiere ya que ningún trabajo se está realizando al respecto ni existe por lo tanto proyecto alguno en este sentido.

3.—En las enseñanzas de adultos, estos estudios no son homologables por el M.E.C. ¿por qué no se unifican con las enseñanzas de Formación Profesional?



Contestación: La experiencia demuestra que los titulados provenientes de la mal llamada "Formación Permanente de Adultos" poseen un grado de profesionalidad igual o superior a los que cursan sus estudios en la Formación Profesional Reglada. Entiendo que sería perjudicial la eliminación de aquel sistema de enseñanza que ampara actualmente al mayor número de estudiantes de nuestros Centros.

4.—¿No cree Vd. que hay un excesivo número de centros escolares, que están mal repartidos, al mismo tiempo que la mayoría adolecen de infraestructuras inadecuadas para funcionar correctamente? ¿se está haciendo algo al respecto para buscar un mejor aprovechamiento y funcionamiento?

Contestación: En esta pregunta que indudablemente tiene su fundamento hay que sopesar forzosamente el momento actual en la creación o supresión de centros de enseñanza es competencia de las Comunidades Autónomas, algunas de estas últimas, incluso con transferencias realizadas carecen de Centros, casos de Cataluña y Cantabria y su afán es ir a la construcción de los mismos y su puesta en funcionamiento. Los Institutos Politécnicos que en su día dependieron de esta Inspección General están lo suficientemente dotados para su cometido, e indudablemente son susceptibles de un mejor aprovechamiento. Que cabría suprimir Centros indudablemente que alguno sí y también estudiar su adecuada ubicación. A tal efecto se estudiarán conjuntamente con las Comunidades Autónomas estos problemas.

5.—En estos momentos los centros escolares dependen de varios organismos, I.S.M., etc. ¿no cree Vd. que estos centros escolares deberían depender de un solo Organismo para un mejor control?

Contestación: Mi pensamiento está indudablemente en la línea del formulado en la pregunta, sin embargo, con el proceso de transferencias autonómicas no es posible definir esa "dependencia".

6.—¿Para cuando la reforma de Enseñanzas y qué líneas maestras tiene proyectadas la Inspección General?

Contestación: En la actualidad se está trabajando en la Reforma de las Enseñanzas. Está ultimado un pro-

yecto que empezaremos a circular este mismo mes. Dada su complejidad no es posible establecer plazos. Sí puedo afirmar, que el próximo mes se someterá al Consejo de Dirección.

7.—Con vistas a la entrada de nuestro país en el Mercado Común hay que tener en cuenta las titulaciones náutico-pesqueras que existen en estos momentos en los países comunitarios, en este sentido; la Inspección General ¿está haciendo algo para que nuestros Títulos y Enseñanzas se aproximen lo más posible a la de dichos países europeos? ¿no cree Vd. que deberíamos tener esto resuelto para cuando estemos en el Mercado Común.

Contestación: Las enseñanzas que actualmente se imparten superan los mínimos establecidos internacionalmente por la O.M.I. Se efectuarán modificaciones una vez que estén concluidas las series de recomendaciones que en la actualidad prepara el Subcomité de Formación y Guardia de dicho Organismo.

8.—Transferencias a las Comunidades Autónomas ¿qué tipo de transferencias se están haciendo, cómo y qué capacidad de actuación van a tener éstas?

Contestación: Transferencias todas, con excepción de la Alta Inspección, establecimiento de mínimos y expedición de títulos.

9.—¿Cuál va a ser el papel de la Inspección General una vez transferidas dichas competencias?

Contestación: El papel quedará reducido en función de las competencias no transferidas y de acuerdo a como se defina la Alta Inspección.

10.—¿No cree Vd. que habría que buscar una mayor calidad en nuestras enseñanzas?

Contestación: El mejorar la calidad de las enseñanzas

representa una constante inquietud para esta Inspección.

11.—¿por qué se siguen impartiendo cursos de Patrón de Cabotaje y Patrones Mayores, cuando en realidad ninguno de los alumnos que salen de las escuelas desde el año de 1981 no pueden embarcar? ¿no es esto un fraude?

Contestación: Según el criterio debería cambiarse el sistema educativo para tener asegurada una opción al ejercicio profesional una vez finalizados los estudios.

12.—No le parece a Vd. que debería elevarse el nivel de los estudios, para que una vez terminados, los alumnos puedan continuar sus estudios o perfeccionarlos en Centros Superiores, escuelas universitarias afines.

Contestación: Las Ordenes del Ministerio de Educación y Ciencia de 24 de Junio de 1975 (BOE 177) y 11 de Enero de 1979, regulan el acceso de los titulados de Formación Profesional —rama marítimo-pesquera— de Segundo Grado a las Escuelas Universitarias.

Escuelas Universitarias de Ingeniería Técnica Naval.
Escuelas Oficiales de Náutica.

13.—¿Cuáles son los planes que tienen marcados la Inspección General de cara al futuro, con respecto a nuestra profesión?

Contestación: El prestigio, la mejor formación y el allanar obstáculos para el desempeño de la profesión son hitos que esta Inspección General tiene marcados y en simbiosis con esa Asociación de Titulados piensa esforzarse denodadamente para no tan solo la dignificación profesional, sino el trato adecuado y debido a unos profesionales que en todo momento han dado y están dando prueba de un quehacer significativo y constatado por todos los países.



NUESTRA LABOR

Una Delegación de AETINAPE, presidida por José M. Muñiz Ríos como Presidente de ésta Asociación realizaron una serie de reuniones entre las que cabe destacar:

EMBAJADA EN MARRUECOS

Visita al Embajador de Marruecos a quien se le informó del clima de inseguridad de nuestros barcos en el banco Canario-Sahariano y del comportamiento en muchos casos abusivo, sin ninguna transparencia en su gestión de vigilancia, de las patrulleras de su País con nuestros pesqueros, hemos comentado en profundidad la situación y el futuro de nuestro sector en esa area, teniendo en cuenta que la visión del Gobierno Marroquí es a medio y largo plazo que la mayoría de nuestra flota ondee bandera de ese País, a través de empresas mixtas, pero ineludiblemente eso producirá una pérdida de nuestro potencial pesquero, teniendo además de una manera in cuestionable que pasar por la reducción drástica de los trabajadores españoles, algo que nos preocupa muy seriamente. Ahora mismo, debido al propio desarrollo de los acontecimientos tenemos muchos compañeros navegando en buques con pabellón Marroquí, a la pregunta de cual es la seguridad de estos compañeros en una zona de guerra, la respuesta ha sido categórica, no se debe temer por sus vidas, puesto que entre otras medidas de seguridad, está la que cada barco pesquero lleva dos militares armados a bordo. En otro orden de cosas según el Embajador se está dotando de la suficiente infraestructura al puerto de Agadir con la colaboración de nuestro País y mucho nos tememos que eso sea el principio no sólo de la pérdida de nuestra flota sino además del desmantelamiento del puerto de Las Palmas. El Sr. Embajador manifiesta que el acuerdo pesquero Hispano-Marroquí se desarrolla felizmente y que los cánones son moderados, que siguen estando muy interesados en que sus futuros titulados sean formados en nuestros Politécnicos.

Una visita agradable y distendida pero AETINAPE no quiere ocultar su preocupación por los ingredientes que se barajan respecto a nuestro futuro en esos caladeros.

Con el

Frente Polisario

Una reunión francamente grata y sobre todo aclaratoria, respecto de los constantes rumores referentes a la posibilidad de que la R.A.S.D., tuviera secuestrado al M/P "MONTROVE", cuestión esta que fue desmentida categóricamente. Respecto de la declaración de zona de guerra por parte del Frente Polisario en los caladeros del Banco-Sahariano, hemos sido informados de que esa misma declaración se le había cursado al Gobierno Español en su momento, y trataba sobre posibles ataques a barcos civiles, negando a la vez que por su parte se hubieran producido, pero en lo que han sido contundentes es que cualquier barco que navegue o faene bajo pabellón marroquí es objetivo militar, aún siendo el barco civil y como consecuencia puede ser atacado con la posibilidad de la consiguiente tragedia. AETINAPE ha informado de que hoy, por la situación del sector, navegan muchos españoles en barcos de esta bandera y que cualquier ataque puede perfectamente desembocar en una tragedia para nuestra familia marinera. El Frente Polisario respetará todos los barcos que naveguen o faenen por la zona de cualquier nacionalidad a excepción de los marroquíes, quienes parece

ser serán atacados sin tener en cuenta la nacionalidad de sus tripulaciones, para ello han comunicado a varios gobiernos el peligro que corren sus marinos al embarcarse en estos barcos.

Embajada de Mauritania

Contactos con el encargado de Negocios de la Embajada de Mauritania, respecto del problema del Cícala II y Montrove.

