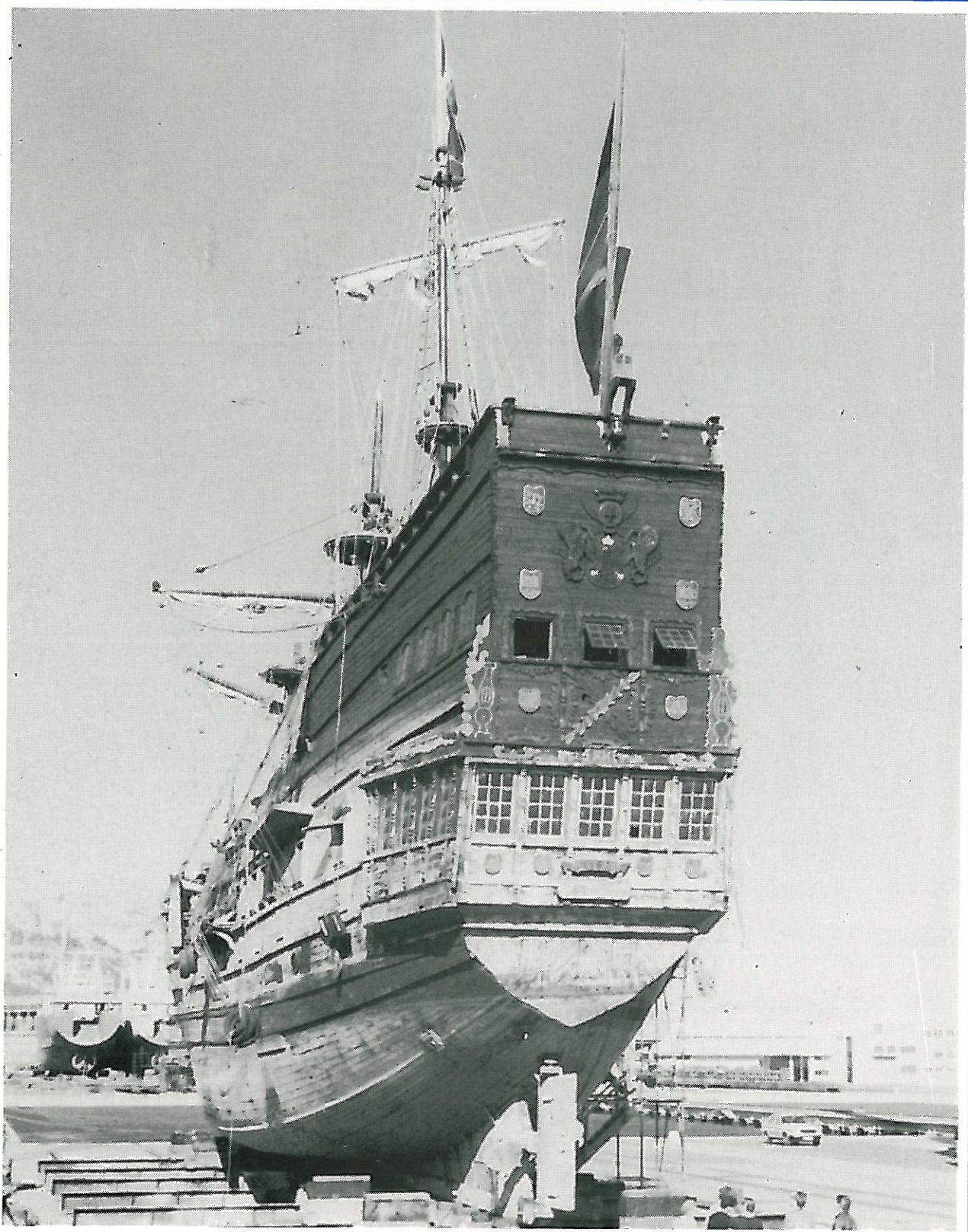


AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

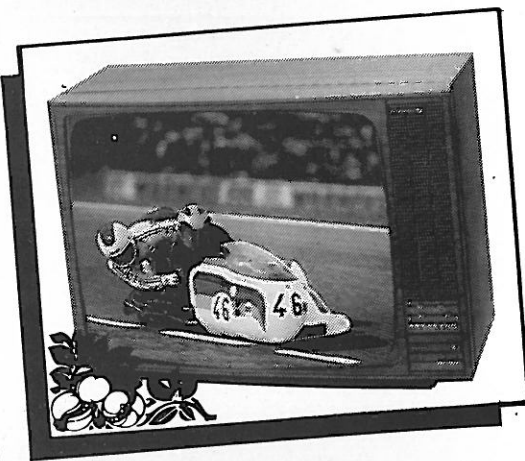
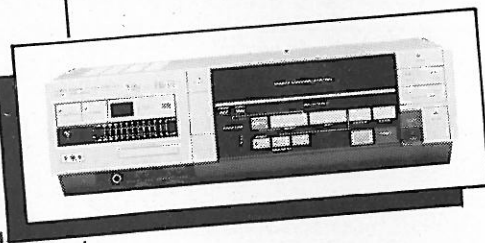
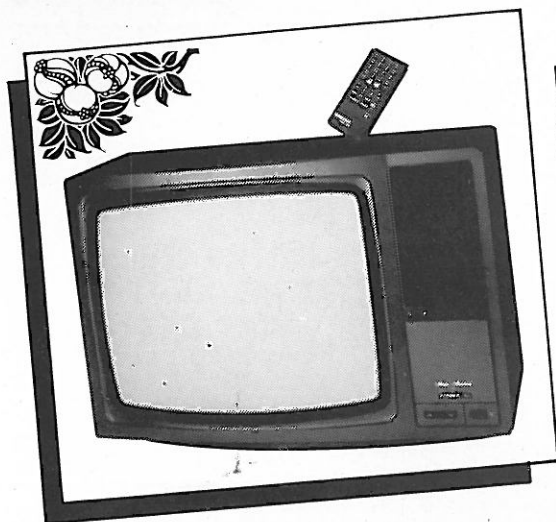
Nº 8.- Diciembre de 1984





GEF, IMAGEN Y SONIDO.

El mejor regalo de Navidad.



*Gef, es la imagen
que te suena
a Navidad.*

GEF

LA CORUÑA y SANTIAGO.

SUMARIO

NORTE	2
MONTROVE	3
COLABORACIONES	6
ENTREVISTA	
González Laxe	11
NUESTRA LABOR	13
ENTREVISTA	
Patrón Sta. Teresa	14
DELEGACIONES	17
OPINIONES	22
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

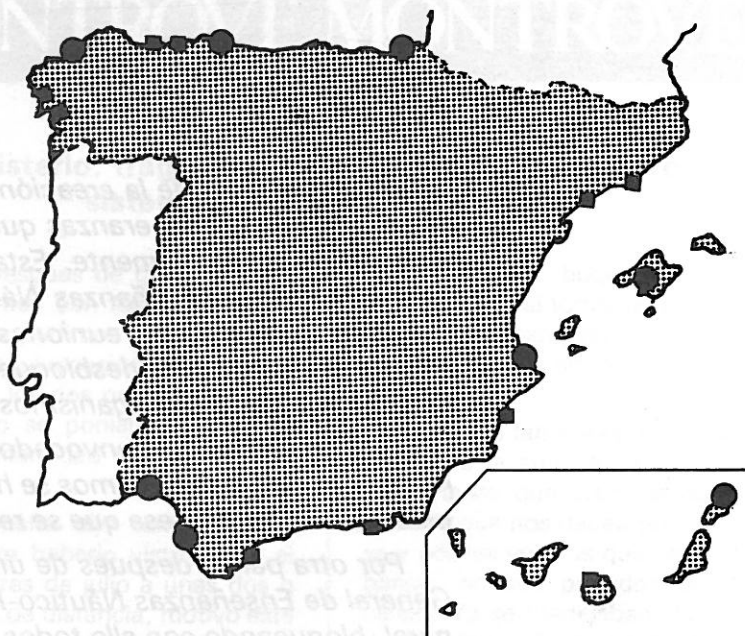
Edita: AETINAPE - N° 8 - Diciembre, 1984
Redacción y Administración: AETINAPE
Avda. del General Sanjurjo, 8-1º. Izqda.
Teléfonos: 29 96 14 - 29 95 77
15006 - LA CORUÑA

DELEGACIONES:

GIJON: Eduardo Castro, s/n. Telf.: 32 58 08
CADIZ: Duque de Nájera, 10
PALMA DE M.: Villalonga, 70 - Telf. 23 29 50
DENIA: Expl. de Cervantes, 10.- Telf.: 78 00 06
PASAJES: Pescadería, 17. Aptdo. Correos, 122.
HUELVA: Avda. Los Plateros, n° 2-5º-B. Telf. 224296
ARRECIFE: Avda. del Puerto Naos, 1
Telf.: 928 / 81 06 00

•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
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
PTO. STA. MARIA:
José A. Maseda González

COLABORADORES DE AETINAPE:

Domingo Quiroga Ríos, Antonio Monzo Ríos, Alberto González-Garcés Santiso, Alvaro Fernández García, Carlos Bas, Miguel S. Peña, Valentín Paz Andrade, Jaime 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

A los dos años de la creación de la Secretaría General de Pesca contemplamos, como las esperanzas que teníamos puestas en ella, se han ido desvaneciendo paulatinamente. Esta Secretaría General, a través de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, había asumido la responsabilidad de convocar reuniones bilaterales con la Dirección General de la Marina Mercante para desbloquear y dar solución definitiva a los temas conflictivos entre ambos Organismos con respecto a nuestras titulaciones.

Hoy no sólo se ha convocado la primera reunión —con más de un año de retraso—, sino que dudamos se haga en un futuro próximo, porque a algunas personas no les interesa que se realice tal cosa.

Por otra parte, después de un cierto tiempo de trabajo con la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, cesan de pronto al Inspector General, bloqueando con ello todos los temas en que se estaba trabajando hasta el momento, tales como: Reforma de Enseñanzas, Cuadros Indicadores, Creación del Alumno Náutico-Pesquero, etc.

Hasta el momento no se ha nombrado a nadie que cubra el puesto vacante, por lo que al no existir Inspector en estos momentos, no hay quién se responsabilice de los temas en cuestión.

Aprovechando esta circunstancia, la Federación Española de Cofradías de Pescadores ante inspecciones llevadas a cabo en buques pesqueros —donde se descubre que un número elevado de buques salen a la mar sin los Titulados necesarios— afirma que ante la falta de tales Titulados se deben llevar a cabo unos cursillos acelerados para cubrir las plazas que faltan.

Por último, cuando está casi ultimado el Proyecto para el traspaso de Competencias de las Comandancias de Marina al sector civil, con la consiguiente creación de las Capitanías Civiles, aún no tiene nada decidido al respecto, como si todos los temas del sector pesquero que van a estar encuadrados dentro de esas futuras Capitanías fueran cosa ajena a ella.

Lo dicho, no se negocia con Marina Mercante para discutir y solucionar los temas de titulaciones entre ambos Organismos porque no interesa dejar de controlar ciertos intereses. No se nombra un nuevo Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, porque parece ser que alguien presiona desde ciertos sectores para que no se haga, porque no interesa reformar las enseñanzas, ni los Cuadros Indicadores, ni perder los presupuestos.

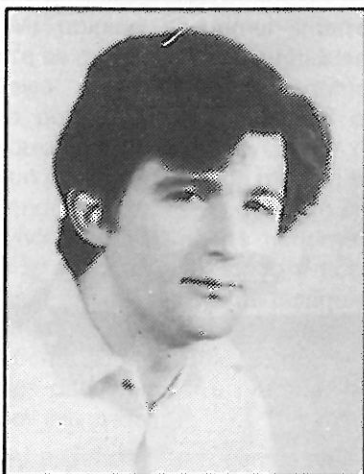
Seguimos esperando información en relación con nuestros homónimos de la CEE y cual va a ser la repercusión de nuestro ingreso para nuestros Titulados, etc.

Mientras tanto alguien con la mira puesta en la Inspección General se apresura a dotarse de los documentos necesarios que le puedan ayudar a alcanzar dicha Inspección, aunque entendemos que la viabilidad a éste nombramiento pasa por un conducto de consenso.

Tampoco se procura resolver quienes van a llevar el sector pesquero en las futuras Capitanías Civiles de Puerto, porque no hay voluntad, no conviene, no se sabe.

Aquí, al otro lado, el de los que vivimos los problemas, seguimos como antes, pateando para intentar conseguir quizás unas migajas, estando obligados como último recurso, el último, a salir a la calle para que se nos tenga algo más en cuenta.

MONTROVE MONTROVE MONTROVE



FRANCISCO RIOS
PORTAVOZ FAMILIARES

Misterio

El Montrove parte del puerto de Las Palmas el día diecinueve de julio a las seis y media de la tarde, en condiciones absolutamente normales, iniciando así la singladura de su octava marea, en manos de sus nuevos armadores, y a partir de aquel instante solamente queda en el recuerdo de los que lo vieron desatracar la estela, y para los demás el confusionismo de las múltiples noticias que nos fueron llegando.

Posteriormente a él, se hacen a la mar a las siete y media de la tarde el Mar Rojo, a las ocho el Rio Sella y a las diez y media lo hace el Bonea. Los dos primeros manifiestan ir navegando juntos hasta las cinco de la madrugada, hora en la que dejaron de tomarse referencias. El Mar Rojo a través de su patrón dice haber dejado en la noche del desgraciado día diecinueve al Montrove por la popa cuando superó la altura de la Punta de Gando, a partir de este instante ya nada cierto se sabe sobre la suerte que pudo haber sufrido el barco.

Las condiciones de mar y visibilidad una vez contrastadas por los barcos que partieron detrás eran buenas.

Avistamientos

Varios fueron los barcos que dijeron haber visto al Montrove. Entre ellos se encuentra el Playa de Punta Umbria, que dijo haberlo visto el día treinta y uno de julio a las doce de la noche, y el Corisco el día siete de

agosto. Después de contrastar los avistamientos con los patrones de los barcos pudimos constatar que de una equivocación se trataba, porque ni los dos patrones del primer barco se ponían de acuerdo sobre la identidad del barco avistado.

El Moeche dijo también posteriormente haberlo visto sobre el día veintitres de julio a unas dos o tres millas de distancia, motivo este por el cual creemos se pudo haber equivocado.

Desconcierto en las familias

Este cundió ante la ausencia de noticias y por la filtración a la prensa de que en el banco Canario no daba señales de encontrarse a flote el barco Montrove, ya que llevaba una pieza y cartas para el Porlamar y no se puso en contacto con él, ni con ningún otro barco. A estas alturas, tenemos noticias de que algún patrón pretendió ponerse en contacto con el Montrove desde la una de la noche hasta las doce de la mañana del día siguiente sin conseguirlo.

Los familiares llamábamos insistentemente a los diversos organismos encargados de la seguridad marítima y nos manifestaban que era normal que tardaran muchos días en comunicar con tierra. Repetían que seguramente se encontraban pescando bien en algún sitio y ese era el motivo por el cual no comunicaban.

Transcurridos unos días nos desconciertan las declaraciones del Comandante de Marina de Las Palmas, el cual manifiesta a los informativos de TV. que tenía un parte encima de su mesa manifestando que un pesquero español había avistado al Montrove cerca de la frontera con Mauritania y corroboraba que el barco se encontraba pescando en algún sitio.

Afectado por la tragedia del Islamar III, el armador se decide a dar el parte de denuncia a la Comandancia de Marina a través de su con-
signatario, por la falta de comuni-

MONTROVE:

Misterio, tragedia o incompetencia de nuestro sistema de seguridad marítima

cación con el buque. Denuncia esta, que se iría tomando en serio a medida que iban pasando los días y el barco seguía sin dar señales de vida.

Entre los familiares, día a día va creciendo la angustia ante lo desconcertante que eran las escasas noticias que nos daban por la prensa y por los vecinos que venían del banco, en sus periodos de descanso. Ya se manejaban todo tipo de hipótesis, llegándonos a decir algún vecino de los que habían regresado del banco, que allí ya hacía muchos días que daban por desaparecido al Montrove a niveles de la gente de la mar, y que aquí lo único que pretendían hacer era engañar a la gente. Opinión ésta que en todo momento nos resistimos a pensar, pero el transcurrir de los hechos fué dándole poco a poco la razón, dado que las autoridades españolas no hicieron nada por esclarecer lo que le pudo haber sucedido al Montrove.

