



I N F O

ACTINAPE

**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
NOVIEMBRE 2019**



Contenido DOSSIER AETINAPE noviembre 2019

1 **Portada:** Foto Faro de Muxía. Autor: **Gustavo González**

2 **Contenido**

3 **Norte**

4-11 **Informes:**

- Un salto histórico para el prestigio social y profesional de nuestros compañeros de máquinas
- Requisitos para acceder al curso de levantamiento total de la restricción de Jefatura en Pesca
- Requisitos para acceder al curso de levantamiento total de la restricción de Primer Oficial de Máquinas del título de Mecánico Naval
- Las instituciones se suman a lo políticamente correcto
- Los trámites burocráticos
- Les faltan profesionales porque buscan el dumping social
- La seguridad marítima amenazada
- Fichar o no fichar: La dureza del trabajo marítimo

12-15 **COLABORACION RECOMENDADA: "LA LARGA ESPERA"**

- José Manuel Costas Capelo-Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas

15 **Informes:** AETINAPE solicita de nuevo a la DGMM la inclusión de alumnos NP en el Convenio con Anave.

16-19 **Entrevista:** Zeltia Tedín Campaña, estudiante de Grado Superior-Puente.

20-24 **Informes:**

- Prueba de idoneidad para los títulos profesionales
- Actualización de las cualificaciones profesionales
- Aetinape advierte a la Xunta que "olvidó" a los Capitanes de Pesca como profesores.
- Reunión con el Delegado del Gobierno en Galicia
- ¿Un nuevo "Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura"?
- El ISM recupera como afiliados a los marinos que Francia obligó a cotizar allí.
- De nuevo se recuerda a los partidos que las personas deben ser el centro de las políticas pesqueras

25 **Obituarios:** Pedro Trashorras, Tino Guimeráns, Isidro Mon

26-40 **Colaboraciones:**

- José Ignacio Espel Fernández-Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
- Eduardo Cruz Iturzaeta-Licenciado en Ciencias Físicas
- Francisco J. González Rodríguez-Director G. Pesca Marítima-P. Asturias
- Vicente Yañez González-Profesor jubilado de Formación Profesional
- Antón Luaces-Periodista y Socio de Honor de AETINAPE
- Manuel Queimaño Piñeiro-Secretario General de AETINAPE
- José Antonio Prendes Serrano-Vicepresidente 1º AETINAPE
- Francisco Javier Martínez Couto-Vicepresidente 2º AETINAPE

41-49 **Revista de Prensa**

50 **Legislación**

Humor



Miente, que es gratis

Nunca habíamos tratado en esta publicación un asunto que ya tiene sus años, pero al que concedemos realmente poca importancia, aunque debe movernos a reflexionar. Todos sabemos que las redes sociales constituyeron un gran avance para la comunicación entre las personas a nivel global. Bien utilizadas nos proporcionan muy buenos momentos de hermandad, recuerdos, proyectos, debates, intercambio de opiniones o experiencias compartidas. También se utilizan como armas publicitarias en manos de las compañías que confían a ellas sus mensajes.

Pero hay otra cara no tan positiva. El anonimato de muchas personas las convierte en armas de destrucción y de circulación de mensajes falsos o incluso peligrosos. En manos de cualquier delincuente, Facebook o Twitter puede resultar repulsivo a muchos niveles. Sin duda, el abuso, el acoso o la comisión de delitos de diferente tipología son los escándalos más citados en los medios de comunicación, pero hay otros comportamientos, cuya trascendencia no alcanza la categoría de delitos, pero que plantean debates morales muy intensos.

Es la llamada posverdad, la circulación de mensajes de apariencia veraz, pero con la certeza de que son falsos. La comunidad social convertida en un megapatio de vecinos, recreando los ambientes de taberna más banales y poniendo en circulación informaciones, bajo la apariencia de opiniones, que son pura falsedad, bulo, mentira. Es una realidad paralela en la que algunas personas se sienten bastante cómodas.

Eso ocurre a veces contra organizaciones como AETINAPE. Es cierto que la mayoría de los participantes en esos debates defienden nuestro trabajo y, sin que nosotros accionemos ningún mecanismo organizado, son muchas las personas

que dan la cara por nosotros. Pero hay algunas personas que apoyadas en el anonimato —aunque al final ya muchos nos conocemos—, difunden informaciones falsas contra nuestra entidad.

Nuestra hoja de servicios está ahí, llena de triunfos y de batallas ganadas en favor del colectivo náutico pesquero. Por tanto, lo que se diga en un chat puede resultar irrelevante. Pero pone de manifiesto una forma de vivir la profesión que debiera avergonzar a quien usa ese tipo de insidias. AETINAPE es una entidad que vive del esfuerzo económico y la dedicación de sus asociados, por lo que resulta una falta de respeto a ellos, a todos nosotros, que alguien difame nuestro nombre, nuestro gran capital colectivo.

Quien pretende desprestigiar a AETINAPE desde dentro de la profesión, está igualmente beneficiándose de su actividad, pues siempre se lucha por los derechos de todos, sean o no afiliados. Y además, se da la circunstancia de que nuestros socios son personas que llevan años dando apoyo a la profesión, y el único beneficio que obtienen es la satisfacción de dejar mejor futuro para los jóvenes que hoy se están formando.

Para ellos son los logros de la organización. Una entidad que se fraguó hace más de 37 años en unas condiciones mucho más duras que las actuales, cuando los TNP empezábamos apenas a asomar la cabeza. Los tiempos difíciles nos unieron, y hoy, con el panorama más despejado, podemos ofrecer orgullosos los logros a las nuevas generaciones. Y todo a pesar de avestruces como las que merodean por algunas redes sociales divulgando necedades gratuitas.

