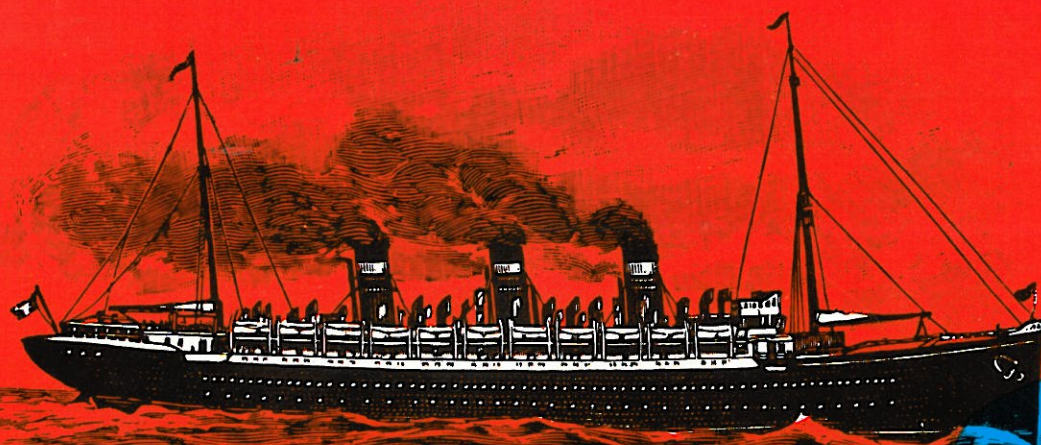


AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

DICIEMBRE 86 - N.º 16



ÑAÑ,ÑAÑ





TALLER MECANICO MANUEL SILVA, S. A.

TELEFONOS (985) 32 18 91 / 08 - TELEX 87642 SILV E
EL MUSEL - GIJON

REPARACIONES MECANICAS EN GENERAL
CALDERERIA, AJUSTE, ELECTRICIDAD
REPARACIONES FRIGORIFICAS
REPARACION Y MANTENIMIENTO A BORDO DE BUQUES
CON SERVICIO TECNICO PERMANENTE



Distribuidor:

- LUBES
- BUNKER
- DISPERSANTES

SISTEMA DE PESCA DE PALANGRE

SPEEDOLINE

REPRESENTANTES



SHIP CHANDLER FOR NATIONAL AND FOREIGN BOATS •

SUMPESCA
S. Ltda.

PROVISIONISTA DE BUQUES
MUELLE DE RIBERA, 9
TÉLF.: 27 84 36
LAS PALMAS



SUMARIO

SUMARIO

	PAGINA
Norte	2
Pleno	3
Conferencias	7
Entrevista	22
Nuestra labor	25
Colaboraciones	26
Opiniones	37
Delegaciones	39
Pasatiempos	42
Servicios	44

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

N.º 16 - DICIEMBRE 1986

Edita:

AETINAPE
Redacción y Administración:
AETINAPE
Avda. General Sanjurjo, 8-1.º Izqda.
Teléfonos: 299614 - 299577
15006 - LA CORUÑA

Imprime:

VENUS
ARTES GRAFICAS, S.A.

Dep. Legal: C-1.760 - 1982

DELEGACIONES:

GIJON:

Eduardo Castro, s/n. Telf. (985) 325808

CADIZ:

Duque de Nájera, 10

PALMA DE MALLORCA:

Villalonga, 70. Telf. (971) 232950

DENIA (Alicante):

Isaac Peral, 3 - puerta 4

PASAJES:

Euskadi Etor Bidea, 51. Telf. (943) 299265

HUELVA:

Cabeza Rubia, 36. Telf. (955) 224581

ARRECIFE DE LANZAROTE:

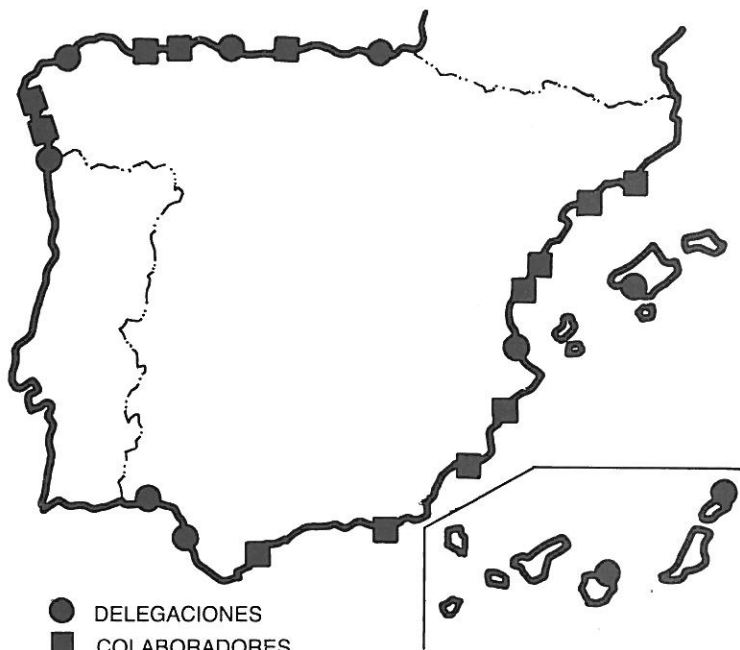
Avda. del Puerto Naos, 1. Telf. (928) 810600

VIGO:

García Olloqui, 4-of. 4. Telf. (986) 227742

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Espigón del Castillo, Local 5
Entrada al Muelle Pesquero (Edificio Báscula)
Telf. (928) 222114



● DELEGACIONES
■ COLABORADORES

DELEGADOS:

VIGO:

Manuel A. Ameijeiras Pedrido
Manuel Prendes González

ASTURIAS:

Isidro Mon Martínez

LA CORUÑA:

Emilio Suárez Tembra

CADIZ:

Celso Cordeiro Portela
Jesús Santomé Martínez
Antonio Iavi Romero

BALEARES (P. de Mallorca):

Miguel Frau Pujol
Eduardo Rodríguez Quiles

HUELVA:

Antonio Banderas Tenorio
Pedro Medero Rodríguez
Manuel Morales Cruz

PAIS VASCO (Pasajes):

Javier Anatul Lopetegui
Juan Aizpurua Cincunegui
Juan Manuel Sanles Fontán
Fernando Ríos Pardavila

DENIA (Alicante):

Lorenzo Ribes Serra
Lorenzo Simó Barrachina

ARRECIFE DE LANZAROTE:

Francisco Curbelo Villalba
Francisco J. Toledo Hernández
Juan Domínguez Meliá

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Manuel Puch González

COLABORADORES:

ALICANTE:

Julio Mon Martínez

PUEBLA DEL CARAMIÑAL:

Andrés Fernández García

NOYA:

Ramón Vidal Hermo

SAN CIPRIAN:

Dionisio Rey Pernas

BARCELONA:

José Vidal Figueroa

PALMA DE MALLORCA:

Luis Ponte Paleo

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA:

Eugenio Arufe Vidal
José M. Hermo Barreiro
Celso Cabaleiro Prado
Ramón Dacosta Alonso

TARRAGONA:

Carlos Fernández Peinado

ALGECIRAS:

José García Pazos

ALMERIA:

Juan López Soto

PUERTO DE SANTA MARIA:

José A. Maseda González

MUROS:

Ramón Martínez Caamaño

AVILES:

Antonio Asteinzá Fernández

CASTELLON:

Rogelio Alvaré Blanco

VALENCIA:

Vicente Botella Ballester

CARTAGENA:

Cristóbal García Pérez
Blas Isaac Pérez
José Isaac Pérez

SANTANDER:

Ramón Carlos Higuera Gómez

COLABORACIONES EN ESTE NUMERO DE:

D. Antonio Gutiérrez Martínez, D. Ramón López Díaz, D. Miguel S. Peña, D. José Oliveira Avendaño, D. José Oviña Santos, D. Marino de Arriba González.



...NADIE PUEDE VENIR CONTRA SUS PROPIOS ACTOS

Una frase esta del título propia del lenguaje jurídico pero perfectamente inteligible hasta por Directores Generales con un pie en el Olimpo de la Negociación.

Una frase que puede resumir no sólo el informe jurídico que realizó un equipo de brillantes abogados contratados por AETINAPE, sino todo el contenido de los problemas que actualmente afectan de manera más sobresaliente a los Titulados Náutico-Pesqueros con la Administración.

Un informe que recoge las precisas razones jurídicas en favor de los compañeros Titulados que vienen prestando sus servicios en buques de la Marina Mercante española. José Antonio Madiedo, flamante Director General de la Marina Mercante, quería buscar las cosquillas a nuestros Titulados y éstos, apoyados por compañeros, alumnos y por sus derechos inalienables obligaron a hacerle en un principio retroceder en sus intenciones.

No bien terminábamos de celebrar nuestro IV Pleno Nacional en Gijón, cuando Madiedo había firmado ya unos cuantos telegramas que serían remitidos a las empresas negando a los Náutico-Pesqueros la posibilidad de embarcar, la posibilidad nada menos que de seguir cubriendo sus puestos de trabajo. Un día antes de que nuestra protesta se hiciera efectiva ante la puerta misma de sus reales aposentos oficiales, el asustado Director General y sus secuaces rémoras, comenzó a expedir autorizaciones telegráficas a los Titulados; esto es: la lucha, nuestra lucha, obligó a Madiedo a cambiar de posición. Nuestra acción le demostró que con fuego no se juega.

Una lucha que hoy se viste de argumentos más del gusto de los héroes de despachos con el informe jurídico que elaboramos y damos a conocer en este mismo número de la revista. Ello es para que nadie pueda ver en nuestras razones un pequeño pataleo pueril.

El citado documento dice en una de sus partes que «Existe un principio jurídico establecido de que nadie puede venir en contra de sus propios actos, lo que viene a significar que cualquier pretensión o conducta formulada por una persona en un momento dado ha de ser desestimada si la misma persona ha realizado con anterioridad una conducta incompatible con la que ahora mantiene». Lo cual quiere decir que, si el Gobierno de España ha facilitado la incorporación de los Titulados Náutico-Pesqueros al sector de la Marina Mercante —reglamentada hace años— el mismo Gobierno no puede, ahora, en función de sus intereses actuales, contradecir esa legalidad creada por aquella reglamentación.

EL INTERES DEL PLENARIO

Días de trabajo intenso compusieron la celebración del cuarto plenario nacional de AETINAPE, que tuvo lugar a mediados del pasado mes de octubre en la Casa del Mar de Gijón. Si bien las labores internas y de régimen administrativo tuvieron una presencia notable en los trabajos del congreso, se hizo notar, por la calidad y la precisión de las mismas, el interés mostrado por todos los asistentes ante las lecciones que fueron dictadas en el Salón de Actos del recinto por destacados conferenciantes relacionados con el mar y sus labores.

En las conclusiones se puede observar que no existe gran diferencia con otros plenarios celebrados en cuanto a la situación general del sector. Ni los cambios administrativos en los que siempre, al principio, se depositan las mejores esperanzas, ni las huecas palabras de los dueños de la Administración prometiendo mejoras, tuvieron traducción y reflejo en los barcos, en los marinos, en los trabajadores del mar, esto es, en lo más importante de todo nuestro sector.

Más al contrario, según íbamos avanzando en las discusiones y los trabajos del congreso, conocíamos más detalles de la reciente actuación del por entonces todavía nuevo Director General de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, quien un día antes había mantenido una entrevista con José Manuel Muñiz, Presidente de AETINAPE, en la que le había prometido integrar al sector en las negociaciones sobre cualquier acción que afectara directamente al grueso de los Titulados Náutico-Pesqueros.

LOS «INFORMES» DEL NUEVO INSPECTOR GENERAL

Pero no es esa la única novedad conocida en estos últimos tiempos pródigos en sorpresas de la más variada índole. El nombramiento del Inspector General de Enseñanzas Náuticas, Alejandro Rodríguez Carrión, ha caído revestido de polémica. Sus antiguos compañeros de la Facultad de Derecho de la Universidad de Málaga le acusan de haber sido un mal compañero y peor universitario. No le conocemos, cierto es, pero estamos un poco hartos de que al área administrativa de la que depende nuestro sector afluyan mediocres personajes que tienen la ineptitud como bandera.

No tenemos por qué hacer caso de nuestros informadores que pintan de negro al señor Rodríguez Carrión. Pero va a ser el propio interesado quien tenga que rendir cuentas al sector para que así podamos nosotros mismos calificar su valía como administrador. De insultos estamos ya sobrados. Lo que nos falta es eficiencia administrativa. Rodríguez Carrión ha de demostrar su honradez y su elocuencia a la hora de abordar los graves problemas que sufre la enseñanza de los profesionales del mar.

AETINAPE



DISCURSO DE APERTURA DEL IV PLENO NACIONAL DE AETINAPE

A cargo de su Presidente, José Manuel Muñiz Ríos

Queridos compañeros y distinguidas autoridades:

En primer lugar, en nombre de nuestro colectivo, he de agradecer la presencia de todos cuantos invitados acudieron a nuestra llamada humilde y al mismo tiempo generosa.

Una llamada humilde porque nos consideramos muy honrados de merecer su atención y de tenerles aquí, en nuestro seno. Y una llamada generosa porque al tiempo de dedicarnos a nuestros menesteres, estamos mejorando las condiciones del sector marítimo de nuestro país.

Este cuarto Pleno quiere ser, queridos invitados, además de un foro donde discutir los problemas que nos afectan como titulados náutico-pesqueros, otras muchas cosas.

En primer lugar, queremos hacer ver a la sociedad que este colectivo de profesionales de la mar quiere mantenerse vivo y participar en todos cuantos proyectos sirvan para superar la crisis que viene padeciendo un sector tan importante para la economía de nuestro país.

Intentamos que por lo menos en nuestro campo profesional, España deje de ser el reducto tercermundista en el contexto socioeconómico europeo, porque esa Europa a la que ya pertenecemos nos reconoce lo que en nuestro país todavía se nos niega. Todos los países europeos tienen perfectamente reglamentado el mundo marítimo y en él, los náutico-pesqueros poseen una importante capacidad de gestión.

Nuestros esfuerzos para que se produzcan mejoras en el sector, son evidentes. Pero para que las mejoras se traduzcan en hechos reales, es imprescindible la voluntad política de las autoridades marítimas. Una voluntad que ha de ser firme y decidida, porque de vagas promesas incumplidas comenzamos a estar un poco hartos.

La seguridad marítima es una de tantas muestras de esta dejadez, ya que continuamos arrastrando los mismos problemas de años anteriores: la falta de control sobre la seguridad de los buques, el estado de los equipos de

salvamento y contraincendios, la precariedad de las comunicaciones, los inadecuados sistemas de separación del tráfico, y el lamentable panorama de las inspecciones a bordo.

Asimismo se ha agravado este último año el fenómeno de los apresamientos, persecuciones y actos de piratería hacia nuestro barcos y sus tripulantes, que faenan en caladeros de terceros países. Continúan persiguiendo y deteniendo a buques que trabajan en aguas internacionales las patrulleras de esos países y violan así la legislación marítima internacional.

Tampoco podemos mejorar sin la colaboración de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, cuya gestión hasta el momento ha sido más bien poco afortunada, por no calificarla de nula. Nuestro sector viene reclamando desde hace tiempo una reforma de las enseñanzas que eleve niveles y competencias, así como la calidad de las mismas. Para hacer posible esto, hemos llamado insistentemente a la puerta del inspector general, cuya respuesta, de momento, ha sido el silencio.

Una profesión como esta que no se supere día a día en el campo tecnológico, que no actualice sus planes de estudio, que no se adapte a las nuevas fórmulas de competitividad, acaba muriéndose. Y esto no podemos permitirlo. Como tampoco puede consentirse la proliferación de cursos ilegales en varios puntos del país, regalando títulos profesionales que solamente las escuelas oficiales están capacitadas para otorgar.

En el campo de la Marina Mercante, el panorama todavía es más negro. Los titulados náutico-pesqueros pueden llegar a desaparecer en su totalidad de la flota mercante si se confirman las últimas medidas que pretende llevar a cabo el nuevo director general de la Marina Mercante. Al parecer, en un plazo de tres meses, los titulados náutico-pesqueros —cerca de mil— que navegan en estos barcos, tendrán que abandonar sus puestos de trabajo. Un problema que afectará mayoritariamente a los compañeros asturianos, quienes más sufrirán este golpe bajo des-

pués de haber visto desaparecer prácticamente la flota de cabotaje, de tan grande tradición en esta comunidad.

Por otra parte, no es muy comprensible que una Comisión Interministerial haya estado trabajando para la reforma de la administración marítima sin tener en cuenta ni informar de sus trabajos a este colectivo. Un mínimo de responsabilidad y respeto exige que se nos tenga en cuenta a la hora de efectuar esta reforma si se quieren realizar con un cierto sentido ilustrado y progresista.

De lo contrario, las personas que se encargan de llevar a cabo el cambio necesario en la administración marítima se encontrarán de frente con la oposición de todo un colectivo profesional dispuesto a defender sus intereses de la forma que sea. A pesar de este cúmulo de problemas no vamos a llegar al desánimo. Seguiremos luchando cada vez más unidos para que estas mejoras que tenemos como objetivo sean una próxima realidad.

Que esta tierra asturiana, de tradición luchadora y marinera, nos inspire a todos en este plenario para no perder el norte que nos propusimos y al cual, tarde o temprano, llegaremos. Y, sobre todo, desear que el próximo Congreso sirva para abandonar todo este lenguaje agrio que nos vemos obligados a emplear cuando los acontecimientos nos hieren.

Su Majestad el Rey Juan Carlos I habló muy claro en una conferencia pronunciada en la sede de la FAO en Roma, con motivo del Día Mundial de la Pesca del pasado año. El dijo que las flotas han de aumentar los niveles de seguridad, mejorar las condiciones de vida a bordo, conseguir una mayor humanización de los barcos y la mejora de los métodos de la formación profesional de las tripulaciones.

En la mano de todos, y sobre todo en la mano de quien nos gobierna, está la solución.

Muchas gracias.



IV PLENO NACIONAL

Bajo el lema:

«Para enmendar el rumbo: tu presencia es necesaria»

Bajo el lema: «Para enmendar el rumbo: tu presencia es necesaria», se abrieron las sesiones de trabajo del IV Pleno Nacional, celebrado en la ciudad de Gijón los días 17, 18 y 19 de octubre pasado, con la presencia de 200 titulados llegados de todas las Delegaciones del Estado.

APERTURA

El acto de apertura estuvo presidido por el alcalde de la ciudad, don Manuel Palacios, acompañado de don Ignacio Cabrera Calvo-Sotelo, Director General de Pesca del Principado; don Jesús Martín Morillo, Director Provincial del I.S.M., y don José María Corredoira, Director de la Escuela Náutico-Pesquera de Gijón.

En su intervención, el alcalde lamentó la situación de decaimiento que atraviesa el sector marítimo pesquero de

Gijón, por entender que la calidad de la costa gijonesa y de su puerto del Musel son lo suficientemente importantes como para que no se debiera haber permitido que se llegara a una situación tan deplorable. «Deseo que salgan proposiciones positivas para el sector en toda España», terminó diciendo.

Don José Ignacio Cabrera disculpó la asistencia del Consejero de Agricultura y Pesca, don Jesús Arango. En su intervención no hizo más que ratificar, en la parte técnica pesquera, la de Muñiz Ríos, Presidente de AETINAPE. Sufrayó que España tiene que seguir siendo el país pesquero más importante del Mercado Común, debe de consolidar esta posición y ser exportadora de tecnología pesquera. Debe de asumir su papel y acometer las transformaciones que todavía no se hicieron. Terminó diciendo que la existencia de

la Asociación favorece la consecución de los objetivos para este colectivo.

En su intervención don Jesús Martín Morillo afirmó: «Asisto a un acto importante que espero signifique un ascenso progresivo en la consolidación de los principios que inspiraron el nacimiento de la Asociación y la defensa de sus legítimos intereses». Terminó diciendo: «Es una satisfacción para mí representar a una institución que dentro del Estado se halla encargada del control y mejora de las condiciones de vida y trabajo de los profesionales del mar».

José María Corredoira insistió en su voluntad de estar en todo momento dispuesto a defender la profesión: «Me tenéis —dijo— a vuestra disposición en todo momento, lucharé con vosotros, apoyaré en todo momento a esta asam-



De izquierda a derecha: don Roberto Díaz Arias, Secretario General de AETINAPE; don José Corredoira Vázquez, Director de la Escuela Náutico-Pesquera de Gijón; Ilmo. Sr. don José Ignacio Cabrera Calvo Sotelo, Director General de Pesca del Principado de Asturias; Ilmo. Sr. don José Manuel Palacios, Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Gijón; don José M. Muñiz Ríos, Presidente de AETINAPE, y don Jesús Martín Morillo, Director Provincial del I.S.M. de Gijón.



blea y a los titulados náutico-pesqueros».

SESIONES DE TRABAJO

A lo largo de los tres días se trabajó en comisiones y en debates abiertos al Pleno. También fueron presentadas cuatro conferencias con posteriores coloquios.

Los temas fundamentales que se trataron en mayor profundidad se refieren a: Aspectos internos de la Asociación, Sanidad marítima, situación en la Marina Mercante, situación pesquera de nuestra flota en caladeros internacionales y la crisis de nuestras enseñanzas.

1) Aspectos internos.

Se analizó la trayectoria de la Asociación a lo largo de estos años, su evolución en el tiempo, así como la incorporación de AETINAPE, que significó la culminación del proceso de agrupamiento de todo el colectivo a nivel nacional.

La progresiva implantación de esta organización estuvo basado en el esfuerzo que llevaron a cabo las delegaciones, que han sido y continúan siendo, el eje en este proyecto de defensa y aumento de calidad del sector náutico-pesquero. En este Pleno hubo un reconocimiento unánime a esta labor permanente de trabajo y contacto con el profesional en los puertos que se tradujo en una manifiesta concienciación del sector náutico-pesquero.

Se debatió nuestra presencia en los distintos campos de la sociedad, como un medio de situar a la profesión en el lugar que le corresponde, cosa que no se logrará mientras personas ajenas a nosotros, o con intereses de por medio, sigan dirigiendo nuestros destinos. De este Pleno se salió con la seguridad de que mientras no logremos una mayor penetración en los órganos de decisión y no se cuente con nuestra experiencia a la hora de ordenar el sector, no se conseguirán cambios positivos de cara al futuro.

Economía.—Se presentó el balance económico anual, así como el de presupuestos para 1987, basándose estos últimos en lograr una mayor expansión y capacidad de gestión.

Se aprobó, previa discusión, una subida de cuotas, que pasará a ser de 550 pesetas a partir del primero de enero de 1987.

Pleno cada dos años.—También se aprobó un proyecto de reforma de estatutos y la celebración de un Pleno cada dos años. Se acordó celebrar el próximo Pleno en el País Vasco y asambleas informativas periódicamente en todas las Delegaciones y en todas aquellas zonas donde se estime conveniente.