Narrar los momentos vividos en aquellos días es arduo pero diré que algún familiar tuvo que ser hospitalizado porque le flaquearon las fuerzas.

Odisea administrativa

Al observar que nadie en nuestro estado era capaz de informarnos, sobre lo que le sucedió o podía estar sucediendo al barco, decidimos reunirnos todos los familiares he iniciar de forma conjunta la reclamación de un derecho elemental como es la vida de nuestros familiares en la mar. Cualquier persona puede preguntarse como tardamos tanto tiempo en hacerlo, esto se comprenderá fácilmente si se sabe la falta de noticias a la que estábamos sometidos, la negligencia de la administración, las declaraciones del armador en la que manifestaba quedarse sin telefonía el barco, y un largo etc. de opiniones de los medios oficiales tal como reflejamos anteriormente.

Todo comienza con una visita al Gobernador Civil de Pontevedra, el

MONTROVE MONTROVE MONTROVE

cual nos hace muchas promesas, pero ninguna ha cumplido, no sólo eso, sino que transcurridos diez días de la entrevista, solicitamos una segunda, porque seguíamos igual que antes de la primera y nos fue denegada. Posteriormente nos reunimos con un conselleiro y con el presidente de La Xunta de Galicia, los cuales nos manifiestan no poder hacer absolutamente nada por carecer de atribuciones la Xunta.

En entrevista con el delegado del gobierno en Galicia, este nos consigue una reunión con el Director General de la Marina Mercante para una semana más tarde, lo cual aumenta todavía más nuestra desesperación por la lentitud con que se tomaban las cosas. Este al comienzo de la misma tiene la osadía de manifestar que tardo tanto tiempo en concedernos la entrevista porque necesitaba disponer de la mayor información posible. Yo personalmente opinaría que desinformación porque se le ocurre al cabo de cincuenta y seis días de desaparecer el barco preguntarnos si era de hierro o de madera, no obstante lo más significativo de aquella reunión, fué la creación de una comisión formada por expertos de la Dirección General de la Marina Mercante, familiares, y autoridades de la comandancia de marina de Las Palmas. Cual fué nuestra sorpresa al llegar a Las Palmas, que no había llegado dos días después el télex ordenando la creación de dicha comisión, y que cuando llegó se negaron a formar parte de la misma tanto el S.A.R. como la Capitanía General de Las Palmas que fueron los encargados directos de la supuesta búsqueda del Montrove, pero nuestro desconcierto iba en aumento porque el técnico de la Dirección General tardó diez días en incorporarse a la seudo comisión, dado que nunca llegó a formarse como tal.

El Comandante de Marina se negaba a realizar cualquier trabajo relacionado con las operaciones de búsqueda, no obstante presionado por el Director General de la Marina Mercante, accede a emitir un informe personal del cual nuestro abogado sr. Olarte Cullen declara a los medios de comunicación "ningún estudiante de náutica se



atrevería a firmar el informe sin antes ruborizarse del mismo".

Pues este informe es el único documento oficial dado a los familiares, justificando así todo lo realizado por la administración, mejor dicho todo lo realizado por el secretario del Comandante de Marina y firmado por éste. Si eso es lo que se merecen nuestros hombres de la mar, que venga Dios al mundo y lo diga, porque nosotros lo único que creemos de todo esto, es que no se hizo absolutamente nada por la búsqueda del barco, al decir nada, me refiero a nada serio.

Después de estas reuniones vendrían otras muchas con representantes de la vida política española, para que se hiciese algo, pero el tiempo ya iba poco a poco impidiendo cualquier iniciativa que pudiese llegar a algo positivo. No obstante lo que sugerimos fue la creación de una comisión parlamentaria que estudiase el caso y si bien no podían hacer nada por la vida de nuestros familiares, al menos que no le volviése a pasar a ningún familiar de un marinerlo que nos está pasando a nosotros, que al cabo de cinco meses, seguimos viviendo una zozobra constante las veinticuatro horas del día. Que en algún momento se aviva por las noticias irresponsables y desdichadas que aparecen en algún medio de comunicación el cual no tiene en cuenta nuestro sufrimiento ni el respecto hacia nuestros familiares que iban en el barco,

llegando en algún momento a calumniarlos.

El peregrinar por los despachos de la administración todavía continua, porque recientemente todavía tuvimos una reunión con el ministro adjunto a la presidencia en la Moncloa, pero esperaremos para contemplar haber en que queda tanta promesa, el tiempo será el testigo y posiblemente el silencio su mayor protagonista.

¿Qué le sucedió al Montrove?

El primer interrogante que cabe plantearse, es lo que le pudo suceder al Montrove, y a estas alturas sólo caben dos alternativas. Que fuera abordado o secuestrado.

La mayoría de los hombres de la mar, se inclinan hacia la primera, pero no obstante quedan una serie de interrogantes que resolver. ¿Cómo es posible que un barco se hunda en una zona de tanto tránsito marítimo sin dejar ni el más mínimo rastro? ¿Cómo es posible que no diese ninguna señal la radio baliza, dado que incluso funciona dentro de un recipiente si le llega el agua dentro. ¿Cómo es posible que no se viera ninguna balsa ni guindola del barco? ¿Cómo es posible que un barco no socorra a otro barco después de un abordaje?

Algunos expertos opinan también que pudo hacer un vuelco y ponerse el barco quilla al sol, pero dada las condiciones de carga en que iba el barco y las condiciones meteorológicas dejamos como casi imposible de que esto sucediese.

MONTROVE MONTROVE MONTROVE

Mi opinión al primer interrogante es que posiblemente hubiese señales del accidente marítimo, pero por no haber una señal de socorro no se le dio importancia. Yo iría un poco más lejos en mi opinión diciendo que pudo haber algún superviviente del accidente marítimo y que se fue muriendo poco a poco encima de una pana o de cualquier tabla dado que de producirse el accidente este sucedió de noche y no les daría tiempo a preparar las balsas salvavidas.

Al segundo interrogante, me es más complejo de responder, pero posiblemente el barco no llevase la radio baliza porque sinó alguna señal tendría que haber quedado registrado en el Centro de Estudios Espaciales de Toulouse-Francia, que es donde se registran por medio de ordenadores todas las señales de las radio balizas.

Los otros dos interrogantes ya son más factibles dado que el barco que lo pudo abordar posiblemente no se diera cuenta o si se dió no quiso auxiliarlo por encontrarse en una situación ilegal o quiso librarse de problemas. Esto que acabo de contar parece increíble para una persona de tierra, pero es una práctica que se suele dar en la mar con cierta frecuencia por muy imposible que parezca.

La tesis del secuestro respondería por sí sola todas las dudas que se plantearon, pero parece increíble que siendo el primer barco secuestrado en esa zona no diese o no hubiese la más mínima reivindicación a estas alturas, pero aunque ello sucediese opino personalmente que las esperanzas de encontrar a la tripulación con vida serían prácticamente inexistentes. No quiero caer dentro del campo de lo novelesco sobre lo que le pudo haber sucedido al barco, porque sus tripulantes eran dieciseis honrados y competentes marineros, y en la mar no se anda con alegrías.

Mucha tinta se tiene vertido sobre lo que le pudo haber sucedido a nuestro entrañable buque Montrove, pero a pesar de las múltiples calumnias que contra los tripulantes se vertieron, en la mente de todos esta que la única realidad es que a la fecha de hoy no están en sus ho-

gares, lo que inclina a pensar que al Montrove lo abordaron, por muchas opiniones que se viertan en contrario y por muchos cabos sueltos que se dejen o por muy imposible que parezca el abordaje.

Incompetencia de nuestro sistema de seguridad

Los primero que me viene a la mente es como ocurren en pleno siglo XX, las cosas que acabo de contar, que más parecen fruto de un estado de ánimo que de los hechos ocurridos. Pero recalcaré que la realidad fué a lo largo de estos meses todavía más caótica, y que algunas vivencias me las callo por no dañar a personas de la administración civil y militar.

Yo no creo que haya mala intención en ninguna persona, lo que si creo es que hay una clara incompetencia en nuestro sistema de seguridad, más que incompetencia diría que inexistencia de seguridad en la mar, dado que ésta, está en manos de los voluntarios de la Cruz Roja.

Todo ello no debe llevarnos a una crítica despiadada acerca de la administración que tiene la herencia de la inexistencia de un sistema de seguridad marítima, sino a la reflexión serena del por qué de lo ocurrido y disponer todos los medios posibles en manos de la administración civil para que a partir de ahora los salvamentos de nuestros barcos, sean tan espectaculares como el realizado por los ingleses al buque Sonia del Pais Vasco, en

aguas del Gran Sol, en pleno temporal, y no tan ineficaces como el salvamento de los náufragos del Islamar III.

Agradecimientos

No quisiera dejar pasar esta oportunidad, sin resaltar la labor que a nivel de prestaciones realizó el Instituto Social de la Marina, que no demoró ningún tiempo en la aprobación de las prestaciones a las mujeres de los marineros.

También quisiera resaltar el apoyo moral del defensor del pueblo, que en su momento nos enfocó el problema mejor que los responsables de nuestra seguridad marítima.

Quisiera igualmente agradecer a un puñado de personas anónimas la colaboración que desinteresadamente nos prestaron, al igual que a la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, que en manos de su presidente estuvo cerca de nosotros.

Conviene recordar que:

Nadie es una isla, completo en si mismo; cada hombre es un pedazo de continente, una parte de la tierra; si el mar se lleva una porción de tierra, toda europa queda disminuida, como si fuera un promontorio, o la casa de uno de tus amigos, o la tuya propia; la muerte de cualquier hombre me disminuye, porque estoy ligado a la humanidad.

JHON DONNE





LOS TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS

"LOS GRANDES MARGINADOS DEL SECTOR MARITIMO-PESQUERO"

Por JUSTO PEREZ MACIAS
Profesor Numerario del
Instituto Politécnico
Marítimo-Pesquero del
Mediterráneo.

Por parte de los que vivimos vinculados a alguna de las actividades del Sector Marítimo-Pesquero, es emocionante observar los comentarios alegres y favorables que se dejan sentir en cualquier ambiente cuando muestran en la televisión o narran por la radio cualquier reportaje sobre los hombres de la mar que, a veces desbordan de entusiasmo a las muchedumbres o les llenan de angustia según se trate de una actividad normal o de gran riesgo.

El hombre de mar —como se dice por tierras adentro— ha sido siempre muy considerado, admirado y estimado por la inmensa mayoría del pueblo español, por considerarlos como personas de una vida sacrificada, llena de peligros y de entrega en pro de los demás. Ve en él virtudes excepcionales que sólo en personas de una profunda vocación suelen coincidir.

El profesional de la mar, a pesar de las adversas circunstancias en que en la mayoría de los casos se desenvuelve, genera cordialidad, se muestra sonriente y está siempre dispuesto a no dar importancia a su gran espíritu de abnegación y sacrificio. Este don especial del que están dotados todos los profesionales de la mar no está lo suficientemente valorado entre los que tienen el deber y obligación de reconocerlo, pues tal vez sean ellos unos de los profesionales que más tengan que sufrir el desaire y la incomprensión de los que, teniéndoles que apoyar y defender, los marginan y abandonan. Y así nos encontramos con gran número de técnicos Náutico-Pesqueros que sufren en la actualidad la más sádica y vergonzosa persecución por el único hecho de estar haciendo y cumpliendo, a bordo de determinados barcos, las funciones que venían desempeñando ellos mismos u otros compañeros desde hace más de treinta años.

El autor de este breve artículo que siente un elevado grado de estimación hacia los Titulados Náutico-Pesqueros, quiere expresar su rechazo a esta anómala situación tan de lamentar entre individuos que dependemos de un mismo sector y hago votos al Dios de los mares para que vuelva a reinar la cordialidad y la mesura entre todos los estamentos que realizan su actividad a bordo de los buques mercantes y de pesca, y de esta manera alcancen, los hoy marginados, el lugar que les corresponde y del que nunca deberían haber sido excluidos.

¿Qué argumentos puedo exponer para demostrar que efectivamente estos Titulados son víctimas de una triple marginación con respecto a otros profesionales? Veámoslos.

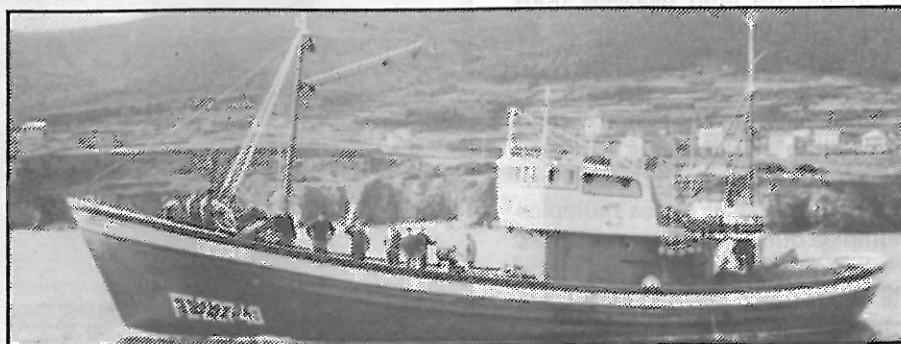
En primer lugar, a estos Titulados se les autorizó en 1963 a que pudieran desempeñar plazas en puestos de superior categoría, en ocasión de vacantes por falta de Titulado adecuado al exigido en el Cuadro Indicador, según se establece en el artículo noveno del Decreto 629/1963 de 14 de Marzo (B.O.E. n° 83). Gracias a esta disposición, alguno de los armadores medianos y pequeños pudieron sobrevivir al encontrarse con una gama de profesionales Náutico-Pesqueros, perfectamente preparados y capacitados para desempeñar las vacantes que otros de rango superior dejaron, por no interesar las bases económicas vigentes

en aquel momento. ¿Qué hubiese sido del gran número de barcos españoles de no contar con este plantel de Titulados dispuestos a asumir la responsabilidad de un cargo superior? El resultado inmediato hubiese sido amarrar los barcos o impedir la salida al extranjero de quienes tenían que tripularlos. Sin embargo no hubo lugar a tomar ninguna de estas medidas drásticas, porque la voluntad de los técnicos Náutico-Pesqueros fué siempre colaborar en todo lo que pudieran con el sector.

Veinte años más tarde sin previo análisis de la situación deprimente en que podían caer estos Titulados, se anuló la anterior normativa, y se prohíbe a los Titulados Náutico-Pesqueros continuar desempeñando plaza de superior categoría, porque ahora la demanda de trabajo de titulados de rango superior es excedente y los barcos extranjeros no son ya tan apetitosos como antaño.

¿No se podía haber buscado alguna solución que pudiera permitir la permanencia de técnicos Náutico-Pesqueros en buques mercantes en plaza de terceros oficiales? Los que tenían que tomar decisiones al respecto optaron por el más fuerte y dejaron marginados profesionalmente a aquellos sufridos hombres que en épocas de vacas flacas supieron mantenerse dignamente en su puesto.

Una segunda marginación se observa en la consideración académica, pues a pesar de la gran res-



ponsabilidad que tienen encomendada ejerciendo el mando del buque o la jefatura de máquinas, sin embargo el nivel académico que se les reconoce es el de Oficial Industrial. Si además tenemos en cuenta que el programa de los exámenes cuenta con catorce y quince materias, caso único que no existe en ningún otro nivel educativo. Podríamos concluir que nada vale argumentar esta anómala situación que viene manteniéndose a lo largo de veinte años, si quienes tienen que darle solución no toman medidas al respecto para subsanarlas, así que, una vez más, vemos a estos profesionales sufriendo una discriminación académica que no les corresponde. ¿Cómo un Patrón Mayor de Cabotaje o Patrón de Cabotaje que en circunstancias determinadas tiene que actuar de Notario, de Juez o de Sacerdote, puede ser considerado como un titulado de F.P. de primer grado? Increíble pero así es.