Asuntos Exteriores

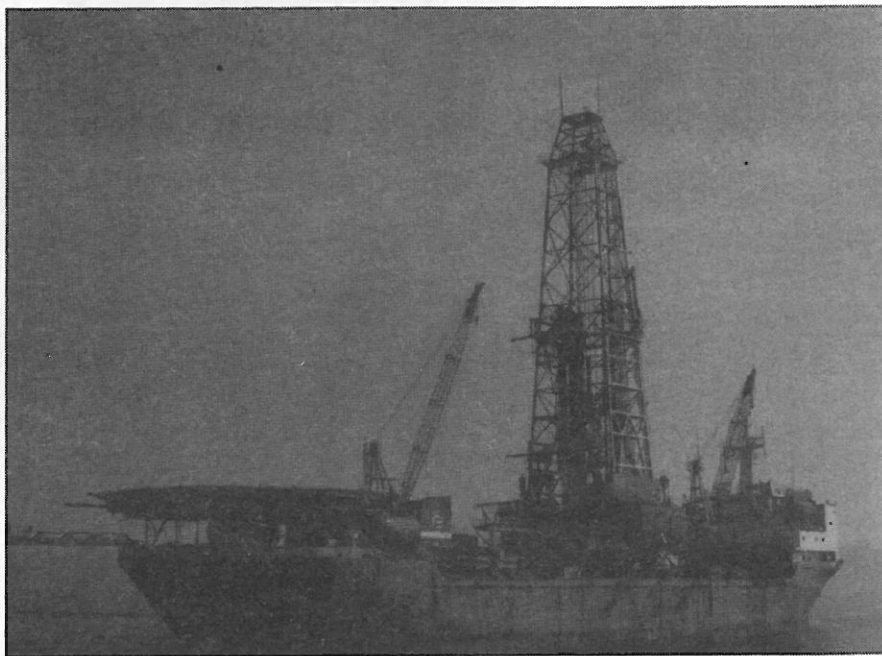
— Reunión en el Ministerio de Asuntos Exteriores con el Subdirector General de Asia Continental, D. Antonio Segura Moris, a quien se le informó de las gestiones realizadas por AETINAPE y del carácter estrictamente profesional y humano de las diversas reuniones de AETINAPE, tanto con el Embajador Marroquí como con el Frente Polisario.

— Reunión Informativa en La Casa del Mar de Bueu con Titulados del Sector.

— Participación en varias mesas sobre Seguridad Marítima en el I.S.M.

— Varias reuniones con familiares del Montrove.

— Reunión con Autoridades Españolas y Marroquíes, así como con Juan Bautista Sanz, Patrón del Santa Teresa de Jesús, respecto del problema del pesquero.



HUELVA

La Delegación en Huelva, de Titulados Náutico-Pesqueros nos solidarizamos al dolor de los familiares y a todo el pueblo de Isla Cristina, así como a todas las familias marineras por el desgraciado accidente del Isla Mar III.

Esta Delegación hace su más enérgica repulsa a los responsables de tan trágico accidente, reconocemos que respecto a lo que se ha dicho y escrito de la "RADIO BALIZA" sabemos, como profesionales que somos, que la ausencia de éste abordó no ha sido el motivo de tan trágico accidente, pero estamos totalmente convencidos que de haber llevado Radio Baliza se hubieran evitado bastantes víctimas, dado que la operación de salvamento hubiera conocido mejor las coordenadas del naufragio. Insistimos en que no se deben autorizar los despachos de buques sin las más estrictas medidas de seguridad. Esta Asociación a través de su Presidente y Delegaciones ha denunciado reiteradamente la falta de seriedad en las Comandancias de Marina y sobre todo en las Ayudantías de Marina en las autorizaciones en los despachos de buques y certificados.

Esta Delegación hace su más enérgica repulsa al comentario hecho en T.V.E. en el programa "Informe Semanal" por el Jefe del Despacho de Buques de Las Palmas, en el que decía que por un simple aparato no se podía dejar sin comer a varias familias. ¿Es que ante el hecho acaecido no se ha quedado más gente sin comer?. El comentario hecho por este señor refiriéndose al "APARATITO" en plan despectivo nos ha demostrado, según las declaraciones de los supervivientes en la prensa, que al otro día del accidente había bastantes supervivientes y que de haber llevado este "APARATITO" la operación de salvamento se hubiera realizado antes y se hubiesen evitado muchas víctimas.

Desde esta revista, reiteramos las denuncias que se han hecho a través de escritos y notas de prensa que tanto los Gobiernos Autónomos, Administración y todas las Autoridades con competencia para tal fin, que insistan a las Autoridades Consulares en los países de Sudáfrica que se haga lo más exhaustivamente posible el reconocimiento de los buques que hacen campañas de varios años sin tocar puerto español, así como de las titulaciones según las características del buque y zona de pesca en evitación de trágicos accidentes como el acaecido.

Mandamos un cordial saludo a todos los profesionales y distintas Delegaciones para que con el apoyo de todos llevemos a esta nave "AETINAPE" a buen puerto.

PAIS VASCO

EXITO DEL II PLENO

El pasado año no tuve la ocasión de estar presente en el 1.º Pleno Nacional de AETINAPE, pero un compañero que asistió al mismo, me comunicó que sus impresiones sobre los temas que allí se trataron fueron muy buenas, lo que hizo seguir con más ilusión la continuidad de la Asociación en el País Vasco.



Este año he podido asistir al 2.º Pleno Nacional de AETINAPE, y más que satisfecho estoy orgulloso de pertenecer a un colectivo que día a día se solidifica y se afianza más en su lucha y su caminar hacia sus objetivos. Pues bien, como nuestra Asociación no tiene abuela que la pueda alabar, la alabaré yo, diciendo que el Pleno ha sido un éxito, que la asistencia de titulados ha sido muy importante, que las personalidades que han estado presentes en el Acto han dado ya una categoría a la Asociación que hay que tener en cuenta, y que después de todo lo visto y oído en el Pleno, mi conclusión es que las campanas de AETINAPE están sonando fuerte y bien, aunque su sonido no guste a ciertos señores.

La profesión y los profesionales tienen varios problemas de todos ya conocidos como pueden ser por ejemplo los siguientes: La falta de campo de trabajo, es decir, que un Náutico-Pesquero después de terminar los estudios se encuentra con cantidad de dificultades a la hora de embarcar en barcos mercantes, pues dicen que somos intrusos, eso que la preparación de hoy día está a buen nivel, tanto técnico como profesional, y yo diría ¿es que el intrusismo es el temor de estos señores a la preparación y profesionalidad de los Náuticos-Pesqueros?. En cuanto al problema de los profesionales, cual ha de ser sino el paro, la Pesca en aguas de la CEE, el temor a los apresamientos, y uno de los mayores problemas, que después de obtener el título tenga que embarcarse de lo que se pueda, pues ya es sabido que la Pesca desaparece en gran parte y en la mercante nos ponen muchos impedimentos. Con estos problemas hay que terminar de una vez, y es la Administración la que tiene que buscar soluciones rápidas, tanto a nivel de trabajo como profesional, de no ser así, tendrá que ir pensando en el cierre de los centros de Formación Profesional Náutico-Pesquera, porque sueña a engaño, el estudiar, obtener un título y después no tener campo para el ejercicio de la profesión.

Desde el País Vasco un saludo a todos los compañeros.

DELEGACIONES

CANARIAS

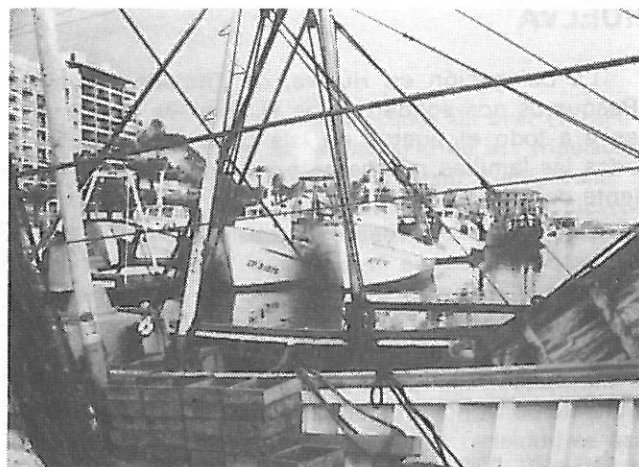
LA INSEGURIDAD DE LOS SARDINALES

La Delegación de AETINAPE en Arrecife de Lanzarote, se manifiesta una vez más contra la inseguridad de los marineros de los sardinales, como consecuencia de la sobrecarga de los técnicos de pesca y las empresas exigen. Estos señores irresponsables en su afán egoísta, sólo piensan en llenarse los bolsillos sin pensar en el riesgo que corren las tripulaciones. De todos es sabido la reciente tragedia del Islamar III que costó la vida a 26 tripulantes, aunque sabemos que no fue debido a una sobrecarga, no dejó de ser por una negligencia más de tantas, ya que ningún barco sardinal está acondicionado para transportar sardinas a granel, queremos puntualizar que antes de la lamentable tragedia del Islamar III, muchos sardinales de la flota Lanzaroteña se han visto en situaciones apuradas a veces por sobrecarga y a veces por corrimiento de carga. Nos preguntamos "Por qué la Autoridad de Marina no toma medidas contra estos hechos criminales y reincidentes?". "¿Dónde está la Inspección de buques que tanto se mete con los pequeños armadores de artesanales y no con los sardinales?". "¿Cuándo dejarán de imponer su propia Ley los armadores sardinales?", en fin, muchas preguntas para tan pocas respuestas. Sabemos que las responsabilidades de estos hechos se quedarán en nada, pero tanta responsabilidad tienen los que hacen estas acciones como los que las permiten, en ésta Isla se consiente todo, la Ley del más fuerte sigue imperando y a todo esto hay que añadir que los Patrones titulados o los verdaderos Patrones ya que no hay otros, tampoco están exentos de culpabilidad aunque aleguen que no pueden imponer su autoridad ante armadores y técnicos de Pesca, por temor a ser relevados de sus cargos, estos señores deben de pensar que por encima de todo está la vida de los tripulantes y la suya propia y por un salario mal retribuido como el que perciben no merece la pena arriesgarlas, por lo que, desde la Delegación de AETINAPE en Arrecife, pedimos solidaridad para con estos titulados y, puedan ejercer sus funciones abordo de los barcos sardinales como debe ser, es esto una prueba más de la indefensión de los titulados ante los armadores, porque siguen sin funcionar los mecanismos de la Administración, Sres. del Gobierno, menos telegramas cuando ocurre una tragedia y más vigilancia y castigo duro para los irresponsables que con su negligencia y falta de celo en su labor permiten tantas irregularidades en nuestra flota.