Junta de Gobierno.—Quedó ratificada en sus cargos la actual Junta de Gobierno. Su composición es la siguiente:

Presidente: José M. Muñoz Ríos; Vicepresidente 1.º: Ramón Fernández Fernández; Vicepresidente 2.º: Manuel Soutullo Rodríguez; Secretario General: Roberto Díaz Arias; Tesorero General: Balbino Moreda Moreda; Vocales: Francisco Ramírez Faustero, Jesús González López, Ramón M. Vázquez Hermo, José M. Portas Calvo, Ramón López Díaz, Rainiero Martínez Chao, Manuel Enrique Chans Gago, Eliseo Vidal Coteló, Arsenio Rodríguez Méndez, Jesús Souto Varela, José M. Fernández Santomé e Ignacio Ramírez Montero.

2) Sanidad Marítima.

En este tema se hizo hincapié en una falta de preparación sanitaria, por lo que se pide se profundice en esto exigiendo a los responsables de las embarcaciones unos mayores conoci-

mientos sanitarios en las escuelas y se realicen periódicamente cursos de formación al personal que haya terminado sus estudios.

Es necesario un mayor rigor en los reconocimientos médicos, deben hacerse con una mayor seriedad y con un seguimiento constante de las tripulaciones, poniendo especial énfasis en las que permanecen largo tiempo en la mar.

Por otro lado, es necesario que se contemplen una serie de enfermedades profesionales que hoy en día no se tienen en cuenta, con el fin de garantizar la salud y la seguridad de los tripulantes. También se deben llevar a cabo estudios profundos y medidas adecuadas con las personas alcohólicas y drogadictas.

Se pide se realicen cursos de capacitación para cocineros, como responsables de la alimentación a bordo que incide en el bienestar sanitario de las personas.





Son necesarios unos mayores controles sanitarios a bordo de los barcos, cosa que muchas veces no se hace, así como medidas de higiene y habitabilidad más adecuadas. En todo caso es necesario que se cumplan escrupulosamente los convenios internacionales en esta materia.

3) Situación en la Marina Mercante.

Los debates sobre la presencia náutico-pesquera en la Marina Mercante fueron largos y tensos. La decisión del Director General de la Marina Mercante de despedir a todos los titulados náutico-pesqueros dependientes de su departamento suscitó una unánime repulsa en el Pleno. Esta decisión se conoció una vez comenzadas las sesiones de trabajo, por lo que se le dio prioridad ante el resto del programa establecido. De ahí que los debates giraron en torno a este tema suscitado de antemano.

Se acordó no aceptar, de ningún modo, la situación creada a partir de tales hechos, toda vez que entre las conclusiones está la de aumentar el nivel de participación nuestro dentro de la Marina Mercante y exigir la reforma de los cuadros indicadores de tripulaciones mínimas, en los cuales se establezcan claramente, dentro de los cauces legales de la normativa internacional, la situación y funciones del colectivo dentro de la Marina Mercante.

El Pleno tomó en este sentido la decisión de solicitar una reunión con carácter de urgencia con el Director General de la Marina Mercante para que reconsiderase su postura, readmita a todos los despedidos como condición previa a que se siga aplicando la circular de 1981, en tanto no se dé una solución definitiva y justa a la situación que se viene padeciendo en este sector. Caso de no resolverse la situación, se convocarán reuniones en puertos, escuelas, flota y claustros de profesores, pudiendo llegarse a tomar decisiones contundentes.

4) Pesca.

Se analizaron y aprobaron medidas tendentes a solucionar la situación creada y que se viene dando con frecuencia últimamente con múltiples apresamientos legales de buques que faenan en aguas internacionales.

También seguir denunciando el hecho de que muchos barcos continúen suministrándose combustible y víveres en alta mar, evitando con ello entrar en puerto, en perjuicio de una mayor falta de seguridad y prolongando todavía más las estancias en alta mar.

Se continuará ejerciendo, por nuestra parte, controles en buques que hacen sus relevos de tripulantes en países extranjeros, puesto que se continuaban detectando irregularidades en el embarque de estas tripulaciones.



El Presidente de AETINAPE entrega el diploma de socio de honor al compañero don José Oliveira Avendaño

Se insiste de nuevo en la necesidad de que participen profesionales en las negociaciones de pesca con otros países, por el conocimiento y experiencia que estos titulados poseen en tales caladeros y al mismo tiempo sirva esto para una aplicación más correcta de los acuerdos firmados.

5) Crisis de las enseñanzas.

La prolongada crisis de las enseñanzas, sin visos de que se comience a trabajar seriamente en su reforma, se debe al bloqueo de las mismas de parte de la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras.

Es alarmante la pasividad e inoperancia absoluta de esta Inspección en todos los temas de su departamento. Todavía no ha sido posible establecer un calendario de trabajo sobre los temas pendientes de años anteriores.

Además del bloqueo en la reforma de enseñanzas, existe la necesidad imperiosa de que no se continúen impartiendo cursillos ilegales y que se dé comienzo a la expedición de miles de tarjetas amontonadas en la Inspección.

Dada la gravedad de la situación el Pleno decidió solicitar del Inspector General un calendario de trabajo serio y de carácter urgente para comenzar a regularizar esta situación. Entendiéndose que caso de seguir por los mismos derroteros que hasta ahora, se presione de una manera más firme.

6) Conferencias.

Fueron presentadas, acompañadas de coloquios posteriores, cuatro conferencias.

La primera de las mismas fue dictada por don Jesús Martín Morillo, director provincial del I.S.M., que versó sobre «El programa de medicina marítima del I.S.M.».

Don Máximo Gutiérrez Hurtado, de Naviera Murueta, habló del «Cabotaje nacional y sus derivaciones».

Sobre «Algunas consideraciones sobre la ampliación a 200 millas de la zona económica preferente» habló don Manuel Dopico Sanjurjo, Profesor de Derecho Marítimo del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Atlántico y Presidente de la Asociación Nacional de Profesores de Institutos Marítimo-Pesqueros.

La última conferencia, que sirvió como clausura de este IV Pleno Nacional, corrió a cargo de don Ignacio Espel Fernández, Viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, quien habló sobre «El presente y futuro de las enseñanzas náutico-pesqueras ante nuestro ingreso en la CEE».

7) Homenaje

Durante la celebración de este Pleno se le dedicó un cariñoso homenaje a nuestro amigo y compañero José Oliveira Avendaño, Capitán de Pesca. Se le hizo entrega, en este acto, de un diploma como socio de honor de AETINAPE, en premio a su reconocida labor a lo largo de su vida en defensa del prestigio y la dignidad del colectivo náutico-pesquero, así como por su trayectoria humana en las demás facetas, siendo un claro exponente del ejemplo a seguir por todos nosotros.



Algunas consideraciones sobre la ampliación a 200 millas, de la zona económica prefente

(Resumen de la conferencia pronunciada en Gijón en el IV Pleno Nacional de AETINAPE, por don Manuel Dopico Sanjurjo, Profesor Numerario de Derecho Marítimo y Presidente de la Asociación Nacional de Personal Docente de Institutos Marítimo-Pesqueros).

El problema de los aprovechamientos de los recursos marinos por los Estados ribereños con preferencia al resto de los Estados menos próximos a las zonas de aprovechamiento y explotación, está en íntima conexión con el criterio que se siga respecto a la interpretación del principio de la libertad de los mares.

El principio, universalmente admitido en Derecho Internacional, de que el alta mar, en toda su extensión, es libre, no siendo susceptible de apropiación ni sometimiento a soberanía por parte de ningún país, no siempre fue aceptado y es el resultado de un lento desenvolvimiento y una progresiva elaboración, pues aunque ya se afirmó en la antigüedad como medio natural de comunicación entre los pueblos, es lo cierto que durante más de seis siglos ha sido puesto en entredicho ante la actitud de algunos Estados que pretendían su hegemonía en ciertos mares, y doctrinalmente ha encendido las más animadas polémicas en torno a su admisión.

La protección de los recursos vivos del mar se venía incluyendo, tradicionalmente, dentro del mar territorial. El mar territorial significaba la exclusividad del Estado costero en su explotación; el alta mar equivalía a la libertad total. Esta simplicidad expresaba, determinaba, la falta de instituciones adecuadas a estos fines, dada la inexistencia de problemas de conservación; pero esta situación entró en crisis y las nuevas necesidades pusieron, todavía más, de relieve la insuficiencia institucional. La solución se buscó, entonces, por la vía de la negociación multilateral a través de conferencias internacionales, siendo la creación de nuevos espacios, extraños a las categorías jurídicas internacionales, el precipitado final de las mismas.

En la Conferencia Técnica de la FAO y en las Conferencias de Ginebra sobre Derecho del Mar nace el concepto de plataforma continental y se acelera la cadencia de creación de zonas exclusivas de pesca, generándose en-



El señor Dopico pronunciando su conferencia

tonces una nueva visión del medio marino, en la que la proyección horizontal del mismo (la navegación y sus conceptos correlativos mar territorial y alta mar) cede terreno ante la proyección vertical (la explotación de los recursos y sus correlativas zona exclusiva de pesca y plataforma continental).

Sin embargo el origen del derecho de pesquerías coincide con las Proclamaciones Truman de 1945, que pretendían proteger las pesquerías americanas del salmón en las costas de Alaska, frente a la concurrencia de pescadores japoneses, y asegurar los recursos submarinos próximos a las costas americanas. Estas medidas provocaron una reacción inmediata en las legislaciones internas de varios países americanos (Méjico en 1945, Argentina en 1946, Chile y Perú en 1947, Nicaragua en 1948, Honduras, El Salvador y Ecuador en 1950).

Se inician entonces una serie de actos unilaterales de apropiación de espacios marítimos en el ámbito regional americano que culmina en 1952 con la Declaración de Santiago, por la que se extendió la «soberanía y jurisdicción exclusivas» de los tres países firmantes (Chile, Ecuador y Perú) hasta una distancia mínima de doscientas millas marinas «comprendiendo también suelo y subsuelo».

La Comisión de Derecho Internacional de 1956 llegó a la conclusión de que la jurisdicción estatal sobre una extensión de doce millas no era contraria al Derecho Internacional, incluso a título de mar territorial.

Este proceso se continúa en las Conferencias de Ginebra de 1958 y 1960. El aspecto más importante de esta última lo constituyó la propuesta americano-canadiense que preveía un mar territorial de seis millas y una zona exclusiva de pesca de otras seis. Los numerosos votos recogidos por esta propuesta, reflejaban la aceptación que había adquirido la zona exclusiva de pesca, frente a la desconfianza con que había sido acogida primeramente; al mismo tiempo, consolidaba indirectamente la regla de las doce millas como jurisdicción estatal máxima.

En la década de los sesenta se produce un fenómeno que va a influir decisivamente en el desarrollo del derecho de pesquerías: la descolonización. Los nuevos estados africanos ribereños promulgan unilateralmente nuevas disposiciones relativas al Derecho del Mar; la afirmación de la soberanía nacional se manifiesta en todos los planos a la vez; la voluntad de ruptura con el pasado colonial por parte de los nuevos estados es evidente, aunque no llega hasta la negación radical del Derecho Internacional.



La postura africana determinaba, en primer lugar, que la explotación de los recursos pesqueros africanos por flotas de otros países constituía un elemento negativo en el proceso de conservación de los mismos; por otra parte la explotación de los recursos pesqueros es un dato importante en el proceso de desarrollo industrial de los países africanos; finalmente, que el Derecho Internacional reconoce la soberanía de los estados sobre sus recursos naturales.

En la Asamblea convocada por la ONU en Caracas, en 1974, se consagran, por fin, las doce millas como límite de las aguas territoriales y se crea una «zona económica» hasta las 200 millas de la costa que corresponde al estado ribereño.

La definición institucional del ordenamiento jurídico del mar en orden al aprovechamiento de los recursos provocó un fenómeno de evolución del mismo originado por la apetencia de los estados en incorporarlos a sus economías respectivas.

El mecanismo jurídico del que podrían servirse los estados para reservarse este tipo de recursos admitía una doble posibilidad: ampliar la extensión del mar territorial o crear una zona específica a tal fin. La primera solución fue puesta en práctica por ciertos países

hispanoamericanos y algunos africanos pero chocó con la susceptibilidad de otros en lo relativo a la ampliación del mar territorial. El segundo sistema consistía en la creación de una zona adyacente a las aguas territoriales en la que los estados ribereños gozaran de competencias exclusivas en materia de conservación y exploración de recursos vivos.

Puede afirmarse que es en el Convenio de Londres, de 1964, en donde la zona exclusiva de pesca es aceptada como espacio con entidad propia en el nuevo Derecho del Mar, aunque su extensión continuará produciendo situaciones litigiosas.

La división entre los distintos estados a la hora de considerar la zona exclusiva de pesca nace de las diferentes concepciones existentes respecto a si la misma debe de tener un carácter formal o funcional. En realidad, las jurisdicciones en materia de pesca no son coincidentes porque las circunstancias son distintas para cada Estado. La pluralidad de límites pesqueros nos indica una naturaleza funcional de la zona exclusiva de pesca respecto a los recursos vivos muy próxima a la que posee la plataforma continental para los demás recursos, ya que en el art. 1.º del Convenio de Ginebra sobre Plataforma Continental se incluye el criterio de la «Explotabilidad» junto a la so-

lución formal de la profundidad de 200 metros.

No existe una norma internacional que fije, con carácter general, la extensión de la zona exclusiva de pesca; pero ello no equivale a afirmar que existe una situación caótica; al aceptarse la tesis de las 200 millas no hubo inconveniente en extender hasta esa distancia la zona. De otro lado, los «límites razonables» hasta los que se puede extender la jurisdicción pesquera en la actualidad pueden venir dados por una serie de parámetros: situación de los mares, situación de los stocks y áreas necesitadas de protección, localización de las especies, número de embarcaciones que operan en las aguas afectadas, población dedicada a la pesca, grado de dependencia económica respecto de ella, nivel de desarrollo, pertenencia a un grupo regional, etc. En definitiva, la relativa indeterminación espacial de la zona exclusiva de pesca puede resultar, en ciertos casos, más operativa que una norma aplicable con carácter general. Los intereses que la zona protege están condicionados por factores naturales y biológicos que, en principio, chocan frente a una cuantificación práctica.

En cuanto a la naturaleza jurídica de la zona, las diferentes legislaciones suelen reconocer que se trata de un espacio de alta mar en que el estado ri-



EFFECTOS NAVALES

ENRIQUE GUTIERREZ RODRIGUEZ

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



berañero ejerce competencias especializadas en materia de pesca. El hecho de tratarse de una parte de alta mar no implica que sobre ella exista un principio ilimitado de libertad; evidentemente no existe libertad de pesca, y la libertad de navegación puede quedar recortada en la medida en que sea necesario para la protección de las especies; sin embargo, el establecimiento de zonas exclusivas de pesca no afecta a la libertad de sobrevuelo ni a la de colocación de cables submarinos. La soberanía se extiende sólo a los recursos vivos.

Las competencias estatales sobre la zona pueden sintetizarse en: 1.º Facultad de reglamentar las condiciones de conservación de los recursos. 2.º Facultad de determinar su aprovechamiento, con carácter preferencial o exclusivo por el ribereño. 3.º Facultad de sancionar los actos contrarios a las reglamentaciones pesqueras dictadas. 4.º Facultad en orden a investigación científica y preservación del medio marino contra la contaminación en la zona.

La posición española inicial en los debates de la ONU partió de tres nociones claves respecto a los problemas del Derecho del Mar: a) Del desarrollo económico y social de los pueblos que, en materia de pesca y conservación de recursos, se traduce en la admisión de derechos preferenciales a los estados ribereños; el principio de libertad de pesca no puede ser mantenido en términos absolutos ya que beneficia a los países más avanzados tecnológicamente. b) De la noción de libertad en relación, especialmente, a la navegación por alta mar. c) De la seguridad de los estados frente a la utilización no pacífica de los mares. En este sentido España mantuvo la postura de aceptar un mar territorial de doce millas, al mismo tiempo que proclamó su preocupación por los problemas de contaminación del medio marino.

En los años 70 se produce el descenso del plano de los principios generales al de una política más concreta. Se defiende el concepto de «zona nacional» de recursos como «aquella área marítima situada más allá del mar territorial, donde el estado ribereño ejerce competencias para la ordenada conservación y aprovechamiento de los recursos renovables y no renovables que se encuentran en la columna de agua y en el suelo y subsuelo marinos de la zona». Sobre sus límites se pensó que deberían estar fijados en el punto de equilibrio entre los intereses del estado ribereño y los de la Comunidad Internacional, si bien se manifiesta una abierta disposición a aceptar cualquiera que pudiera lograr el consenso.

La tesis española se basaba en la idea de que los estados son solamente mandatarios y custodios de los intereses de la Comunidad Internacional,

que está interesada en su mantenimiento; estos intereses son las libertades de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas; preservación del medio marino y conocimiento científico del mismo; conservación y explotación de los recursos por el ribereño con posibilidad de terceros estados.

La consecuencia inmediata de la idea de mandato es que los estados solamente deben poseer competencias en la medida en que sean necesarias para garantizar los intereses comunitarios, quedando sometidas a limitaciones por estos.

En definitiva, la postura española fue, desde el principio, manifiestamente contradictoria respecto de sus específicos intereses de gran potencia pesquera, cuya flota, en un elevado porcentaje, acude a faenar a caladeros y áreas marítimas alejadas de sus costas.

Si a ello se une la política de construcción naval llevada a cabo en los años 70, que llegó a sobredimensionar la flota, no previendo lo que ya era una realidad: la apropiación por parte de los estados ribereños de competencias exclusivas en materia de conservación y explotación de recursos vivos del mar, con la consecuencia inmediata de prohibir o limitar la pesca a buques de otros países; si a esto se añade la falta de habilidad en la suscripción de convenios bilaterales o multilaterales y la carencia de la firmeza y energías necesarias para hacer valer sus derechos e intereses, con todo ello tendremos el cuadro completo de una situación pesquera con un marco y unos perfiles confusos y poco delimitados, sin una clara perspectiva de futuro que demande, que exige, un cambio sustancial para acomodarse racionalmente, sin menoscabo de sus legítimos derechos al nuevo ordenamiento jurídico internacional de pesquerías.



CUANDO REDES SALINAS VA EN CABEZA LA CONFIANZA LE SIGUE

RS

REDES SALINAS, S. L.

**FABRICACION DE REDES SINTETICAS
PARA LA PESCA DE ARRASTRE**

DELEGACIONES:

PASAJES DE SAN PEDRO

Parque de Avidavieta, s/n
Teléfono 39 49 85

LA CORUÑA

Muelle de Linarez Rivas, 65
Teléfono 24 01 00

V I G O

Avda. Orillamar, 175 Interior
Teléfono 29 94 50
Télex 83668 RSSL

HUELVA

Avenida Enlace, s/n
Teléfono 25 58 60

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Muelle de Rivera, 19
Teléfonos 27 24 74 - 27 22 16
Télex 95622 RSSL

C E N T R A L :

La Cerca (Carretera Ctral.-Alicante) - Teléfonos (965) 31 04 08 - 31 03 54
P.O. BOX 45 - Télex 95622 RSSL-E
CALLOSA DE SEGURA (Alicante - España)



El Cabotaje nacional y sus derivaciones

Conferencia a cargo de don Máximo Gutiérrez Hurtado, de Naviera Murueta.

Vuestro Presidente ha tenido la gentileza de invitarme a este vuestro «IV Congreso Nacional» y me ha pedido que os hable sobre la situación actual del Cabotaje Nacional. Yo pienso que ninguno como vosotros para saber y conocer esa situación, pues me supongo que algunos o bastantes estéis o habéis estado sufriendo los rigores del paro.

A mí me parece oportuno, para llegar a la situación actual, el hacer unos comentarios sobre el desarrollo que ha tenido el Cabotaje Nacional desde los años 60, fecha en la que se inició en España la salida del subdesarrollo, aplicándose los Planes de Desarrollo del Sr. López Rodó y su equipo; medidas seguidas, posteriormente, por los Sres. López Bravo y López de Letona, como Ministros de Industria.

Voy, pues, a dividir esta charla en los siguientes puntos:

- 1.º Cabotaje de los productos petrolíferos.
- 2.º El Cabotaje de los años 60 y primer quinquenio de los 70.
- 3.º El Cabotaje en los 10 últimos años.
- 4.º Derivaciones del Cabotaje Nacional.

Primero. Los productos petrolíferos y sus derivados.

La incidencia del tráfico de estos productos desde los años 60 hasta la fecha, han venido teniendo una enorme importancia e incidencia en cuanto al movimiento de mercancía; no la tiene, en cuanto a la ocupación diversificada de la flota, al estar este tráfico, en su mayor parte, a cargo de una flota operada o asignada a los fines del monopolio de petróleos y con una ocupación de náutico-pesqueros muy baja, sobre el producto transportado. Hoy creo que nula.

Durante el año 1960 el transporte de productos petrolíferos fue del orden de los 4,4 millones de toneladas y esto representaba un 30,4 del total del Cabotaje Nacional. El año 1970, estos mismos productos habían ascendido a 18,1 millones de toneladas y ello representaba un 59,50% del total del Cabotaje.

La década de los 70 tiene sus altibajos. Concretamente el año 77 llega a su punto más bajo, suponiendo un 50,20%, recuperándose en los años 78 y 79, aunque no llega a alcanzar los porcentajes del 70, pero sí su movimiento, que pasa de 18,100 millones de toneladas a casi 21 millones en el 79, manteniéndose durante el año 1980 en el mismo nivel del año 1979.

Durante los años 1981 y 1982 sigue disminuyendo el tráfico de los productos petrolíferos y sus derivados, ascendiendo ligeramente en 1983 y empezando, nuevamente el descenso en los años 83, 84 y 85, año este último que llega casi a equipararse con el año 1970.

Segundo. El Cabotaje en la década de los 60 y 70.

La Ley de 12 de mayo de 1956, de construcción y renovación de la Marina Mercante dedicaba al cabotaje nacional, entre otras, dos normas importantes a aplicar en adelante. La primera ratificaba la reserva del tráfico de cabotaje a la bandera nacional y, tratán-

dose de que su finalidad era la construcción de una nueva flota, añadía una condición: que los buques destinados al tráfico de cabotaje habían de ser de construcción nacional. Aunque creo que muy pocos buques existen en nuestro país que hayan sido construidos en el extranjero y que incluso se dediquen al tráfico exterior. La segunda norma es la que se refiere a la creación de una Comisión Interministerial para ocuparse de la coordinación de los distintos modos de transporte en España, Comisión cuya actividad en los primeros años no fue muy intensa, ya que las primeras normas o directrices no comienzan a producirse hasta la entrada en vigor de los Planes de Desarrollo.