La tercera y última de discriminación que sufren estos Titulados es la retributiva, pues al estar por debajo de los Titulados de F.P. de 2º Grado, aunque desempeñen la misma plaza, sus retribuciones en activo y sus pensiones de jubilados son inferiores a las de los de 2º Grado.

Resumiendo podemos llegar a la conclusión final de que efectivamente los Titulados Náutico-Pesqueros sufren en la actualidad un elevado grado de marginación tanto en su aspecto profesional, como en el académico y retributivo, marginación que no debemos seguir tolerando y desde aquí suplicamos a las Autoridades Marítimas que administran estas Enseñanzas y a los demás Entes y Entidades con intereses en el sector, que hagan un esfuerzo para solucionar los problemas que estos Titulados vienen padeciendo. Haría falta modificar el Cuadro-Indicador de los buques mercantes y de pesca, señalando nuevos puestos

para estos excedentes profesionales y, además estructurando las Enseñanzas, de forma tal, que no aparezcan la enorme cantidad de materias como ahora tienen en los exámenes. Solventando estos dos problemas el tercero —la retribución— quedaría resuelto.

Hagamos todos un gran esfuerzo para cooperar a regular esta anómala situación para el bien del importante sector Marítimo-Pesquero.



ESTAMOS FORMANDO PROFESIONALES NO PARA EL PARO SINO PARA TRABAJAR EN LAS CONDICIONES MAS DIGNAS POSIBLES.

Por PILAR CALVO GALINDO

Directora del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho.

Son tantos y de tan larga duración los problemas que afectan al colectivo de Titulados Náutico-Pesqueros que, al reflexionar sobre ellos, no se puede menos que experimentar una gran perplejidad, observando que aún siendo objeto de largas y acaloradas discusiones, no se suele llegar nunca a la solución definitiva de ninguno de ellos.

Ante esta situación, que corre el peligro de eternizarse, no cabe otra alternativa que recurrir a una urgente llamada de todos los sectores implicados para que, marcando un orden de prioridades, se reúnan de una vez con una sola premisa común: la de no cejar hasta alcanzar las soluciones definitivas

que satisfagan tanto las justas reivindicaciones de nuestros titulados, como otras consideraciones de orden económico y social. Y es en esta importante misión, donde la Administración ha de jugar un papel fundamental.

En efecto, la Administración es la única entidad que tiene la posibilidad y autoridad suficiente para que su convocatoria sea acatada por todos los sectores y así se pueda iniciar este previsiblemente largo proceso que nos lleve a una clarificación y solución de toda nuestra problemática.

Por otro lado, y ello resulta obvio, de poco serviría que por otros cauces se llegara a acuerdos,

si éstos no son asumidos por la Administración, efectuando las disposiciones y reformas legales pertinentes.

Es, en la situación en que nos encontramos, un reto para la actual Administración el ponerse al frente inmediatamente; si no lo hace está perdiendo una ocasión histórica, cuyos resultados desastrosos no son difíciles de prever.

Por otra parte, es de reseñar las profundas interrelaciones que en nuestro sector se dan entre los Centros y la realidad profesional. Para mí resulta evidente que los Centros en general y su estamento docente en particular, no deben ni pueden desentenderse de la pro-

blemática laboral que espera a nuestros alumnos cuando finalicen sus estudios, mantener lo contrario es dar de espaldas a la realidad. Estamos formando profesionales, no para el paro, sino para qué trabajen y lo hagan en las condiciones más dignas posibles.

Así, aunque no les corresponda, en este tema, el protagonismo a las Escuelas, éstas no deben desligarse de la realidad.

A la inversa, hay que recordar lo mismo a todos los estamentos no docentes. No se puede (o no se debe) acometer la reestructuración de la flota, las modificaciones inherentes a la futura entrada en la CEE, la necesaria innovación tecnológica, etc...

etc... sin tener en cuenta que el sujeto activo, que hará realidad con su trabajo diario, todas esas reformas tan necesarias, es una persona que necesitará un bagaje de conocimientos adecuados a esas nuevas necesidades. Lo contrario sería planificar en el vacío y las consecuencias negativas recaerían tanto sobre las empresas como sobre nuestros titulados.

En relación a la problemática académica, resulta evidente el lugar prioritario que ocupa la reforma de las enseñanzas y teniendo en cuenta que el desfase de nuestras enseñanzas no es un problema coyuntural, sino que su obsolescencia viene de antiguo, se han de matizar también algunos puntos que confluyen o complementan a la mencionada reforma, entre ellos:

- a - Reciclaje y perfeccionamiento profesional,
- b - Creación de la figura del alumno de F.P. Náutico Pesquera,
- c - Recursos materiales,
- d - Recursos humanos,
- e - Ayudas económicas a los profesionales.

a) No podemos olvidar que, incluso en el hipotético caso de que nuestras enseñanzas estuvieran totalmente actualizadas, el progreso tecnológico es un signo de nuestro tiempo, y que éste se caracteriza por la progresiva aceleración con que van apareciendo nuevas tecnologías.

En nuestros días pues, hay que tender a una educación recurrente, por la que se haga posible que los períodos de trabajo se vean interrumpidos más o menos periódicamente, por períodos de formación,



de manera que los profesionales tengan la oportunidad de alcanzar una actualización y puesta al día en las materias de su competencia.

Para ello hacen falta dos condiciones mínimas:

1/ Que los Institutos puedan ofrecer una amplia gama de cursos o seminarios de actualización profesional, y

2/ Que los profesionales tengan una formación básica lo suficientemente amplia tanto para poder adaptarse a las nuevas tecnologías, como para poder sentir su necesidad.

b) La creación de la figura del Alumno de la F.P. Náutico-Pesquera es algo a lo que pocos podrán oponerse racionalmente, puesto que si se considera fundamental para nuestras enseñanzas la existencia de unas prácticas, como condición indispensable para acceder a la correspondiente titulación, resulta absurdo dejar a los alumnos totalmente desamparados a la hora de tener que cumplir este requisito. Si se exige algo, habrá que dictar las normas correspondientes que posibiliten su cumplimiento.

c) Huelga decir que si los Institutos han de ser os responsables de ofrecer a los alumnos la posibilidad de una puesta al día, habrán de estar dotados del material más avanzado posible, dado el talto coste que esto supone, lleva implícito el no seguir con una política de proliferación de Centros. Bien al contrario, habrá que concentrar los recursos en potenciar los medios materiales de los Institutos Politécnicos ya existentes.

d) En íntima relación con los apartados anteriores, resulta inevitable el concluir que, puesto que las

personas que han de llevar a cabo esta labor son los profesores de los Institutos Politécnicos, será necesario para hacer frente airoosamente a esta situación:

1/ Aumentar su número; no se puede esperar que un profesor sobrecargado de clases, pueda también dedicarse a impartir un número indeterminado de cursos de actualización.

2/ Fomentar el reciclaje del propio profesorado, tanto en relación a los temas específicos de su disciplina, como en relación a la necesaria renovación pedagógica.

e) Por último, aunque realmente se encuentra en la base de todo este planteamiento, de nada nos servirá que los Institutos estén perfectamente dotados y que los profesionales deseen acudir a ellos, si estos no tienen la posibilidad *real* de hacerlo, con las ayudas económicas necesarias.

La especificidad de nuestro sector hace que sea muy difícil simultanear el trabajo con el estudio y no basta con que nuestras Residencias sean gratuitas, puesto que el profesional suele tener una familia a la que mantener, que no puede quedarse sin medios económicos mientras él está estudiando. Aquí es imprescindible la aportación de las empresas, las cofradías y la Administración.

Por fin, en relación con la necesaria reforma de las enseñanzas y aún reconociendo que su elaboración no puede ser nunca una labor individual, sino el resultado de una labor de equipo, me gustaría reseñar algunos puntos que, a mi juicio, habrá que tener en cuenta:

—El modelo a seguir, no tiene por qué calcarse de los existentes actualmente en Educación y Ciencia. Por el contrario es aquí donde más hay que investigar y renovar, buscando un modelo que se adapte realmente a nuestras peculiares necesidades.

En este sentido, creo que habrá que reflexionar mucho sobre los resultados obtenidos con la implantación del Primer y Segundo grado de F.P. reglada. En este tipo de Enseñanza hay que añadir el excesivo número de asignaturas que agobia al alumno y disminuye su rendimiento, y la situación en la que se encuentra al acceder al mercado de trabajo.

Los resultados, aún parciales,

de un cuestionario enviado recientemente a los alumnos de las cinco promociones habidas hasta ahora en el Instituto de Cádiz, cuestionan de una manera importante la existencia de este tipo de enseñanzas.

Por ello, creo sinceramente que la solución de nuestros problemas no está en la integración en el Ministerio de Educación y Ciencia, sino por el contrario, en esa búsqueda de una nueva vía, especializándonos en la formación de técnicos Náutico-Pesqueros, con un nivel tecnológico digno y cuyo esquema debería estar basado, más en la actual enseñanza denominada ahora de adultos, que en la F.P. reglada.

En esta vía, la necesidad del ser humano de poseer una formación integral y no exclusivamente profesional por un lado, y la necesaria elevación del nivel básico para muchas titulaciones por el otro, llegamos a la ineludible necesidad de tener que marcar un nivel académico mínimo como prerequisite para iniciar nuestros estudios.

La próxima reforma de las enseñanzas medias, con la implantación del ciclo único polivalente, podría marcar este nivel como el más idóneo para exigirlo como titulación de acceso, puesto que se plantea como obligatorio y su posesión será norma general en las próximas promociones.

Ahora bien, no podemos olvidar la gran cantidad de personas que no han tenido oportunidad de acceder a estos estudios.

Para todos ellos habría que arbitrar un curso de acceso encaminado a la nivelación de conocimientos.

Para contribuir a la formación general básica de estos hombres, los Institutos deberían complementar su tarea con una dinamización cultural en todos los frentes, aprovechando que durante la realización de estos cursos, el profesional pasará una larga etapa en tierra.

Una vez ultimado el proceso de reforma, no puede olvidárenos el conseguir de las autoridades correspondientes, el reconocimiento del adecuado nivel académico, que posibilite también su acceso a puestos de trabajo en tierra.

En fin, es una labor ingente la que nos espera, aunemos todos nuestros esfuerzos para llevarla a buen fin.



El Programa de Medicina Marítima se inicia bajo la consideración global de que la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, la dureza del medio marino, la carencia de instalaciones adecuadas a bordo para un normal y feliz convivencia, la inadecuación de las medidas de prevención y seguridad, y las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad en la población del sector, requieren no demorar la puesta en marcha de un conjunto de medidas preventivas y correctoras que contemplen no solo acciones de componente sanitario sino también acciones en dirección a la resolución de otros conflictos sociales, como la inadaptación, la temeridad profesional, la escasa incoordinación de los hombres de mar en los procesos integradores de su propia comunidad, etc., que influyen decisivamente en la salud de los profesionales del mar.

El I.S.M., de acuerdo con los distintos mandatos expresados desde la O.I.T. o desde la legislación interna de este país, ha venido llevando a cabo acciones específicas en el ámbito de esta materia pero careciendo de una visión globalizadora que permita una acción homogénea, ágil, eficaz y rentable perfectamente definida en sus objetivos, medios y niveles de actuación.

El documento presentado por el I.S.M. en su día trata de aportar una idea totalizadora del concepto "salud" en el trabajador del mar, entendiendo éste como un estado de bienestar mental y social y no sólo como un estado de ausencia de enfermedades. Por ello, se interrelacionan las acciones previstas

LA MEDICINA MARITIMA RAZONES PARA MEJORAR

Por Constantino Méndez

Director General
del I.S.M.

en el mismo con el conjunto de las acciones de los otros programas sociales del Organismo tendentes al mejoramiento de las condiciones de vida de los trabajadores del mar. El origen ambiental y social de la gran mayoría de los procesos patológicos de la genta de mar es indudable y el intento de evitarlos debe de implicar acciones sanitarias y sociales, que abarquen desde el primer nivel educativo hasta el nivel profesional, desde el medio familiar al medio laboral, atendiendo a la persona y al centro de trabajo.

Entre las causas de esta alta siniestralidad que suelen citarse como más relevantes podemos destacar:

- Las propias de un centro de trabajo con las características de riesgo que implican un medio técnico y deslizante (buque), unas técnicas de trabajo arriesgado y un medio natural imprevisible (mar).

- Los sistemas de trabajo a bordo, las prolongadas jornadas de trabajo, y las condiciones de vida.

- La imprudencia profesional.

- La alimentación y el alcoholismo.

De todos modos, es preciso señalar que la frontera que hemos trazado para sistematizar este informe, entre Accidentes de Trabajo y Enfermedades Comunes, no es una frontera real ya que en numerosas afecciones del trabajador del mar la causa de una enfermedad común suele tener, frecuentemente un origen laboral.

Así el medio húmero en el que se desarrolla el trabajo de la gente del mar, la manipulación de sustancias, los hábitos y condiciones

higiénicas de limpieza, así como la elevada exposición solar, son causa de los altísimos niveles de afecciones dermatológicas, que no son calificadas como enfermedades profesionales.

El microtraumatismo constante, originado por la inestabilidad física del medio de trabajo, entre otros resultados, acelera y degenera procesos calificados como reumáticos.

Causas industriales, higiénicas y otras propias del medio laboral facilitan las afecciones respiratorias. El aparato circulatorio envejece antes que en otros sectores laborales.

Disfunciones horarias, mal planeamiento en la composición de la dieta, tensión psíquica generada por el trabajo y el ritmo laboral, están en el origen de los padecimientos gástricos de tan frecuente presencia en la morbilidad del sector.

Tras el ingente número de procesos psicosomáticos y depresivos late un origen ambiental: el constante traumatismo psíquico a que se ve sometido el trabajador del mar, la mala nutrición, la separación familiar y social, la presión

laboral, la privación de medios, el uso alcohólico como fórmula de escape y estimulante, etc.

Procesos que, caso de ser asistidos en el habitual régimen ambulatorio de modo inmediato a las emergencias de la necesidad asistencial, evitarían el deterioro que se produce en la salud del trabajador del mar que, privado de tal posibilidad, ha de esperar la entrada en puerto para disponer de los servicios necesarios. Asimismo, la posibilidad de que determinados procesos se agraven durante el embarque hace frecuente la intervención quirúrgica como prevención de un riesgo mayor.

De este modo, el programa implica acciones en las siguientes materias:

- 1) Educación Sanitaria.
- 2) Reconocimientos sanitarios previos al embarque.
- 3) Control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques.
- 4) Informatización y creación de una Base de Datos de toda la población atendida.
- 5) Asistencia a bordo con medios propios.

6) Asistencia a través del Centro Radio-Médico de consulta.

7) Asistencia desde el buque sanitario.

8) Asistencia y apoyo a través de los centros en el extranjero.

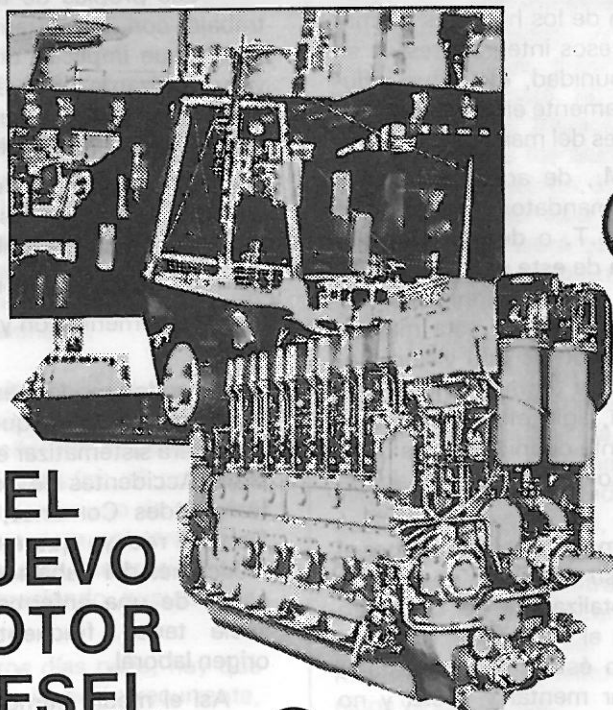
9) Asistencia en puertos españoles.

10) Asistencia con medios ajenos.

11) Repatriación, evacuación y rescate.