DENIA

FALTA DE CONTROL SOBRE LAS TRIPULACIONES

Los titulados de ésta Delegación de Levante quieren a través de nuestra revista, hacer las siguientes denuncias sobre algunos de los muchos problemas que tenemos los profesionales de esta localidad.



En los buques de pesca de este puerto, hay embarcados Titulados Náutico-Pesqueros de otros puertos de la Provincia, mientras que los Titulados de este puerto se ven obligados a embarcar como marineros al estar sus puestos ocupados por profesionales de otras localidades.

No queremos que se vea en esta denuncia que tenemos algo en contra de estos compañeros de otros puertos, ni tampoco existe racismo local por nuestra parte, pero si queremos hacer constar que los de aquí también tenemos derecho a trabajar y dar de comer a nuestras familias y a los titulados locales no se han sacrificado para obtener sus títulos y ahora andar mendigando porque sus plazas están ocupadas por gente foránea.

Es evidente que la culpa de este problema es sin duda de los Armadores que prefieren a los profesionales de otra localidad antes que a los locales y nosotros no entendemos por qué pues todos somos profesionales y de probada competencia.

También tenemos que hacer constar que hay algunas embarcaciones de pesca de esta localidad que no cumplen los requisitos mínimos en cuanto a tripulaciones mínimas y hasta el momento nadie ha tomado medidas sobre esto. Algunos de los más graves son los siguientes:

1.º.—Hay algunos barcos de pesca que oficialmente tienen dados de alta o enrolados un Patrón, un Mecánico y dos marineros, pero a la hora de salir a faenar en la modalidad de pesca al arrastre, sólo se encuentran abordo como máximo 2 o 3 tripulantes. Nosotros pediríamos a la Autoridad de Marina de éste puerto de Denia, que a la mayor brevedad posible, tenga a bien mandar a quien corresponda, para realizar un control sobre estas embarcaciones, cuando entran procedentes de los caladeros, así, podrá comprobarse la verdad sobre lo que exponemos en este primer punto.

2.º.—Otro grave problema existente en este puerto —suponemos que habrá otros con el mismo problema a lo largo del litoral Español— es, que en los roles de algunos barcos reflejan una tripulación por ejemplo de 8 hombres y en realidad abordo sólo trabajan 4 como mucho, mientras los demás hasta completar la tripulación real son personas totalmente ajenas al colectivo, en la mayoría de los casos con negocios propios de una rama cualquiera que no tiene nada que

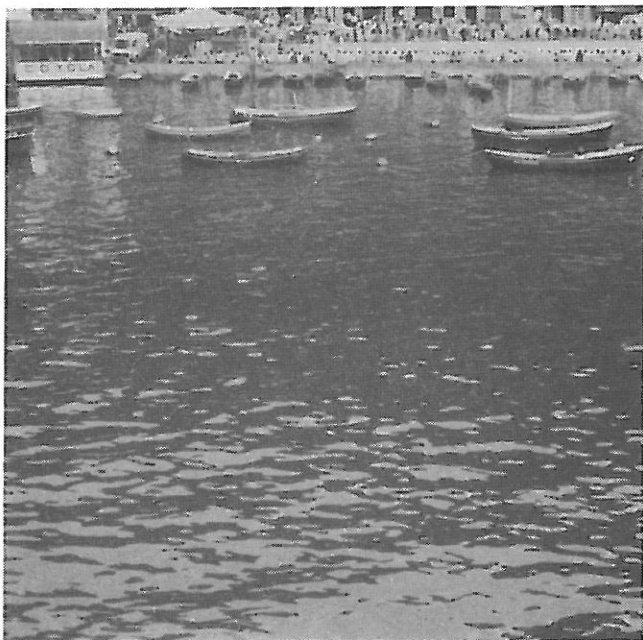
ver con la mar, de esta forma disfrutan de los servicios de la S.S. del mar en las mismas condiciones que otro trabajador del mar cualquiera que cotiza por esos servicios que recibe, mientras estas personas no aportan nada pues las cotizaciones a la S.S. las hace al armador a cambio del favor por prestarse a este engaño. Estos señores están cometiendo dos fraudes, uno a la S. Social y el otro a unos compañeros a los que privan de un puesto de trabajo.

Como es natural pedimos a las Autoridades competentes que tomen medidas para esclarecer estos hechos, las cuales contarán con todo nuestro apoyo pues evidentemente esto redundará en beneficio de todos los que verdaderamente somos trabajadores del mar.

3.º.—Esta Delegación de Levante de AETINAPE, que aunque no somos muchos los afiliados si ponemos toda nuestra voluntad en la defensa de nuestra profesión, pide la colaboración de todos los profesionales del sector así como de los Armadores, para tratar de encontrar una solución al siguiente problema, que nosotros consideramos muy importante:

— Es ya una costumbre diaria el que los aficionados, pescadores de caña, así como algunos familiares, invadan las embarcaciones amarradas en puerto, para encontrar una mejor posición para el desarrollo de su afición, no es que esto nos moleste demasiado, pero si nos preocupa el que entre estas personas hay mujeres y niños y puede ocurrir un accidente abordó de algún barco, esto acarrearía múltiples problemas tanto a los Armadores como a los Patrones, problemas que nosotros deseamos evitar y para ello deberíamos tener una reunión entre los Titulados y los Armadores para estudiar este tema antes de que sea demasiado tarde y tengamos que lamentar luego el no haber tomado medidas a su debido tiempo.

Desde esta Delegación de AETINAPE en Levante. Un saludo.



BALEARES

IRREGULARIDADES EN LAS "GOLONDRINAS"

Dada la problemática situación existente en Baleares con relación a las embarcaciones dedicadas al tráfico de viajes turísticos por todo el litoral, también conocidos como "Golondrinas", esta Delegación de AETINAPE envió a la D.G.M.M. el escrito que a continuación reproducimos íntegramente:

I.—En la provincia marítima de Mallorca, se vienen produciendo desde hace unos diez años, numerosas irregularidades con respecto al mando de embarcaciones dedicadas al tráfico de pasajeros en excursiones turísticas por todo el litoral de la Isla; este tipo de Industria o actividad marítima, data de hace más de 20 años. Por aquel entonces, este tipo de tráfico de pasajeros, estaba explotado por pequeñas empresas de tipo familiar, cuyas embarcaciones, transportaban un número muy reducido de pasajeros que oscilaban entre los 10 y los 30 y con unos itinerarios muy cortos a bahías, calas o puertos; estas embarcaciones, normalmente, eran mandadas por sus propietarios o por personal contratado, todos ellos, con títulos de tráfico Interior, Pesca Local y otros titulados similares.

II.—Que debido al gran incremento del turismo, en la provincia marítima de Mallorca, en los últimos 12 años, estas pequeñas Empresas de transporte de pasajeros antes mencionadas, también se vieron obligadas a disponer de embarcaciones de mayor capacidad de pasajeros dejando de ser Empresas familiares, para pasar a formar Empresas y Sociedades Anónimas. Asimismo, estas embarcaciones, ampliaron su recorrido por todo el litoral de la isla; estas nuevas embarcaciones, a las que hacemos referencia, según datos oficiales, oscilan entre las 17 TRB 2x130 CVS, 80 personas, hasta las de 78 TRB 2x475 CVS, 250 personas; estas nuevas unidades que deberían haber sido mandadas por Patrones Mayores de Cabotaje, según establece la Ley vigente, desde su adquisición fueron mandadas por algún Patrón de Cabotaje y por los antes mencionados Patrones de Tráfico Interior; estos últimos, obtuvieron el título de Patrón de Cabotaje Restringido a la Isla de Mallorca con fecha de 23-5-81. Respecto a la concesión de estos títulos, se sabe que existe un contencioso de tipo administrativo.

III.—Que según el Real Decreto 206/81 de 4 de Septiembre "B.O.E." n.º 224 sobre títulos profesionales de la Marina Mercante, actualmente, no existe la posibilidad de efectuar sustituciones en plazas de superior categoría.