Esta Ley destacaba como novedad la necesidad de una coordinación de los diferentes modos de transporte, incluyendo al cabotaje dentro del sistema interior de transportes del país, sin perjuicio de ocuparse de su versión puramente marítima. No obstante, después de 30 años persiste la dispersión de funciones en muy diversos órganos de la Administración (llamémoslo Ministerios), cuando lo más acertado sería crear un solo ente; bien a nivel de Ministerio, bien Dirección General, pero que sería la encargada de la problemática del transporte marítimo y todo lo relacionado con la mar.

El desarrollo habido en la flota de cabotaje en los inicios de los años 60 y, particularmente a partir de 1963, merecen un punto y aparte.

En el año 1963, el número de buques dedicados a cabotaje (excluidos el petróleo y sus derivados) era de 472 unidades, con un TRB de 277.420, equivalente a un promedio de TRB de



Don Máximo Gutiérrez en un momento de su conferencia



587,75, de los cuales un gran número de ellos no sobrepasaba las 250 TRB.

Todos vimos en aquellos años, en nuestros puertos, buques abarloados en 2.ª, 3.ª y hasta 4.ª fila, esperando turno de descarga que, por otra parte, era bastante rápida, dados los medios de descarga existentes y como rápidamente estos buques, con una antigüedad superior a 25 años en un 80 %, eran desplazados por otros de nueva construcción, consiguiendo en un plazo de 3 años rebajar el número de buques dedicados a este tráfico hasta 366 unidades y con un TRB promedio de 703, pasando al mismo tiempo el porcentaje de buques mayores de 25 años del 80 % que acabamos de mencionar al 53 %.

Muchos de aquellos buques de cabotaje, normalmente los de mayor TRB, eran y son hoy en día propiedad de holdings o grandes empresas que los dedican a su propio aprovisionamiento; mientras, la flota de las empresas navieras privadas, unas constituidas por armadores particulares y otras promovidas por los propios astilleros han ido desarrollándose y ampliándose a la medida de los tiempos y del desarrollo industrial.

Durante unos diez años, los astilleros fueron incapaces de atender la demanda de buques, ya que el rápido aunque no bien planeado desarrollo industrial requería toda la flota disponible, pues ésta tenía sus viajes cerrados hasta con seis meses de antelación o más, si se quería. Fueron años en los que los combustibles tenían unos pre-

cios verdaderamente asequibles y la sociedad (particularmente la española) consumió todo cuanto le ofrecían, amparada en la estabilidad del empleo.

La industrialización trae consigo, simultáneamente, la construcción de nuevas carreteras y la reconstrucción de otras muchas ya existentes y empieza a salirle al cabotaje nacional, entre península, un verdadero competidor, **el camión**, que de una manera constante y aplastante va comiendo terreno al transporte marítimo; pero de esto hablaremos más adelante.

A los buques de casco de acero, entre 400 y 500 TPME, que habían ido mandando al desguace a casi todos los de menor tonelaje que frecuentaban nuestros puertos, también les llegaba su hora entre los años 1972 y 1975, toda vez que el año 1974 había sido el zénit, no solamente en el cabotaje nacional sino en el mercado mundial.

El rápido desarrollo industrial demandaba buques de mayor tonelaje al incrementar sus producciones y sus nuevas inversiones. Los tráficos de corto recorrido que hasta aquellas fechas eran la norma entre los buques de pequeño tonelaje (muchos de vosotros habréis estado años sin pasar de las costas gallegas hacia el estrecho) van disminuyendo paulatinamente. La crisis del petróleo de noviembre de 1973, con la brutal subida de precios de los carburantes, empieza a hacer su mella y los buques de 900 a 1.000 TPME que, en aquellas fechas se creía que eran los más idóneos para el tráfico de cabotaje, empiezan a resultar irrenta-

bles por la gran incidencia del carburante en los costos de explotación.

Si el tráfico marítimo alcanza su zénit en 1974, el de la construcción naval lo consigue en 1977, aunque el nivel de entregas sea en el 78. La cumplimentación de la gran cartera de pedidos (que en 1973 alcanzó la cifra de 7.417 millones de TRB) era hasta aquellas fechas imposible de atender. La esperanza puesta por todas las empresas en los augurios de los más eminentes economistas mundiales que habían pronosticado un nuevo «boom» económico para los años 1978-1980 y la construcción de nuevos tipos de buques adaptados a las nuevas exigencias del mercado habían conseguido que en diciembre de 1977 la flota consiguiera su cota máxima de TRB con un total de 8,313 millones.

La paulatina desaparición de los buques de hasta 500 TPME y su falta de rentabilidad habían obligado a cerrar algunos puertos al tráfico marítimo. Las constantes escalas de estos buques que descargaban y cargaban en los mismos puertos habían llegado, prácticamente, a su fin, ya que los viajes de corto recorrido se habían convertido en nuevas fronteras para muchos de ellos, como eran los puertos del sur, del Mediterráneo e islas Canarias, debido a la crisis de las industrias, principalmente las siderúrgicas y sus derivados que estaban enclavadas en la zona norte.

Desde 1974, en que el tráfico de cabotaje (excluidos los productos petrolíferos y sus derivados) alcanzó los 18,641 millones de toneladas de mer-



COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.

EFECTOS NAVALES

MIGUEL CEJAS

Juan Rejón, 127

Teléfonos 27 27 27 - 27 23 45

Télex: 95701 - STLS - 3

35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



CONFERENCIAS

cancias transportadas y, salvo en el año 1977 en que llegó a los 17,664 millones de toneladas, este tráfico ha venido disminuyendo año tras año.

Sigue siendo Tarragona el puerto con mayor movimiento en cabotaje, seguido de Algeciras, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife; posteriormente, vienen Bilbao y Gijón, representando entre estos cinco puertos el 42,40% del total.

TRAFICOS Y VARIACIONES

Durante los seis últimos años ha habido tráficos que han tenido aumento, como es el caso de los contenedores que han pasado del 33% del movimiento de la mercancía general durante 1980 al 40% en el año 1985, pasando de unos millones de toneladas movidas en contenedores en 1980 hasta los 3,340 millones de toneladas durante 1985 y, en unidades de 690.000 aproximadamente. Como digo, el verdadero ascenso lo tiene la mercancía general y dentro de éste el tráfico de contenedores. Es importante conocer que el 95% de la mercancía general que se mueve con las islas Baleares y el 80% con las islas Canarias va en contenedores.

Palma de Mallorca, con 1,175 millones de toneladas de mercancía general transportada en contenedores, es el primer puerto español, seguida de Barcelona, con 0,865 millones; Santa Cruz de Tenerife, con 0,810 millones; La

Luz-Las Palmas, con 0,744; Valencia, con 0,536 millones; Alicante, Sevilla y Bilbao, ya a distancia, son los principales puertos en movimientos de mercancías en contenedores.

Los productos siderúrgicos durante el año 1985 sufrieron un descenso de 597.000 toneladas, bajando de 1,250 millones a 653.000, lo que representa un porcentaje del 47,76%.

El cemento y el clinker viene bajando una media de un 8-10% durante los últimos años.

Las piritas, uno de los tráficos típicos de cabotaje, también vienen sufriendo una disminución del tráfico en porcentajes similares.

El tráfico del carbón está adquiriendo su importancia anterior y durante 1985 tuvo un crecimiento del 40%, pasando de un transporte de un millón de toneladas a 1,400 millones.

DERIVACIONES

A finales de 1985 se encontraban amarrados o en situación similar (amarrados temporalmente) 46 buques de la flota nacional, con un total de 130.000 TPME; entre ellos, 11 eran de carga general, con un promedio de TPME de unas 1.478. Los principales buques amarrados eran 10 ro-ro y 13 portacontenedores. Sin duda alguna hubo un importante descenso de buques y tonaje amarrado, respecto a 1984 en que el número de buques amarrados era de 81 y su TPME sobrepasaba el

millón de toneladas; pero este gran descenso de buques amarrados e inactivos no se debió a entrar de nuevo en actividad, sino más bien a ventas al extranjero y a desguace.

Desde el año 1963, aunque el número de buques dedicado a Cabotaje era de 563 unidades, con TRB de 724.989, que a su vez representaba un 39% del total de la flota, a 1980, en que el número de unidades era de 451 y su TRB de 916.994, con una representatividad de sólo el 12,40%; la caída del Cabotaje ha sido vertiginosa, ya que en 1986 el tráfico de Cabotaje está dominado por unas pocas empresas que todos conocemos y los pocos buques de la iniciativa privada están, casi en su mayor parte, obligados a compartir el Cabotaje con el tráfico internacional para poder subsistir.

OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE

La crisis del petróleo, las frecuentes paradas de los buques en los puertos por diferentes causas, fueron propiciando poco a poco, o más bien de una forma constante, el que el transporte terrestre haya ido dando la batalla al Cabotaje y dejándole en una mera representatividad, que es en lo que ha quedado si analizamos el cabotaje propiamente dicho. Solamente, desde 1970 en que el Cabotaje representaba un 28% del tráfico interior de mercancías, a 1985 en que se sitúa por debajo del 16%, el descenso ha supuesto más de un 12%.

Talleres Martínez



LAND ROVER

SERVICIO OFICIAL



YAMAHA

YAMAHA MOTOR CO., LTD.

SERVICIO OFICIAL

REPARACION GENERAL DEL AUTOMOVIL
MECANIZACION - CONSTRUCCIONES METALICAS - HIDRAULICAS
MONTAJES Y REPARACIONES NAVALES E INDUSTRIALES

Teléfonos: Oficina 59 42 92
Particular 59 41 54

Carretera del Puerto, s/n
SAN CIPRIAN (Lugo)



Presente y futuro de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras ante nuestro ingreso en la CEE

Conferencia a cargo de don José Ignacio Espel Fernández, Vice-consejero de Pesca del Gobierno Vasco. Ex-director del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero de Pasajes.

La conferencia la he traído escrita, así como un pequeño apéndice sobre la reestructuración de las Enseñanzas Marítimo-Pesqueras. Pero ya que andamos un poco apretados de tiempo, lo que voy a hacer es matizar por encima los aspectos más importantes, aquellos temas que considero que están mal tratados en nuestra actual legislación e intentar lanzar a ustedes unas ideas de futuro, es decir, que se podría hacer con las Enseñanzas, porque no hemos de olvidar que podemos tener mucha flota, unos barcos magníficos, pero si no tenemos hombres que los tripulen no tendremos absolutamente nada.

Y voy a comenzar matizando un poco lo que ha ocurrido a lo largo de los últimos veinte años.

En la década de los sesenta, la pesca tuvo un desarrollo extraordinario, fue un desarrollo más que extraordinario, totalmente anárquico. Se crearon flotas de todos los tipos y para todos los mares sin tener en cuenta lo que ya empezaba a apuntarse, la extensión de las zonas económicas exclusivas, etc. Las famosas 200 millas. ¿Qué ocurrió? Evidentemente ante el incremento masivo de la flota, también hubo una necesidad muy fuerte de personal, tripulaciones para que pudiesen tripular esos buques. Y se crearon, casi de nueva planta, cinco grandes centros Politécnicos Marítimo-Pesqueros, en Vigo, Cádiz, Lanzarote, Alicante y Pasajes.

A la sombra de ellos, nacieron numerosos centros, la mayoría patrocinados por el I.S.M. que ha hecho una labor muy meritoria, entre ellos el de Gijón. Pero ocurrió que a partir del año 74 aproximadamente, comenzó el declive de la pesca, teniendo una flota enorme pero sin caladeros.

Para resolver el tema se acudió a numerosas argucias, acuerdos de pesca, bien mediante el pago de un canon o de transferencias de tecnología, o bien mediante el adiestramiento de tripulantes de esos países en los centros educativos nuestros, como son los Politécnicos.

Esto iba resolviendo poco a poco el problema, pero sin embargo, choca que las Enseñanzas no se reestructu-

rasen nada desde 1965, año en que se hizo una general de las Enseñanzas Marítimas, en las que se incluía la pesca. Hubo una muy tímida el año 74, pero nada más.

Voy a enumerar la estructura actual, que ustedes ya conocen:

En el área de Pesca tenemos los títulos muy graduales desde el Patrón de Pesca Local, el de Litoral de 2.ª Clase, de Litoral de 1.ª Clase —que viene a coincidir un poco con lo que llamamos la flota de bajura—, el Patrón de Altura —que podría coincidir con la de aquellos buques que faenan en la CEE— y Capitán de Pesca, que está equiparado a Técnico Superior Diplomado por Ley, aunque no todavía por el M.E.C. Este puede navegar en todos los mares del mundo sin limitación de tonelaje, es decir, que en el mando de buques pesqueros tenemos toda la escala.

En máquinas sin embargo, está cortado el camino: Tenemos el de Motorista Naval —un título, a mi juicio, totalmente inoperante—, luego el 2.º Mecánico Naval, 1.º Mecánico Naval y el Mecánico Naval Mayor con un límite de 2.000 c.v.

Aquí estamos excesivamente cortados, en el área de Mecánicos. Y luego tenemos la rama de Marina Mercante, que son los Patrones de Cabotaje y Patrones Mayores de Cabotaje. Rama que desgraciadamente parece que algunas instancias la quieren condenar a la extinción, cosa con la que no estamos nada de acuerdo.

Toda estas Enseñanzas, como muchos lo han tenido que hacer, vienen intercaladas. Un señor no puede hacerse Patrón de Altura, si antes no es Litoral de 1.ª y reúne determinadas condiciones de embarque, etc.

A mí, este sistema así me parece bueno y es muy usual en países de una gran tradición marinera como Suecia, Dinamarca, Francia. Otros que no tienen tanta tradición, pero que quieren potenciar su marina, como es Israel, prácticamente tienen una copia del nuestro.

De todas maneras creo que a este sistema de Enseñanzas se le puede hacer una crítica bastante fuerte. En pri-

mer lugar, diremos que los actuales títulos no se adaptan a las embarcaciones ni a las zonas en las que actualmente pescan. Con esto quiero decir que por ejemplo, un Patrón de Litoral de 1.ª Clase en teoría podría navegar en su zona costera con los límites que le establece la Ley. Pero sin embargo llega la costera del bonito y se van hasta Azores, por tanto ese hombre está navegando en una zona fuera de sus atribuciones reales. Luego las atribuciones de todos los títulos no concuerdan con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional. De lo que dice IMO a lo que establecen nuestras disposiciones en cuanto a atribuciones de los títulos hay muy poco que ver. Por ejemplo: IMO habla de esloras, un criterio bastante lógico, en nuestro país se habla de TRB, muy útil en cuanto a dar subvenciones o construcciones de buques, pero no es real en cuanto a los conocimientos del profesional. En máquinas ocurre lo mismo, nuestros títulos hablan de potencia en c.v., mientras que IMO habla constantemente de kilovatios. Ahí se ve que tenemos que reestructurarnos.

En cuanto a los conocimientos propiamente dichos, aquí hay gente con más autoridad que yo que les puede decir que los programas son totalmente inadecuados. No voy a matizar por asignaturas, porque nos podríamos pasar aquí unas cinco horas y al final llegaríamos a la conclusión de que no hay materia en la que no se pudiese transformar profundamente el nivel de conocimientos. Sería lo más práctico, más usual y más moderno hacerlo.

Otro tema importante, donde tenemos una crítica que hacer es en el tema de las prácticas de mar reglamentadas, y sin embargo no existe una disposición administrativa que las regule, es decir, un señor termina en su centro de estudios y se hace Patrón de Litoral de 1.ª Clase, tiene que navegar 400 días, pero ¿de qué? Va a ir de mariner, sin ningún apoyo legal en cuanto a la forma de hacer esas prácticas y el modo de aprender abordó. Entonces puede ocurrir que llegue un alumno, un profesional, a Capitán de Pesca. En teoría puede llegar incluso sin haber pisado un puente. Claro, luego se va a encontrar con el mando de un buque. En la práctica no ocurre esto porque bien se cuidan los profesionales de coger gente preparada y que conozca la profesión. Pero podría ocurrir en teoría. Por lo tanto, aquí también deberíamos de reformar la legislación y adecuarla a la realidad. El alumno que salga de la Escuela debe hacer a bordo unas prácticas que sean reales, para que salga con una formación adecuada.

Bien, una vez nos hemos adherido a la Comunidad Económica, las Enseñanzas Náutico-Pesqueras pueden llegar a resurgir nuevamente si se cum-



plen determinadas condiciones. Hay que tener en cuenta un detalle muy importante en el que suelo recalcar muchísimo; en este país tenemos un equipo humano muy volcado en la pesca y en general con una gran preparación técnica. El número de Patrones y de Mecánicos que hay en España supera en mucho —hablaría de multiplicarlo por cinco— a los que tiene Francia. Un dato, en las escuelas de aprendizaje marítimo francesas, equivalentes a nuestras Escuelas de Pesca, la matrícula de este curso 85-86 ha sido de 800 alumnos en todo el país. Ahí van incluidos los que se dedican a la acuicultura, cría de ostras, especialidad que en Galicia se va implantar y que tendrá bastante futuro. Esto en Francia está muy desarrollado. No tengo datos exactos de este curso 85-86, pero creo que en las Escuelas Náutico-Pesqueras más todas las del I.S.M. debe de multiplicarse ese número por cinco. Por lo tanto, tenemos un potencial humano muy fuerte, creo que preparado. Entonces ¿qué va a ocurrir? Pues que en 1992 cuando finalice este período transitorio de adhesión a la Comunidad Económica, es decir, que tengamos una libre circulación del Mercado de Trabajo, cuando un profesional de la pesca nuestro pretenda ir y contratarse en Francia, Alemania o incluso en Inglaterra, va haber una oportunidad de empleo grande.

Yo auguro a nuestros profesionales una buena salida al mercado europeo, por dos razones. Primera, porque van bien preparados y segunda, porque ellos no tienen personal.

Recuerdo que en los años 60-70 ocurrió esto en la Marina Mercante. Hubo un gran esparcimiento de marinos de este país hacia marinas extranjeras, que todavía perdura, pero cada día más restringido. Quizás en la pesca nos pase esto cara a Europa. Pero claro, para que esto pueda cumplirse, debemos cumplir a su vez determinados requisitos.

Primero, que todas las atribuciones de los Titulados Marítimo-Pesqueros tendrán que ser reformadas y adaptarlas a los criterios de Europa, donde prima sobre todo en mando de buques, el alejamiento de la costa, es decir, los conocimientos van en proporción al alejamiento del puerto base del buque. Si no se va alejar más de 24 horas del puerto base, entonces sería el equivalente a un Pesca Local. Según se va distanciando van ampliando los conocimientos.

Por otro lado, tendríamos que ir a una reforma inmediata de los programas. Ahí tenemos una buena base en la convención de IMO, que celebrada recientemente en Londres sacó un documento para adiestramiento de tripulaciones de buques pesqueros y ahí se

especifica claramente qué conocimientos mínimos deben tener los tripulantes de buques de menos de 24 metros de eslora que hacen navegaciones restringidas, en función del alejamiento del puerto base. Buques de más de 24 metros de eslora que hacen navegaciones sin límite. Ahí tendríamos unos futuros programas de conocimientos de nuestros profesionales, con la ventaja además, como la mayoría de ustedes saben, de que las enseñanzas están transferidas a las Comunidades Autónomas. Estas también tienen transferida la Inspección Técnica y tienen capacidad incluso para reformar los programas, respetando siempre unos mínimos que establezca el Estado.

Una sugerencia que yo lanzo es: que el Estado establezca unos mínimos de acuerdo con la Legislación Internacional en vigor, y luego cada Comunidad Autónoma adapte esos mínimos a lo que su pescador necesita.

Es evidente que un pescador de Litoral del Mediterráneo tendrá los mismos conocimientos que el de Galicia. Por lo tanto habría que adecuar esos conocimientos.

Bien, luego también habría que adecuar la profesión marítima. Con esto voy a ser duro, quiero decir que no podemos estar en este país todavía en el siglo XVII o XVIII con una serie de clasicismos y poniendo trabas e inconve-





CONFERENCIAS

nientes en una determinada profesión. Es nuestro caso.

¿Qué razones hay para que un señor que es Patrón Mayor de Cabotaje y que objetivamente cumple determinados requisitos de conocimientos, de profesionalidad, etc., pueda acceder a los Títulos Superiores de la Marina Mercante? Se haga Piloto y se haga Capitán. Lanzo la pregunta: ¿Tiene más mérito un chico que habiendo terminado el COU y su selectividad accede a una Escuela Superior de la Marina Civil, totalmente virgen en el área marítima y que puede llegar a ser Capitán de la Marina Mercante?

Tiene más mérito este chico que nuestro Patrón Mayor de Cabotaje? ¿Tiene mayores posibilidades que un Patrón Mayor de Cabotaje de ser mejor Capitán?

Yo lo dudo muy seriamente, no por apreciación personal, sino porque también carnalmente todos los grandes países marítimos en Marina Mercante

tienen estructurada su carrera partiendo de cero.

Yo pongo siempre el ejemplo de Dinamarca y Suecia, donde un señor desde marinero puede llegar a Capitán. Evidentemente no todos llegarán porque no todos desgraciadamente tenemos el mismo nivel de conocimientos, las mismas ganas de superarnos, etc.

La puerta está abierta, cosa que en este Estado está cerrada. Creo que aquí únicamente prima un criterio de clasismo. Pero todavía más, ¿creen ustedes que un Capitán de Pesca mediante una Ley y un Decreto que lo ratifica que está reconocido como Diplomado Técnico Superior —el equivalente a un Ingeniero Técnico— si quiere acceder al nivel universitario, es decir, a Capitán de la Marina Mercante, tiene que entrar en el primer curso? Cuando todas las ingenierías técnicas apelan a un mismo nivel de ingeniería superior en tercer curso de carrera pero con convalidaciones. Esto también nos ocurre a nosotros en este país.

Creo que no existe otro criterio que el clasista al intentar mantener estas disposiciones. Esto evidentemente en Europa no nos lo van a admitir dentro de unos años, y si nuestra Administración no lo cambia por su voluntad, se lo van a hacer cambiar.

Diría que se ha de arbitrar un sistema de puesta al día —retomando el hilo de lo anterior o de la cualificación profesional— de nuestros hombres de la mar.

Para terminar, todos ustedes saben, que hoy un Capitán de Pesca, un Patrón Mayor de Cabotaje o un Pesca de Altura, no puede navegar si no tienen unos conocimientos adecuados, desde manejo de radares, navegación electrónica, etc. Habría que hacer unos cursos de reciclaje, una puesta al día de estos profesionales en el manejo eficaz de los medios sofisticados existentes en la actualidad, para conseguir con esto que tengan una preparación real buena para el trabajo que van a realizar en la mar. Muchas gracias.



**ARMAMENTO Y CONSTRUCCION
DE BUQUES**

PESQUEROS, REMOLCADORES, CARGUEROS



INDUSTRIAS GVRIA S.C.I.