Para finalizar simplemente añadir que el Programa se ha iniciado a través de la creación y dotación de tres centros-piloto que se verán incrementados a 14 a lo largo del año en curso y que la población anual asistida y controlada se prevé que en el presente año sea de 70.000 trabajadores. La rentabilidad social y económica del mismo es incalculable y su costo es mínimo, siendo los efectos colaterales del programa muy importantes tanto como experiencia única de control sanitario de un sector laboral, como por la información disponible para una mejor planificación y estudio de las causas de la morbilidad y de sus posibles soluciones.

HABLA POR SI SOLO



**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO

OFICINA:

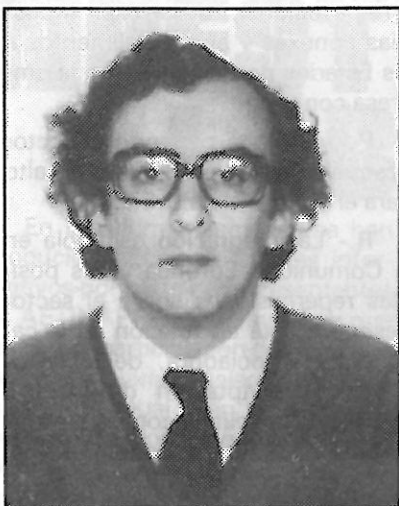
Ingeniero Marquina, 9 - bajo

Teléfono 943-398757

PASAJES SAN PEDRO



Anglo Belgian Corporation



ENTREVISTA

LA FLOTA QUE TRABAJA EN LA Z.E.E. ESPAÑOLA NECESITA UNA RECONVERSION Y MODERNIZACION Y ESTO SUPONE IRREMISIBLEMENTE UNA PERDIDA DE PUESTOS DE TRABAJO

Fernando González Laxe, Director General de Ordenación Pesquera, tiene 31 años. Doctor en Ciencias Económicas por la Universidad de Compostela. Profesor universitario y Autor de varios libros sobre economía pesquera.

P.- ¿Cómo y cuándo nació en V.I. la inquietud por la pesca?

R.- La importancia que para Galicia tiene el sector pesquero ha influido en un grupo de universitarios que volcamos nuestra tarea de estudio e investigación en este sector económico y social de tanta trascendencia para el futuro del país.

P.- ¿Puede explicarnos cuales son las grandes líneas de su departamento sobre la renovación y reestructuración del sector?

R.- Se contemplan tres grandes líneas de actuación:

1º) Construcción de buques pesqueros entre 20 y 150 TRB, es decir, la pesca costera o aquella que faena en nuestras millas. En este capítulo se persigue reducir el número de embarcaciones viejas por nuevas mediante un fuerte apoyo financiero: créditos de hasta el 80% del valor del buque construido al 11% de interés con un periodo de amortización de 12 años, con 2 de carencia. Asimismo se prima con una ayuda a fondo perdido de 30.000 ptas. por TRB construida.

Es la primera vez en la historia pesquera española que se contempla de forma específica una ayudas a la flota más numerosa y de menor tonelaje, con gran incidencia en todo el perímetro costero español.

2º) La segunda línea o vector es la relativa a la modernización de la flota con el objetivo de modificar tecnológicamente los grados de obsolescencia de la flota; nos referimos concretamente a la instalación de toveras, maquinillas, haladores,

etc. que mejoren los consumos energéticos y que introduzcan avances técnicos. A este respecto las ayudas ascienden por embarcación al 30% del valor de las mejoras siempre que no superen los cinco millones de pesetas.

3º) Y la última línea es la reconversión de artes consistente en la adecuación de la flota a los recursos, ya que una vez regulado por órdenes ministeriales la actividad extractiva, las embarcaciones pueden acogerse a los nuevos artes de pesca legislados a los que la Administración subvenciona con el 30% del valor siempre que no superen los tres millones de pesetas.

En consecuencia, tenemos a la vista un plan de ayudas a la flota pesquera con objeto de conseguir la necesaria acomodación flota-recursos, que se puede considerar como histórica y decisiva para afrontar el proceso de reestructura-

ción tantas veces demandado por el sector pesquero.

P.- ¿No cree V.I. en la necesidad de una mayor rigurosidad en nuestra legislación y su correspondiente adaptación a la coyuntura actual para la defensa de nuestros caladeros?

R.- La rigurosidad que en la aplicación de la legislación se está realizando es necesaria, y, resulta fundamental, si queremos alcanzar los objetivos. Pero exige un grado de mentalización del sector que no dudamos acoja con seriedad postulados coincidentes entre Administración y administrativos. A este respecto el número de inspecciones se ha incrementado y las sanciones impuestas en el año 1983 han ascendido a 533 embarcaciones, cuando en 1982 apenas alcanzaron las 50 embarcaciones objeto de sanción.



P.- ¿Cree que la defensa de los caladeros nacionales paliará la falta de puestos de trabajo de embarcaciones que habitualmente lo venían haciendo en caladeros tradicionales hoy vedados para nuestra flota?

R.- Son dos cosas distintas. Por un lado la flota pesquera en la Z.E.E. española necesita una reconversión y modernización que supone un descenso de embarcaciones. Esto que irremisiblemente lleva consigo una pérdida de puestos de trabajo será menor si lo comparamos con actividades emprendidas por anteriores Gobiernos de potenciar la incertidumbre y desconcierto. Más esta dinámica puede ser modificada mediante la reconversión de buques atendiendo a los artes y zonas de pesca.

Y en segundo lugar las posibilidades de acuerdo con otros países generarán una actividad más desarrollada al expansionar nuestro radio de acción o presencia con lo

que se podría prever un incremento de puestos de trabajo.

P.- ¿En estos momentos con que países aparte de los tradicionales se han establecido contactos para el desarrollo de acuerdos de pesca?

R.- Con otros países de África no tradicionales y sobre todo con la negociación pesquera con Estados Unidos situados en el Océano Índico y Pacífico (Seychelles, Tanzania, Madagascar, Mozambique, India, Indonesia, Nueva Zelanda).

P.- Empresas mixtas o conjuntas, cree V.I. serán operativas o por el contrario si no se llevan a cabo con una proyección distinta a la actual ¿No cree que puedan ser un fracaso?

R.- Las empresas mixtas son aconsejables. Constituyen una nueva fórmula asociativa entre capital español y de otro país con objeto de explotar los recursos de

forma racional; desarrollar industrias conexas y aportar alimentos a los Estados pertenecientes a la empresa conjunta.

P.- ¿No está pagando el sector pesquero un precio demasiado alto para el ingreso en la C.E.E.?

R.- La integración española en la Comunidad Europea y sus posibles repercusiones sobre el sector pesquero está en función de la capacidad negociadora, de la capacidad de adaptación de nuestro sector a una política común y de las posibilidades que a posteriori se generen en la Europa Ampliada.

Esta nueva Europa Ampliada variará el ritmo del sistema pesquero internacional al convertirse la política común en una reglamentación que afectaría a la flota más importante del mundo junto a un mercado muy extenso. Por lo tanto, se pueden mejorar a medio plazo las perspectivas del sector pesca.

LA CADENA DE SUPERMERCADOS

ALDI

ALDI Nº 1

C/Alcalde Lens, 34
Telf.: 27 25 06
LA CORUÑA

ALDI Nº 2

C/Nuestra Señora
de la Luz, 20
Telf.: 24 15 87
LA CORUÑA

ALDI Nº 3

2ª Fase Polígono
de Elviña
Telf.: 24 38 14
LA CORUÑA

ALDI Nº 4

C/Pondal, 6
Telf.: 25 29 85
LA CORUÑA

ALDI Nº 5

Plaza de Lugo, 22
Telf.: 22 43 62
LA CORUÑA

ALDI Nº 6

C/Marqués de
Figueroa, 36
Telf.: 24 34 18
LA CORUÑA

ALDI Nº 7

Barrio de las
Flores c/Orquideas
Telf.: 29 97 17
LA CORUÑA

ALDI Nº 8

Ronda de Outeiro,
308 - Zona
San Pedro de Visma
Telf.: 25 98 91
LA CORUÑA

SUPER CONCHEIROS

C/Concheiros, 62
Telf.: 58 74 74
LA CORUÑA

ALDI FOZ

General Franco, 31
Telf.: 14 04 01
FOZ

ALDI VILLALBA

Plácido Peña, 17
Telf.: 51 11 69
VILLALBA

ALDI SARRIA

Calvo Sotelo, 99
Telf.: 53 11 42
SARRIA

ALDI VIVERO

Nicolás Cora, 51
Telf.: 56 25 03
VIVERO

ALDI BURELA

Ctra. General, 126
Telf.: 58 07 28
BURELA

ALDI AS PONTES

Av. Galicia, 83 y 85
Telf. 45 02 26
**AS PONTES DE
GARCIA RGUEZ.**

ALDI LUGO nº1

Avenida de
Ramón Ferreiro, 19
Telf.: 22 93 62
LUGO

ALDI LUGO nº2

Prol. c/Orense, 31
Telf.: 21 24 66
LUGO

ALDI LUGO nº3

C/Primavera,
22 a 26
Telf.: 22 92 12
LUGO

ALDI LUGO nº4

Islas Cies, 18
Telf.: 24 18 11
LUGO

LES DESEA UNAS FELICES *Unicas* FIESTAS

NUESTRA LABOR

En las últimas semanas se han producido diferentes frentes informativos por parte de representantes de AETINAPE, por una vía hay que resaltar la participación de representantes de varias Delegaciones en mesas de trabajo, en relación con nuestro sector, como también decir que se han desarrollado conversaciones por parte de algunos Delegados con Autoridades Marítimas de sus respectivas Comunidades Autonómicas; AETINAPE entiende que debido al avance de transferencias en algunos capítulos importantes en relación con el sector Marítimo-Pesquero es obvio que debemos estar presentes en su desarrollo.

El otro frente es el que han llevado a cabo miembros de la Junta de Gobierno tanto a nivel de la administración Marítima Central, en sus dos vertientes Marina Mercante y Pesca, como además el seguimiento de las diversas conferencias informativas sobre la situación del sector que como ya es habitual AETINAPE viene desarrollando en los diversos centros de enseñanza de nuestra especialidad a lo largo del País, con un interés básicamente informativo a los alumnos y Titulados Náutico-Pesqueros, haciendo a continuación referencia a los hechos más significativos:

— Reunión con el Director General de Relaciones Económicas Internacionales, D. Carlos Blasco, en relación con el tema Cigala II, cuestión ésta que por otra parte se ha resuelto satisfactoriamente, sobre este tema además se han mantenido contactos periódicos con el Director General de I.S.M. para conocer el estado de los detenidos en Mauritania, debiendo resaltar por nuestra parte la total disposición del I.S.M. en materia informativa hacia AETINAPE.

— Conferencias en las Delegaciones de Asturias, Cádiz y Huelva; celebrando además reuniones importantes con los Directores de nuestros centros ubicados en los lugares mencionados.

— Reunión con titulados en Algeciras, en donde además de los temas habituales a tratar hemos

visto la necesidad de estar presentes con mayor frecuencia en esa zona.

— Participación de representantes de AETINAPE en las distintas mesas que sobre Seguridad Marítima se han venido desarrollando en Madrid, en donde además también han estado presentes Centrales Sindicales y Colegios Profesionales.

— Varias reuniones con familiares del "Montrove".

— Diversas reuniones de trabajo con diversas Autoridades de la Secretaría General de Pesca y Marina Mercante.

Consejo de Dirección

A mediados del pasado mes de Octubre se convoca Consejo de Dirección, en el cual participa AETINAPE, en principio se convoca con un orden del día en el cual como punto básico se hacía referencia a la presentación del borrador de Reforma de Enseñanzas, y evidentemente en principio todos los representantes a dicho Consejo llevábamos un cierto interés porque entendíamos que era el principio de un camino necesario para dotar a los Náutico-Pesqueros de un instrumento que representa uno de los ejes más importantes para revalorizar y evitar la sistemática desvirtualización de nuestra profesión. Pero la sorpresa fué otra, en realidad fuimos convocados para asistir al cese del entonces Inspector General de Enseñanzas, D. Modesto Rivera y de una forma solapada al intento de eliminar dicha Inspección General ó bien el nombramiento de alguien con intereses muy distantes de los Náutico-Pesqueros, pero la firmeza y ponderancia de los miembros del Consejo hizo que la reacción fuese totalmente contraria a la supresión de nuestra Inspección y exigimos que además era fundamental no sólo la continuidad de la Inspección, sino convertirla en Alta Inspección y que el nombramiento del Inspector General fuese consensuado y rechazando cualquier intento de maniobra dudosa. Des-

pues de un cambio de impresiones y con la consiguiente preocupación por el cauce y el sigilo con que se habían desarrollado los hechos, fuimos recibidos por el Secretario General de Pesca, D. Miguel Oliver, a quién el Consejo le instó al nombramiento urgente del Inspector General, informando D. Miguel Oliver de que en el nuevo Organigrama de la casa, todavía no sabía como quedaría la Inspección, manifestándole a continuación el Consejo que la falta de funcionamiento de la Inspección supone el aparcamiento de los muchos problemas de nuestros Titulados y como consecuencia su agravamiento y deterioro. AETINAPE ha expuesto en diversas ocasiones al Gobierno el error que está cometiendo puesto que al no contar con un Órgano de representación de nuestro intereses al nivel de Estado, sucede como ya es evidente, en algunos casos producirse la descomposición de una Institución que es necesaria para corregir una serie de irregularidades que se producen en este mismo campo en algunas Autonomías y para los Náutico-Pesqueros representa esta situación la pérdida del único órgano de representación de nuestros intereses, no sólo ante la agresividad de la Marina Mercante que insiste en acabar con nuestros profesionales sino además recientemente hemos visto que, otros organismos contrarios a nuestros intereses como la Federación Española de Cofradías, han hecho propuestas ilegales a la Secretaría General de Pesca en relación con los Titulados Náutico-Pesqueros, cuestión esta que estamos dispuestos a llegar hasta las últimas consecuencias para que no se lleve a efecto.



ENTREVISTA

— EL SECRETARIO GENERAL DE PESCA SE EQUIVOCO AL DESIGNAR INTERLOCUTOR EN LANZAROTE A JUAN BETANCORT.

— EL SR. FONTAN GERENTE DE ANACEF HA HECHO DESCALIFICACIONES IMPROPIAS DE UNA PERSONA CIVILIZADA.

— LA SANCION ES DESCABELLADA E IRRACIONAL

— HA HABIDO MALA FE POR PARTE DE LA ADMINISTRACION

(DECLARACIONES A AETINAPE DEL PATRON DEL PESQUERO STA. TERESA DE JESUS)

P.- ¿Cómo fué el comportamiento de la patrullera marroquí en el momento de la detención?

R.- El comportamiento fué correcto, aunque como es práctica habitual se llevaron para su consumo pescado en valor de unas cien mil pesetas (había una caja de Pescadilla, una caja de Lenguado mediano gordo, una caja de Langostas y Bogabantes (25 kg.) y dos cajas de pescado inferior: Besugo, Pargo, Rubio, etc.).

P.- ¿Crees que dichas patrulleras actúan dentro del marco del acuerdo bilateral o por el contrario, se observa un abuso de fuerza hacia nuestros pesqueros?

R.- En lo que a mí respecta, en diversas ocasiones he tenido visitas de patrulleras para comprobaciones de licencia y en unos casos se han comportado correctamente y en otros (los más), aparte del pescado que habitualmente se llevan, también se llevaban tabaco, Whisky y fruta. Sobre el abuso de fuerza diré que normalmente suben a bordo con metralletas, y la prueba, más clara está en los dos militares que venían en el Santa Teresa, que cada uno llevaba su metralleta, cuando las fuerzas de la Guardia Civil se los llevaron de abordó en Lanzarote.

P.- ¿Cuántos días de mar tenían y cuantos les faltaban para el regreso a puerto?

R.- Teníamos seis días de mar y nos faltaban solamente unas horas para regresar a puerto, pues solíamos descargar nuestras capturas todos los lunes en el puerto de Arrecife de Lanzarote y el apresamiento se produjo el Domingo por la tarde.