IV.—Que este año, con fecha de 25 de Marzo, el Instituto Social de la Marina de Palma de Mallorca, en base al antes mencionado Real Decreto, tuvo a bien hacer cumplir lo dispuesto por el mismo, no extendiendo el correspondiente certificado para poder despachar las anteriormente citadas embarcaciones, con el fin de que enrolarán Patrones Mayores de Cabotaje y Mecánicos Navales, siendo este el primer año que un Organismo Oficial intenta hacer cumplir la Ley vigente, labor que, en muy breve tiempo, fue suspensi-

DELEGACIONES

da por la Comandancia de Marina de Palma de Mallorca, la cual, se hizo cargo de la muy polémica y problemática situación existente con los titulados que van mandando embarcaciones ocupando plaza de superior categoría.

V.—Se supone que la Comandancia de Marina de Palma de Mallorca, ha elaborado un escrito informando detalladamente al Ilmo. Sr. Director General de la Marina Mercante, acerca de la problemática existente en la provincia marítima de Mallorca sobre personal que está actualmente afectado por el problema antes mencionado, y esperamos, que dicho escrito, sea totalmente imparcial.

VI.—Que en vista de todo lo expuesto, suponiendo todo ello un grave perjuicio para las presentes y futuras promociones de titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera que ven, de esta forma, como se les quita la posibilidad de ejercer su profesión; es deseo de esta Asociación que esta Dirección General, tome conciencia del problema que se plantea en este escrito y:

SUPLICA a V.I. de la órdenes oportunas para que no se menosprecie esta profesión y fundamentalmente no desaparezca en un futuro próximo, por falta de oportunidades de trabajo.

Ilmo. Sr. Director General de la Marina Mercante
CADIZ

SOBRE SEGURIDAD MARITIMA

Seguridad Marítima o Seguridad de la vida en el mar, es un gran tema, no para hablar de él, sino para hacerlo realidad.

Ultimamente este tema ha saltado a todos los medios informativos nacionales por la desgracia de unos cuantos siniestros ocurridos en pocos días, como los del "ISLAMAR III" y, casi con toda seguridad el del "MONTROVE", por no citar unos cuantos más.

Durante más de un mes, Autoridades Marítimas, Armadores, Prensa, Radio y Televisión, se han dedicado a declarar que si éste o aquél buque desaparecido lleva o llevaba Radiobaliza abordo, como si esto fuese la panacea de todos los males y nadie se ha preocupado de cuestionar la validez o no de este aparato que, para el que escribe estas líneas, es una parida o un aborto de la ciencia dedicada a estos menesteres.

En primer lugar, la Radiobaliza, nos proporciona seguridad de la vida humana, puesto que funciona o debe funcionar una vez que el barco se ha hundido y ésta se libera de un contenedor, momento este en que todos los tripulantes, o casi todos, pueden estar ya en otra vida, quizás más humana que esta.

En segundo lugar, la Radiobaliza se pone a emitir a veces, sin causa justificada y sin que nadie la toque, durando esta emisión en ocasiones hasta horas. Me pregunto yo: si la fuente de energía de la Radiobaliza es una o dos pilas eléctricas, ¿quién garantiza que, una vez se puso el sistema en funcionamiento en uno de estos momentos casuales, que cuando llegue el momento de necesitar este aparato, las pilas no estén agotadas o sulfatadas?

Con las balsas de salvamento ocurre otro tanto. Por ejemplo:

1) Van enclavadas abordo normalmente, de forma que hecharlas al agua se convierte en una tarea sumamente difícil en unos momentos, en que cuentan hasta las décimas de segundos.

2) Nunca se hacen prácticas en puerto, lo que ayudaría en esos momentos tan difíciles y de suma importancia a la hora de salvar la propia vida.

Personalmente propondría, y creo que sería una solución bastante viable, que estas balsas fueran instaladas en lanzaderas, para que, en el desgraciado momento de tener que abandonar el barco, fuese fácil y rápido el echar estas al agua. Pero además, este dispositivo debe estar preparado, para que cuando el hundimiento del buque sea tan rápido que no de tiempo a nada, como ocurre con mucha frecuencia, salten las balsas automáticamente.

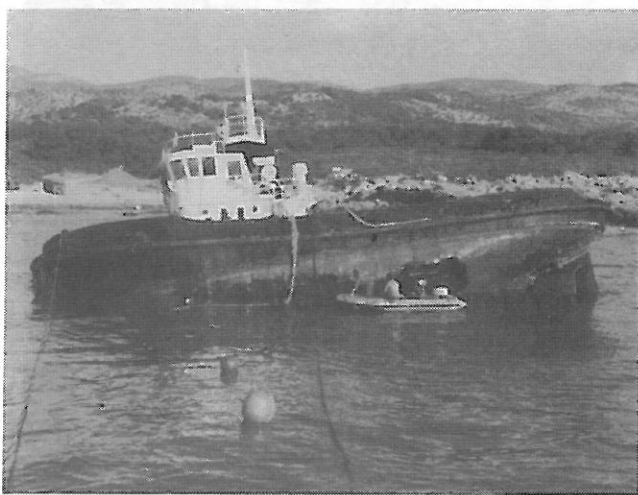
También es necesario preparar a todos los hombres de la mar, no sólo a los titulados, por medio de cursillos con fácil acceso para este personal, en seguridad de la vida en el mar. Pero en serio. Yo hice un cursillo de Seguridad de la Vida en el Mar (SEVIMAR) durante mi curso de Mecánico Naval Mayor. Aquello no sirvió de nada, ya que lo único que se me pidió hacer, fue utilizar un extintor, para lo cual no es necesario hacer ningún curso. Y de balsas y de radio nada. Digo Radio por que también es necesario que todo hombre de la mar sepa manejar (aunque sólo sea el canal de socorro) la emisora de abordo.

Estos cursillos de seguridad se deben organizar, ¡Ojo! con vistas a que el personal marítimo se prepare a conciencia para casos de peligro de su vida y de su buque, no que sólo sirva, como hasta ahora, para que los sres. profesores se lucren con un sobresueldo.

También se puede conseguir mayor efecto positivo de los medios de salvamento, cuando las Inspecciones de Seguridad Marítima trabajen e inspeccionen en condiciones y, de acuerdo con las leyes vigentes, que actualmente, por desgracia no lo hacen.

Para terminar, quiero tener un recuerdo para nuestros compañeros desaparecidos del ISLAMAR III, expresar mis más sinceras condolencias a sus familiares.

Desde Cádiz un Saludo.



NO PERMITIREMOS QUE NOS BORRE DE UN PLUMAZO

A los titulados Náutico-Pesqueros les gustaría saber que pasa con los profesores de nuestras escuelas; hace tiempo que estos señores, tenían que haber salido al paso de las viles acusaciones que sobre nuestro colectivo, vierten los llamados titulados de la Marina Civil, acusaciones, que ponen en tela de juicio nuestra formación, capacidad e integridad profesional como titulados. Como encargados de impartir esa formación en nuestras escuelas, son los más indicados para defender nuestra profesionalidad— que sólo estos señores ponen en duda— pues de lo contrario, su capacidad y labor como enseñantes queda en entredicho.

Con su actitud, pasiva, da la sensación de que no quieren o tienen miedo, de enfrentarse a los que nos calumnian, acusándonos de todos los males que padece nuestro sector marítimo, quizás por su vinculación y sentimientos afines que puedan tener con este grupo de elitistas y medradores, pues en la mayoría de los casos pertenecen a la misma "escuela".

No es mi intención, meterlos a todos en el mismo saco, pues evidentemente hay bastante diferencia entre los unos y los otros; mientras los unos ejercen la docencia porque les gusta o en algunos casos es su vocación, los otros ejercen la manancia, viviendo del cuento, del oportunismo y la depredación, estos son los que se autodenominan "profesionales del mar", ¡queridos míos! ni profesionales, ni de la mar, medradores sí, la mayoría marinos por accidente y, de la mar, sus conocimientos no van más allá del manzanar, lago de la casa de campo, estanque del retiro, playas de moda, etc.

Me consta, que hay algún profesor en nuestras escuelas —afortunadamente muy pocos— que dice que nosotros obtenemos después de cinco años de estudios —igual que los otros— sólo un pasavante y no un título. Si bien no estamos de acuerdo con la programación

de los cursos —15 y 16 asignaturas y 40 horas semanales es una barbaridad— consideramos que la calidad de las materias impartidas está a un buen nivel —se podría mejorar sin duda— por lo tanto creemos que los titulados que salen finalizados sus estudios, lo hacen bien preparados para el desempeño de las funciones que los respectivos títulos les permiten en los barcos tanto de pesca como mercante, por eso todo aquel profesor que confunda Título con "pasavante" debe ser cesado automáticamente, con esa mentalidad, demuestra no estar a la altura que de él se espera en sus tareas educativas, está cometiendo un fraude con los alumnos y con la sociedad un gran daño a la profesión docente; mentes tan retrógradas y racistas, no pueden desempeñar las funciones docentes que les están encomendadas, aquel que confunda Título con "pasavante" no tiene sitio en nuestras escuelas, no reúne las condiciones mínimas para ejercer la docencia en ninguna parte. Es evidente, —y de vital importancia para nosotros— que el personal docente de las escuelas náutico pesqueras, tiene que pronunciarse públicamente sobre este tema, —algunos ya lo han hecho lo cual agradecemos sinceramente— y apartar inmediatamente a todo aquel elemento dañino, que como residuos del pasado todavía quedan en nuestras escuelas.