Zona Portuaria La Herrera - Telf. 39 08 47 (4 líneas) - Télex: CAMIN 36228
Pasajes de San Pedro - Guipúzcoa - España



CONCLUSIONES DEL INFORME DE LA ASESORIA JURIDICA

Situación de los Titulados Náutico-Pesqueros, embarcados en puestos de categoría superior

El cambio en la actitud de la Administración española y más concretamente en la actitud de la Dirección General de la Marina Mercante, respecto a la situación de los Titulados Náutico-Pesqueros embarcados en puestos de categoría superior, se produce ante una petición para parte de titulados superiores hacia el año 81 para ocupar los puestos que fueron desempeñados por titulados de categoría inferior durante los años 70 a la vista de la escasez de oficiales de puente y máquinas.

Gira el problema, además, sobre la entrada en vigor en España del Convenio Internacional sobre la formación y titulación de la gente de mar de 1978 al que en este artículo se hará referencia de ahora en adelante como **STCW** del 78. Hay que señalar previamente tres factores:

1.º Que las personas afectadas formaban parte del rol de los buques, documento obligatorio de acuerdo con el artículo 612 de nuestro Código de Comercio.

2.º Que en dicho rol figuraban con la categoría que desempeñaban y no con la que tenían.

3.º Que las Comandancias de Marina obligadas por Ley a no despachar buques salvo si, de su rol se observa que está completo el cuadro de tripulación mínima exigida en cuanto a número de personal y categorías, hacía constar muy frecuentemente pero recibía siempre, y con carácter previo, una autorización, bien por télex, bien por telegrama, de la Administración española en la que se autorizaba la sustitución y se mencionaba la categoría que el sustituto debería de ocupar.

Las conclusiones que se derivan de un estudio de la situación creada por la Administración con motivo de la entrada en vigor del Convenio conocido como **STCW** 1978, son las siguientes:

—Que el Convenio **STCW** 1978 entró en vigor en España como derecho interno el día 28 de noviembre de 1984, es decir, a los veinte días de su publicación en el BOE.

—Que existe una situación de hecho, creada con motivo de necesidades específicas, por la que un colectivo numeroso desempeña cargos que correspondían a una categoría superior a la suya.

—Que esta situación, mantenida en base a una coyuntura que se estimó transitoria, dura desde el año 64 e incluso comenzó con anterioridad.

—Que la Administración desde el año 64 controla y regula mediante listas a este colectivo que desde el año 81 no admite más altas.

—Que esta situación, admitida por la Administración de forma continuada, no puede ahora ser ignorada en virtud del principio jurídico de que nadie puede venir contra sus propios actos, con independencia de las consecuencias sociales, que por patentes y obvias no analizamos en aras a un mayor rigor legal.

—Que precisamente el Convenio **STCW** 78 contempla situaciones similares y solicita a las partes que las regule.

—Que para solucionar estos problemas da a los Estados partes varias posibilidades (art. VII del Convenio).

—Que la Administración no puede ignorar que España forma parte y se adhirió previamente al Convenio de la OIT de 28 de octubre de 1978 sobre continuidad de empleo de la gente de mar.

—Que la situación que surge de esta nueva decisión de la Administración afectaría a otros órdenes jurídicos distintos de la relación Administración-administrado.

—Laboralmente impondría una carga suplementaria a una actividad en crisis como es la actividad naviera, quien o bien se vería obligado a despedir a esas personas o bien las debería mantener con una categoría laboral que no correspondería a la real.

—Internacionalmente qué justificación daría la Administración española a la actitud, ya sea la actual, ya sea la anterior.

—Contractualmente en qué situación quedan los armadores con unos buques que no reunían, parece ser, las condiciones de navegabilidad requeridas frente a terceros (liquidación de siniestros, averías, etc.).

—Que las consecuencias de todo tipo que esta nueva actitud conlleva pueden ser muy importantes en todos los órdenes y que sería más congruente la regulación de esta situación atípica, que su ignorancia.

—Que es penoso que personas que en un determinado momento solucionaron una situación que el propio Art. VIII.2) del Convenio **STCW** 78 define como de fuerza mayor, y con todos los requisitos necesarios para que la Administración pueda solucionar ese problema, no vean confirmada su situación de hecho.

Es indudable que el espíritu del Convenio **STCW** del 78 debía ser aplicado en un sentido amplio y no restrictivo. Su finalidad (que se desprende de una simple lectura de su contenido) no es otra que la de regular situaciones análogas a las que había también en España.

La definición de «título» es un cajón de sastre donde el Convenio da cabida prácticamente a cualquier reconocimiento de la Administración a las facultades de la gente de mar.

Si por «título» se conoce el documento válido reconocido por la Administración, en virtud del cual se faculta a su titular a desempeñar el cargo indicado en el propio documento, es claro que un télex o telegrama autorizando el embarque a cierta persona en sustitución de otra, enviado por la autoridad pertinente a la Comandancia de Marina para que despache el buque, debe de ser un documento suficiente, puesto que produce los efectos necesarios para que el hecho del despacho suceda de acuerdo con la reglamentación al efecto.

Es con espíritu de amplitud con el que debe interpretarse el Convenio. El artículo 4.º deja al criterio de cada Administración los requisitos necesarios para expedir los títulos, lo que quiere decir que es la propia Administración quien, si quiere, ha de poner las trabas; pero de ninguna forma se puede amparar en que es el Convenio **STCW** del 78 el que exija un cambio de actitud. Más bien al contrario, se podría preguntar a la Administración cuáles fueron los pasos dados para solucionar un problema que ya era patente en el momento de la adhesión de España en el año 1980.

Por si fuera insuficiente el razonamiento dado hasta ahora, el artículo 7.º, relativo a las Disposiciones Tran-



sitorias, da tres nuevas posibilidades para solucionar las situaciones planteadas que no se ajusten al Convenio.

En el apartado 1.º se amplía el contenido de «título» al definirlo con «certificación de competencia o de servicio la cual tiene plena validez».

En el apartado 2.º se da un período, que no exceda de cinco años (hasta noviembre de 1989) para solucionar una situación anterior a la entrada en vigor del Convenio para cada Estado; una interpretación incluso estricta de este apartado podría incluir a aquellas personas que estuvieran inscritas en el Registro o en las Listas del año 81.

Por último, el apartado 3.º, contempla una nueva posibilidad, no sólo para los que carezcan de título idóneos expedidos ya en virtud del Convenio, sino para los que carezcan incluso de «certificaciones de competencia» expedidas de conformidad con la legislación nacional.

Tanto el artículo 6.º como el artículo 7.º podrían ser el camino o la vía para reconocer y reglamentar de forma definitiva una situación de hecho e incluso de derecho que se ha venido produciendo, con autorización de la Administración española.

¿Quiere ahora la Administración española hacer tabla rasa y olvidar su actuación durante tanto tiempo y en lugar de regularla y darle una solución adecuada al amparo de las posibilidades que se le brindan dejar en evidencia su propio criterio? ¿Quiere

re dejar en entredicho la pretendida seguridad de navegación para la que se requería la exigencia de unos cuadros mínimos y una titulación o certificados de capacidad exigidos obligatoriamente? ¿Quiere olvidar que los convenios son norma interna y que han de ser aplicados en su totalidad atendiendo a los antecedentes históricos y legislativos y la realidad social del tiempo en que han de ser aplicados atendiendo a su espíritu y su finalidad sin menoscabo de la equidad como nos recuerda el artículo 3.º del Código Civil?

De acuerdo con lo expresado en el Convenio STCW 1978 (1.º Considerando) su finalidad es (entre otras de igual tenor) la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar.

Las normas contenidas en el Convenio, por virtud de nuestro sistema legal, es derecho necesario en España y ha de cumplirse. Las partes se obligan a dar cumplimiento a sus disposiciones (art. 1.1) como también se obligan a promulgar todos los instrumentos legales oportunos para dar plena efectividad al Convenio.

¿Dónde están las medidas y disposiciones nacionales?

El espíritu del Convenio no es otro que el establecimiento de mínimos imprescindibles a la debida seguridad en el mar. Se trataba de dar una regulación a situaciones de ciertos países en vías de desarrollo legalizando una conducta administrativa refrendada por la práctica y la necesidad en algún caso.

Y lo importante es que se hizo a nivel internacional; se adoptaron y se dieron los pasos requeridos en muchos países. En el nuestro, donde la suma de factores lo hacía tan sencillo (capacitación, experiencia, conducta administrativa determinada, etc.), se ha complicado el tema en exceso con un fin que se escapa al profesional y al práctico también.

¿Es que la situación ha quedado solucionada?

¿Se dispone del personal requerido con la titulación adecuada según lo que la Administración estima?

¿No se dan ya autorizaciones de ningún tipo?

¿Qué circunstancias han variado para que la Administración varíe su conducta? ¿Está dejando, sencillamente, las cosas en su sitio? Si fuera así ¿qué sanciones adoptará para las personas que han navegado en la anterior situación?

En especial hay que hacerle una pregunta a la Administración. ¿Qué justificación da para adoptar las medidas que está adoptando?

Desconocer los problemas que tanto a tripulantes como a armadores se les pueden causar, mediante este cambio de actitud de la Administración, sería dar la espalda a la Marina Mercante y a un colectivo laboral importante que, además, como mayor o menor acierto, ha solucionado unas situaciones que cuando se plantearon no tuvieron la adecuada solución.

SUSPENDIDAS LAS ORDENES QUE IMPEDIAN EL EMBARQUE A LOS TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS

PRIMERA VICTORIA

Los famosos telegramas que desde mediados del pasado mes de septiembre habían estado llegando a las navieras impidiendo el acceso a su trabajo de los Titulados Náutico-Pesqueros que permanecían en sus puestos en virtud de la circular 17/81 del Ministerio de Transportes, han dejado de remitirse.

Cuando se habían establecido las medidas de fuerza que fueron necesarias para contestar a esa provocación, que afecta a más de 800 titulados, el Director General de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, sustituyó los mencionados telegramas por otros pa-

recidos, pero en sentido contrario. Esto es, permitiendo el embarque de náutico-pesqueros en los puestos que venían desempeñando hasta hoy.

Justo el día anterior a que más de 400 Titulados Náutico-Pesqueros y alumnos de Escuelas e Institutos asaltaran la sede de la Dirección General para pedir explicaciones a su titular, este organismo comenzó a efectivizar su cambio de posición y así se lo hizo saber a los representantes de AETINAPE en una entrevista mantenida ese mismo día en el despacho de José Antonio Madiedo.

Ha sido, sin lugar a dudas, la primera victoria de las movilizaciones llevadas a cabo por los titulados ante la actitud de la Dirección General. Una victoria que tendrá que tener próximamente su continuación en las prometidas negociaciones que el mismo José Antonio Madiedo juzgó necesarias. Según se ha decidido en la reunión, a mediados de diciembre, aproximadamente, se constituirá una mesa de negociación donde, por lo menos los representantes de AETINAPE, intentarán sentar las bases de una reforma total de las enseñanzas náutico-pesqueras y la delimitación consecuente de las atribuciones de cada cuerpo de titulados.



FUE NECESARIO EL ASALTO A LA D.G.M.M. PARA QUE MADIEDO ACEPTARA EL INICIO DE LAS NEGOCIACIONES

¿ES LA GUERRA?

Los últimos acontecimientos hablan por sí mismos. Las medidas de fuerza, los asaltos, el «todos contra la pared...», son las únicas actitudes que entienden algunos poderosos.

Desde que conocimos los planes del Director General de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, un gijonés altanero que accedió a su cargo como lo haría un procurador franquista, de forma chulesca y prepotente, nos pusimos en marcha. Mientras celebrábamos el IV Plenario, precisamente en su ciudad natal, Madiedo cursaba a los departamentos de personal de las empre-

sas los primeros telegramas negando el embarque a los Titulados Náutico-Pesqueros que prestaban sus servicios en la flota española en virtud de un acuerdo gubernamental que permitía a los trabajadores que mantenían su puesto de mando desde antes de 1981 seguir desempeñando sus labores profesionales.

Era una puñalada tramera estampada poco después de una entrevista entre Madiedo y el presidente de AETINAPE, en la que el Director General prometía portarse como un chico civiliza-

do y negociar con los interesados los asuntos de nuestra incumbencia.

De AETINAPE partieron las primeras muestras de serenidad: cartas y mensajes personales que no eran recibidos en el despacho de Madiedo sino como una prostituta lo sería en el Palmar de Troya: con el más hiriente de los desprecios. Ante ese silencio cobarde, comienza el bullicio: tanto las delegaciones de AETINAPE como Escuelas e Institutos Náutico-Pesqueros, son un hervidero de actividad producido por la indignación.



Concentración de Alumnos y Titulados Náutico-Pesqueros en la Plaza de la Lealtad en Madrid



Mientras los telegramas no cesaban de aparecer ante las narices de muchos Titulados Nautico-Pesqueros. Algunos — con 20 o 30 años de profesión interrumpida y su impecable hoja de servicios en la mano, perplejos, no se explicaban tamaño tropiezo de la Administración en manos — pensaban — de un revanchista rabioso. Los más portadores de un devaluado e incierto título académico y oficial, veían su causa todavía más herida al comprobar cómo algún pobre defensor de ciertos intereses mezquinos y clasistas, podía descender hasta besar los estercoleros más inmundos y abrazar, entre la peste de su almohada, los más asquerosos designios éticos de la persona: el gobernarnos a todos en función de su más cercano interés. Cierta es que eso siempre se ha hecho —y más en un país atrasado y preeuropeo como éste—, pero pocas veces en la historia de los gobiernos «democráticos» los gobernantes hayan sido tan poco inteligentes a la hora de izar la bandera de su estrecha parcela de miserias.

Las respuestas más contundentes no esperaron mejor hora. Manifestaciones ante cualquier Donjuan de la marinería que se pusiera a tiro, huelgas en las escuelas, paros y manifestaciones en puertos y ciudades marítimas... todo lo posible y lo imposible para con-

seguir que la Dirección General de la Marina Mercante abandonara su actitud agresiva.

Y lo conseguimos o, por lo menos, lo conseguimos momentáneamente. La «marcha del litoral sobre Madrid» dio sus frutos cuando todos juntos llamamos, en masa, a la puerta del Director General. La escena debe escribirse en los libros de nuestro trato con esos pobres «padres de la mar». Más de 400 personas ocupamos, tan pacífica como intransigentemente, los pasillos próximos al despacho de Madiedo. Sus pacientes secretarías y algún ridículo y medroso colaborador —el subdirector general, un abogado gordezuelo que continuamente temblaba— nos comunicaban que «el señor» estaba ocupado, que no podía recibirnos. «Pues nos quedamos», todos a una.

Y ya íbamos tomando posiciones cada uno más cómodas en aquel frío pasillo, apenas dotado de un par de sofás donde hacer blanda cuna, cuando comunicaron que sí, que ya sí. Nuestra fruta madura había caído. Las aspiraciones de hablar con «el señor» se habían cumplido a fuerza de tirar cañonazos a su puerta.

Todo muy sencillo: hablando hemos decidido: «el señor se ha plegado a hablar». Dado que los jerifaltes del Depar-

tamento tenían su agenda ocupadísima, los mediados de diciembre fue la fecha acordada para iniciar los diálogos. Unos diálogos que servirán de base —imaginamos nosotros— para esa necesaria reforma integral de las Enseñanzas Nauticas. Más tarde, Madiedo diría a los periodistas que desde la Marina Mercante no se había dado orden alguna que perjudicara a los Titulados Nautico-Pesqueros y que todas las acciones de protesta están basadas en habladurías. Allí, mirándole a la cara, nadie le creyó. Y es que las mentiras, los buenos no se las creen.

Dejando a un lado los beneficios sustanciosos de la Jornada de Asalto a la Dirección General, preguntémosnos una cosa: ¿será necesario, cada vez que pretendamos hablar (acusar, apoyar, criticar, favorecer, enmendar, conocer, explicar...) con José Antonio Madiedo, será necesario —decíamos— recurrir a una medida de fuerza semejante? Una medida de fuerza que parece vislumbrarse como la única efectiva. Y el que haya que recurrir a esto lo provocan únicamente los intolerables y los fascistas. Para unos y otros, al parecer, esto es una guerra. Nosotros, por nuestra parte, mantendremos —cuando nos lo permitan— una postura más honrosa: nos valdremos de la formalidad y el respeto.



Manifestación de los Alumnos y Titulados ante la D.G.M.M.



APOYOS PARA JOSE ANTONIO MADIEDO

COMME: La poca elegancia de un incierto adversario

Desde la constitución de AETINAPE y del COMME, nuestros caminos y nuestras expectativas coincidieron en muchas ocasiones. Aunque no es éste lugar ni momento apropiado para hacer un listado de los amores y los desamores de ambas instituciones.

Lo cierto es que nosotros creemos que son más las cosas que nos unen a los compañeros titulados en las Escuelas Superiores de la Marina Civil, que las que nos separan. Otra cosa es lo que piensen los directivos del COMME, pues al parecer no coinciden en esta apreciación y últimamente se dedican al rastrero ejercicio del avestruz, como al ave carroñera y coincidiendo con las agresiones de las que venimos siendo objeto desde la Dirección General de la Marina Mercante. No hay que olvidar, en este sentido, que el nuevo Director General, José Antonio Madiedo fue, hasta llegar a su despacho de poderoso, Secretario General del Colegio de los Marinos Mercantes.

No hace mucho leíamos en la prensa unas informaciones basadas en una nota de prensa del COMME. Decían los portavoces que los siniestros aumentaron desde que están los Titulados Náutico-Pesqueros en la Marina Mercante, y se dolían de que su profesión está viciada de intrusismo. Puede incluso que recurrieran al pobre y simplón ejemplo del médico y la enfermera co-

mo parodia de la situación que nos afecta a ambos.

Quizá a los dirigentes del COMME les parezca que la solución a los problemas de los profesionales del mar vendrá por el camino de los insultos y las descalificaciones sin fundamento ni base alguna. Quizá crean que pegándole a la vaca, el pastor la ordeña.

Los miembros de AETINAPE —e imaginamos coincidir con la gran mayoría de los compañeros titulados en las Escuelas Superiores de la Marina Civil— pensamos que así, bajo la sombra de un insulto constante, no se va a arreglar nada. Como tampoco es posible llegar a buen puerto adoptando actitudes interesadas y mezquinas con más contenido de corte clasista que de clara intención renovadora. La solución a los problemas de los trabajos en el mar pasa por una clarísima premisa: hay que hablar del sector de una manera global. Hay que empezar a construir la casa desde abajo. Comenzando por los planes de Estudios de todas las disciplinas docentes relacionadas con los trabajos en el mar, y finalizando por el replanteamiento mismo del estado actual de esas disciplinas académicas, sus interrelaciones y sus convalidaciones, su validez como licencia profesional y sus relaciones con otras disciplinas académicas, como son la in-

corporación o no de los estudios a la Universidad o su consideración como de nivel medio o superior.

Todo ello debe unir —por lo menos implícitamente— a los profesionales del mar y constituir la base para reivindicaciones más necesarias y tangibles desde el punto de vista material, como son las relacionadas con la seguridad marítima, la modernización de los medios productivos o las administraciones portuarias.

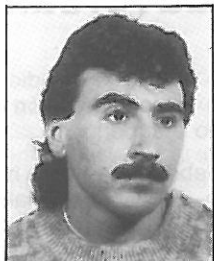
Es por eso que AETINAPE no puede más que dolerse por las campañas del COMME contra los náutico-pesqueros. Unas campañas cuyos argumentos las devalúan instantáneamente, pero que, a largo plazo, pueden resultar muy dañinas por cuanto suponen una voluntad de enfrentamiento de parte de un sector al que —por lo menos desde el colectivo de náutico-pesqueros— no se quiere arrebatar ni un ápice de sus derechos, y eso no debe confundirse con que estemos de acuerdo con la actual ley de la jungla. Luchamos, precisamente, para delimitar con mucho tiento, las competencias de unos y de otros. La lengüetería fácil, si al COMME le parece, podríamos dejarla para más adelante, cuando el horizonte no sea tan oscuro.

AETINAPE





AMETRALLAMIENTO DEL EXISTE UNA ABSOLUTA FALTA DE EL BANCO SAHARIANO, POR



Manuel Pousada Míguez, de 21 años de edad y natural de Cangas de Morrazo (Pontevedra), Patrón de Pesca de Altura, es el patrón de Costa del M/P «Estrella del Mar», de pabellón español. Dieciséis hombres componen su tripulación, de los cuales catorce son españoles y dos marroquíes, de acuerdo con el Convenio de Pesca Hispano-Marroquí. Las características del M/P «Estrella del Mar», son: 321 TRB y 650 CV.

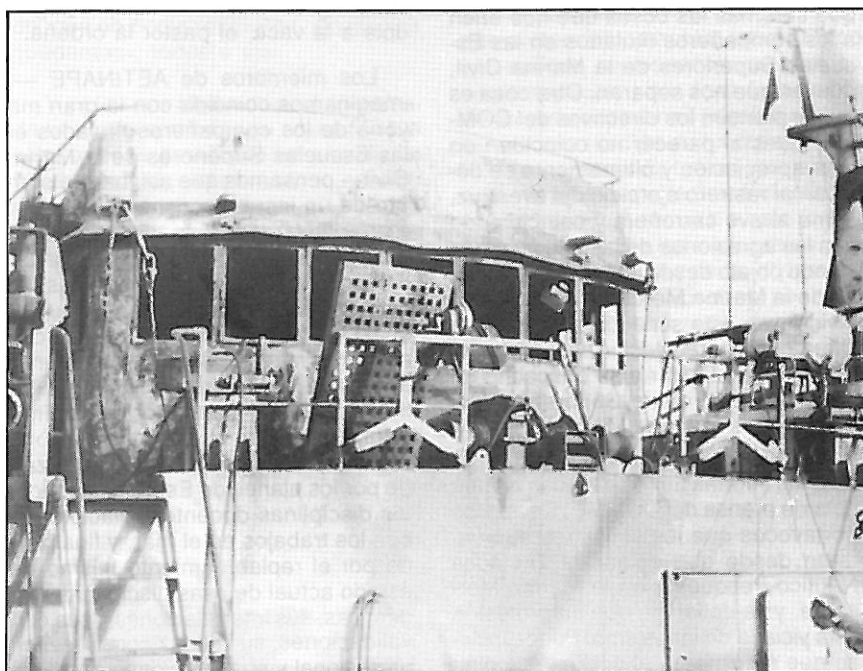
P.—¿Qué día y en qué condiciones fue el ametrallamiento? ¿Cuál era vuestra situación en ese momento?

R.—*El ametrallamiento se produjo el día 27 de noviembre de 1986 sobre las 21,30 GMT, cuando nos encontrábamos en maniobra de largada. Nuestra situación era: 1: 22° 32' N - L: 16° 46' W.*

P.—A partir de ese momento, ¿cómo sucedió el ataque y cuál fue la duración del mismo?