P.- Cuando tomaste la decisión de entrar en Lanzarote ¿Tuviste en cuenta las implicaciones que esto podría tener, al llevar a dos militares de otro país a bordo?

R.- Yo tomé la decisión de dirigirme a Lanzarote tan pronto nos separamos de la patrullera (ella iba para el Sur y nosotros debíamos ir a Agadir, que está por el Norte de donde nosotros estábamos faenando). Y lo hice por un único motivo, a bordo del Santa Teresa de Jesús no había suficiente Gas-oil para llegar a Agadir. ¿Qué profesional responsable emprende una ruta a la que sabe no va a llegar por falta de combustible, si tiene un puerto



Juan B. Sanz Navarro, nació en Campello (Alicante), hace 39 años, fue el nº 1 de su promoción en los exámenes para Patrón en la escuela de Valencia en 1967, lleva navegando en barcos de pesca desde hace 25 años, de ellos 16 como Patrón al mando del Sta. Teresa de Jesús del que es propietario junto con su padre.

cerca en donde pueda repostar? ¿Cuál es nuestra responsabilidad, llegar con garantías o no llegar, y poner en peligro vidas humanas y barco al quedarnos sin combustible a la deriva?

P.- ¿Sabían los militares Marroquies desde un principio que os dirigiais a Arrecife y no a Agadir?

R.- Cuando nos apresaron me trasladaron a la Patrullera y allí le dije al Comandante que no teníamos Gas-Oil suficiente para proceder al puerto de Agadir, aún así, me ordenó proceder a ese puerto. Una vez a bordo de mi barco tomé la decisión de no ir a Agadir y puesto que los militares marroquies se acostaron a dormir inmediatamente, esto facilitó las cosas y no se enteraron de nada hasta que estábamos entrando en puerto.

P.- ¿Cómo fué en todo momento el comportamiento de dichos militares?

R.- El comportamiento fue correcto y de mucha confianza, conmigo y con la tripulación.

P.- ¿tienes algo que decir sobre el comportamiento de la Administración con respecto al Santa Teresa de Jesús?

R.- Si, que en todo momento sus "consejos" estaban encaminados a que lo mejor para todos era ir a Agadir y personalmente pienso que se equivocó el Sr. Secretario General de Pesca, en el interlocutor que se designó en Lanzarote, Juan Betancort, y su oficina particular en el Puerto de Naos, y no hacerlo a través de la Cofradía de Pescadores.

El Sr. Betancort en la escalera de subida a las oficinas de Cobranza, dijo delante de Antonio Hernández, Manuel Perales y Matias García y dirigiéndose a mí que el Sr. Secretario le dijo que a las buenas o a remolque el Santa Teresa tenía que ir a Agadir y este mismo Sr. por teléfono le dijo a un empleado de Cobranza que el barco tenía que ir a Agadir por "cojones"; extremo que a mí por teléfono me desmintió el Sr. Secretario de Pesca, al que comuniqué a continuación (día 6-9-84) que mi decisión era no ir a Marruecos, el teléfono por el que estaba hablando con el Sr. Secretario es de los de altavoz y había dos testigos que pudieron escuchar el tono de cambio de voz del Sr. Secretario que me contestó en

palabras textuales: "Yo sabía que usted desde un primer momento no quiso ir a Agadir". Esto no es verdad porque yo fui a despachar el Rol y hacer los tres mil litros de Gas-Oil que siguen todavía en los tanques del Santa Teresa y la factura de compra en mi poder— habiendo testigos de que estaba el motor en marcha para salir para Agadir cuando las Autoridades nos impidieron la salida.

P.- ¿Asumes la imputación por parte del gobierno respecto de que tú actitud ha perjudicado a los demás compañeros que faenan en la zona?

R.- En ningún momento me puedo sentir culpable. Por los siguientes motivos:

1º) Porque apresamientos y visitas con botín (pescado, así como viveres particulares de la tripulación, tales como tabaco, whisky, etc.) ha habido siempre.

2º) Porque el Santa Teresa de Jesus llevaba trabajando 16 años en la zona, bajo mi mando y este era el primer apresamiento.

3º) Porque la mayoría de apresamientos posteriores fueron sobre barcos reincidentes en más de tres ocasiones.

4º) Que explique la Administración, a quién es imputable el que la flota sardinal de Lanzarote parase cinco meses por las famosas "ventanas de Seguridad" mientras en ese tiempo la flota rusa siguió trabajando en las mismas zonas que los Canarios tenían vedadas, y soy testigo presencial yo y mi tripulación de que eso es cierto. Todavía quedan pintadas en las paredes de locales del puerto Naos que no hablan muy bien de algunos personajes públicos.

P.- ¿En qué medida has tenido apoyo, y de que manera se te ayudó en algo a superar esa tremenda situación que has padecido?

R.- Apoyo oficial ninguno; Apoyo a nivel familia, amigos y compañeros mucho.

P.- ¿Crees que hubo la suficiente solidaridad de parte de la sociedad en general hacia tí, y de la flota en particular?

R.- La solidaridad de la sociedad tengo pruebas de que en gran mayoría comprendieron mi postura a pesar de que la información en general no ha sido muy correcta. Se ha dicho reiteradamente que emborachamos a los militares marroquíes y eso es mentira, pero para la gente que confía en lo que lee quizás les haga cambiar de idea. En cuanto a la flota deduzco que a nivel de titulados y marineros me respetan, a nivel de armadores y de Cofradías (sobre todo las del Sur) no estoy muy bien visto.

P.- ¿Cómo enjuicias los calificativos negativos que ciertos individuos te han imputado a tí, descalificando al mismo tiempo a todos los titulados Náutico-Pesqueros?

R.- Creo que meterse con los Titulados Náutico-Pesqueros es meterse con un colectivo que en general no tenemos porque justificarnos ahora después de tantas vejaciones como hemos padecido y estamos padeciendo.

Es curioso escuchar las declaraciones del Sr. Fontán, Gerente de ANACEF, que en la Cofradía de Pescadores de San Gines de Arrecife, a la pregunta que yo le hice de si creía honrradamente que se podría cumplir el tratado de Pesca con Marruecos al 100%, delante de los Sres. Antonio Hernández (comprador de pescado), Matías García (Consignatario), Salvador Toledo (Presidente de la Cofradía de Pescadores), Juan Betancort (de AGRA-

MAR) y mi cuñado Manuel Perales, me contestó literalmente: "Es imposible cumplirlo". Más tarde este Sr. hace unas declaraciones a la radio diciendo que Juan B. Sanz es un delincuente por perjudicar a la flota y yo me pregunto ¿Quién merece ser descalificado?

P.- Esta situación de tensión permanente que se vive en el banco Canario-Sahariano, ¿Crees que puede ser debida a una falta de control del acuerdo bilateral de pesca por parte de la comisión de seguimiento?

R.- Dudo que la mayoría de la flota sepa que existe una comisión de seguimiento por parte española en el banco Canario-Sahariano.



P.- ¿Qué juicio te merece como profesional, el acuerdo de pesca con Marruecos, y cual es el futuro que ves en esos caladeros?

R.- Para mí es imposible cumplirlo y hacerlo rentable para la parte española. El futuro lo veo negativo y creo que sería interesante preguntárselo a los profesionales en una encuesta; porque si nos fiamos de los pescadores de tierra (Armadores y Cofradías) pocas conclusiones reales sacaremos.

P.- ¿Qué tienes que decir sobre la sanción impuesta por la Administración Española?

R.- Que es descabellada e irracional, actuando la Administración de mala fé, pues en un principio el barco y sus aparejos fué tasado en dos millones setecientas mil pesetas, de ésta manera y según la Ley Vigente la sanción sería muy inferior a la impuesta finalmente, pero alguien no debía estar contento con ésta sanción y enviaron de nuevo a unos señores que desde encima del muelle demostraron unos conocimientos como tasadores de barcos muy pobres, tasaron el Santa Teresa de

ENTREVISTA

Jesús en nueve millones quinientas mil pesetas (un barco con diecisiete años y casco de madera) por eso digo que es descabellada y de mala fé pues la tasación se hizo a gusto de algún señor de Madrid y no sobre el valor real del barco.

P.- ¿Piensas recurrir contra esta sanción?

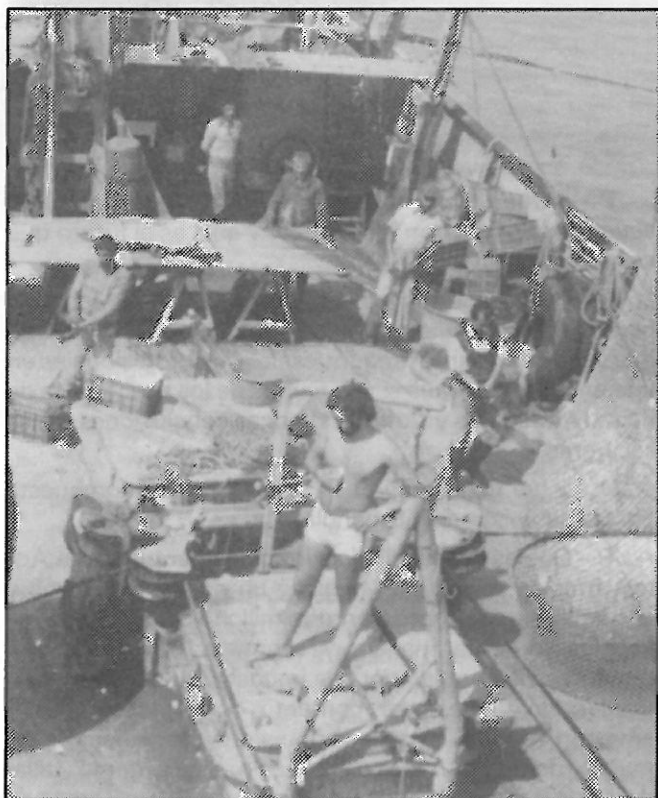
R.- Evidentemente pienso recurrir y de echo ya está en marcha el recurso presentado por mi abogado.

P.- ¿Deseas olvidar el mundo de la pesca o te gustaría seguir trabajando con tu barco lejos de los caladeros marroquíes?

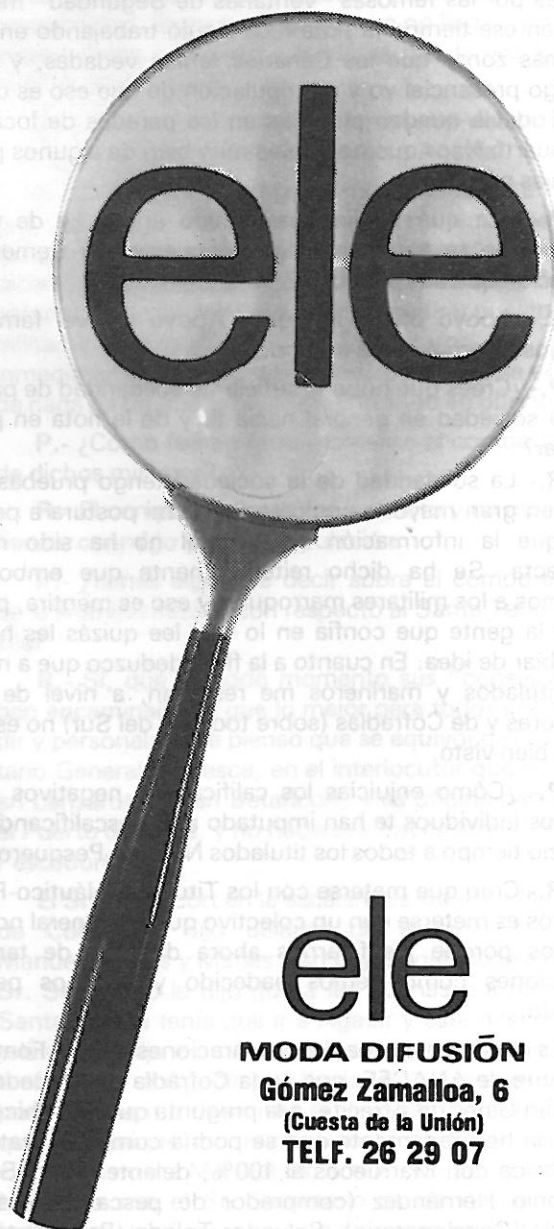
R.- Desearía seguir trabajando como hasta ahora en la mar, como hice toda mi vida, pero creo que las represalias de algunas personas contra el Santa Teresa de Jesús y sus propietarios, irán más allá de la sanción impuesta y creo que no será nada fácil que me concedan permiso para trabajar en otro caladero por lo tanto mi vida en la mar está un tanto difícil.

P.- ¿En una situación semejante, volverías a actuar de la forma que lo has hecho?

R.- Por supuesto que sí. Yo al mando de un barco no hago una travesía a la que sé que no voy a llegar por falta de combustible, sea en las circunstancias que sea. Jamás pondré en peligro la vida de mi tripulación, ni de mi barco por muchas metralleras que me pongan delante. Entrando en Arrecife le dije a mi Contramaestre (Pedro Llopis Mancilla) que estuviese a mi lado en el puente para la maniobra por si se levantaba el Oficial y me pegaba un tiro que fuese testigo. Por otra parte durante los dieciseis años de Patrón tengo mi hoja de Servicios limpia, sin incluso haber tenido motivo en mi barco de presentar un sólo parte de mala conducta, por algún miembro de mi tripulación. Pienso que obré correctamente y que las circunstancias han hecho difícil lo fácil.



i elemental!
una elección
elegante
es



MODA DIFUSIÓN

Gómez Zamalloa, 6

(Cuesta de la Unión)

TELF. 26 29 07

CANARIAS

LAMENTAMOS TANTA INHICION

No creemos exagerar si decimos que estamos ante un momento histórico de trascendental importancia para el futuro de las enseñanzas Marítimo-Pesqueras. Nos encontramos, por ejemplo, con un proceso de transferencia a las Comunidades Autónomas que está haciendo que proliferen estos Centros con demasiada alegría, con una Ley de la Función Pública aún no desarrollada pero si aplicable por la Secretaría General en un exceso de celo, con un proyecto de reforma de las enseñanzas medias ya en marcha que como contrapartida no preocupa en absoluto, etc...

Si quienes de alguna manera son responsables de estas enseñanzas ante el resto de los ciudadanos del país e incluso de la Comunidad Internacional (piénsese en los acuerdos ciudadanos del país e incluso de la Comunidad Internacional (piénsese en los acuerdos suscritos por España) asistimos complacientes y silenciosos al total deterioro y descrédito de nuestras instituciones habremos hecho un flaco servicio a la enseñanza, a la Pesca y al Estado.

Pensamos por tanto, que ha llegado el momento de exigir a la Secretaría General de Pesca que la Alta inspección funcione como tal, porque la autoridad y el prestigio son algo absolutamente necesarios para evitar cunda el desánimo y el hastío que ya se apodera de algunos profesores, Centros y Titulados, y esto, ya se sabe, causa un daño irreparable en unas personas que tienen acreditada una capacidad y una dedicación mucho más que aceptable.

Se hace necesario un control que garantice que la calidad de la enseñanza no se deteriore porque lo que tanto ha costado conseguir lo podemos tirar por la borda en un sólo curso y ya sabemos quién espera el menor fallo de nuestros titulados para caernos encima.

Por todo ello creemos que la Asociación de Profesores como tal, debiera dirigirse a la Secretaría General y recabar información sobre los muchos problemas que nos afectan y que AETINAPE también tiene planteados a dicha Secretaría.



1º) Situación de estas enseñanzas en algunas Comunidades Autónomas y en Cataluña en particular.

2º) Criterios que se siguen en la creación de Centros.

3º) Directrices que se han dado a los centros del I.S.M.

4º) Gestiones que se hacen en el M.E.C. para catalogar nuestros Centros, teniendo en cuenta que abarcan desde formación ocupacional hasta diplomados universitarios.

5º) Estudios que se hacen para engarzar nuestra F.P. con la futura del M.E.C.

6º) Negociaciones que se están llevando a cabo con M. Mercante para defender los legítimos derechos de nuestros titulados.

7º) Garantías de que se realiza una buena inspección técnica.

8º) ¿En que condiciones se han celebrado pruebas para Profesores de Centros del I.S.M.?

DENIA

CORRESPONSABILIDAD.