Nuestra lucha debe estar encaminada, en desenmascarar de una vez por todas, a los medradores y oportunistas. Acabar con los marinos de la Castellana, de secano, de las playas de moda, etc. Hay que terminar con los marinos de accidente, que tal vez no servían para otra cosa y, se apuntaron a la en otro tiempo bicoca de las Escuelas de Náutica, sin haber visto ni la mar ni un barco en su vida, ahora presmen de lo que no son ni serán jamás, "profesionales de la mar", aquellos que hace algunos años salían de las escuelas de Náutica, como churros en una feria, ante la gran demanda de titulados en las marinas extranjeras, donde había buenos dividendos y mejores barcos, mejores condiciones sociales y gran faciliti-



dad para embarcar aún con los mínimos conocimientos y sacando los días de mar de la manga; pues bien, la crisis, llegó a todas partes y aquellos churros, marinos de secano, regresaron, presumiendo de "profesionales de la mar" y reclaman algo que antes despreciaron, que no les pertenece, si por ellos fuera, tendríamos todavía una Marina Mercante tercermundista; Marina Mercante que nosotros hemos levantado y puesto al nivel que está, por lo tanto reclamamos unos derechos históricos e inalienables, unos puestos que son nuestros, lo fueron hasta ahora, en ellos hemos dejado parte de nuestra vida.

No vamos a permitir que unos y otros y, sobre todo, desde un despacho de lujo, unos señores, marinos de secano, de playa de moda, por accidente, que sus conocimientos sobre barcos no van más allá de las maquetas y cuadros de sus lujosos despachos, borren de un plumazo toda una vida de sacrificios y buen hacer profesional de los titulados náutico-pesqueros. No queremos pasar por encima de nadie. No queremos ser mejores que otros, sólo que se respeten nuestros derechos. Hemos demostrado, seguimos y seguiremos demostrando, que nadie nos regaló nada, lo que somos y tenemos lo hemos ganado a pulso, con honradez, no defraudando la confianza depositada en nosotros, empezando de cero, dejándonos la piel en todos los mares y en toda clase de barcos, eso, "señores profesionales de la mar", JAMAS podrán borrarlo de un plumazo.

Luis Garc. P.
Capitán de Pesca y
Mayor de Cabotaje.

SEGUIMOS EN TIERRA DE NADIE

A pesar de los esfuerzos que en los últimos años viene desarrollando nuestra Asociación AETINAPE por los múltiples problemas que tenemos los titulados Náutico-Pesqueros, es penoso y lamentable observar lo poco que nos escucha nuestra Administración Central que tanto prometió con el cambio y tampoco ha cambiado, a pesar de golpear sus puertas, cada día siguen latentes nuestros problemas y en algunos casos agravados. Deseo hacer mención una vez más y llamar a las puertas de quienes les competan dos de los múltiples problemas.

Cuadro Indicador de Tripulaciones mínimas.

En el último Pleno Nacional de AETINAPE celebrado el pasado Julio en La Coruña se ha manifestado por las Autoridades invitadas a la inauguración del acto que la próxima quincena del mes de Octubre se reunirán en Madrid D.G. M.M.-Secretaría General de Pesca y AETINAPE, para perfilar y conocer las posturas de cada grupo, creo que la modificación de los presentes Cuadros debe ser sustancial, exigiendo se confeccione un marco de competencias justas donde los Náutico-Pesqueros dejemos de ser discriminados y para ello pedimos que se tome como base de este marco las normas vigentes en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (I.M.O.) y se de una interpretación racional al Convenio Internacional del Trabajo (O. I.T.) de 24-10-36 y que entró en vigor en España el 5-5-72 en su Art. 2.º; pues teniendo en cuenta las normativas vigentes en el Área Comunitaria a la que deseamos integrarnos, las posturas hasta ahora encontradas deberían deslizarse por un mismo cauce, de no ser así nos veremos doblemente afectados, no podremos presentar posturas unánimes del Colectivo Marina Mercante y Pesca a Europa si antes no tratamos de unificar criterios en casa, por todo lo cual pido se creen unas bases amplias y se deje de mirar de una vez para siempre los intereses propios de cada Institución, dado que todos somos personas que en su

conjunto trabajamos en la misma plataforma (El Mar).

Estudios y Equiparaciones.

El programa de estudios y equiparaciones es tan complicado que debe de haber muy pocos titulados que sepan distinguir entre F.P.-1, F.P.-2 y Adultos o sea, que un Patrón o Mecánico Naval Mayor no es igual si procede de F.P. 2 que de Adulto a pesar de tener el mismo título y estar autorizado para desempeñar el mismo puesto de trabajo y si pasa a trabajar a una dependencia de tierra, a una fábrica o a un taller, nos encontramos que en los Organigramas de estas empresas no figuran Patrones ni Mecánicos Navales y menos lo de Adulto, por lo que es totalmente necesario dar una equiparación a F.P.-1 o F.P.-2 para poder determinar el grupo y base de cotización a la Seguridad Social y demás emolumentos sujetos a cotización. Y todo esto se debe en gran parte a que en unos años nuestras enseñanzas han pasado por el Ministerio de Comercio, Transporte y Comunicaciones, Agricultura y Pesca y en la Actualidad se están transfiriendo a las Comunidades Autónomas y en cada una de ellas se contemplan con criterios distintos, cuando sólo y exclusivamente deberíamos depender del Ministerio de Educación y Ciencia, para poder identificarnos y equipararnos como los demás titulados de este país.

Desde AETINAPE deseo hacer una llamada al I.S.M. e invitarles a visitar nuestro gran puerto comercial y pesquero de S. Ciprián, donde cada año la empresa Aluminio-Alumina S.A. tiene un movimiento de 300 buques mercantes con 1.500.000 T.R.B., exportando al extranjero más de 200.000 toneladas de aluminio, importando 1.500.000 Toneladas de bauxita, enviando a las empresas del grupo 300.000 toneladas de alumina que unido al movimiento de petroleros y varios hay un movimiento de mercancías año de 2.300.000 t. Si hacemos referencia al puerto primitivo de cabotaje y pesquero, desde tiempos inmemorables hemos tenido flota mercante y de pesca con astilleros propios de barcos de madera, hoy artesanales, hace 80 años teníamos la mejor flota del Norte de barcos de Vela y hace tan sólo ocho años teníamos 36 boniteros y 30 embarcaciones de pesca de bajura.

Es triste decir que este es el único puerto del Norte Lucense que se ha quedado sin instalaciones adecuadas a la realidad de nuestra Villa marinera, por eso creemos los profesionales del mar de San Ciprián que nos están tratando como **Ciudadanos de Segunda** y en ningún momento hemos sido merecedores de esta discriminación.

Es curioso y deseo manifestar que cada año que se venía cele-

EFECTOS NAVALES POMBO, S. L.

SUMINISTROS INDUSTRIALES



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

LA CORUÑA

brando en nuestra Villa la fiesta de los Marineros se reivindicaba a las Autoridades Provinciales la necesidad de la "Casa del Mar" y estos contestaban que pronto se pondría la primera piedra, hasta la fecha no han encontrado la piedra, nos vale igual de ladrillo y cemento, pero creemos que es de toda justicia tener nuestra "Casa del Mar" como en todos los puertos del litoral. Somos conocedores de muchas Casas del Mar en Europa, no queremos que se haga como en algunos puertos "la taberna del Pescador", queremos algo más, deseáramos dar alojamiento a marinos y familias que vienen a embarcar y a visitarnos constantemente, una asistencia médico-sanitaria permanente, gran parte de los buques que nos visitan son de pabellón extranjero y cuando sus dotaciones saltan a tierra se sienten desamparados al no tener su propia casa donde les entiendan su lenguaje, asistencia sanitaria, cambio de divisas, donde puedan comprar un sello (después del horario normal), donde puedan pasar las horas de ocio en su ambiente marino, igualmente añoran un centro de tertulia cómodo, los pescadores y jubilados del mar. Creo que los datos antes expuestos de elocuentes y justifican la necesidad creada y no podemos admitir que ciertos Políticos y Politiquillos nos digan que tenemos instalaciones de este tipo en puertos próximos, consideramos que la importancia Nacional y Extranjera del Puerto Comercial de San Ciprián bien merece un Hogar para el Hombre del Mar.

Ramón López Díaz
Mecánico Naval Mayor



TRIPULACIONES EN BARCOS DE PESCA ABANDERADOS

Desde que tenemos el problema de las 200 millas, muchas cosas se hicieron y otras se intentarán para que nuestra flota de altura, concretamente los que trabajan en aguas comunitarias, sigan trabajando sin novedad para no incrementar más las cifras del paro español.

El abanderamiento de barcos españoles, fue lo primero que se hizo, los cuales por salirse de la encrucijada en que se encontraban, se arriesgaron a esto como una forma de continuar trabajando. Al principio estos buques navegaban normalmente, con tripulación totalmente española y al poco tiempo les obligaron a embarcar tres ingleses, y al año siguiente salió otra orden decidiendo que los barcos abanderados tenían que llevar embarcados el 75 % de la tripulación, es decir, de quince tripulantes doce tendrían que ser ingleses, o de un País de la C.E.E. Esto a quien benefició por completo fue a los ingleses, mientras ellos restaban cifras del paro que les azotaba, como a todo el mundo, nosotros incrementábamos más y más el paro español. Al mismo tiempo la Administración española se cruzaba de brazos ante la actitud de la C.E.E. de reducir las licencias y cuotas de pesca en aguas comunitarias, a los barcos españoles.