R.—*Estábamos preparados para largar el aparejo, pues ya lo teníamos en el costado; yo, en ese momento, me encontraba descansando, por estar libre de guardia. Entonces comenzaron unas ráfagas intermitentes de ametralladora y los atacantes se acercaron más al «Estrella del Mar» y fueron continuos los disparos a partir de ese momento. La primera parte del ataque duró 3 ó 4 minutos y después de unos segundos, durante los cuales no se efectuaron disparos y cuando ya se encontraban más cerca del «Estrella del Mar», volvieron a atacar.*

En la segunda parte del ataque lanzaron dos bazocas o granadas, una de las cuales entró en mi camarote y empezó a arder rápidamente, después de una fuerte explosión, en el momento en que yo salía del mismo. Otra explosión sucedió en el puente de mando, que también provocó un peligroso incendio, aunque también muchas ráfagas fueron hacia los camarotes.



P.—¿Cuando ibais escapando del ataque os seguían persiguiendo?

R.—*Pues sí, durante los casi 30 minutos que fuimos navegando con fuego a bordo, ellos seguían disparando y a partir de ese tiempo navegando cesó el ataque y quedamos a la deriva durante aproximadamente dos horas.*

P.—¿Cuál fue la reacción de la tripulación? ¿Hubo algún herido?

P.—Aparte del puente, ¿resultó dañado algún otro lugar del barco?

R.—*Sí, los botes salvavidas, que quedaron inservibles.*

P.—¿Cuándo realizaron las llamadas de auxilio y quiénes fueron los primeros en acudir?

R.—*Lógicamente cuando íbamos escapando del tiroteo íbamos lanzando llamadas de socorro y aproximadamente a las dos horas del suceso y cuando estábamos atravesados llegó primero al «Estrella del Mar» el congelador «Isla Graciosa», al cual fueron algunos de nuestros tripulantes a comunicar al armador, autoridades y familiares que nos encontrábamos todos a salvo, a pesar del grave suceso. A continuación llegó el buque hospital del Instituto Social de la Marina «Esperanza del Mar» y el patrullero español «Almirante Ferrándiz».*

P.—¿Cómo y cuándo sofocasteis el incendio?

R.—*Cuando paramos al quedar atravesados fuimos extinguiendo el in-*

Parte de las ráfagas de ametralladora fueron dirigidas a los camarotes

P.—¿Durante el ataque manteníais el aparejo por el costado?

R.—*Sí, sólo durante las ráfagas de ametralladora, pero con la máquina avante. Ya en la segunda parte del ataque picamos y dimos avante toda con el piloto automático, aunque pronto nos quedamos sin gobierno debido al fuerte incendio en el puente de mando.*

R.—*No, gracias a Dios todos salimos ilesos y la tripulación, como es evidente en un momento tan difícil y peligroso, buscó lugares para ponerse a cubierto y no ser alcanzados por los disparos, aunque, todo hay que decirlo, en el momento del ataque y las explosiones creímos todos morir.*



M/P «ESTRELLA DEL MAR» INFORMACION Y PROTECCION EN PARTE DE LAS AUTORIDADES

cedio con nuestros propios medios. Cuando llegaron el «Isla Graciosa», «Esperanza del Mar» y «Almirante Ferrándiz» apenas quedaba fuego en el barco, pero a pesar de ello una «zodiac» del «Esperanza del Mar» se acercó con una moto-bomba, aunque no fue necesaria.

P.—¿Cómo y cuándo os dirigisteis a Las Palmas?

R.—Sobre las 03,00 horas GMT del día 28 nos dio remolque el «Esperanza del Mar» y llegamos al puerto de La Luz el día 30 a las 08,00 GMT. Durante el viaje el «Estrella del Mar» llevó toda su tripulación.

P.—¿Cuando llegasteis a Las Palmas qué opinaron las autoridades?

R.—Según éstas parece que se esperaban acciones criminales de esta naturaleza y que lo habían advertido a la flota pero, sin embargo, nosotros desconocíamos dichos avisos por parte de nuestras autoridades. Me atrevo a decir que en nuestro caso se encuentra la mayoría de la flota.

P.—Durante el ataque, ¿habéis visto o identificado algo?

R.—No, en absoluto; sólo uno de los tripulantes marroquíes dijo haber visto una «zodiac» con tres hombres vestidos de rana.

P.—¿Qué opina la flota de la zona respecto de estos graves y criminales ataques?

R.—Fundamentalmente desamparo, desinformación y como consecuencia una permanente incertidumbre por estar trabajando en un peligroso polvorín. Creemos que nuestras autoridades



Es una zona de guerra y en cualquier momento puede producirse una masacre

deben tomar serias cartas en este tipo de acciones, de lo contrario en cualquier momento puede repetirse una grave masacre. No debe olvidarse que miles de pescadores españoles trabajan en una zona declarada de guerra y que ya son algunas decenas los pescadores muertos en el área por ataques de esta naturaleza.

P.—¿Qué opinan del acuerdo de Pesca?

R.—Creo que es muy difícil trabajar en estas condiciones de tensión que se vive en la zona y observamos unas permanentes incongruencias por parte de las autoridades encargadas del seguimiento de dicho acuerdo, puesto que el Frente Polisario declara en algunos casos que son zonas de guerra algunas de las contempladas en el Acuerdo. En fin, todo es muy complejo.



Servicios Auxiliares de Puertos, S. A.

« S E R T O S A »

REMOLQUES Y SALVAMENTOS

REMOLCADORES:

SERTOSA VEINTICINCO	2.500 H.P.	SERTOSA ONCE	1.780 H.P.
SERTOSA VEINTICUATRO	2.500 H.P.	DON LUIS DELGADO	1.350 H.P.
SERTOSA VEINTITRES	2.400 H.P.	DON ILDE	1.350 H.P.
SERTOSA VEINTIDOS	3.500 H.P.	SERTOSA DIEZ	1.310 H.P.
SERTOSA VEINTE	2.400 H.P.	SERTOSA NUEVE	1.310 H.P.
SERTOSA DIECINUEVE	2.400 H.P.	SERTOSA OCHO	1.310 H.P.
SERTOSA DIECIOCHO	2.740 H.P.	SERTOSA CINCO	1.310 H.P.
SERTOSA DIECISIETE	2.740 H.P.		
SERTOSA DIECISEIS	2.650 H.P.		
SERTOSA QUINCE	2.650 H.P.		
SERTOSA CATORCE	1.940 H.P.		

BARCAZA - ALJIBE:

SERTOSA «A» 350 TM.



«SERTOSA VEINTICUATRO»: Una de las dos últimas unidades puesta a flote en el presente año, dotada con un alto índice de elementos dedicados a la lucha contra incendios.

CANTON GRANDE, 16-17

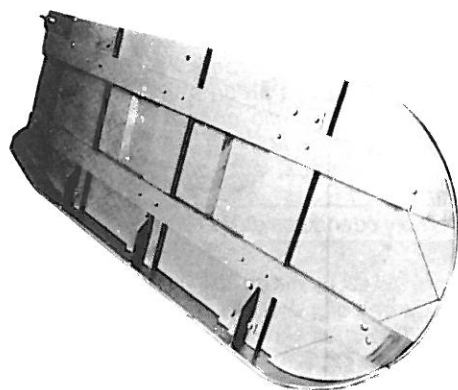
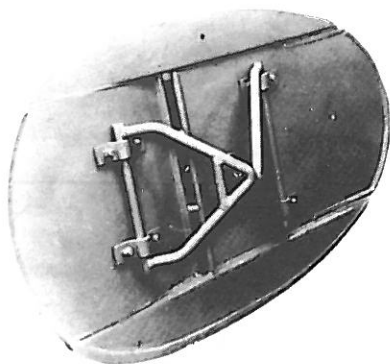
Teléfono (981) 22 57 34

15003 LA CORUÑA

TALLERES EL RINCON

CONSTRUCCION Y REPARACION DE PUERTAS DE ARRASTRE

Manuel Rubianes Martínez



Carretera del Rincón, 16
Teléfono: 27 60 63

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Diesel Kiki

TURBODIESEL

DISTRIBUIDORES OFICIALES Y SERVICIO TECNICO
PARA CANARIAS

REPARACION DE BOMBAS DE INYECCION Y TURBO

Carretera del Norte, 192
Teléfono: 25 61 50

35013 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Cabe destacar por su importancia las siguientes reuniones mantenidas por representantes de AETINAPE en las últimas semanas:

- Asistencia del Presidente de AETINAPE en calidad de observador, con la Delegación española en el 19.º periodo de sesiones del Subcomité de Normas de Formación, Titulación y Guardia celebradas en Londres en la sede de OMI (Organización Marítima Internacional), del 28 de septiembre al 3 de octubre de 1986.

Los temas debatidos han sido amplios y variados, fundamentalmente los debates surgidos en relación con el factor «cansancio» y todo lo que implica en el aspecto seguridad, la reducción de las tripulaciones, etc. Otro tema de gran importancia, es el que se refiere al «Futuro Sistema de Radiocomunicaciones Marítimas». El grupo de trabajo compuesto por miembros de OMI, FAO y OIT, han presentado a la Asamblea un documento amplio cuyo título es: «Guía para la Formación y Titulación de los Pescadores», un proyecto que consta de 200 páginas y cuyo contenido ha sido ampliamente debatido aunque, como otros muchos puntos ampliamente estudiados en esta Asamblea, seguirán siendo tratados con rigor en el próximo periodo de sesiones. Una propuesta del representante de la Secretaría General de Pesca de España ha sido la de exigir días de navegación en buques pesqueros a todos aquellos Oficiales de Máquinas para poder ejercer como tales en buques de la 3.ª lista, propuesta que ha sido ampliamente apoyada.

- Reunión con el Secretario General de Pesca e Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras, con motivo de la drástica y consecuentemente grave medida para los Náutico-Pesqueros tomada por el Sr. Madieto —Director General de la Marina Mercante—, una Comisión de Representantes de AETINAPE y el Presidente de la Asociación Nacional de Profesores, señor Dopico, plantearon al señor Oliver la gravedad de la situación y se estudiaron medidas de cara a reforzar la legítima defensa de los Náutico-Pesqueros en Marina Mercante, se ha propuesto el estudio riguroso de la legislación en cuanto a atribuciones profesionales fundamentalmente en el departamento de máquinas, para ver el alcance de una serie de alternativas en los buques de la lista 3.ª. Otro tema planteado por la Comisión, ha sido la urgente modificación del sistema de acceso por parte de Pilotos y Capitanes de Marina Mercante a Capitanes de Pesca, propuesta ésta que es reiterativa por parte de AETINAPE; además se ha planteado el tan polémico asunto de la Reforma de las Enseñanzas y se le ha pedido al Secretario General dé el impulso político necesario para que estas cuestiones puedan verse realizadas en un corto periodo de tiempo.

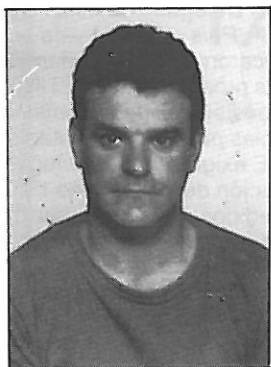
- Reunión con don José Ramón Fernández —Jefe del Gabinete Técnico del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones— para tratar de la errada dirección política que la Dirección General de la Marina Mercante está llevando a cabo. El Presidente de

AETINAPE y el Delegado de esta Asociación en el País Vasco —Javier Anatol— explicaron a don José Ramón Fernández, las propuestas de AETINAPE para una posible salida al conflicto de competencias planteado por Madieto, AETINAPE exigía, en primer lugar, la reincorporación de los Náutico-Pesqueros despedidos, y la creación de una mesa de negociación de cara a buscar vías de solución definitiva a este viejo y duro contencioso, la respuesta verbal del representante del Ministerio ha sido positiva, a pesar de que el Director General de la Marina Mercante continuaba haciendo caso omiso de estos acuerdos pese a las propuestas alcanzadas con el Ministerio.

- AETINAPE plantea movilizaciones estudiantiles y una huelga del sector y para ello se presentó preaviso de huelga en la Dirección General de Trabajo y que estaba convocada para el día 19 de noviembre, con una duración de 24 horas, por este motivo el Presidente de AETINAPE mantuvo varias reuniones de trabajo con representantes de UGT y del SLMM a quienes se expusieron las razones para llevar a cabo dicha huelga, los representantes sindicales manifestaron su adhesión a dicha huelga.

- Reuniones con diversas autoridades marítimas del Gobierno Central y Autonómico y con parlamentarios, que fueron llevadas a cabo por miembros de AETINAPE al objeto de dar a conocer el alcance de la actual situación de este colectivo y sus propuestas de cara a la C.E.E.





La lógica y la legislación

Por D. ANTONIO GUTIERREZ MARTINEZ
Patrón de Pesca de Altura

Me entero que hay unas convocatorias de la Xunta de Galicia para cubrir unas plazas de jefes de guardería, patrón de embarcaciones y motoristas. Siento curiosidad y me leo la convocatoria para saber de qué va.

Las plazas de más cargo o rango en número de cinco se convocan para cubrir puestos de «jefes de guarderías marítimas», y ante mi perplejidad leo como primer requisito para optar a dichas plazas la posesión del título de Piloto de primera clase de Marina Mercante. La primera idea que se me pasa por la cabeza es que el asunto, o bien no es nada serio o por el contrario es serio y preocupante en demasía.

Y si pienso que no es nada serio, es porque las plazas las convoca la Consellería de Pesca y Cultivos Marinos de la Xunta de Galicia, y que yo entienda, un jefe de guardería es algo así como un jefe de vigilancia pesquera y marisquera para una zona determinada y dentro de puntas, ya que son las aguas en las cuales la Xunta tiene jurisdicción.

Pues bien, si esto es así, como yo pienso, no veo dónde un Piloto de primera clase de Marina Mercante, a lo largo de su carrera adquirió conocimientos de disciplinas como la biología pesquera, la tecnología pesquera o la legislación pesquera.

Por el contrario, las disciplinas estudiadas por estos profesionales son: estiba de la carga, maniobra, navegación, derecho marítimo comercial, teoría del buque, etc., referidas, en todo caso, al transporte y navegación de barcos mercantes destinados a tráfico comercial, conocimientos y titulación que les habilita para mandar barcos medios o bien prestar servicios de oficial en barcos grandes.

Con mi humilde lógica y atendiendo a un mayor rendimiento de los propios servicios, considero que la titulación a pedir en este caso sea la de «Capitán de Pesca».

Y digo capitán de pesca porque, en primer lugar, un capitán de pesca sa-

be del asunto. Durante sus estudios tuvo asignaturas como biología, tecnología y legislación referidas a la pesca; durante su vida laboral conoció gentes de la costa, pescadores y mariscadores que a lo largo de varias temporadas hacen embarques en barcos de altura y gran altura. Tiene motivos para conocer la legalidad porque lo más normal es que durante su vida laboral, siendo patrón de litoral o patrón de altura, haya rozado los límites de la misma y, sobre todo, porque un capitán de pesca, aparte de los conocimientos teóricos y humanos indicados tiene una percepción especial que le hace ver la mar con tres dimensiones: un marino mercante navega en dos dimensiones, sólo tiene interés para él la tercera en lo que hace referencia al calado de su barco; más abajo no le afecta y por lo tanto no le interesa.

Un pescador que haya llegado al tope de su profesión adquiriendo la máxima titulación, tiene un conocimiento de su propio medio y de su propia gente lo bastante grande para que un armador, en el mundo de la industria pesquera, le otorgue su confianza dándo-

le el mando de barcos valorados en cientos de millones de pesetas, por lo cual no veo lógico el que el Gobierno de una autonomía como Galicia no siga el mismo criterio que la industria privada. Teniendo Galicia y su gente la tradición pesquera que le hace estar en la vanguardia del sector.

Sigo indagando sobre el asunto y me dicen que, aunque comparten mi parecer y ven las cosas como yo las veo, la ley de funcionariado otorga a un jefe de servicios la escala y sólo se puede acceder a esa escala con una titulación media, cosa que un capitán de pesca no es. Entonces pregunto, y un capitán ¿qué es? Me contestan que nada, que sería algo así como FP-3, pero que la FP-3 no existe en ninguna enseñanza en España y por lo tanto no está reconocido por el M.E.C.

Llegado aquí me encuentro con que, si bien me dicen que un Capitán de pesca sería lo lógico, un Piloto de primera clase es lo más «parecido» y además legal. Oír esto es indignante, la razón y la lógica son inamovibles y la legislación siempre se puede cambiar. En este sector los políticos hablan mucho pero demuestran no pensar absolutamente nada.

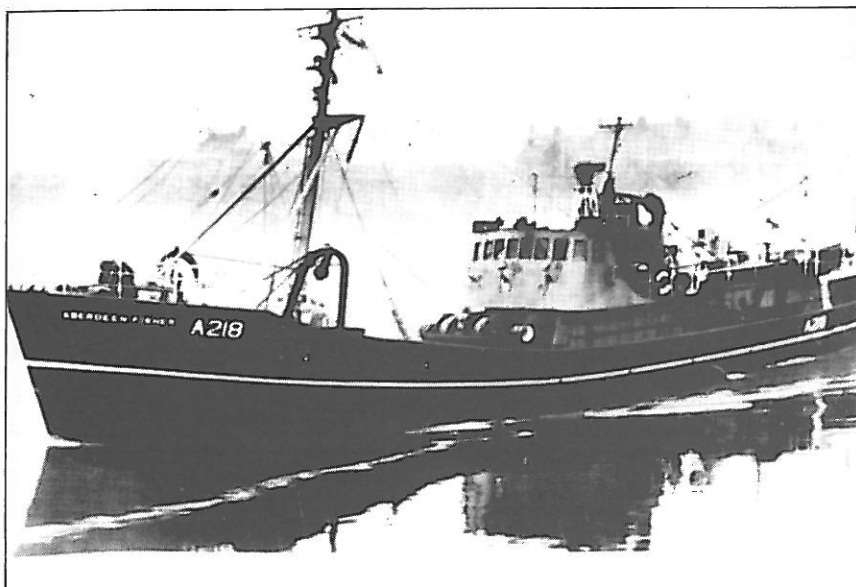
Las soluciones a este tipo de situaciones vendrán dadas por las reformas de las enseñanzas náutico-pesqueras, por una parte, y por la otra, sólo será necesario que ante una problemática concreta no debiera generalizarse sino que se debería legislar particularmente y dar soluciones concretas a los problemas del sector.

Lo más paradójico del asunto es que las enseñanzas marítimo pesqueras están traspadas al Gobierno autónomo, y dentro del Gobierno autónomo a la Consellería de Pesca y es la misma Consellería quien convoca las plazas





COLABORACIONES



Como vemos, la contradicción y el embarulle son ya clásicos en el tratamiento de los problemas del sector pesquero por parte de los poderes públicos y la Administración, sea esta Administración central o autonómica. La total ignorancia de unos y otros del medio pesquero, a todos los niveles, repercute en los servicios creados para el mejor control y aprovechamiento de los recursos, siendo su operatividad siempre baja y su funcionamiento discutible.

Y si desde la visión objetiva del tema, la actitud de la Xunta me parece poco seria y además chapuzas, desde el punto de vista de un miembro más del colectivo náutico pesquero, punto de vista subjetivo desde luego, la trastienda del asunto sí me parece pero que muy serio, trascendente y preocupante.

Serio, porque cada parcela que se nos quite y que sea ocupada por mari-

nos mercantes, será mañana un foco de incomprensión y falta de entendimiento dentro del sector. En este caso concreto, la vigilancia no es precisamente ni fácil ni para personas que no conozcan el medio.

Trascendente, porque sienta las bases de la futura administración civil y si no conseguimos que se nos reconozca el derecho a trabajar para la Administración dentro de nuestro sector, llegará la transferencia a capitanías de puerto civiles por las Comandancias de Marina y en todos los negociados, incluidos los de pesca, nos encontraremos con pilotos y capitanes de Marina Mercante.

Y preocupante porque parece que estamos abocados sólo y exclusivamente a la producción, y ese cerrar de todas las puertas, salvo las de la mar y la producción, da que pensar.

Primero, porque después de un número de años en la producción tenemos más derecho a un puesto de trabajo, relacionado con nuestro sector, que cualquiera ajeno a él; todos sabemos lo que supone el alejamiento de nuestras familias, una campaña tras otra, sin hacer vida familiar durante años.

Segundo, porque parece que todos los puestos a los que podríamos aspirar son ocupados por marinos mercantes, mando de barcos de investigación, puestos en la Secretaría de Pesca, etc. Y eso da mucho que pensar sobre si la Administración nos considera proscritos y cree que no servimos más que para aguantar «charpazos» y embrutecernos a base de días de mar y pesca.

Y es preocupante, en tercer lugar, por todo lo que supone de mantenimiento de la ignorancia de los funcionarios y políticos relacionados con el sector, los pescadores técnicos con cargos de producción a bordo de los barcos pequeños y grandes, echamos de menos, dentro de la Administración, a interlocutores válidos que como mínimo hablen el mismo lenguaje que nosotros. Estamos cansados de que nos embarullen con burocracia y burocracia, y de que no se tenga en cuenta para nada nuestra opinión sobre cosas trascendentales para nuestro sector y nuestro colectivo.

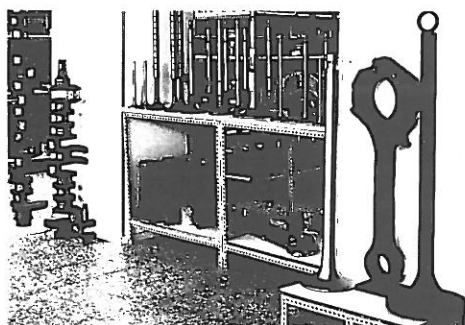
Bien, después de todo esto no quiero terminar sin puntualizar la necesidad de solucionar estos problemas, y además sin demora.

Necesitamos que la reforma de las enseñanzas se haga rápidamente. Se tiene que elevar el nivel, si no queremos perder la legítima oportunidad histórica de incorporarnos a todas cuantas tareas de responsabilidad existan en el sector marítimo-pesquero espa-



TECNICA COMERCIAL MARITIMA

TECOMAR, S.L.



VALVULAS DE ADMISION Y ESCAPE - GUIAS DE VALVULA - ASIENTOS DE VALVULA - COJINETES - CAMISAS Y PISTONES - RECTIFICADOS - RECUPERACION DE MATERIALES USADOS - APARAMENTOS Y EQUIPOS - ANTIEXPLOSIVOS ELECTRICOS STAHL - PRODUCTOS DE LA INDUSTRIA - AUXILIAR DE CONSTRUCCION NAVAL - JUNTAS - PIEZAS FORJADAS PARA LA INDUSTRIA NAVAL.