La Radio-Baliza es un aparato que como todos los profesionales de la mar saben sirve para, en caso de accidente dar la situación del barco por medio de señales de radio a una estación receptora situada en tierra.

Se supone que todos debemos conocer el funcionamiento de dicho aparato y también que debe estar instalada en un lugar idóneo para en caso de siniestro poder cumplir las funciones para las cuales fué instalada. Esto no siempre sucede así pues sabemos que muchos barcos instalan la Radio Baliza en el interior del barco —taquillas, armarios, etc.— que imposibilitan totalmente el que la Radio Baliza quede libre automáticamente en caso de accidente.

El 60% de los pesqueros del mediterráneo, tiene instalada la Radio Baliza pero un gran número de ellos la tiene instalada inadecuadamente, este aparato si no está bien instalado en su lugar correcto, en el exterior del buque, no sirve para nada, por eso al mismo tiempo que se debe vigilar que se cumpla que los barcos tengan Radio Baliza, hay que vigilar que ésta esté bien instalada.

La seguridad de la vida en el mar, es derecho de todos tanto de los profesionales de la mar como los que en tierra tienen la obligación de hacer cumplir las leyes.

AETINAPE hace mucho tiempo que viene denunciando irregularidades en materia de seguridad, que se están registrando en la flota tanto pesquera como mercante. En la reciente mesa redonda celebrada en Madrid entre los representantes de la Administración, I.S.M. sindicatos y Organizaciones profesionales, AETINAPE dejó claro que "la seguridad es un campo común para todos" aquí hay que incluir a la Administración, armadores y profesionales entre todos debemos luchar para que de una vez todas nuestras vidas no sigan quedando en los barcos y mares del mundo.

DELEGACIONES

PERDEMOS LAS COSTUMBRES

Hace algunos años en el puerto de Denia se izaba la bandera nacional en los días de fiesta y Domingos, además de ser una obligación y un respeto con nuestra enseñanza nacional a la gente que no pertenece al sector marítimo les gustaba comprobar que la gente de mar también tiene la parte espiritual que les corresponde con la Nación y la bandera de nuestra Patria.

Lo mismo pasa en los puertos de nuestra provincia donde un gran número de barcos ha olvidado este deber para con nuestra bandera.

Lejos de las ideologías políticas que cada uno de nosotros podamos tener, hay costumbres que nunca se deberían perder y éstas es una de ellas, la cual esperamos que vuelva a reaparecer y para ello instamos a los compañeros de todos los barcos de este puerto para que en adelante veamos en los mastiles de nuestros barcos nuestras bandera, como antes.

Desde esta Delegación de Levante, queremos felicitar en estas entrañables fiestas, a todas las demás Delegaciones y Colaboradores. Así como al resto de profesionales y lectores de la revista AETINAPE, deseando a todos unas Felices Fiestas y un prospero año 1985.

Un saludo desde Denia.

BALEARES

¿DEMOCRACIA?

En primer lugar y desde ésta tribuna, nuestro más sincero homenaje y recuerdo a la memoria de todos los compañeros y hombres de la mar que desgraciadamente y con la inmensa tristeza que nos embarga han dejado su vida en y por la mar.

Es muy lamentable el comprobar a estas alturas de la tan "cacareada" democracia, el que cuando a través de un programa de T.V.E., se hubiese podido concienciar a la opinión pública en general de qué, cuando los barcos se pierden hay muchas causas que lo provocan, ahí es donde a los poderes fácticos no les va nada bien el que todas las posibles causas puedan salir a la luz pública, y con un "se da oficialmente por desaparecido el barco... y sus tripulantes" dan plumazo al tema y a otra cosa. ¡Que pasa con los familiares de esta gente que "oficialmente" ha desaparecido! ¿Porqué no se continúan las investigaciones y encuestas hasta que razonable y humana mente se crea que ya nada más se puede hacer?

Desde luego no podemos seguir consintiendo el que un Sr. (Director del Programa genérico "Montrove" en Informe Semanal) diga que no se juega el puesto por la emisión de ese programa. ¿Por qué el estamento militar que dice que se pone en entredicho su "honestidad", no investiga si realmente podemos ponerlos en entredicho?, porque al menos aquí en Palma de Mallorca, la Comandancia de Marina comete reiteradamente irregularidades en muchas de sus gestiones en despacho de buques, titulaciones (en sus categorías), etc.

¿Es que los 11 minutos que cortaron sin más (humillando nuestra legitimidad de opinión y expresión) habrían hecho saltar los resortes del chanchullo y trapiqueo en el que todavía nos vemos envueltos? ¡Muy grave serían las cosas y los hechos que se dirían y exponían para que nos silencien de esta manera!

Está claro que nuestro único camino (después de ver que no hay prácticamente sentir de diálogo y llevar las cosas por los cauces tranquilos) en la denuncia sistemática de todos cuantos problemas e irregularidades se cometen con nuestra profesión, y con nuestros medios de trabajo. Pero no con los modos y maneras acostumbrados, si no directamente ante los medios de comunicación a nuestro alcance y disposición, es decir Prensa y Radio, pues creemos al menos aquí, que es ésta la única forma de que al menos una parte de nuestros problemas sean leídos y escuchados por el resto de la opinión pública, y que los Organismos y Estamentos que entiendan de las cuestiones que se denuncian, no tengan más remedio que actuar en consecuencia.



Que no piense nadie el que, nuestro talante y forma de ser sea ésta, la denuncia-acusación y protesta sistemática de todos cuantos hechos nos atañen, pero es que nos han llevado a ésta situación en la cual ya no hay nada que decir, sino el actuar de modo inmediato y que pase lo que pase, y caiga quien caiga.

Nosotros somos optimistas por defecto, no obstante pensamos que es el único modo de no dejarnos atrapar por la apatía y la desgana, es por lo que desde aquí y con todo nuestro afecto, os deseamos y deseamos a todos paseis unas felices Fiestas de Navidad y que la entrada en el próximo años sea fructífera y esperanzadora. Recibid un fuerte abrazo y nuestro más sentido recuerdo para los que ya desgraciadamente no están junto a nosotros.

Un saludo a todos desde baleareas.

DELEGACION DEL PAIS VASCO

DESDE EL NORAY

Aunque nunca será suficiente, en el anterior número de nuestra revista AETINAPE, comentábamos, largo y tendido, sobre la Seguridad de nuestros barcos y de nuestras tripulaciones, haciendo incapié en las condiciones "Vejatorias" en las que hemos de trabajar en muchos casos, v.g.r. cuando se labora bajo Bandera Marroquí, Inglesa, etc.

Así mismo, y a mayor abundamiento, existen condicionamientos de contratación, que nos vemos, en muchos casos, obligados a admitir, para seguir ganando el pan de nuestros hijos. Mientras no ocurre una desgracia, accidente ó enfermedad grave, todo va bien. Pero... si algo de esto acontece, nos encontramos, muchas veces, sin Seguridad Social ó cotizaciones muy bajas, sin un seguro de vida y por tanto sin derecho al paro, etc.

En cuanto al tema de Seguridad, la legislación es, suficientemente clara, en lo que concierne a los elementos de seguridad y salvamento con que debe ser dotada cada tipo de embarcación. Pero... ¿cuándo y cómo nuestras autoridades Marinas, inspeccionan si dicha dotación es suficiente ó si su funcionamiento es correcto? Y si así lo hacen..., ¿verifican, si las correcciones pertinentes se han llevado a efecto? De todas formas... Triste.... pero todos sabemos como funciona esto en realidad.

De todas formas, hoy, queremos dar un paso más y aunque sea someramente, vamos a comentar la problemática que conlleva el actual planteamiento de las "Revisiones Medicas" para los hombres del mar.

Partiendo de la base de que los reconocimientos médicos para embarques, unicamente y como norma general, sólo pueden efectuarse cada dos años, ocurre que, por una parte estos se reducen a un simple análisis de sangre y orina, y para completar el dossier se adjunta una placa de pulmón.

Nosotros nos planteamos las siguientes preguntas:

¿Es suficiente este tipo de reconocimientos de cara a un hombre (persona) que su habitat habitual es una embarcación en unas determinadas latitudes de nuestros mares?

¿No debería ser obligatorio, un chequeo más digno y completo, por lo menos dos veces al año, sin fiarse el Sr. Galeno de turno, de la veracidad de nuestras declaraciones en las que a veces, algunos, ocultamos la verdad?

¿Si realmente, es cierto y necesario, poner en marcha la Medicina Preventiva, no es más cierto que, ésta debería iniciarse, precisamente, con los hombres del mar, que son los más expuestos y más lejanos a todo centro de Auxilio?

En cualquier caso y para aquellas personas, que pasado el reconocimiento, se encuentran en los límites de tolerancia... ¿No sería, conveniente y obligatorio, un seguimiento, a nivel personal, si ello es posible, ó al menos, aunque sea minimamente, a través de la telefonía?

No queremos alargarnos más. Hemos querido exponer todas estas cuestiones para concienciar de los riesgos que corremos, con el fin de que, aquellos Organismos o Entidades de las que dependemos, aporten las soluciones necesarias y, sobre todo, exijan su más estricto cumplimiento.

Hasta pronto. Siempre con vosotros. Un Abrazo desde el País Vasco.

HUELVA

LA POLITICA DEL AVESTRUZ EN NUESTRO SECTOR

El día 22 de Noviembre, se celebró una Asamblea en la ciudad de Huelva, tratándose temas interesantes para el sector, en la que El Presidente de AETINAPE expuso la problemática por la que está atravesando el colectivo y el futuro que nos espera a los Titulados Náutico-Pesqueros. Aunque hubo una buena asistencia de alumnado, la mayoría de ellos con títulos, y de socios de esta Delegación, a todos nos llamó la atención que habiendo en tierra tantos profesionales en activo, vieses los anuncios de la Asamblea y actuasen como si aquello no fuese con ellos y no hicieron ni acto de presencia. Hechos como este y otros parecidos es hacer como el avestruz.

Esta Delegación fue invitada por el Consejero de Agricultura y Pesca, D. Miguel Manante Humanes, de la Junta de Andalucía a "Las Primeras Jornadas sobre el sector Pesquero Andaluz", en dichas conferencias se habló de temas muy interesantes y de proyectos futuros, durante los dos días de conferencias y de mesas redondas, siempre hubo representantes de Armadores, Cofradías de Pescadores, Directores de Escuelas Náutico-Pesqueras, etc. Con esto lo único que queremos manifestar es que siempre están los distintos sectores en defensa de sus intereses y por tal motivo se apoyan.

Nos preguntamos ¿Qué hacemos los titulados Náutico-Pesqueros? ¡Pues nada que valga la pena! para potenciar nuestra Asociación y reivindicar nuestros derechos, de seguir así, no tardaremos en lamentarnos y con lamentaciones no se consigue nada.

En la conferencia de D. Fernando Gonzalez Laxe, Director General de Ordenación Pesquera, entre los muchos datos que dio de financiación para construcción de buques y reformas por parte del Gobierno, fué interpelado por los Armadores en defensa de su sector, así como por parte de los Presidentes de Cofradías. Entre los datos hubo uno que nos llamó la atención y era "están registrados 17.740 buques del sector de Pesca" creemos que si se respetasen los Cuadros Indicadores de Tripulaciones Mínimas, así como las Competencias y Atribuciones de los Titulados abordo, no sólo se reduciría el paro sino que además aumentaríamos la Seguridad en el sector Marítimo, que desgraciadamente se encuentra en un declive progresivo.

Todo lo contrario a lo que manifestó en relación con el tema, el Presidente de la Federación Nacional de Cofradías, que expuso la petición de celebrar cursillos

DELEGACIONES

acelerados para crear titulados para que los barcos puedan hacerse a la mar. Petición con la que no estamos de acuerdo por los motivos que ya se han expuesto a las Autoridades pertinentes y de las que ya se ha hablado y razonado en estas páginas.

Esta Delegación discrepa con la Administración manifestando que con estos datos y con el número de flota pesquera, es imposible que haya falta de titulados en nuestro sector. ¿Qué es lo que pasa? ¿Es que en los barcos no se respetan los Cuadros Indicadores de Tripulaciones Mínimas? ¿Cómo puede ser que haya Titulados enrolados en un barco y que al mismo tiempo estén ejerciendo otra profesión en tierra?

Hacemos un llamamiento a todos los Titulados, afiliados o no a AETINAPE, dejemos de hacer el avestruz y miremos las cosas con realidad y objetividad, porque hoy por hoy no se resuelve nada a nivel individual, hace falta que el colectivo este unido y representado y nunca mejor que AETINAPE para tal fin.

Saludos.



CADIZ

LO QUE FALTABA

¿Cual es la función de las Cofradías de Pescadores?

¿Por qué se llaman Cofradías? Las Cofradías se constituyen con Cofrades. ¿Quiénes son estos Cofrades?

No sé quién nos apuntó no hace mucho que las mal llamadas Cofradías de Pescadores son una Federación de Armadores de Pesca. Entonces nos preguntamos:

¿Si los Armadores son inversionistas de capital privado por qué su Federación es subvencionada con dinero de los presupuestos del Estado, si este dinero sale de los bolsillos de todos los españoles?

Si las Cofradías son sólo de los Armadores, aunque no en la legalidad si en la realidad, una cosa si tenemos muy clara y es que las Cofradías de Pescadores están sólo y exclusivamente al servicio de los Armadores de Pesca y los que no se lo crean les remitimos a las declaraciones hechas por el Presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, (eramos pocos y parió la abuela), donde dice que es necesario la creación de unos cursillos acelerados (quince o veinte días) para la obtención de Titulados Náutico-Pesqueros.

Cada día estamos más convencidos de vivir en un país de locos, pues, además de hacer una proposición que se da puñetazos con la Ley en vigor, éste "señor" se salta impunemente los Organismos del Estado encargados de hacer estas valoraciones.

Según éste "señor", que no sabemos de donde sale, resulta que en la Comunidad Autónoma Asturiana no hay suficientes Titulados Náutico-Pesqueros para su flota, dato que nosotros no conocemos a fondo, pero ¿es que en el resto de España no los hay? Desde Cádiz podemos afirmar con plena certeza que en la Comunidad Autónoma de Andalucía el paro de Titulados es demasiado alto. Y ahora le preguntamos al Presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores: ¿Los Titulados que hayan cursado sus estudios en Escuelas de Galicia, Andalucía, País Vasco, Levante o Canarias no pueden ejercer en Asturias, quizás por su condición de extranjeros?

¡Más seriedad, "señor", más seriedad!

Pensamos que cuando se está diciendo que con la entrada en la CEE vamos a tener más puestos de trabajo porque podremos ejercer en los pesqueros de la Europa Comunitaria no se puede decir que se va a amarrar la flota de Avilés porque en ese lugar (lo dudamos) no hay Titulados, cuando en el resto del país el paro es bastante más alto de lo deseable.

Pero lo que más nos duele de todo esto, como titulados y responsables de la Delegación de Cádiz es la actitud del Sr. Secretario General de Pesca, en cuanto a seguirle el juego a las Cofradías de Pescadores y sus secuaces, perdón, sus amigos.

Lo dicho eramos pocos y...

Para terminar desde aquí y ahora exigimos del Sr. Secretario General de Pesca, los siguientes puntos:

1.- Reposición inmediata con el urgente nombramiento del Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras.

2.- Que esa Secretaría General ponga los medios necesarios para evitar la salida a la mar de buques, que no lleven a bordo a los Titulados que marca la Ley.

3.- Que en todos los problemas profesionales de los Náutico-Pesqueros se cuente para ello con la participación de AETINAPE y Consejo de Dirección.

4.- Evitar que terceras personas, sin representación en el sector, metan sus narices en los problemas de los Náutico-Pesqueros agravándolos más de lo que están.

Desde Cádiz, un saludo.

ASTURIAS

UN INTENTO MAS DE AGRESION A NUESTROS TITULADOS

El comentario de esta singladura viene impuesto por el contexto originado este mes pasado por la exigencias de la CEE respecto a los Titulados que comandan los buques pesqueros que faenan en aguas comunitarias, como única forma de garantizar responsabilidades. Aunque el detonante que originó la respuesta de la Dirección General de Navegación fue la desaparición del "Montrove" en aguas del Sahara, y la del "Islammar III".