Los doce tripulantes pertenecientes a un País comunitario que se exigen en los mencionados barcos originan a los Armadores una serie de gastos muy superiores que si la tripulación fuera española, puesto que a los "comunitarios" tienen que abonarles el billete de avión ida y vuelta y cuando el barco se encuentra en descanso en nuestro País abonar el hotel.

Como trabajadores del mar, como profesionales, ésta gente deja mucho que desear, se han embarcado tripulaciones, las cuales no han podido llegar a fin de marea debido a la ignorancia en el tra-

bajo, o a problemas secundarios como hacer darla vuelta al barco por olvidarse la mantequilla, no, no lo tomen a broma, ya pasó en el puerto de La Coruña.

Entre los mencionados tripulantes obligan a dos oficiales ingleses, los cuales, no hacen nada abordo, uno de ellos se hace llamar Capitán, pero de Capitán nada.

La titulación que estos sres. poseen es la que en España corresponde a Litoral de Segunda Clase, puesto que sus conocimientos profesionales son mínimos y en su País no serían autorizados a mandar esta clase de barcos pero en España todo les está permitido, "somos diferentes".

Lo cierto es que nosotros tenemos una serie de barcos que o bien son españoles con bandera inglesa o son ingleses; en los primeros se puede navegar bien, puesto que tienen la S.S. española porque ya la tenían anteriormente, pero los segundos es indigno navegar en ellos.

Estos buques debido a la falta de control por parte de las Autoridades españolas, se saltan a la torera todas las Leyes y Convenios Internacionales vigentes, por ejemplo:

a) No cumplen las mínimas reglas internacionales de SEVIMAR.

b) La dotación de estos buques no tienen una S.S. decente (excepto el Capitán Inglés claro) y no son admitidos en el seguro de desempleo si no tienes cotizado en algún barco español anteriormente.

c) No poseen botiquín de urgencias como es preceptivo con sus respectivos medicamentos, tan sólo tienen una caja de cartón con cuatro cosas tales como aspirinas, etc.

d) No puedes reclamar tus derechos porque te expones a ser despedido sin justificación.

e) Aunque es un caso excepcional, tenemos un barco en La

OPINIONES

Coruña, el cual tiene 15 o 16 tripulantes que carecen de S.S. de ninguna clase, les embarcaron diciéndoles que si les pasaba algo no tenían ellos o sus respectivas familias derecho a nada.

¿Ustedes creen que se puede navegar en estas condiciones? ¿Creen que la tripulación que aceptó las condiciones del apartado "e" son culpables de ello? Ellos son trabajadores que tienen que vivir, la culpa es de la Administración española que consiente estas irregularidades sin inmutarse.

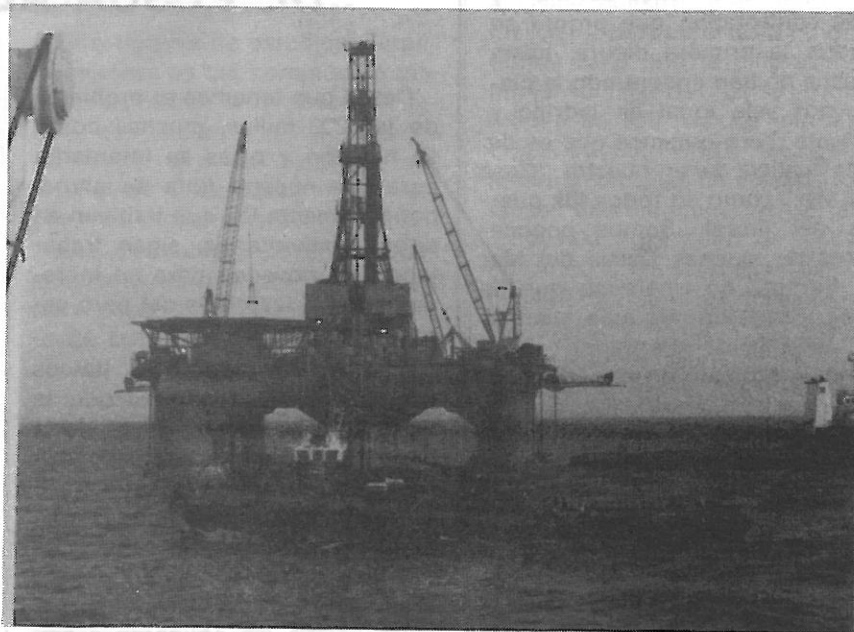
Las Autoridades españolas están dejando de lado todo lo referente a la PESCA; al decir todo me refiero a los muchos problemas que tenemos en nuestra flota tales como, barcos sin los titulados correspondientes, S.S. deficiente y ahora barcos de pabellón extranjero sin ninguna clase de seguridad.

¿Por qué las Autoridades españolas no obligan a estos buques a que hagan las revisiones correspondientes mientras trabajen en España o por lo menos atraquen para vender sus capturas en puertos españoles?

¿Por qué la Administración no negocia un número determinado de tripulantes en esos barcos ya que sus capturas se comercializan en España?

Estas y muchas más preguntas se las hacen los profesionales de la mar y a las cuales no quieren o no tienen contestación.

Ricardo Fernández
Patrón Pesca de Altura



SOLIDARIDAD ¿DONDE?

Sres. dirigentes de AETINAPE.

Con estas cuatro letras quiero denunciar el comportamiento de unos compañeros de profesión, a raíz de un problema que he tenido con la empresa donde prestaba mis servicios.

El día diecisiete de Marzo del corriente año, fui despedido de la Empresa AUXMASA de la forma más salvaje, me explicaré: como empresa de turnos trabajamos siete días y descansamos tres, o sea, este descanso ocupó Sábado, Domingo y Lunes, incorporándome el Martes a las seis de la mañana (de noche), haciéndome cargo del barco sin gas-oil, ya que la guardia anterior (saliente) se había quedado sin él, naturalmente habiéndolo comunicado a la Empresa sin que ésta tomara las medidas oportunas para que se hiciera gas-oil.

Por supuesto la Empresa reconoce la improcedencia del despido y me indemniza, quedando en la calle.

Pero volvamos a lo verdaderamente denunciado, la actitud de unos compañeros (con minúscula)

ante el despido por sistema de un compañero, ha sido totalmente permisiva, tanto es así que no siguieron instrucciones del Sindicato, de huelga laboral hasta con; seguir mi readmisión; se han limitado a hacer entre ellos mi guardia o jornada laboral de ocho horas, repartiéndose los beneficios entre ellos.

Y ahora me pregunto yo ¿Cómo se puede hacer frente a la presión ejercida por los titulados de la M. Civil sobre los Titulados Náutico-Pesqueros?

Creo sinceramente que todos los esfuerzos que están haciendo los dirigentes de AETINAPE son más que nulos dadas las circunstancias, falta de ética y un largo, etc., de todo lo demás, de algunos compañeros (aunque en éste almicantarat habemos astros que brillamos más que otros) he de reconocer también que en todas las profesiones se cuecen habas.

Un saludo.

Antonio Martín Torres
P.P. de Altura y Cabotaje



GALLEGA Y PARA TODA LA VIDA. (contra golpes y mareas)

La furgoneta Pick-Up IMESA, hecha en Galicia por gallegos, es la solución ideal para aquellos que quieren un vehículo para toda la vida. Porque...

—es *inalterable*. Gracias a su carrocería de poliéster reforzado con fibra de vidrio (PFV), un material que no conoce la oxidación ni la corrosión por humedad, salitre, etc. Ideal para el clima gallego.

—es *resistente*. El PFV, reforzado con nervaduras de acero es uno de los materiales conocidos más resistentes a golpes o choques. Y su reparación se realiza en el mismo tiempo —o menos— que una carrocería normal.

—no produce *ruidos*. La carrocería está construida de una sola pieza, sin remaches ni tornillos, lo que asegura su total silencio.

—su diseño es elegante, la cabina está separada de la zona de carga, su consumo es mínimo y su mecánica es SEAT RONDA Diesel.

¡Esta es su compañera de trabajo para toda la vida!



VEALA EN LOS CONCESIONARIOS SEAT

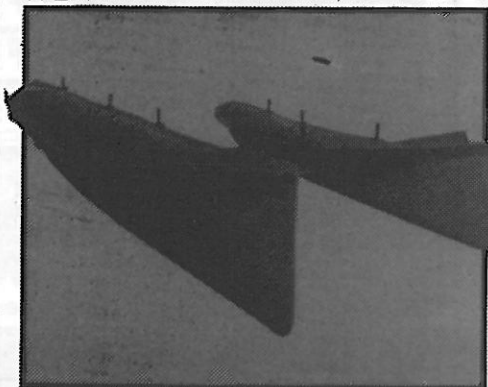
PICK-UP  **IMESA**

POLIGONO DE SABON-Parcela, 57-Tlf. 600001
ARTEIXO (La Coruña)

FEITA EN
GALICIA

la otra forma de ir al mar.