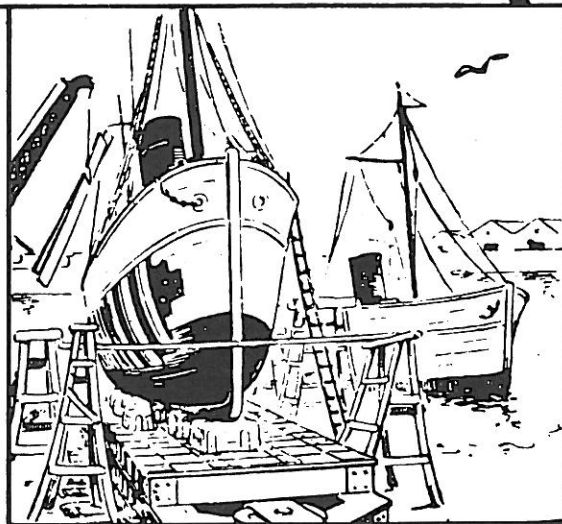
C/. SAN PEDRO 12

Teléfono 39 19 44 (4 líneas) — Telex 38039 TCMR - E

PASAJES SAN PEDRO (Guipúzcoa)

Nuevos Servicios

- CHORREADOS Y FREGADOS CON AGUA
- PINTADOS EN VARADERO Y A FLOTE



DE CONSTRUCCION
NAVAL Y
REPARACION DE
TODA CLASE
DE
EMBARCACIONES DE
MADERA



Talleres Medin

Talleres: Varadero de la Dársena
Teléfs. 20 70 68 - 20 72 53
LA CORUÑA



EFFECTOS NAVALES



PAZBEN

ESPECIALIDAD EN:

- GRILLETES
- PINZAS DE CHOCO
- FLOTADORES
- BOLSAS DE PLASTICO

C/ Tauro, n.º 80 - 2.º
Teléfono (928) 26 76 52

35009 - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Por D. RAMON LOPEZ DIAZ
Mecánico Naval Mayor

Estos pasados meses, desde que ostenta el cargo de Director General de la Marina Mercante el Sr. Madieto, por la prensa estamos enterados de las Normas e Instrucciones que ha dado este señor a las Comandancias de Marina, tratando de humillar y hacer desaparecer de la Marina Mercante los Titulados Náutico-Pesqueros. Considero de muy poca ética y de nula imagen política que al acceder a un cargo público lo primero que hace es denegar el embarque a los titulados Náutico-Pesqueros como revanchismo de lo que no ha podido hacer desde el «Comme», y dicho sea de paso, si hizo esto es porque sus superiores desconocen el tema en todo lo referente a titulaciones y competencias de los náutico-pesqueros (colectivo siempre olvidado por el Ministerio de Transportes).

Después de leer todo cuando se ha dicho, se ve que hay un duro enfrentamiento entre dos colectivos que estamos destinados a vivir juntos y unidos en pequeños espacios flotantes con todos los riesgos, problemas y preocupaciones. Caben aquí unas preguntas muy sencillas: ¿Por qué estamos enfrentados? ¿Quiénes provocan o propician estos enfrentamientos?

Lo primero es lo más fácil de comprender. La tarta que se repartían antes unos treinta mil «titulados superiores» de Náutico-Pesqueros, ahora hay que repartirla entre unos veinte mil aproximadamente y como lo cierto es que no hay más tarta, la lucha es a ver quién se come el trozo, cuando realmente por lo que teníamos que luchar es por hacer una tarta más grande.

Lo segundo es más complejo y delicado. Los mayores responsables son el Director General de la Marina Mercante y el Inspector General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras que, situado cada uno en su feudo, lo que menos les ha interesado es el presente y futuro del colectivo que representan, pues en Madrid y en grandes despachos se deben de ver muy lejos a los «curritos» que surcan todos los mares. En su mayor parte, desconocen el ámbito marino y sus problemas, dado que quienes desempeñan estos cargos

¡NO QUEREMOS MAS PARCHES! Hay que terminar con los monopolios feudales y sectoriales e integrarnos de una vez en Europa

son gente que sólo conoce el mar en verano cuando vienen a bañarse y los más profesionales son «marinos de secano».

Otros responsables suelen ser un colectivo de estudiantes fracasados que optan por ser marinos, considerando que es una carrera fácil y pueden llegar a lucir un uniforme elegante. Colectivo ignorante de la realidad de la profesión de marino y alarmados por los de «secano». «Comme» son quienes siempre han venido armando el lío y así justificar su cometido, consistente entre otras cosas en llamarnos «intrusos».

La verdad y la realidad de todo esto es otra, y desde esta revista quiero destacar, en nombre propio y de muchos compañeros, que en los barcos donde hemos navegado los de Formación Profesional con Titulados Superiores nunca hemos tenido ningún problema ni discriminación a bordo. Entre mis mejores amigos, puedo decir que están los Titulados Superiores, con los que he navegado durante muchos años, tanto en la Mercante como en la Pesca; siempre hemos estado juntos y unidos, sin el menosprecio de estos Titulados Superiores, pues consideraban que todos somos necesarios para llevar la flota adelante y esto lo pueden constatar los armadores, quienes nunca han recibido quejas de Capitanes o Jefes de Máquinas en contra de los Náutico-Pesqueros, por lo que hoy tratan de defendernos ante una injusticia político-social de quienes quieren marginarnos diciendo, por ejemplo, que en ninguna profesión hay un titulado de grado inferior en puestos **solamente reservados** a los Titulados Superiores. Los que hacen estas manifestaciones dan la impresión de ser retrógrados o subnormales. En nuestra época los monopolios y exclusivas clasistas y sec-

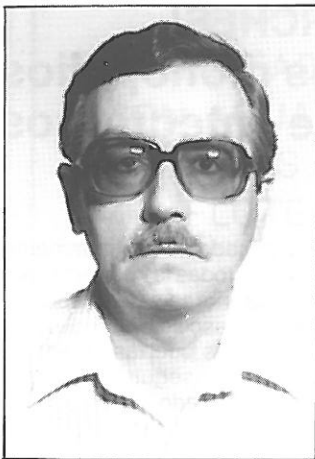
toriales han pasado, afortunadamente, a la historia y en todas las carreras existen Títulos Superiores y de Grado Medio y en ningún caso se pretende la exclusiva y cerrar las puertas de acceso a quienes desean seguir estudiando para alcanzar el grado máximo de su profesión. Es vergonzoso y de países tercermundistas lo ocurrido en algunas Escuelas de la Marina Civil; el boicot que les han hecho a los Náutico-Pesqueros, después de acceder a dichas Escuelas con arreglo a la ley vigente, llegando este pequeño colectivo de estudiantes frustrados a insultar y no dejar entrar en las clases a los FP-NP.

Por todo lo expuesto y resumiendo, estamos enfrentados por un grupo de imberbes y de marinos de despacho, algunos con cargos políticos, son los que ignoran el desenrollo de nuestra profesionalidad.

Lo que pedimos y exigimos los Náutico-Pesqueros es que nos integren en el Ministerio de Educación y Ciencia, y que nuestros estudios sean similares a los de todos los países ribereños de Europa para que nuestras titulaciones y competencias sean iguales a nuestros homólogos europeos.

Igualmente pedimos a los del «Comme» se enteren cuál es la realidad en Europa de los FP-NP para que dejen de hacer falsas declaraciones sobre nuestro colectivo, por considerarnos profesionales del mar a nivel europeo en todo lo bueno y lo malo que tiene esta profesión. Esto es lo más sencillo, no hay nada que inventar. En todos los países de la Comunidad hace tiempo vienen funcionando sin problemas, respetando cada colectivo sus competencias, pues somos profesionales que tenemos que compartir y vivir en paz en el mar.





Al paso que vamos, ni honra ni barcos

Por D. MIGUEL S. PEÑA
Consultor Pesquero
Experto de la F.A.O.

Hace algo más de cien años que un español ilustre, gallego por más señas, pronunció aquella frase famosa de «España prefiere honra sin barcos que barcos sin honra», pero eso fue como digo hace cien años. Si ese hombre levantase hoy la cabeza y se le pidiera una opinión sobre el momento por el que atraviesa nuestra industria, dudo mucho que de sus labios saliese otra cosa que una sarta de interjecciones o que no dijese aquella otra frase, casi tan famosa de «no, no, prefiero morir», y es que al paso que vamos, y con las muestras que cotidianamente nos están dando tanto la Administración como la patronal, de cuales son sus planes (cuando los tienen) para el futuro,

mucho me temo que la industria pesquera española se esté convirtiendo en algo de archivo, o de museo prehistórico.

Para la Administración, todo va sobre ruedas, y si no, vean las declaraciones de nuestro Ministro en la Hoja del Mar de noviembre, a lo que parece no hay ninguna sombra que empañe nuestra impecable adecuación a la normativa comunitaria, y nuestro magnífico porvenir como potencia pesquera es algo incuestionable. Da la impresión de que el único problema, el único miedo que hay es sobre quién va a poder agarrar el trozo más grande de la tarta, o para decirlo de otra manera, quién va

a poder quedarse con el montón más grande de cuartos, porque ahí tenemos al señor Clemente J. Muñiz, representante oficial del sector ante la C.E.E. que opina (Fishing News International de noviembre), que los planes españoles de adecuación a la normativa comunitaria (las Organizaciones de Productores) van a quitar influencia a las Cofradías y se la van a dar a las grandes empresas.

No estoy escribiendo estas líneas para dar o quitar la razón al señor Muñiz o al Ministro, sino para una vez más decir que en este nuestro país seguimos con los mismos perros pero con distinto collar, que la rosa (mi querida rosa) más parece un cardo, y que al final, como siempre, la cuerda termina rompiéndose por la parte más débil.

La designación del señor Muñiz como representante ante la C.E.E. no fue muy del agrado de la gran patronal, pues don Clemente pertenece a las Cofradías, y defiende por tanto el interés de dichas Cofradías (y ojo que no añado «...de Pescadores» ya que ese sería otro cantar y porque parece ser que en esta historia, de los pescadores no se acuerda nadie, debe ser que nuestra tecnología pesquera está tan avanzada que no son necesarios, ya que los barcos pueden funcionar sin ellos, al menos eso parece, y es que «...hoy las ciencias adelantan que es una barbaridad»).



TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L.

REPARACIONES DE BUQUES Y MECANICA EN GENERAL

Juan Rejón, 94 - Teléfono (928) 26 40 30
PUERTO DE LA LUZ

(LAS PALMAS DE GRAN CANARIA)



Es opinión generalizada que los últimos años han sido muy buenos para la pesca española, que se ha ganado mucho dinero, pero a mi juicio, ese montón de dinero ganado debería haber dado pie a un estudio global de la situación, a un análisis de los planes a seguir en el futuro para que se pudiese continuar con las vacas gordas, análisis en el que se pensase en todo el conjunto, no en lo que yo Administración voy a promulgar, o en lo que yo armador voy a hacer, cada uno por su lado.

Soy plenamente consciente de la capacidad creadora y del empuje del empresario, que va a lo suyo, a lo que tiene que hacer para poder seguir siendo empresario: a ganar dinero. El problema está en que la Administración tiene un desconocimiento completo y total de la problemática pesquera, cada uno nuevo que llega trae su librito bajo el brazo (algunos toda una biblioteca, ya que han demostrado una enorme cultura libresca) y se ponen a organizar su feudo, dando mandobles a diestro y siniestro sin orden ni concierto. Y así nos encontramos con señores que parecen haber llegado a la conclusión de que no hacen falta Titulados Pesqueros para que nuestra flota pesquera continúe con su liderazgo comunitario (?) y no solamente intentan cerrar puertas a los nuevos, sino ni siquiera respetan los derechos adquiridos de los viejos que en su día taparon huecos que otros no quisieron rellenar, y tienen tal urgencia que no pueden esperarse a que les llegue la hora de la jubilación, no señor, tiene que ser ahora mismo: «usted, como no es más que un Titulado Náutico-Pesquero, usted a la puñetera calle». Como digo, a mi rosa la están transformando en cardo, y borriquero por más señas.

Es probable que don Clemente lleve su parte de razón, pues habría que ver cuántos días de mar tienen muchos de los «productores» de nuestras organizaciones de productores, aunque por otra parte tengo también un puñado de preguntas que formularle a don Clemente sobre los fines y los logros de sus hoy, a lo que parece, vapuleadas Cofradías. Pero como dice el refrán «el uno por el otro y la casa sin barrer», la gran patronal por un lado, y las Cofradías por el otro, peleándose por la tarta (leánse ayudas y créditos) pero ambos se olvidan que para que haya tarta hacen falta los ingredientes, y para coleccionar esos ingredientes hacen falta manos.

Considero como lógica y comparto la preocupación de don Clemente J. Muñoz por los 10.000 barcos de la flota costera, pero a buen seguro que en su preocupación no entran los problemas de la mano de obra cesante, sino sólo los beneficios que como empresario ve en el aire. Es muy cierto que nuestra incorporación a la Comunidad Europea no lo será sin traumas, en unos sectores mayores que en otros, y a buen seguro que el nuestro no es de lo menos conflictivos; pero no se puede andar con paños calientes, aquí como ante un ataque de la gangrena hay que amputar el miembro infeccionado antes que la enfermedad se apodere de todo el organismo. A buen seguro que en esa amputación habrá Titulados Náutico-Pesqueros de la misma forma que habrá un buen puñado de empresarios y, por qué no, alguna compañía de gran fuste, pero desconocer que una flota fuerte y bien organizada debe contar con un colectivo de mandos numeroso y capacitado es ir camino al desguace.

Y es por eso que digo en el encabezamiento que «ni honra ni barcos», los barcos vamos camino de perderlos, la honra (aquí entendida como un proceder limpio y consecuente), esa creo que como las cantineras de la Legión, hace mucho tiempo ya que la perdieron, porque un repaso al hacer de la Administración pesquera en los últimos tiempos (y que caramba, no sólo los últimos, sino los penúltimos, los anteúltimos y los anteriores también) arroja tal cantidad de desatinos que podría decirse aquello de que «ni aun apostando lo podrían hacer peor», lo único que me maravilla, y me duele es que, últimamente, los errores, las injusticias sociales, en muchos de los casos vienen de la mano de señores que defendían el sincorbatismo y la cazadora, socialistas de toda la vida, socialistas de carnet que una vez en el cargo olvidan eso que ha dado en llamarse justicia social. Pero no desesperéis amigos míos, que aún veremos cosas peores, y sino, al tiempo. Por desgracia, el más difícil todavía ha sentado sus reales entre aquellos que tienen en sus manos el destino del colectivo de Titulados Náutico-Pesqueros, y cada día nos sorprenden con sus atinadísimas (?) decisiones. Ante ello, lo único que queda es cerrar filas, no dar un solo paso atrás y enseñar los dientes. Aquel que comete una injusticia, generalmente es plenamente consciente de lo que está haciendo, y por ello no hay nada mejor que plantarle cara, hacerle ver que no se está dispuesto a pasar por el aro, y que se está preparado a llegar donde sea, defendiendo el propio derecho. Esa es la única postura correcta, andar con paños calientes sería completamente negativo y no os lo aconsejo.

Mucha suerte en el empeño.





Cómo interpreta lo legislado la Marina Mercante

Por D. JOSE OLIVEIRA AVENDAÑO
Capitán de Pesca

En «El Ideal Gallego» de La Coruña, se publicó un artículo firmado por un grupo de Profesores de la Escuela Superior de la Marina Civil de La Coruña, titulado «La Marina Mercante y los Titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera», que llamó poderosamente mi atención.

Citan en él, ciertos Decretos derogados y supongo que esos Catedráticos sin licenciatura deben saber que un Decreto derogado **no se reconoce como existente y válido en sus efectos**.

En su artículo, al mencionar el Decreto 629/1963 de 14 de marzo (B.O.E. n.º 83), hace la siguiente pregunta: ¿Pueden enrolarse como Oficiales los Titulados de F.P.N.P. en los buques mercantes cuyo mando corresponda a un Capitán o Piloto de 1.ª Clase de la Marina Mercante o cuya Jefatura corresponda a Jefe de Máquinas u Oficial de Máquinas de 1.ª Clase? Según la legislación que ustedes aplican, no; y yo a mi vez le pregunto a esos «doctos» Catedráticos que se ocultan en el anonimato de un «Grupo de Profesores», si conocen lo que dice la Orden de 14 de julio de 1964 sobre Tripulaciones Mínimas para buques Mercantes y de Pesca. Si saben leer o sólo leen lo que les conviene; sabrán que en los buques pesqueros mayores de 1.200 toneladas deben llevar un Capitán de Pesca, y dos Patrones de Altura y sin embargo en muchos de ellos van enrolados Titulados de la Marina Mercante en el lugar de los Patrones de Altura; es esto intrusismo o cómo le llaman ustedes.

El Decreto 629/1963, está derogado por el Decreto 2.596/1974 y el anterior Decreto también lo está en todo su articulado y que duda cabe que su **artículo sexto** también, y ese artículo dice: **Los actuales Titulados continuarán en el uso de las atribuciones que tienen conferidas**.

Si el Decreto 2.596/1974, derogó el anterior Decreto, los Marineros Mercantes que están enrolados en los puestos de los Patrones de Altura son intrusos y ese intrusismo no lo citan los Profesores de la Escuela Superior de la Marina Civil.

Este Decreto en su artículo noveno dice: Por el Ministerio de Comercio se regularán los requisitos que se exijan para que los Titulados correspondientes al Grupo Uno del artículo primero (Marinos Mercantes), puedan desempeñar las plazas correspondientes a las del Grupo Dos del mismo artículo (Marino de Pesca), y reciprocamente de acuerdo con los conocimientos técnicos y profesionales que suponen la obtención de los títulos respectivos. Es de suponer que el Titulado que estuvo embarcado varios años en puestos de superior categoría demostró hasta la saciedad los conocimientos técnicos y profesionales que cita el artículo noveno.

El artículo décimo del mismo Decreto dice: «Se autoriza al Ministerio de Comercio para dictar cuantas disposiciones complementarias sean precisas para el mejor cumplimiento de este Decreto. ¿Por qué no se hicieron o dicta-

ron las disposiciones complementarias? Todo el mundo lo sabe.

El Decreto 2.061/1981 de 4 de septiembre, del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones deroga el 2.596/1974 pero sólo en lo que afecta a los Títulos de la Marina Mercante, lo cual quiere decir que a los de Pesca sigue en vigencia y por lo tanto está en vigor la reciprocidad tantas veces mencionada.

¿Cuál ha sido la causa de que hasta el presente sólo se aplicase la reciprocidad unilateralmente los artículos octavo del Decreto 629/1963 y noveno del 2.596/1974? ¿Cómo no se hacen esta pregunta los firmantes del artículo de «El Ideal Gallego»?

La respuesta es muy fácil; hasta el presente los Inspectores Generales de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras fueron siempre Marineros Mercantes: Espinosa, Feliciano, Rivera, y con este último sus asesores también lo eran, y por lo tanto no interesaba dictar disposiciones que convalidaran asignaturas para aplicar la reciprocidad, sólo se aplicaba y se sigue aplicando con los Marineros Mercantes al examinarse de Capitán de Pesca pese a ser ilegales por estar derogados los Decretos que lo permitían. ¿Hasta cuándo seguirá aplicándose esta arbitrariedad?

Pero aún hay más atropellos con los Titulados Náutico-Pesqueros; la Orden de 14 de julio de 1964 (B.O.E. n.º 170), por la que se establecen condiciones que precisan los Oficiales de la Marina Mercante para desempeñar plazas en los buques pesqueros, dice así:

El mando de los buques pesqueros de tonelaje superior a 500 toneladas ha





sido ejercido hasta ahora por Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante. Ya que los antiguos Patrones tenían limitada la facultad de mando de buques en el referido tonelaje.

El Decreto 629/1963, por el que se reorganizan los Títulos Profesionales y de Pesca, creó el de Capitán de Pesca, al que corresponde el mando de buques pesqueros sin limitación de tonelaje.

El citado Decreto reconoció la facultad de mando de buques pesqueros a los Oficiales de la Marina Mercante cuyo título de Piloto hubiese sido obtenido con anterioridad a la fecha de su entrada en vigor y facultó en su artículo octavo a este Ministerio para fijar los requisitos que en lo sucesivo habían de exigirse para que los Titulados de la Marina Mercante pudieran asimismo ejercer su profesión en los citados buques.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante, ha resuelto:

Artículo 1.º Los Oficiales de la Marina Mercante que hayan obtenido su título de Piloto con anterioridad al 26 de abril de 1963, de acuerdo con lo previsto en el **artículo sexto** del Decreto 629/1963, están facultados para mandar buques pesqueros sin limitación de tonelaje si poseen el título de Capitán, y hasta 700 toneladas si poseen el de Piloto.

Artículo 2.º Los Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante que hayan obtenido su título de segunda clase con posterioridad al 26 de abril de 1963, para poder ejercer el mando de buques pesqueros deberán previamente obtener el Título de Capitán de Pesca.

Artículo 3.º **Todos los Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante están facultados para enrolarse en plazas de mando subalterno en buques pesqueros.**

Si el Decreto 2.596/1974 derogó el Decreto 629/1963, todo lo que antecede está derogado, es decir, **que no se**

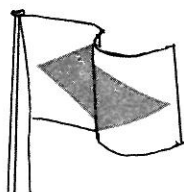


reconoce como existentes y válidos en sus efectos, lo cual significa que los Marineros Mercantes que se examinaron para Capitán de Pesca después de promulgado el Decreto 2.596/1974 de 9 de agosto (B.O.E. n.º 222) son ilegales.

¿Cómo la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras autorizó sus exámenes y les expidió el título co-

respondiente? ¿Y los Directores de los Institutos Politécnicos Náutico-Pesqueros, no leen lo que se legisla? No nos extraña, porque en el fondo son Marineros Mercantes.

Ya va siendo hora que en los organismos oficiales de Madrid haya personas que apliquen la ley pero la Ley con mayúscula, no la Ley del Embudo.



Remolcadores FACAL, S. A.



REMOLCADORES:

COSTALES SEGUNDO	1.150 H.P.
FACAL ONCE	1.075 H.P.
FACAL DOCE	1.075 H.P.
ESTRELLA GUIADORA	365 H.P.
CIMARRON	150 H.P.

BASE PASAJES: San Pedro, 10 - Teléfono (943) 39 02 41 - 242



Declaraciones engañosas y emponzoñadas

Por D. JOSE OUVIÑA SANTOS
Patrón de Pesca de Gran Altura
y Mecánico Naval Mayor

Vienen publicándose en la prensa comunicados de presentación reivindicante, con los que un grupo de exasperados alumnos de la Escuela de Náutica, alentados sin duda por pronósticos de porvenir incierto, pretenden hacer campaña para eliminar de sus puestos de trabajo en la Marina Mercante a los Titulados de Formación Profesional. Reclaman anticipadamente unos cargos ocupados en puente y en máquinas por Patrones Mayores de Cobotaje y Mecánicos Navales en sus distintos grados.

La escasa madurez de esos jóvenes y futuros navegantes con el apoyo de altos funcionarios de la Administración para la Marina Civil, representan

do casi en su totalidad a su misma asociación, mantienen una postura de terquedad con soluciones simplistas a un problema común y acuciante, como es la limitación de empleo en esta profesión. Reiteradamente se acusa a nuestros compañeros de «intrusismo», machacando con testaruda intención en su deficiente memoria, que están introducidos ilegalmente, sin derecho, desempeñando funciones de responsabilidad superior en buques de navegación de alta mar.