Conocidos estos hechos, la Dirección General de Navegación comunicó que a partir de aquel momento la ley se iba a cumplir a rajatabla, y ordena que no se despache ningún barco que no lleve a bordo los Titulados necesarios que establece la Ley.

Consecuentemente con estos planteamientos nos sorprende enterarnos, que de rebote cae casi toda la flota de bajura del litoral Asturiano, por carecer de los mandos legales.

Por lo que se desprende de las declaraciones que hizo el Sr. Muñiz Guardado, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de pescadores y portavoz de los armadores de buques pesqueros al diario La Voz de Avilés. Dijo, que habló con el Director de Ordenación Pesquera y le había dicho que la alternativa que le planteaba la consideraba válida, y así se dará un plazo de seis meses para que los tripulantes afectados por esta Ley (que siempre existió) se pongan en orden, acudiendo a unos cursillos acelerados que se celebrarán de acuerdo con la Consejería de Agricultura y Pesca. Pero sabiendo (Ojo) que estos cursillos no podrán ser impartidos de forma severa ya que habrá días en que los pescadores no podrán acudir, debido a encontrarse en la mar.

El Sr. D. Miguel Oliver Massuti, secretario General de Pesca, nos parece que también está en la misma línea del Sr. Muñiz Guardado, en consecuencia, de acuerdo con los seis meses de cursillos acelerados, que suponemos que de llevarse a efecto se impartirán en las cofradías de pescadores, y los exámenes en las comandancias de Marina. De trasladar el problema a las escuelas de Formación Profesional Náutico Pesquera, la chapuza sería de proporciones aún mayores. Pues es de difícil comprensión para los alumnos matriculados, que para obtener el título de primer Mecánico, o Patrón pasó dos cursos en la escuela, incluso algunos repitieron, para que ahora sólo sea necesario para obtenerlo ponerse a la cola.

El problema para nosotros, no tiene solución viable a corto plazo, por no haberle prestado nunca la atención debida, sufrimos ahora las consecuencias de una política administrativa cargada de paternalismo, e irresponsable.



Hoy como ayer se sigue imponiendo el criterio materialista de los armadores, y vuelve a estar en la calle la legalidad de la sinrazón, una vez materializada la chapuza que supone que los armadores sigan disponiendo de mano de obra barata, nosotros tenemos la experiencia de otras ocasiones y sabemos que, a parte de las embarcaciones familiares, los marineros, una vez en posesión del título, exigen una remuneración equitativa, como es justo, y en muchos casos se marchan a sacarle mayor rendimiento al título tan fácilmente adquirido.

Ahora se legaliza durante seis meses la salida a la mar de los barcos pesqueros sin los mandos cualificados. En realidad siempre funcionó así y seguirá funcionando. Para AETINAPE el regalar estos títulos a los marineros o motoristas por mucha práctica que tengan en las embarcaciones que manejan, supone una degradación moral y profesional para el resto de los titulados, porque repetimos. Si permaneciesen en la misma embarcación, pero una vez en posesión del título de primer mecánico o patrón, aprovechan como es natural otra oportunidad mejor.

Para AETINAPE el único criterio válido es, el no entrega títulos de Formación Profesional Náutico Pesquera fuera del cauce legal que establecen las escuelas reconocidas que imparten estas materias. Es oportuno recordar en esta ocasión nuestra lucha para que estas escuelas pasen a depender del Ministerio de Educación y Ciencia.

A título puramente informativo y como el Sr. Muñiz Guardado, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, asegura e insiste en que no hay Patrones titulados suficientes para cubrir las necesidades, transcribimos los siguientes datos:

Fuentes pertenecientes al sector marítimo facilitaron la relación de titulados que había en el año 1978, las cifras que indicaron superan con mucho el número de pesqueros en todo el territorio nacional y el Sr. Muñiz Guardado dice que no son ciertas.

Un saludo desde Asturias.

MAS MEDALLAS

Hace unos días me quedé sorprendido al leer en la página 47 de la última revista "HOJA DEL MAR", que habían sido galardonados con una medalla de oro, dos exdirectores Generales del Instituto Social de la Marina, uno a título postumo y otro llamado D. Miguel Albadalejo Campoy al cual creo que muy pocos marinos conoceríamos como tal Director General, debido a su corto tiempo de permanencia en el cargo, porque si mal no recuerdo este no duró ni seis meses, debido a que dicho cargo le había sido concedido como a otros muchos, por su militancia política, este en UCD y no, por méritos propios como en realidad debían de ser ocupados dichos cargos de tanta responsabilidad.

Es asombroso el comprobar el compadreo existente entre todos estos individuos, cuando uno lee estas cosas tiene la sensación de que seguimos viviendo en los tiempos pasados, donde las medallas estaban a la orden del día, lo que sucedía es que antes dichas medallas eran de hierro y bronce pintadas y ahora son de oro y diamantes para presumir más, mientras que muchísimos marinos ese mismo día no tenían ni mil pesetas para dar de comer a su familia, pero esto a esos que ahora ocupan los grandes despachos y que se sientan en las poltronas, les importa tres cominos, todo se los pasan por la entre pierna, el caso es figurar y vivir bien, llamándole a esto el cambio.

En dicho artículo se dice, que el acto estuvo presidido por el actual Director General D. Constantino Méndez, por el Secretario General D. José A. Sánchez Riera, por el Jefe de Personal D. Heraclio Corrales y otros muchos más que sería muy largo de enumerar, pero lo que más me sorprendió y creo que a vosotros compañeros también, es que el Sr. Director del I.S.M. en su discurso desglosase lo que había sido dicho Organismo en los sesenta y cinco años que

habían pasado entre la gestión de los dos premiados diciendo: "Son la propia historia del Instituto, una historia que se ha ido haciendo con cada día de mar y con cada hora de trabajo. ¿Qué os parecen compañeros las palabras del Sr. Director General? Yo diría, pura demagogia, esto es de risa, que sabrá este señor lo que es un día de mar, ya vemos los marinos en los diferentes puertos donde tocamos, como funciona el I.S.M. y si uno pregunta el motivo, siempre le contestan lo mismo, falta de personal y de medios económicos.

Para terminar yo les daría la siguiente reflexión:

¿No sería muchísimo mejor que esa medalla o medallas de oro se entregase a esos hijos, esposas, y padres que se quedaron sin sus seres más queridos haciendo los verdaderos días de mar y horas de verdadero trabajo?

¿No cree Sr. Director General, que sería muchísimo más honrado entregar ese dinero que se malgasta en tantas inutilidades como son: medallas, obsequios, viajes, comidas, etc. en contribuir a subsanar los gastos de todos esos marinos que se encuentran por los muelles y casas del mar buscando trabajo?

¿No sería mejor que en vez de hablar y hablar se diese usted una vuelta en un barco de esos que trabajan en Gran Sol, Terranova, Cos-

ta de Marruecos, etc. para que se enterase de nuestras inquietudes o problemas que por desgracia son muchísimos, para que luego pudiese hablar con conocimiento de causa de hacer días de mar.

¿No creen ustedes que en vez de pasar el tiempo con esas chorradas de entrega de medallas, reuniones de altos ejecutivos, donde no resuelven problema alguno y que solamente sirven para malgastar tiempo, saliba y dinero, que sería mucho mejor acercarse a la auténtica realidad de nuestros problemas?

Señores, nos han engañado, esto no es por lo que hemos luchado durante tantos años, hasta ser marginados por una parte de la sociedad, estoy defraudado y avergonzado por muchas cosas que hacen y dicen ciertas personas o personajillos que se aferran ahora diciendo que son democraticos.

Desde estas líneas compañeros marinos, os animo y os encuadro para que aunando esfuerzos todos juntos y unidos, denunciemos toda esta desgana, marginación, desinterés, falta de justicia y tanta demagogia en quienes tienen la obligación de resolver poco a poco nuestros gravísimos problemas y que hasta ahora no hicieron nada o casi nada positivo.

AMPRO
Mecánico Naval Mayor



GRACIAS SRA. THATCHER

Al leer el titular de esta carta, estoy convencido que muchos se llevarán las manos a la cabeza, espero que al finalizar su lectura vuestra opinión sea distinta y comprendáis mi motivo de darle las gracias a la Sra. Thatcher.

Cuando comenzó el abanderamiento de buques españoles, con pabellones ingleses e irlandeses, las tripulaciones de estos buques creyeron que les llegaba el "mana", y así ocurrió mientras no intervino el Gobierno de la Sra. Thatcher.

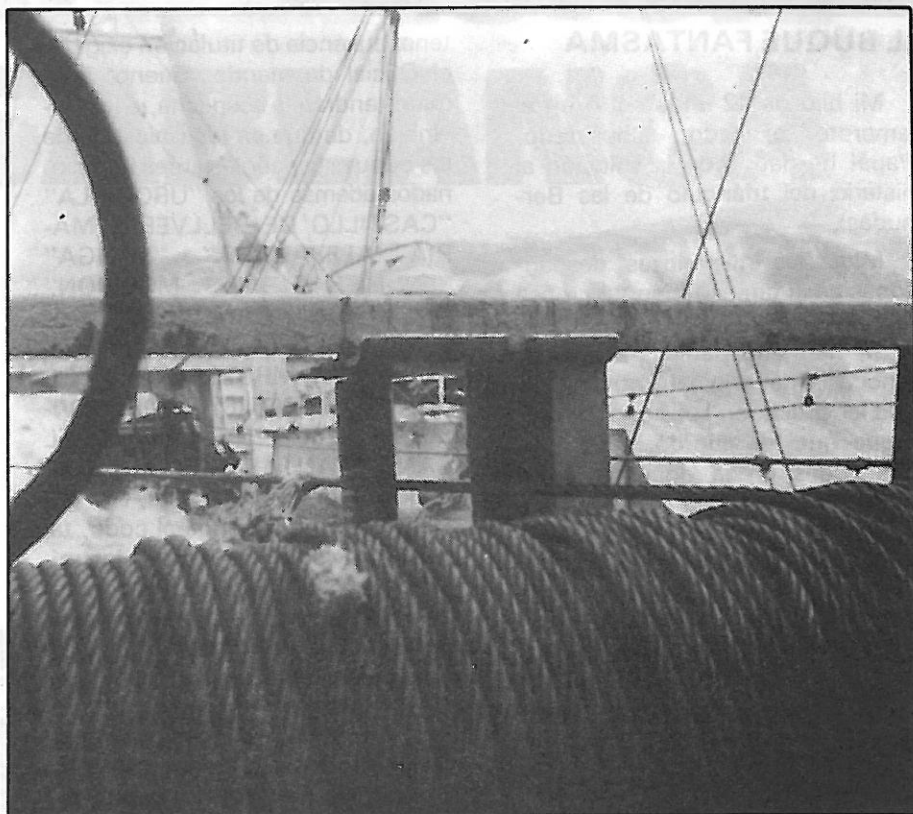
Estos buques pesqueros tenían acceso libre —y sin límites de capturas— a los mejores caladeros comunitarios, caladeros prohibidos incluso para buques con licencia. Sus mareas eran muy superiores a los demás buques que faenan en aquellas aguas.

Debido a la abundancia de capturas de estos buques, los precios decrecieron perjudicando notoriamente al resto de la flota que, veían ahora como a la falta de capturas se unía la bajada de los precios. Todo esto, unido al descenso en la concesión de licencias, obligó al amarre de la mayor parte de la flota que faenaba en aguas comunitarias. Ya no era rentable el riesgo de faenar sin licencia.

Al obligar el Gobierno Inglés —pronto copiado por el respectivo Irlandés— a la obligatoriedad de llevar a bordo el 75% del personal perteneciente al país del pabellón del buque, vino a normalizar un tanto este problema. No quiero disculpar con esto el que se esten quedando con parte de nuestra flota.

Y, vino a normalizar un tanto este problema, debido al avance de estas gentes en logros obreros —no tan sólo en las condiciones de trabajo en tierra, sino también en la mar—, respetando todos los acuerdos sindicales y llevándolos a rajatabla; y no hablemos de su seguridad social y marítima que son muy superiores a las nuestras.

Poniendo por ejemplo las condiciones de trabajo a las que nos vemos sometidos en un buque palangrero que faene en aguas comunitarias, condiciones que yo calificaría de tercermundistas con ten-



dencias a resucitar la esclavitud, nos daremos cuenta que algo tiene que suceder para evitar que esto ocurra. En un buque de estas condiciones el régimen de trabajo es el que sigue generalmente: Aproximadamente a las tres de la madrugada se comienza la operación de colocar el cebo en los palangres —llevan unos 12.000 anzuelos en invierno y hasta 16.000 en época de primavera y verano— cebo que esta congelado; a continuación se comienza a largar, operación que finaliza de 7 a 8 de la madrugada. A las 10 de la mañana se comienza a levantar el aparejo, no finalizando hasta la una o las dos de la madrugada, para a continuación proceder al almacenaje de la pesca en la bodega. A la hora de las comidas se realiza ésta por turnos de media hora, para no interrumpir las faenas. Y esto día tras día hasta finalizar la marea que suele ser de 17 o 18 días, de los que 6 son de navegación.

Estos subditos ingleses no se someten a estos regímenes de trabajo, motivo por el que surgieron las protestas de muchos Patrones de Pesca y Mecánicos Navales de estos buques con pabellón extranjero, cuando creo que debían de ser

estos los impulsores de la mejora de las condiciones de trabajo. El no mantener estos regímenes de trabajo, estos buques con pabellón inglés o irlandés dejaron de ser rentables, pues ya sus capturas eran iguales a los demás o incluso inferiores, lo que, en cierto modo normalizó un tanto este problema.

Claro, ahora aparece otro problema —menor para mi humilde opinión— y es que al no hacer las cosas bien, es ahora cuando aparece con que estos buques no pueden volver a su lugar de procedencia, quedando amarrados en puertos ingleses o irlandeses en vez de puertos españoles.

Señores preocupémonos mas por la seguridad en la mar, no se puede permitir que un Patrón vaya 12 horas seguidas de guardia que puede acarrear el abordaje con otro buque; lo mismo que nos debemos preocupar por otras muchas más cosas que nos lleven a lograr una flota acorde con los demás países comunitarios, pues parece ser que ahora vamos a formar parte de su organización.

Por todo lo expuesto es por lo que me atrevo a decir: Gracias Sra. Thatcher.

OPINIONES

EL BUQUE FANTASMA

Mi hijo de 12 años entró en el camarote excitado, alborozado. ¡Papá! he dado con la solución al misterio del triángulo de las Bermudas!

Mira, las misteriosas desapariciones en el famoso triángulo (hace unos meses tuve que comprarle el libro), han sido debidas a que les "choco", (del original), otro buque y no les prestaron auxilio, porque el buque que les abordó, tenía irregularidades en la documentación oficial, problemas de Seguro, y carencia de clasificación idónea. Esto (lo dicen los "entendidos" en los periódicos), es lo que les ha pasado a los tripulantes del Montrove. Aseguran los meteorólogos, que si no se han encontrado restos de naufragio, es porque el viento se los llevó.

Cuando tenía tu edad, le dije, hubo dos desapariciones que conmovieron a España, y al mundo marítimo. El "Castillo Monjitch" y el Monte "Palomares", buques de gran "porte", desaparecieron misteriosamente sin dejar rastro. Tal vez los "chocó" ése buque fantasma del que tú me hablas.

Papá, dice el Colegio de algunos Oficiales de la M.M. (COMME), que el barco que los "chocó" debía

tener ausencia de titulación exigida, el Oficial de mando. Bueno, hijo, mira: tendrán la sospecha, o la convicción, de que en los siniestros de los buques españoles antes mencionados además de los "URQUIOLA" "CASTILLO DE BELLVER" "MARIA ALEJANDRA" "RANGA" "ENSIDESA" "EL MOLINON" "CAMPEON" "CAMPASAS" "CAMINO" "BUTASIETE" "MONCLOA" "CAMPOBLANCO" "GIBRALTAR" "CIUDAD DE SEVILLA" "FRIGO TENERIFE" "EL CANO" "ANTARTICO" etc. etc.. buques todos ellos de élite, con galones de la bocamanga al codo, tal vez no tuvieran los oficiales los mínimos niveles de seguridad exigidos. Ocurre, que sólo nos recordamos del estómago, cuando tenemos hambre.