REMO



TRAINERAS
Y BATELES

VELA



FABRICADOS EN POLIESTER REFORZADO CON FIBRA DE VIDRIO, APLICANDO LA TECNICA 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 BANERA AUTOCHICAANTE, ESPECIALES PARA EL APRENDIZAJE.

Fiberglass, s.a.

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

Cerrado el acceso a Escuelas Superiores de la Marina Civil

El B.O.E. de 22 de Mayo de 1984 publica una O.M. del Ministerio de Educación y Ciencia de fecha 14 de Mayo del mismo año, por la que se regula el acceso a Escuelas Superiores de la Marina Civil. Esta orden deroga a partir de la convocatoria de Junio del curso académico 1985-86 la orden de 7 de Agosto de 1981 que establece el acceso a dichas Escuelas Superiores y que contempla a los que están en posesión del título de Técnico Especialista de Formación Profesional de segundo grado, rama Marítimo Pesquera.

Por consiguiente, a partir de Junio del próximo año, ningún titulado Náutico-Pesquero, podrá acceder a Escuelas Superiores de la Marina Civil. Nosotros entendemos que esta Orden vulnera la vigente Ley de Educación y por ello vamos a recurrirla. Consideramos que esto es una medida atentatoria hacia nuestro colectivo y que viene fomentada por quienes intentan acabar con esta profesión.

Nota aclaratoria de la Dirección General de Ordenación Pesquera.

El Director General de Ordenación Pesquera ha comunicado a todas las comandancias Militares de Marina y a la federación española de armadores de buques de pesca lo siguiente:

"A fin de evitar falsas interpretaciones de la normativa vigente referente a la construcción de buques de pesca mayores de cien T.R.B. comunico a V.I. lo siguiente:

Esta Dirección General no autorizará el alta en la tercera lista ningún buque pesquero de nueva construcción, ni podrán ser despachados para la pesca, tanto en aguas nacionales como internacionales, bajo ningún concepto si antes no hubiesen obtenido conformidad a las bajas que ineludiblemente tienen que aportar como tales pesqueros, y cumplan los requisitos establecidos o que se establezcan para este tipo de embarcaciones. Todo ello en base a lo dispuesto en el Real Decreto 1000/84 de 11 de Abril".

Cambio de redes en los caladeros Marroquíes.

El Director General de Relaciones internacionales, comunica lo siguiente:

Tras las gestiones mantenidas con altas Autoridades Pesqueras Marroquíes, llevadas a cabo por la embajada de España en Rabat, Marruecos ha concedido un plazo improrrogable hasta primeros de noviembre próximo para realizar el cambio de redes de 40 a 50 m/m. para la flota de marisco en aguas del Atlántico, del párrafo A, Anexo II que el vigente Acuerdo Pesquero exigía a partir del primero de Agosto de 1984.

Reconocimiento a una labor.

AETINAPE se une al reconocimiento otorgado por el I.S.M. a la labor destacada y valiosa de D. Domingo Quiroga Ríos y D. Valentín Paz Andrade, expertos en materia pesquera, al haberles sido concedida la medalla al Mérito Social Marítimo. Ambas personalidades, colaboradores nuestros, han dedicado largos años al mundo pesquero, en el que tienen una reconocida labor, tanto en nuestro país como a nivel internacional, a través de la FAO y otras organizaciones importantes. Por ello, esta medalla debe ser satisfacción para todos los que tenemos la suerte de aprender de tan altos dignatarios y representantes del mundo pesquero.

Cursos que se van a impartir en las escuelas 84-85

Instituto Politécnico M.P. del Atlántico (Vigo)

Curso de Radiotelefonista Naval, para información dirigirse a la Secretaría del Centro.

Escuela de La Coruña

Curso de acceso a Escuelas Superiores para los que estén en posesión de las titulaciones de Patrón de Pesca de Altura, Patrón Mayor de Cabotaje y Mecánico Naval Mayor. Para información dirigirse a la Secretaría de esta Asociación o al Departamento de Náutico-Pesquera de la Escuela.

Instituto Politécnico de Pasajes.

Seguridad Marítima, con prácticas en la mar, comienza en Enero.

Radiotelefonista Naval.

Radiotelefonista Naval Restringido.

Primeros Auxilio.

A parte de estos cursos especiales, se imparten todos aquellos cursos que corresponden a un Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero.

CURSOS Y CURSILLOS QUE SE IMPARTEN EN EL INSTITUTO POLITECNICO MARITIMO PESQUERO DE PASAJES.

CURSOS ESPECIALES

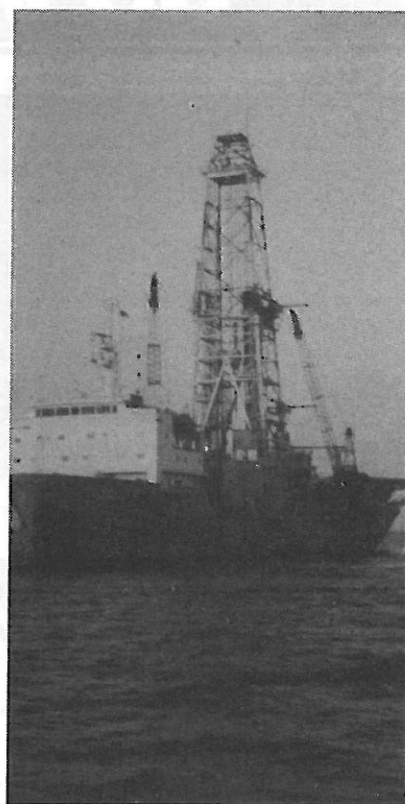
SEGURIDAD MARITIMA, con prácticas en la mar, comienza en Enero.

RADIOTELEFONISTA NAVAL

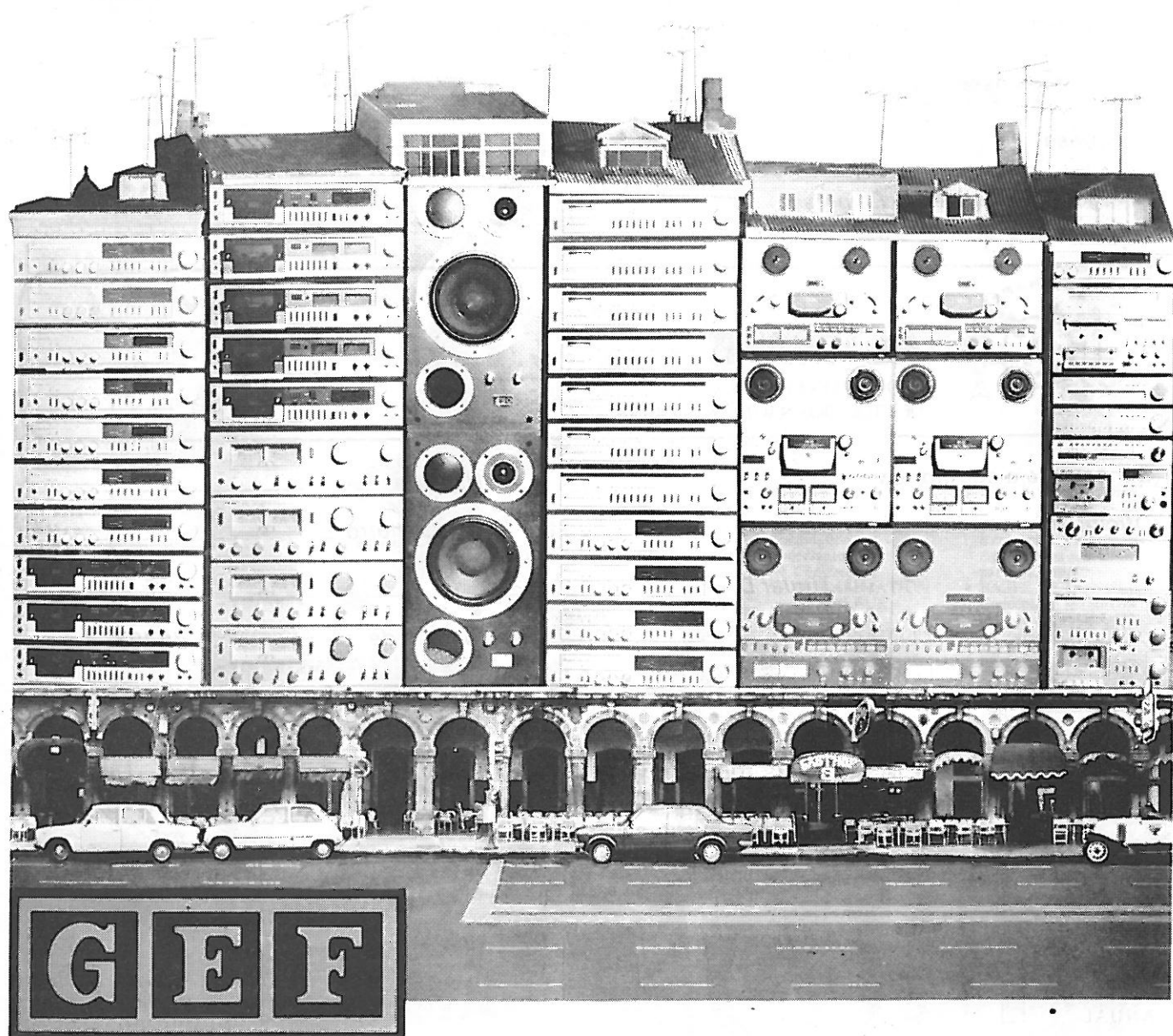
RADIOTELEFONISTA NAVAL RESTRINGIDO

PRIMEROS AUXILIOS

Para más información pueden dirigirse a la Secretaría del Instituto. Teléfono 39 93 40.