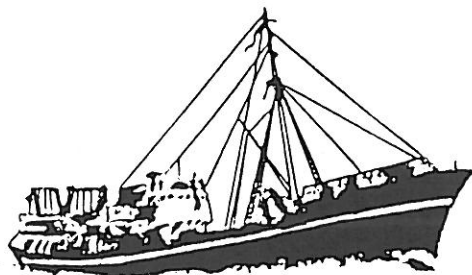
Hay que rebatir desde aquí semejante falacia, aunque, al provenir de una colectividad profesional tan afín, resulte penoso lo inevitable de un severo razonamiento. Es sobradamente

conocido que por los años 50 la Marina Mercante española estuvo a punto de sufrir un colapso con la evasión de sus cuadros de mando hacia flotas de otros países. Aceptemos las razones socioeconómicas que provocaron el abandono, pero es de justicia reconocer que fueron suplidos sin desdoro por compañeros de FP en posesión de Títulos expedidos por las correspondientes autoridades de la Administración del Estado, legalizándoles el embarque. Requeridos por los navieros, sin que mediase la mínima intromisión de que se les pueda inculpar. Y así de sencillo resulta el origen de tan desagradable y fastidioso asunto que una interesada ceguera o prejuicio de clase se niega a admitir. Sin más razonamiento válido que la tachadura de «intrusismo» hacia quienes, al cubrir una desertión, por requerimiento, demostraron su competencia y profesionalidad.

Voy a rememorar ahora algo significativo de nuestra común historia: en el año 1932, como tripulante del pesquero «F. Domínguez», de base en La Coruña, me correspondió navegar con un capitán de la Marina Mercante, entonces ya con «Patrones de Costa» en paro. Al regresar del Gran Sol recalamos a la altura del faro de Peñas. Recuerdo que con mi ingenuidad juvenil comenté: «Don Luis, y esto cuando en las guardias que me tocaron durante el día, seguramente por equivocación del

TALLER ELECTROMECHANICO NAVAL

HNOS. SANTANA



DEVANADOS DE MOTORES - DINAMOS - ALTERNADORES
Y TRANSFORMADORES - REPARACION DE TODA LA
MAQUINARIA ELECTRICA E INSTALACIONES DE BUQUES

SE GARANTIZA EL TRABAJO

Blas de Lezo, 10 (Edif. Cine Litoral)
Teléfono (928) 270655

Parti. Rosiana, 36
PUERTO DE LA LUZ (Las Palmas)



que hace de contramaestre, llevé de Ra.S.5 W, es decir, 10 grados más a estribor». Era ese joven Capitán culto y buena persona, pero bastante desatento en su responsabilidad náutica. Al adquirir fundamentos de navegación no pude explicarme cómo en un trayecto de 400 millas ignoró tanta caída hacia el E.; de ahí mi reproche.

En otra ocasión, por el año 44, ya como primer Mecánico Naval en Pasajes, con otro Capitán, excelente persona, instruido y sencillo, aunque asimismo abandonado en su función. Gran observador, se olvidaba con frecuencia la hora exacta de paso del sol por nuestro meridiano. Precipitada y tardíamen-

te cogía el sextante, con la desagradable sorpresa de que el astro decaía en altura. Cuando me hice Patrón, recordándole por su afectuosidad y hombría de bien, no me explicaba sino por dejadez cómo un señor tan preparado prescindía de las circum o extra meridianas. Estos casos reseñados de mi largo historial como marino, no se me dieron con Patrones. Seguramente conscientes de su limitada sabiduría, se mostraban atentos siempre al cometido de su profesión. Por otra parte, jamás se me ocurrió pensar, por respeto y cierta extremada tolerancia, que esos mandos introducidos, que provienen de intrusismo aunque en distinta

connotación, en la flota pesquera hacían un trabajo muy deficiente y hasta peligroso al navegar.

Como decía Lacordaire: «El orgullo divide a los hombres, la humildad los une». Es preciso, para mayor dignidad de nuestra profesión, una profunda reforma en enseñanzas náuticas, comenzando todos desde abajo. A mi entender se conseguirían así cuadros de mando superior mejor preparados en cuanto a la seguridad de vidas y haciendas en la mar que es lo importante. Se evitaría también el menosprecio que se tiene, por ciertos sectores de la Escuela Superior, hacia la Formación Náutico-Pesquera.



SUMIN-NAVAL

SUMINISTROS INDUSTRIALES RAMO NAVAL

C/ Coruña, 42 - Teléfono 201718
VIGO (España)

PIEZAS PARA CUALQUIER MARCA
Y TIPO DE MOTOR

Propulsores, Auxiliares, Compresores, Etc.

- RECTIFICACION DE CIGÜEÑALES HASTA 6 METROS
- RECUPERACION DE VALVULAS ADMI-ESCAPE
- RECUPERACION DE CULATAS, PISTONES, BULONE, etc.
- CROMADO Y SOLDADURA ESPECIAL ANTIDESCASTE
- COMPRA Y VENTA DE MOTORES NUEVOS Y USADOS



TRICASA



- Reparaciones navales y venta de maquinaria marina e industrial
- Distribuidores exclusivos para Canarias de motores Baudouin

Urbanización El Cebadal. Vial 1. Parcela 30 G.
Télex: 95091 ATRI - E. Apartado 2325

Teléfonos: 22 28 52 - 53
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Nombramiento desafortunado

Por D. MARINO DE ARRIBA GONZALEZ
Mecánico Naval Mayor

Parece obligado hacer aquí un comentario de la situación creada por los nuevos inquilinos de la Dirección General de la Marina Mercante en torno a nuestro colectivo. A mí me resulta difícil escribir sobre este tema porque siempre es desagradable la crítica y también porque considero que está reiteradamente dicho todo lo que tenemos que decir.

Aunque el último pulso en el enfrentamiento lo ganamos, no podemos hablar de despegue en nuestra evolución social y profesional, y para mí la próxima reunión a mesa redonda con el «prócer», no nos conducirá a ninguna parte. Quedó demostrado que nuestros problemas rebasan la competencia que pueda conceder o negar el Sr. Madiedo Acosta y sus correligionarios.

Es obvio que el nombramiento del Sr. Madiedo ha sido un desacierto, y no es que yo dude de sus dotes intelectuales o de mando, más bien lo considero con una mentalidad viciada hacia sus muchos años como secretario de un colegio profesional. Estos hombres no son aptos para desempeñar cargos públicos, sus planteamientos políticos responden más bien a hábitos colegiales que a la tradicional representación comunitaria. Yo entiendo que como Capitán y como hombre puede conceder todo tipo de prerrogativas a sus colegas, como director de la Marina Mer-

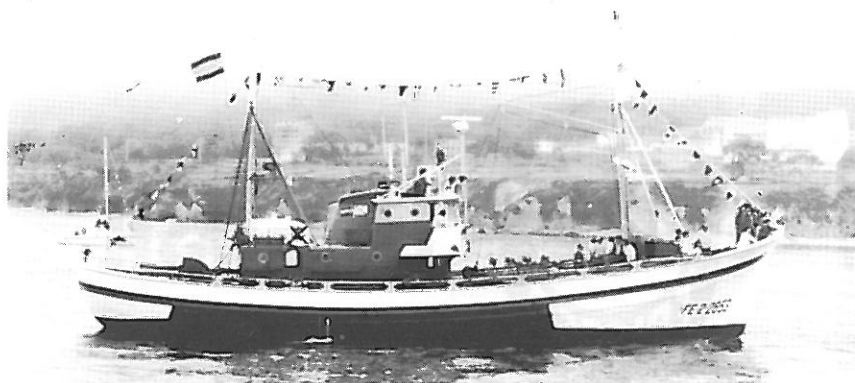
cante en funciones no puede hacer distinción entre un Capitán o un Patrón de Cabotaje, todos dependen de su departamento y a todos por igual les debe la misma consideración.

Tampoco podemos echar todas las culpas a la Administración, nuestro colectivo adolece de espíritu de lucha. Particularmente en Asturias impera el desánimo, el cansancio. El último pleno nacional celebrado en Gijón acusó ausencia total de alumnos náutico-pesqueros y escasa concurrencia de profesionales. Ciertamente que hasta ahora no cosechamos más que fracasos, pero quisiera recordar que el resto de los obreros y titulados no gozan de mejor suerte en sus reivindicaciones sociales. Considero que en estos momentos el esfuerzo que se exige es grande y la

voluntad de lucha escasa; de persistir esta situación pensaremos en otra forma de lucha. Pienso que si no se nos escucha como AETINAPE hablaremos de alianzas siempre que el fin justifique los medios. Aunque estoy convencido que nuestra emancipación tiene que ser obra de nosotros mismos.

Urgando un poco en la política corporativista (sinónimo de Colegio Profesional) es fuente de antagonismos imperantes entre las clases sociales. Está muy lejos de considerarse un ideal dentro de una sociedad socialista. El corporativismo fue adoptado, aunque en forma modificada, por las dictaduras de Italia y Alemania, para justificar la abolición de los parlamentos y los partidos políticos. En España sigue imperando el derecho de clase y el principio de autoridad, y es curioso observar cómo se cierran las puertas de las escuelas superiores a hombres procedentes del trabajo diario.

Es muy compleja la mente humana, pero en particular la de muchos profesores y profesionales de la mar que valoran a más alto nivel a un hombre con el título de BUP, en muchos casos con mucha práctica con el arado, que a un profesional de la mar con más de 800 días de prácticas en buques para optar al ingreso en la Escuela Superior de la Marina Mercante.



NAVILEKTRA s.a.l.

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL
MONTAJES Y REPARACIONES

Central:
C/San Pedro, 8
Telfs. (943) 390041-390652
PASAJES DE SAN PEDRO

Delegación:
Egidazu kaia, nº 20-1º
Teléfono (94) 6832153
ONDARROA



¿Qué va a ser de la profesión?

Por J. ENRIQUE ALVAREZ MENENDEZ
Mecánico Naval Mayor

Me imagino que esta pregunta nos la habremos formulado muchos de nosotros en infinidad de ocasiones; la respuesta no creo, sin embargo, que esté más clara por ello.

Recientemente hemos venido asistiendo a una serie de sucesos que me han dado pie para efectuar el análisis crítico dentro del entorno en el que nos movemos.

Por un lado, nos enfrentamos a lo que viene siendo desde hace tiempo un mal endémico en nuestra profesión. Me refiero a la desidia, a la falta de una auténtica conciencia de clase en la inmensa mayoría de nuestros titulados, que asisten mudos e impasibles a humillaciones y viles calumnias, dando por toda respuesta un consentidor silencio. Una de las últimas muestras de esta situación la ha constituido el Congreso recientemente celebrado en Gijón; la asistencia de titulados al mismo fue brillante precisamente por su ausencia; era vergonzoso ver cómo en la sala se sentaban compañeros desplazados desde el País Vasco, Galicia (éstos aun con riesgo físico para sus personas debido al mal tiempo y peor estado de las carreteras), desde Andalucía e incluso Canarias, mientras que la participación asturiana quedaba reducida a los organizadores y cuatro más, cuando me consta que es en Asturias e incluso en Gijón donde en ese momento había personas suficientes para llenar no sólo el local en el que se



celebraron las sesiones del Congreso sino otros cuatro locales más si hubiera sido preciso.

Otro tema, más preocupante aún, es el que concierne a los propios alumnos de la Escuela, futuros «profesionales», cuya respuesta a un Congreso que se celebraba en su propia «casa» fue no ya escasa, sino vergonzante, aplicando un adjetivo que me atrevo a calificar de suave; vergonzante, repito, porque para todos ellos ésta constituía una ocasión única para tomar contacto con lo que va a ser su realidad inmediata, su campo de trabajo, en cualesquiera de las áreas a que se quieran abocar. Una ocasión única para conocer la problemática real del entorno que les espera con una información de primera mano.

Hasta produce risa el que en dos mesas de trabajo —la de Marina Mercante y la de Enseñanza—, una de las ponencias más debatidas fue en ambas la que trataba sobre la creación de la figura del alumno de náutico-pesquera y, señores, ni uno solo de ellos estaba presente, no ya en las mesas de trabajo sino que ni tan siquiera en los debates que, sobre las distintas ponencias, se suscitaron. ¿Qué futuro nos espera con un interés tal por parte de quienes están llamados a sucedernos en un tiempo no muy lejano?

Por otra parte, nos encontramos con la Administración. Parece ser que a los

ciudadanos de este país sólo les queda un medio para hacerse escuchar por aquellos ámbitos de poder con capacidad de decisión y resolución sobre la problemática de un colectivo: **la fuerza**; es triste, pero los hechos recientes así nos lo demuestran. Nadie dude a estas alturas de que se nos ha querido echar un pulso desde la Dirección General de la Marina Mercante y, si bien parece que, en un primer momento, se nos han arreglado las cosas, las cartas siguen sobre el tapete en una partida que no ha hecho más que comenzar, y la realidad es que casi todos los triunfos son suyos.

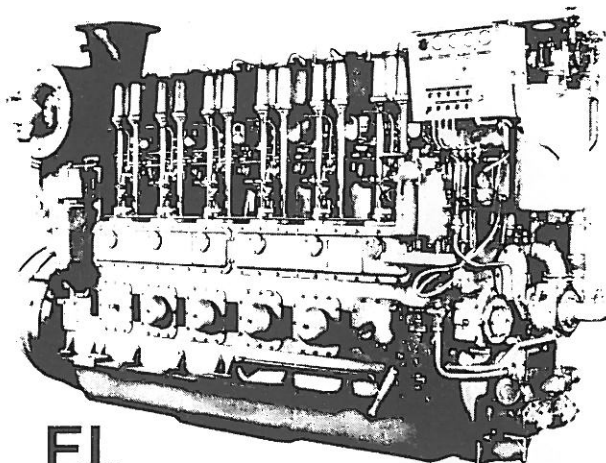
Es preciso que como colectivo tomemos conciencia de ello y cerremos filas en defensa de nuestros intereses. Que nadie vea en esto el llamamiento a un corporativismo trasnochado que soy el primero en desechar, sino la proclamación del único instrumento eficaz del que disponemos para luchar contra la política agresiva, gregaria y elitista que la actual Administración está desarrollando contra nosotros.

En estos momentos es necesario que todos los titulados nos afiliemos a AETINAPE, que le prestemos la fuerza y cohesión precisas para convertirla en interlocutor representativo y a tener en cuenta en todos aquellos foros a donde deba acudir en defensa de nuestras reivindicaciones. Tenemos que darle a nuestra Asociación el apoyo y la fuerza suficientes para rebatir y combatir eficazmente las campañas de descrédito que el COMME lanza de manera sistemática contra nuestro colectivo; debemos dotarla de los medios oportunos para que pueda actuar de modo firme, y hacer de ella un órgano móvil capaz de hacerse presente en cualquier punto de España en el que se le necesita y de caminar por los senderos de la Europa Comunitaria en demanda de información, apoyos y comunión con otros colectivos de la Formación Profesional Náutico-Pesquera Europea. Tenemos, en fin, que darle de una vez por todas el empujón necesario para que esta Administración, sorda y manca ante los problemas que nos aquejan, se dé cuenta de que estamos aquí, pero no pidiendo o suplicando sino exigiendo firmemente el reconocimiento de nuestros derechos, que nadie nos ha regalado, y que para conseguirlo estamos dispuestos a llegar hasta donde sea preciso.

Que nadie vea en estas líneas un falso e injustificado alarmismo y sí, en cambio, el análisis crítico de nuestra situación. En estos momentos podemos y debemos solucionar todos nuestros problemas, pero para ello es imprescindible la **unión** de todos los titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera en torno a nuestra asociación.

Desde AETINAPE, Gijón, un abrazo, y ¡Avante!

HABLA POR SI SOLO



**EL
NUEVO
MOTOR
DIESEL
TIPO DZ**



Anglo Belgian Corporation



MOTORES DIESEL

GERARDO GAMECHO HERRERO

OFICINA:

Ingeniero Marquina, 9 - bajo

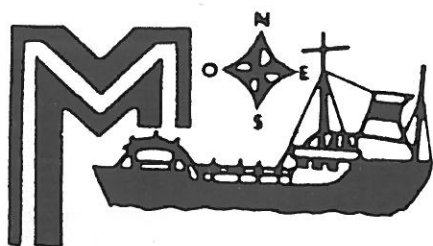
Teléfono 943 - 39 87 57

PASAJES SAN PEDRO

CASA JOSE MANUEL

PROVEEDOR DE BUQUES

**SHIP CHANDLER'S
ENTREPOT - BONDED STORES**



D. Rodríguez Sopena, 9
Teléfono 24 69 76
Particular 22 16 21 - 29 32 85
Telex 86209 Cajo-E
LA CORUÑA (SPAIN)



LEVANTE

UN SECTOR A LA DERIVA

La Delegación de AETINAPE en Levante manifiesta su disconformidad de este sector pesquero levantino, en el día 9 de octubre, festividad de la Generalitat Valenciana.

El sector pesquero tiene por costumbre reunirse en la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores todos los años a fin de elaborar un calendario laboral para el año en curso, siempre respetando el número de fiestas que marca la ley, pero eligiendo los que mejor benefician al sector económicamente.

Por el asunto de las ventas del pescado de las embarcaciones y los mercados, siempre existen unos días más asequibles que otros y que se aprovechan al máximo dado que en la época invernal se pierden muchos días. En ese sentido se consideró que la fiesta del 9 de octubre fuese un día laboral, por el bien económico del sector.

El miércoles 8 de octubre, estando los barcos de pesca faenando en la mar, a mediodía se recibía un télex en la Federación Provincial de Cofradías desde la Generalitat dando la orden de obligar a la flota pesquera de la provincia alicantina a amarrar al día siguiente, lo cual sorprendió muchísimo y ocasionó un gran desconcierto ya que se encontraban muchos barcos faenando en aguas de Ibiza, y se les tuvo que avisar por telefonía de una forma precipitada.

Fue un desconcierto total y provocó grandes discusiones, pero ante todo, tenemos constancia de que nos sentimos tan valencianistas como el primero y de que los pescadores de Denia hablamos el valenciano y no como muchos de la capital que hablan el castellano porque se avergüenzan de hablar valenciano.

Por decisión de unos señores de la Generalitat se nos quita San Jaime, siendo Patrón de España y de Valencia, cambiándola por el 9 de octubre.

Tenemos que tener en cuenta muy bien que en los años de la «dictadura» también se hacía nuestro calendario laboral y no había nadie que se opusiera ya que se consideraba al sector pesquero como un régimen especial por los muchos días que se perdían de faenar en el invierno debido al mal tiempo.

Lo menos que se podía hacer en estos casos es consultar con los pescadores, para determinar lo que más le conviene.

Días atrás con motivo de la gota fría que tantos sinietros ocasionó en Levante, perdimos tres días y eso no se ha tenido en cuenta por quien nos ha obligado a festejar el 9 de octubre.

Tenemos que hacer constar que los pescadores levantinos no estamos de acuerdo y criticamos totalmente a algunas embarcaciones de pesca de los puertos de Altea y Villajoyosa que faenan en las playas de Javea, Gandía y Denia, que somos los puertos más perjudicados, ya que dichas embarcaciones en vez de regresar a sus puertos respectivos, entran en el puerto de Javea a la hora que les viene en gana y salen y entran cuando les apetece, o sea, que hacen lo que quieren, sin respetar los horarios establecidos para todos.

Queremos añadir que el puerto de Javea se encuentra al sur de Denia, a una distancia aproximada de cinco millas, dicho puerto está ubicado en un punto geográfico muy bueno, pues desde él se puede salir a faenar a los caladeros del sector de Gandía, Denia y Javea. En este puerto también hay una pequeña flota de embarcaciones de pesca y los pocos pescadores que hay afiliados a este puerto se encuentran discriminados y con acción de las burlas que tienen que recibir de algunos de los barcos antes mencionados de la provincia, porque hacen lo que quie-

ren sin respetar los horarios que también tienen los pescadores del sector de Javea. Pero a nuestro entender los pescadores de Javea moralmente no tienen espíritu de defensa, y tienen la obligación de defender el pan de sus familias. Pero se ve que no se encuentran capaces de denunciar legalmente el problema que tienen ante la Administración Provincial; consideramos que estos buques de pesca están abusando del colectivo y también de unos compañeros de la profesión. Hay una gran disconformidad entre los pescadores de este puerto y estamos sorprendidos de este problema que afecta totalmente a Javea y al Colectivo del sector de Levante.

La Delegación de AETINAPE en Levante pide una actitud solidaria para con todos los compañeros de profesión y estar cada día más unidos, pero sin egoísmos, sino para conservar y defender este sector tan castigado, pero para alcanzar esta meta tenemos que apoyarnos todos los Titulados y no olvidar que hay una Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE), que es la Asociación de todos los profesionales, pues solamente unidos podremos situar en el marco que le corresponde a esta nuestra querida profesión.

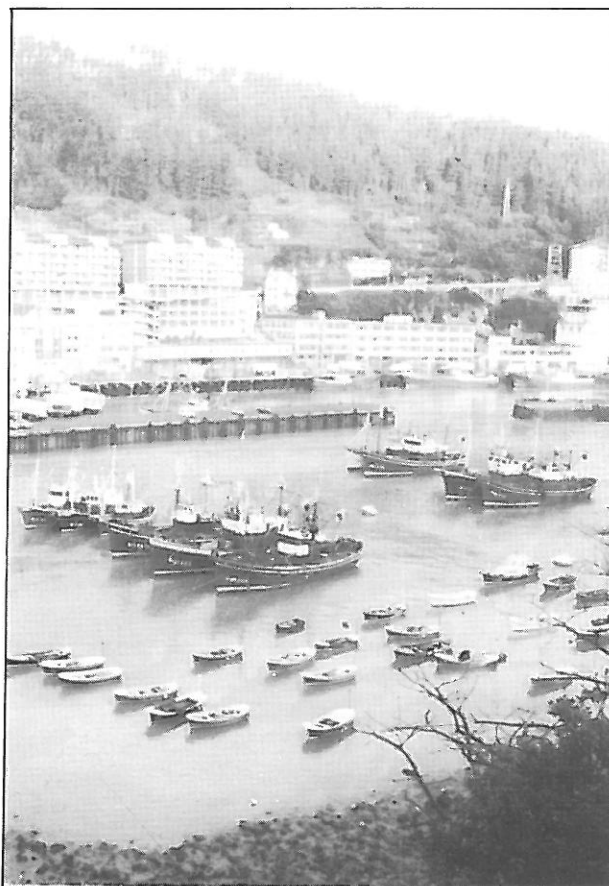
La Delegación de AETINAPE en Levante por deseo de sus afiliados se manifiesta en el deseo de convivir más con los pescadores y conocer a fondo sus problemas, que son muchos.