Mi hijo se me quedó mirando fijamente: Tiene un triángulo en sus pupilas, me dice. En los hospitales y en la clínicas mueren muchas personas, por errores. En los accidentes de los aviones, también; recuerda las víctimas de los últimos habidos en Barajas. ¿No puede ocurrir lo mismo en la Marina Civil, si hay Oficiales que no "responden" a pesar de tener la "titulación exigida"? Los médicos y pilotos también tienen la titulación adecuada. ¡O no!

Uno, que es medio tonto, se pregunta si éstos buques fantasmas que andá "chocando", y no prestan auxilio por falta de documentación (...), se ven obligados a permanecer eternamente en la mar. A uno, cuando llega a puerto, las Autoridades de Marina en el mundo entero, le piden documentación y certificados, hasta del día en el cual hizo la primera Comunión. No tenga Ud. la suerte de caer en un país de los llamados tercermundistas, allí, le piden la marca de los calzoncillos. Incluso, si quiere hacer contrabando, le piden "clasificación idónea". Uno, que sigue siendo medio tonto, no comprende que puede haber periodistas y periódicos, que "piquen" en el anzuelo lanzado por los profesionales del "bulo", escudados en rimbombantes siglas, prestando atención a los cantos de sirena, varadas en tierra. ¿A quienes pretenden engañar esos "payasos de pleno"?

Queda pues Sr. Ministro, abierta la veda del "Buque Fantasma", indocumentado, falto de clasificación idónea, con Oficial de mando, sin titulación exigida. ¡Señor!... ya dicen, ya "los fantasmas de tierra"... chorradas.

Carlos Pascual Polanco



AETINAPE

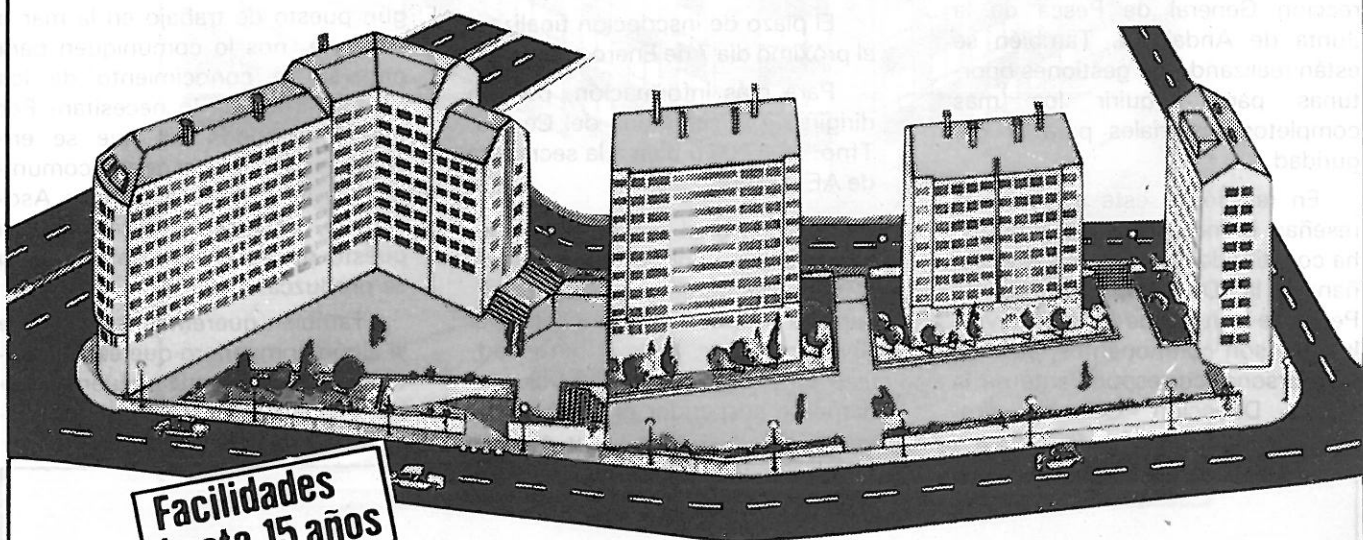
ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA



AETINAPE desea a sus asociados, colaboradores, simpatizantes, amigos y a toda la gente del Mar, unas Felices Fiestas y un próspero 1985.

URBANIZACION CASABLANCA

LA CORUÑA



**Facilidades
hasta 15 años**

- TODO EXTERIOR
- VISTAS AL MAR
- DOBLE VENTANAL
- PUERTA BLINDADA
- ARMARIOS TERMINADOS
- COCINA AMUEBLADA CON ELECTRODOMESTICOS
- AMBIENTE MUSICAL
- APARCAMIENTO
- PLAZA AJARDINADA

Lunes a Sábados
de 10 a 2 y de 4 a 8.

Avda. del Pasaje.

Telf.: 29 68 47 - 29 67 11

LA CORUÑA



**Hnos. Alvarez Conchado
y Antonio de la Iglesia C.B.**

PROMOTORES CONSTRUCTORES

Cursillos que se imparten en el Instituto Politécnico de Formación Marítimo-Pesquero de Cádiz:

- Radiotelefonista naval.
- Radiotelefonista Naval Restrtingido.
- Mecamar.
- Frigorista Naval.

Además de todos aquellos que corresponden a un Instituto Politécnico Marítimo Pesquero.

El Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo-Pesquero de Cádiz, va a disponer en breve de una embarcación especialmente construida para las prácticas de sus alumnos, dotada por la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía. También se están realizando las gestiones oportunas para adquirir los más completos materiales para la Seguridad.

En relación a este tema es de reseñar, la mesa de Seguridad que ha constituido en relación a la enseñanza) la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía y de las que son componentes, además del personal correspondiente de la citada Dirección General, profesores de la Sección de Huelva y

del Instituto Politécnico de Cádiz.

Esta solicitado, también a la Dirección General de Pesca, la dotación de un simulador de Pesca, complemento muy útil para nuestras enseñanzas.

Curso de acceso a formación Profesional de 2º Grado en la escuela de la Coruña. En el centro de Enseñanzas integradas de La Coruña, (antes Universidad Laboral de El Burgo) está abierta la matrícula para los Mecánicos Navales Mayores, Patrones de Pesca de Altura, Patrones Mayores de Cabotaje y Electricistas Navales Mayores, que deseen cursar la especialidad a fin de la rama Marítimo-pesquera de Formación Profesional de 2º Grado.

El plazo de inscripción finalizará el próximo día 7 de Enero.

Para más información, pueden dirigirse a la secretaría del Centro. Tfno. 66 07 00 o bien a la secretaría de AETINAPE.

El profesional que se encuentre en el paro sin cobrar el Seguro de Desempleo, durante un período superior a seis meses, cumpliendo el Servicio Militar, larga enfermedad, esté en la Escuela, podrá voluntariamente suspender el pago de su cuota mensual siempre y cuando

acredite documentalmente cualquiera de las situaciones anteriores.

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

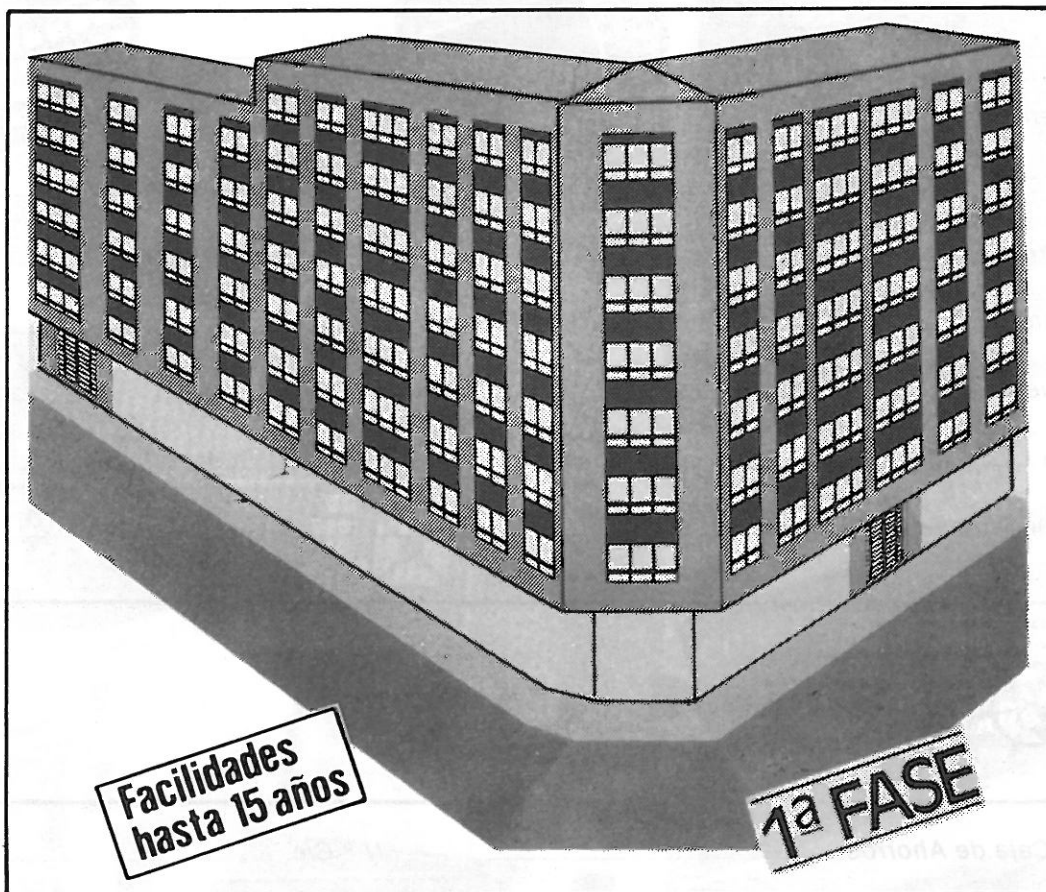
BOLSA DE EMBARQUE.- Continuamos luchando para tratar de resolver los problemas de compañeros nuestros que se encuentran en paro. Para que esta labor sea eficaz, se necesita la ayuda de todos, porque este es un trabajo colectivo y, dado que disponemos de muy pocos medios materiales para llevar a cabo tal función nos es imprescindible tal ayuda.

Pedimos a cuantos sepan de algún puesto de trabajo en la mar o en tierra, nos lo comuniquen para ponerlo en conocimiento de los compañeros que lo necesitan. Por otro lado todos los que se encuentran sin trabajo deben comunicarlo a la Secretaría de esta Asociación, para poder facilitarles un puesto de trabajo vacante cuando se produzca.

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



***VIVA CENTRICAMENTE,
CON TODO LUJO DE DETALLES,
EN PONTEVEDRA.***



**VIVIENDAS DE LUJO - ACABADOS DE LUJO
DETALLES EXCLUSIVOS**

PLAZA INTERIOR PRIVADA CON PARQUE INFANTIL

LOCAL DEPORTIVO SOCIAL

PISTA DE SQUASH

LOCALES COMERCIALES - VEA PISTO PILOTO

**CONJUNTO
RESIDENCIAL LIANS**

SALVADOR MORENO

TELF.S.: 84 61 90 - 84 61 11

PONTEVEDRA



**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.

UN REGALO A SU ALCANCE

desde ahora



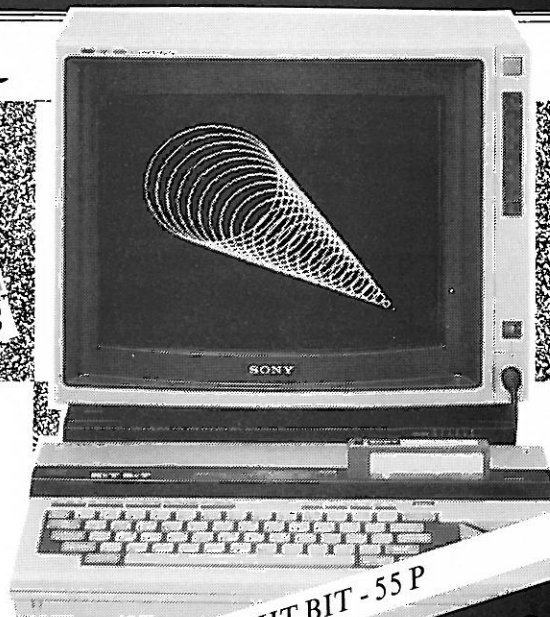
ZX SPECTRUM 48 K



ZX SPECTRUM PLUS

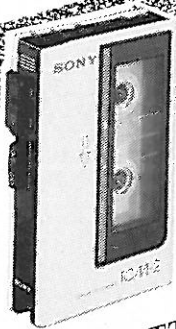


SONY HIT BIT - 75 P



SONY HIT BIT - 55 P

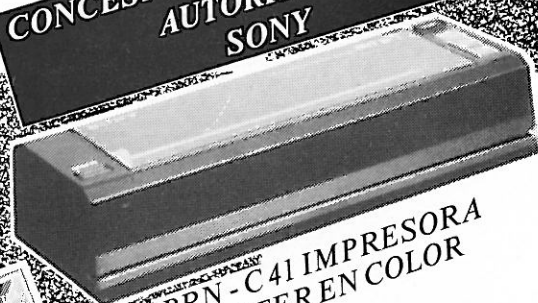
CONCESIONARIO AUTORIZADO
SPECTRUM
CONCESIONARIO Y DISTRIBUIDOR
AUTORIZADOS
SONY



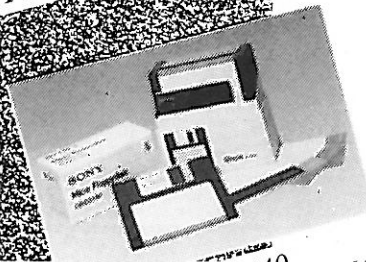
TCM - 2 CASSETTE



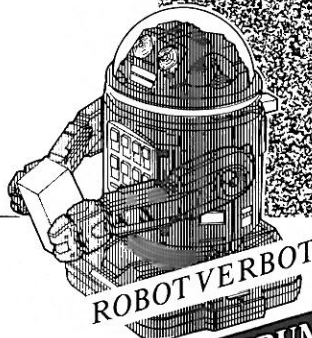
IMPRESORA SEIKOSHA GP - 509



PRN - C 41 IMPRESORA
PLOTTER EN COLOR



OM - D 3440
MICRO FLOPPY DISK



ROBOT VERBOT



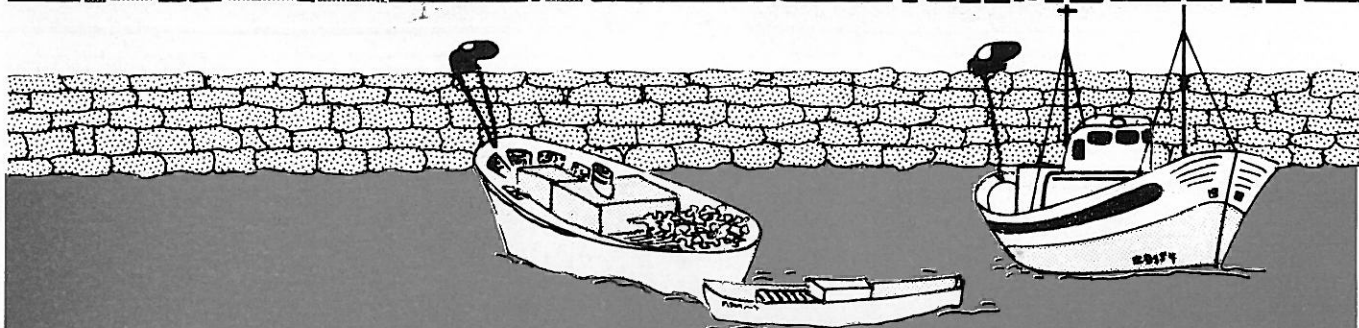
JUEGOS Y EDUCATIVOS

APRENDA A MANEJAR SU SPECTRUM
Y SU SONY CON NUESTROS CURSOS

GEF

LA CORUÑA y SANTIAGO.

*amigos en
tierra adentro*




CAIXA
GALICIA