ésta es la imagen que más suena de la coruña



fonseca7: la imagen que más suena de la coruña

**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

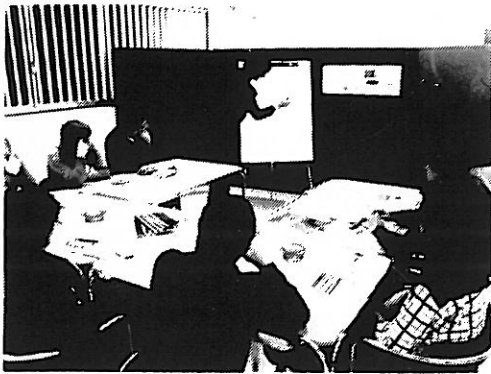
SEMESTRAL ☐ANUAL ☐

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.

NUESTRA DIVISION DE INFORMATICA



Hoy, dado que la técnica en construcción de ordenadores ha avanzado tanto y la mayoría de las marcas existentes son similares en sus grados de potencia y perfeccionamiento, se le da una mayor importancia al estudio de las necesidades específicas de cada usuario, a la confección de los programas y a los servicios de mantenimiento y técnico. Por eso, antes de la compra de un ordenador han de analizarse estos factores de los cuales dependerá la buena marcha y el óptimo rendimiento de la máquina que ha de ser su colaborador.

Esta es la razón de ser de GEF, División de Informática; no solamente vender e instalar

su ordenador, sino proporcionar-le el asesoramiento previo, los programas —standard o hechos a su medida— y la bibliografía necesaria a través de nuestros CURSOS DE IMPLANTACION a dos niveles:

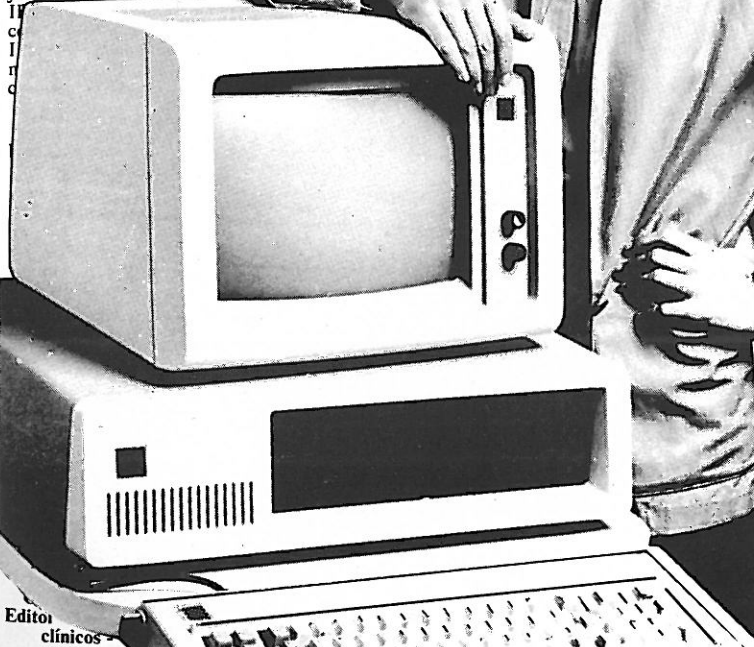
- a) Curso desarrollado en nuestro centro, donde se enseñan el manejo y conocimiento generales,
- b) Enseñanzas de aplicaciones particulares a cada caso y usuario en sus propias oficinas.

Todo ello, además de facilitar a cada comprador nuestro servicio técnico y de mantenimiento, que garantiza su perfecto funcionamiento.

Asistencia técnica y mantenimiento

Un equipo de expertos en electrónica avanzada resuelve cualquier problema que pueda surgir con su ordenador; bien en sus propias oficinas o bien en el laboratorio que GEF, División Informática tiene en La Coruña.

Para trabajar en equipo, no hay como tener un colega ordenado, científico, práctico, de gran capacidad y que nunca proteste... Y desde luego, nadie mejor que este Ordenador Personal IBM para trabajar en equipo con Vd. Con toda seguridad IBM PC es el colega ideal para mejorar el rendimiento de su consulta, clínica o laboratorio.



Editoriales clínicos

GALICIA AVANZA EN INFORMATICA

A partir de hoy queremos llenar este importante vacío:

Una tienda dedicada exclusivamente a la Informática, dirigida y atendida sólo por expertos.

Una tienda donde Vd. compre por convencimiento y como resultado del asesoramiento de verdaderos especialistas.

Una tienda que disponga de un completo laboratorio y un equipo de expertos en electrónica avanzada para que Vd. y su empresa tengan, siempre, garantía de perfecto funcionamiento.

La tienda especializada en Informática que todos estábamos necesitando.

AVANCE CON NOSOTROS!!



Una tienda que le brinda sus aulas de prácticas e implantación de cursos a todos los niveles, así como la más extensa biblioteca de Informática.

Una tienda con vocación de servicio y compromiso de futuro.

BIBLIOTECA DE INFORMATICA

- PROCEDURES DE TRI Programmes en Basic et en Pascal, par R. Ghilur
- COURS DE BASIC Analyse et programmation, par D. Lautier et J. P. Lerner
- LANGUAGE PL I Initiation, perfectionnement, par R. P. Balme
- INITIATION A VISICALC par C. Baudry
- AINSI NAQUIT L'INFORMATIQUE Les hommes, les matériels à l'origine des concepts de l'informatique d'aujourd'hui, par R. Moreau
- EMPLOI DES ORDINATEURS Introduction au software, par J. C. Faure
- BASIC programmation des ordinateurs, Checcroun
- PROGRAMMATION EMBLEUR
- ORDINATEURS individuelles
- LE MICROPROCESSEUR 16 BITS 8086 Matériel - Logiciel - Système d'exploitation, par A. B. Fontaine
- LES SYSTEMES A MICROPROCESSEUR par M. Aumioux

- par M. Guingay et A. Lauret
- DICTIONNAIRE D'INFORMATIQUE bureautique-télématique en 2 volumes, par M. Guingay
- ADA Une introduction, par H. Ledgard
- APL Problèmes de gestion corrigés et boîtes à outils, par B. Legrand
- COBOL PERFECTIONNEMENT ET PRATIQUE par M. Koutchouk
- DU FORTRAN IV AU FORTRAN V a.n.s.i. 77 par A. Lavigne
- PROGRAMMATION STRUCTUREE. LANGUAGE PASCAL Recherches d'algorithmes. Applications aux circuits, par R. Lortal
- BASES DE DONNEES Conception, réalisation et implantation sur mini-ordinateurs, par J. L. Tomas
- LE MICROPROCESSEUR 16 BITS 8086 Matériel - Logiciel - Système d'exploitation, par A. B. Fontaine
- LES SYSTEMES A MICROPROCESSEUR par M. Aumioux

afán de mantenerles al día en materia de informática, completando y actualizando nuestra biblioteca constantemente.

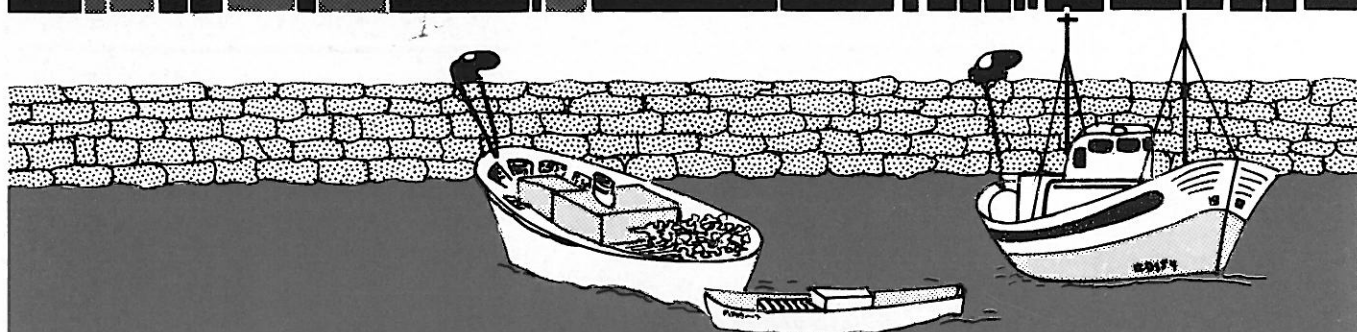
GEF

DIVISION INFORMATICA

Calle Juana de Vega, 5

Teléfono 22 81 49 - LA CORUÑA, 4

*amigos en
tierra adentro*




CAIXA
GAUCIA