El sector de pesca necesita un calendario laboral anual diferente al de otros sectores, por infinidad de circunstancias, unas expuestas y otras que se podrían exponer.

Estamos dispuestos a dialogar y luchar con quien sea necesario para conseguirlo.

Aprovechamos la ocasión para felicitar desde esta Delegación a todos los lectores, colaboradores y Titulados, deseándoles una felices fiestas y un próspero año 1987.

Saludos para todos desde Levante.





PAIS VASCO DESDE EL NORAY

UNA DE TANTAS

Si, lo que están haciendo con nosotros es pero que muy grave. Sólo les faltaba, a nuestro juicio, dictar orden de persecución, ya que la busca y captura ya se está llevando a cabo.

Es curioso pero nuestro colectivo nunca sufrió tantas agresiones directas como con este Gobierno del PSOE, y no vamos a enumerarlas porque serían muchas. El es el responsable de lo que ocurre mientras está en el poder, y si algunos todavía pueden pensar en que el Gobierno no se entera de lo que nos hacen, entonces podemos calificarlo de incompetente.

Asimismo, un Gobierno que se las daba de obrero, se pone al otro bando y apoya incondicionalmente a los que siempre quisieron destacar, la clase burguesa, y siguen pensando que son seres humanos superiores a los demás.

Lo que más nos preocupa de todo este problema es que haya gente de nuestro colectivo que permanezca todavía impasible ante todo esto. Claro que no tienen orgullo profesional y lo mismo les da ser Titulados Náuticos-Pesqueros que otra cosa. Es intolerable que viendo lo que se hace con nosotros, y con el gran número de Titulados que somos, estemos organizados unos pocos.

Todo aquel que permanezca callado y no dé muestras de apoyo de alguna manera es cómplice de lo que hacen con nosotros, y eso no es justo. Si no estamos fuera del mapa, es porque estos pocos que estamos organizados hemos luchado y nos hemos defendido ante las agresiones todo lo mejor que hemos podido. Pero el fruto también se lo han llevado otros que esperaban desde la sombra y no se atrevían a dar la cara ni colaborar.

¿Eso qué es, miedo, incompetencia o desconocimiento del problema?. Puede ser cualquiera de las tres cosas, pero el que desconozca el problema sabe que hay una Asociación que está abierta a todos; sólo hay que decidirse.

También está claro que AETINAPE necesita mejorar y para ello todos los que estamos afiliados en estos momentos, es nuestro deber potenciarla tanto económicamente,

como en nuestra vida social y laboral. El tema económico en estos momentos es primordial, ya que en esta regata ganará el que mejor maniobre y para ello se necesitan medios para poder hacerlo.

Hoy en día, con lo que cotizamos en AETINAPE es injustificable que haya compañeros que no pagan sus cuotas; claro que, a juicio de esta Delegación, esos no son compañeros que no pueden pagar, sino que se han despreocupado del problema, cargándose a los demás.

Queremos aprovechar estas líneas para decirles a aquellos que piensan en afrontar los problemas de nuestra profesión en solitario, que están en un error; esto de ir independientemente para tratar de solucionar cada uno lo suyo está haciendo su propia tumba.

Si somos conscientes de lo que está ocurriendo, lo que debemos hacer es un grupo compacto para luchar contra el enemigo y la victoria estará asegurada.

Si queremos que se nos respete y ocupar el lugar que nos corresponde con derecho en el rango profesional, tenemos que saber quiénes somos y lo que podemos hacer; esto sólo se consigue con la **unión de todos**.

Recordamos que la solución a nuestros problemas tenemos que marcarla nosotros, es decir, si nosotros somos los afectados y no tomamos medidas de fuerza seguro que nos borran del mapa laboral, y si por el contrario tomamos medidas de precisión será muy difícil que acaben con nosotros.

Recuérdese que en todo tipo de conflictos tiene gran importancia el número de participación, y esto es lo que va a pasar aquí, los que tengan que negociar con nuestro colectivo se van a enterar cuántos somos y lo que podemos hacer para solucionar nuestros problemas.

Por último, para todos aquellos que todavía no se dan cuenta de la grave situación por la que atravesamos, decirles que aún estamos a tiempo, uniendo nuestros esfuerzos y solidarizándonos podemos marcar nuestro futuro digno como profesionales y como personas. Si nos dejamos llevar por el conformismo y por falsas promesas seguro que lo perderemos todo, incluso la dignidad y honradez ganada a lo largo de la historia.

Confiamos en que llegaremos a nuestro puerto de destino

Todo adelante, compañeros.

Saludos desde Euskadi.





CADIZ

¿COMME? ¿DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE?

De siempre son los problemas y roces que padecemos con los Titulados de Náutica. Pero nunca hasta ahora habíamos padecido un ataque tan brutal, visceral, mal intencionado y revanchista como el lanzado desde la Dirección General de la Marina Mercante, al día siguiente de ser nombrado Director General el ex-Secretario General del COMME, contra nuestros compañeros (Patrones de Cabotaje y Mecánicos Navales) que navegan en buques de 1.ª y 2.ª lista, el pasado mes de octubre y que se extendió hasta mediados del mes de noviembre.

Con ocasión de este ataque, tan absurdo como ilegal, el COMME, ya no sólo se contentó con tacharnos de intrusos sino que se atrevieron a llamarnos indeseables y acusarnos de ser los provocadores de todos los accidentes marítimos ocurridos en nuestro país.

En cuanto a esta acusación, sólo les diremos que precisamente en el grupo de buques que han provocado las mayores catástrofes marinas y costeras (grandes petroleros, graneleros y bulcarriers) no navegaban Titulados Náutico-Pesqueros como Oficiales, sino Titulados de Náutica.

En cuanto a lo de intrusos es fácil revocar puesto que tanto los Patrones de Cabotaje como los Mecánicos Navales son poseedores de titulaciones expedidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como los de Náutica, por lo que no se entiende cómo la Dirección General de la Marina Mercante se aviene a negar los derechos a utilizar unos títulos que el propio Ministro de Transportes avala con su firma.

Sin embargo nosotros sí podemos afirmar sin temor a equivocarnos que los Titulados de Marina Mercante han practicado y practican el intrusismo profesional.

Lo han practicado cuando en los años sesenta los Marineros Mercantes españoles invadieron navieras de países europeos con un alto índice de civilización social y laboral, echando por tierra y dejando sin trabajo a los marineros nativos de esos países, al aceptar condiciones sociales, laborales y económicas muy inferiores.

Siguen practicando el intrusismo porque cada vez hay mayor número de estos Titulados en buques de pesca.

También aumenta el número de estos Titulados en las lanchas de Vigilancia Fiscal estando el tonelaje de estos barcos por debajo del techo máximo de los Patrones Mayores de Cabotaje.

Y como último ejemplo de intrusismo insultante está la desfachatez de la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía de contratar para sus lanchas de vigilancia pesquera en aguas interiores (a tres millas de la costa) a Pilotos de 1.ª de la Marina Mercante, cuando estas lanchas como en el caso anterior, van a estar en cuanto a tonelaje muy por debajo del techo profesional de los Patrones Mayores y de Cabotaje o de los Patrones de Pesca de Altura e incluso Litoral de 1.ª Clase.

Por todo esto y lo anteriormente expuesto hacemos las siguientes reivindicaciones:

1. Pasar a depender académicamente del Ministerio de Educación y Ciencia, como todas las enseñanzas de este país.

2. Reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras.

Elaboración urgente de un nuevo Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas negociado por todas las partes implicadas en este tema.

Desde Cádiz os deseamos a todos unas felices fiestas y un feliz año 1987, con la esperanza de que nos depare un futuro más cierto y más claro.

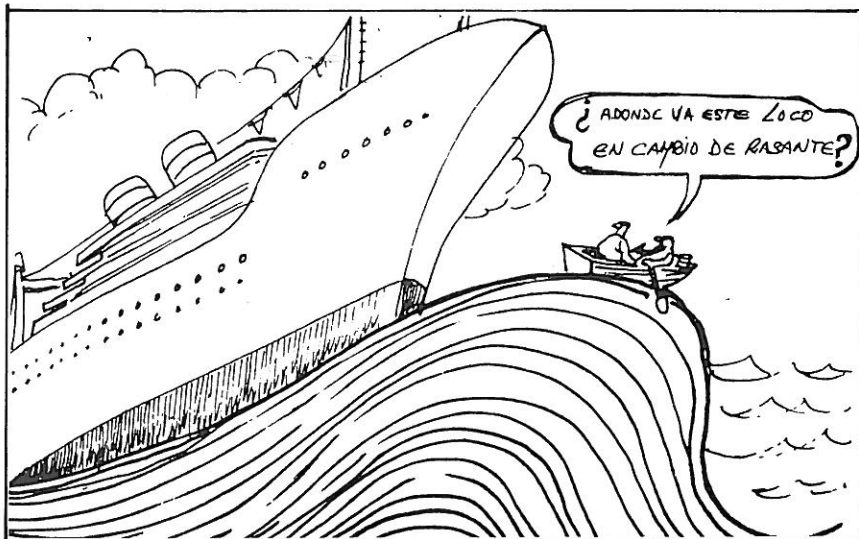




SUPER SOPA DE LETRAS

QERDESWETYGFDSXCNO LTSOPMQ
 APAPTISOADNNOPQ RSTMERLUZAJ
 TSAS PQEALIGOTEUACEGIKMÑOT
 CRCISEPSEMXYZÑW BDFHJLNNPR
 OEHCUZBIFLGRSTCACHUCHOABW
 QKFETABLCDEFGNHIJKLMTNÑPO
 UDDGEDCAGKABCDEF GHI NJKSTM
 TOUHSEFBHATUNABCDEEFGAIJE
 NRSYRGHC IJKLMNNOPDQRSTABQ
 AAXJWIJQRSTCDEFGHIJRLMNCY
 GDQKHMEROUVXCWVUTSRQPOONR
 DAWLIKLPÑOWYZHABCDEFGRHIT
 BDEMJMNMOMNXAINEJKLMNVÑOPU
 ERJÑKÑIOKLYBJOKRCDEIFGHIIV
 GTKOYCPQIJZCKPABNKNJLMNÑO
 DEUPARSTGHDELQPQRATIMOROC
 ESICXUVWF AF GMRSTAEGJKLNPM
 DPSQWXYZEGTHNTCBDFHILMOQS
 TAYRUPARGOQRSALBACORAPON'T
 RDGSTABCD BABCDEF GHIJKLMNI

Busque los nombres de 15 peces de mar

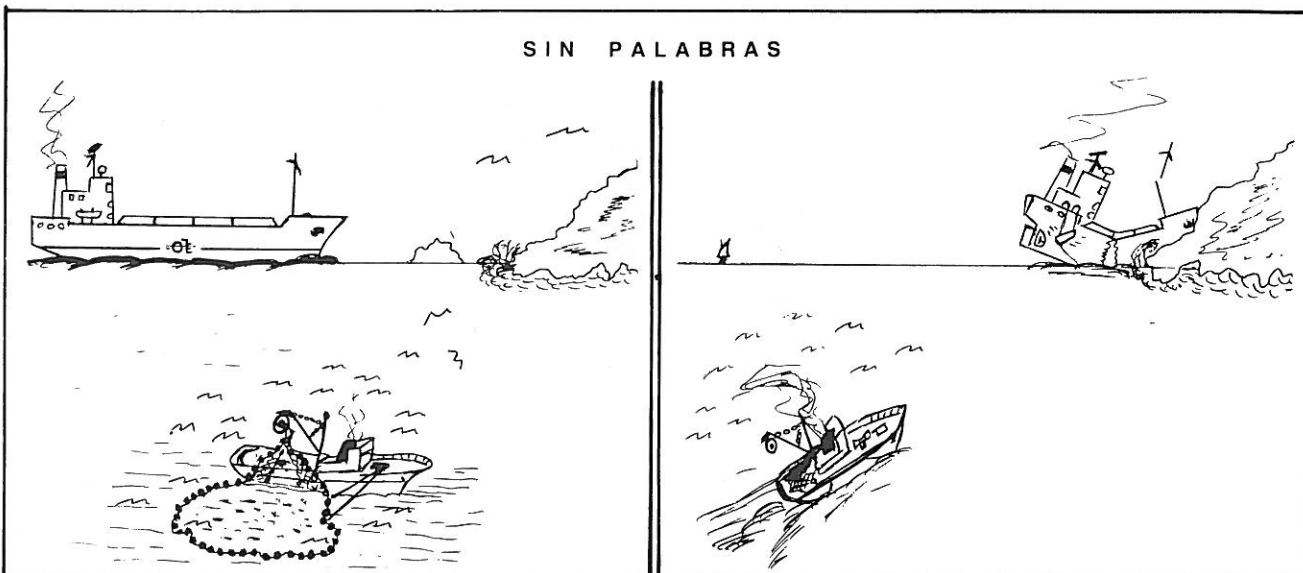


JEROGLIFICO



Música de Semana Santa

SIN PALABRAS



NO ES JUSTO QUE LOS DEMAS LO HAGAN POR TI, COLABORA EN LA DEFENSA DE TU PROFESION

**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 _____

Titulo 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.



SERVICIOS

AGENCIAS DE VIAJES

VIAJES AMADO, S. A. La Coruña
Glorieta Cuatro Caminos, 7. (981) 294888

ASTILLEROS

INDUSTRIAS GURIA, S.C.I.
Zona portuaria de La Herrera. Pasajes de
San Pedro (Guipúzcoa) (943) 390847

Para anunciarse en esta página, póngase en
contacto con la Oficina Central de AETINAPE
o con cualquiera otra Delegación o Colaborador

BANCOS

BANCO DE BILBAO
Of. Puerto Pesquero (981) 297388
Of. Principal (981) 212400
Cantón Pequeño, 18-21. La Coruña

Para anunciarse en esta página, póngase en
contacto con la Oficina Central de AETINAPE
o con cualquiera otra Delegación o Colaborador

CAJAS DE AHORROS

CAJA DE AHORROS DE GALICIA
Of. Puerto. C. Arenal, 1 (981) 292700
Of. Pral. Rúa Nueva, 30 (981) 211211
CAJA DE AHORROS DE GALICIA - VIGO
Policarpo Sanz, 21 (986) 434733

Para anunciarse en esta página, póngase en
contacto con la Oficina Central de AETINAPE
o con cualquiera otra Delegación o Colaborador

EFFECTOS NAVALES

PAZBEN. C/ Tauro, 80 - 2.º
Las Palmas de G. Canaria (928) 267652

COMERCIAL NAVAL CANARIA, S. A.
C/ Juan Rejón, 127. Las Palmas de Gran
Canaria (928) 272727 - 272345

ELECTRICIDAD NAVAL E INDUSTRIAL

NAVILEKTRA, S. A.
C/ San Pedro, 8. Pasajes de San Pedro
Guipúzcoa (943) 390041 - 390652

MOTORES MARINOS

GERARDO GAMECHO HERRERO
Ingeniero Marquina, 9 bajo
(Pasajes de San Pedro) (943) 398757
TRICASA. Urbaniz. El Cebadal. Vial 1. Parcela
30 G. Las Palmas de G. C. (928) 222852

PINTURAS NAVALES

MELDORF. Carretera de Madrid, km. 600
La Coruña (981) 635000

Para anunciarse en esta página, póngase en
contacto con la Oficina Central de AETINAPE
o con cualquiera otra Delegación o Colaborador

PROVISIONISTAS DE BUQUES

POSEIDON, S. A. Barrio de Herrera
San Sebastián (943) 393940
Muelle Isla Verde, s/n
Algeciras (Cádiz) (956) 605155 - 605235
CASA CUENCA «SHELL»
Pontejos, 5. La Coruña (981) 223776
SUMPESCA, S. L.
Muelle de Ribera, 9
Las Palmas de G. Canaria (928) 278436
CASA JOSE MANUEL. D. Rodríguez
Sopeña, 9. La Coruña (981) 246976

REDES

REDES SALINAS, S. L.
La Cerca (Carretera Ctrial.-Alicante)
Callosa de Segura
(Alicante) (965) 310408 - 310354

Para anunciarse en esta página, póngase en
contacto con la Oficina Central de AETINAPE
o con cualquiera otra Delegación o Colaborador

REMOLCADORES

SERTOSA. Servicios Auxiliares de
Puertos, S. A. Cantón Grande, 16-17
La Coruña (981) 225734
REMOLCADORES FACAL, S. A.
San Pedro, 10. Pasajes (943) 390241

Para anunciarse en esta página, póngase en
contacto con la Oficina Central de AETINAPE
o con cualquiera otra Delegación o Colaborador

REPARACION DE BOMBAS DE INYECCION Y TURBO

TURBODIESEL
Carretera del Norte, 192
Las Palmas de Gran Canaria (928) 256150

SUMINISTROS NAVALES

SUMIN-NAVAL. Calle Coruña, 42
Vigo (986) 201718
TECOMAR, S. L. Calle San Pedro, 12
Pasajes de San Pedro
(Guipúzcoa) (943) 391944

TALLERES MECANICOS

GARADO, S. L. C/ Juan Rejón, 94
Puerto de La Luz (Las Palmas) (928) 264030
MANUEL SILVA, S. A.
El Musel - Gijón (985) 311891/08
MARTINEZ. Carretera del Puerto, s/n
San Ciprián - Lugo (982) 594292-594154

TALLERES ELECTRO-MECANICOS

HNOS. SANTANA. Blas de Lezo, 10
Puerto de La Luz (Las Palmas) (928) 270655

Para anunciarse en esta página, póngase en
contacto con la Oficina Central de AETINAPE
o con cualquiera otra Delegación o Colaborador

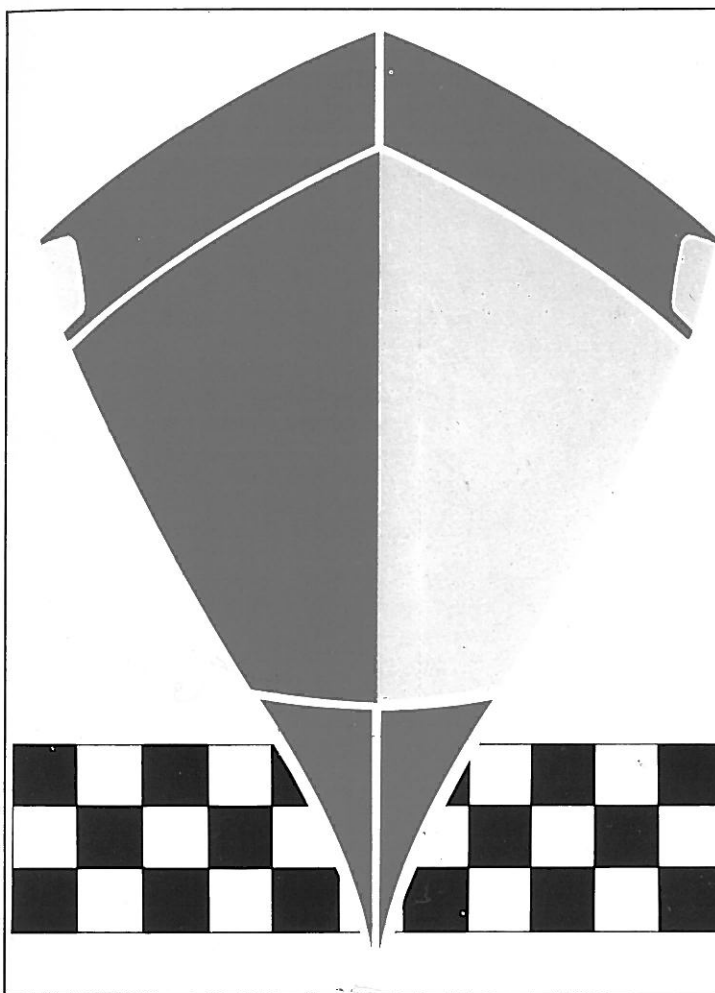
TALLERES NAVALES

TALLERES MEDIN. Varaderos de la Dársena
La Coruña (981) 207068
EL RINCON. Carretera del Rincón, 16
Las Palmas de G. Canaria (928) 276063

AETINAPE agradece a todos
sus asociados, colaboradores,
anunciantes y amigos, el apoyo
prestado a las páginas de este
Boletín Informativo, y les desea
un feliz año 1987.

Soluciones a los pasatiempos

Q E R D S W E T Y G F D S X C N O L T S O P M Q
A P A B T S O A D N N O P Q R S T U E R L U Z A J
T S A S P Q E A L I G O T E U A C E G I K M N O T
C B C I S E P S E M X Y Z N W B D F H J L N P R
O E H C U Z B I F L G R S T C A C H U C H A B W
Q K F E T A B U C D E F G N H I J K L M N P O
U D G E D C A G K A B C D E F G H I N K S T M
T O U H S E F B H A T U N A B C D E F G A I J E
N R S Y R G H C I J K L M N N O P Q R S T A B Q
A A X J W I J O R S T C D E F G H I J R L M N Y
G D Q K H M E R D U V X C W V U T S R Q P O N R
D A W L I K L P N O W Y Z N A B C D E F G H I T
B D E M J M N M N X A I N E J K L M N V N O P U
E R J N K N I O K L Y B J O K R C D E F G H I V
G T K O Y C P Q I J Z C K P A B N K N J L M N O
D E U P A R S T G H D E L Q P Q R S T I M O R O C
E S I C X U V W F A F G M R S T A E G J K L N P M
D B S O W X Y Z E G T H N T C B D F H I L M O Q S
T A Y R U P A R G D O R S A L B A C O R A P O N T
R D G S T A B C D E A B C D E F G H I J K L M N I



PINTURAS NAVALES

**pinturas alemanas
meldorf**

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



POSEIDON, S.A.




TODO PARA EL BARCO

- HILO PERLON BAYER (todos los calibres)
- GIRATORIOS, ANZUELOS VMC y ANZUELOS MUSTAD
- ENTREPO DPTO. FRANCO Y VIVERES EN GENERAL
- PALANGRES Y PUNTERAS DE TODAS LAS MEDIDAS Y CALIBRES

CASA CENTRAL:
Barrio de Herrera
Teléfono (943) 393940
Télex: 36617 POSI - E
SAN SEBASTIAN

DELEGACIONES:

Muelle Isla Verde, s/n. Teléfonos (956) 605155 - 605235 Télex: 78167 POSI - E ALGECIRAS (Cádiz)	Ramón y Cajal, 27-4.º Teléfono (942) 277621 SANTANDER
--	---

TRABALLAMOS CON ILUSION, PARA ABRIR A TODOS NOVAS ILUSIONS

Traballamos para nos identificar
coa nosa rexión e apoiar
o seu medre e desenvolvemento.

Traballamos para estar
na primeira liña do futuro,
ofrecendo novos servícos.

Traballamos para alcanzar
un alto degrau de profesionalidade
a todos os niveis

**Traballo ao que estamos comprometidos
por ser a primeira Caixa de Galicia.**



CAIXA GALICIA