AETINAPE



Un triunfo de AETINAPE

Un salto histórico para el prestigio social y profesional de nuestros compañeros de máquinas

En febrero del 2014 se publica en el BOE el Real Decreto 36/2014 por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero. En ese Real Decreto se contempla, entre otros temas, que la figura del **Mecánico Mayor Naval** pueda acceder a través de un curso pendiente de regulación a obtener atribuciones sin límite de potencia en buques de pesca.

Este curso se encontraba pendiente de desarrollarse y en marzo de 2018 se publica la Orden APM/243/2018 por la que se desarrolla el RD 36/2014 que en su artículo 3 refleja los requisitos del curso para el levantamiento total de la restricción de Jefatura del título de Mecánico Mayor Naval y en su artículo 4 los requisitos del curso para el levantamiento total de la restricción para ejercer como primer oficial de máquinas del título de Mecánico Naval.

Nos resulta un placer celebrar que el pasado 7 de junio, del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico de Vigo salía la primera promoción de Mecánicos Mayores Navales sin ninguna limitación para ejercer jefatura en buques de pesca.

Ha sido una lucha larga y no sin dificultades que llevó años y cuyos resultados acaban de materializarse y aquí están las consecuencias: el Mecánico Mayor Naval se constituye en una jefatura sin límite de potencia, lo que le equipara a la figura del Capitán de Pesca en cuanto a atribuciones profesionales, obviamente cada uno en su ámbito competencial. Por fin tenemos la figura de un Jefe de Máquinas en Pesca sin límite, igual que existe un Capitán de Pesca sin límite.

Ante logros como este es importante hacer una reflexión sobre el poder que tiene nuestra organización. Por mucho que quieran minimizarnos con argumentos burocráticos, AETINAPE siempre está en la vanguardia de las luchas náutico-pesqueras por la dignidad y la racionalización profesional. Gracias al apoyo mutuo de los que formamos la familia de AETINAPE conseguimos metas cuyos logros no pa-

recían al principio fáciles, pero que van apareciendo como triunfos que hacen de la profesión un orgullo cada vez más valorado entre todos nosotros.

Si echamos la vista atrás, al año 1982, año de la fundación de AETINAPE, los Mecánicos Navales Mayores tenían como techo 2000 cv, debiendo realizar un curso para pasar de 1250 a 2000.

Asimismo, los antiguos Mecánicos Navales de 1ª y 2ª Clase, hoy Mecánicos Navales también han visto incrementadas sustancialmente sus atribuciones.

Es la hora de proclamar una enorme gratitud por estar ahí, apoyando, cada uno desde su puesto, desde su particular atalaya... ayudando a consolidar un ámbito profesional cada vez más sólido, seguro de sí mismo y tratando de frenar las múltiples zancadillas que recibimos de ciertos sectores que, bien por avaricia, bien por antiguos privilegios nacidos en la dictadura, nos ven como una amenaza. Por desgracia, en nuestro colectivo hay un considerable número de "compañeros" que se benefician del trabajo y del esfuerzo de los que realmente están comprometidos con la profesión, a través de su organización profesional, que es AETINAPE.

Este logro conseguido para la pesca nos permitirá avanzar en la demanda de ampliación de atribuciones para estos titulados en marina mercante.

Lo dicho. **Nosotros, celebrando nuestros éxitos, reforzando nuestra autoestima y siempre con la proa firme, aprovechando los vientos y defendiéndonos de las tempestades**, que no son pocas, y por ello no podemos bajar la guardia, ya que las amenazas a nuestra profesión pueden llegar por sorpresa. Aquí seguiremos encontrándonos. Gracias, mil gracias, y un brindis por esta nueva conquista para los compañeros de máquinas, porque entendemos que hemos saldado una vieja deuda con vosotros. Y nuestra más sincera enhorabuena para esta primera promoción.

Requisitos para acceder al curso de levantamiento total de la restricción de Jefatura en Pesca

*BOE 63, de 13-03-2018, Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Orden APM/243/2018, de 7 de marzo, por la que se desarrolla el Real Decreto 36/2014, 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

— Artículo 3. Requisitos del curso para el levantamiento total de la restricción de jefatura del título de mecánico mayor naval expedido por las autoridades de pesca.

1.-El curso establecido en el ordinal 1º del artículo 10.2 g) del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, tendrá una duración mínima de 185 horas y durante el mismo se impartirán, al menos, las materias establecidas en el anexo II de la presente orden.

2.-Para poder realizar la acción formativa establecida en el presente artículo, el titulado deberá hallarse en disposición de ejercer como jefe de máquinas en buques de pesca de hasta 6.000 kilovatios.

3.-Del total de horas de duración del curso al menos la mitad tendrán carácter práctico.

4.-Este curso será ofrecido por centros autorizados para impartir la formación conducente a la obtención del título académico recogido en el artículo 10.1c) del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero.

ANEXO II

Contenidos del curso para el levantamiento de la restricción de jefatura a los mecánicos mayores navales de pesca.

1. Prevención de la contaminación y gestión de residuos (10 horas)

- Las aguas sucias de los buques
- Contaminación química. Hidrocarburos. Contaminación biológica.
- Gestión del agua de lastre.
- Sistemas anti-incrustantes.
- Reciclaje de barcos.
- Instalaciones portuarias de recepción.
- Zonas marinas especialmente sensibles.

2.-Planta propulsora y sistemas auxiliares (30 horas):

- Nuevas tecnologías para la propulsión de buques pesqueros.
- Combustibles alternativos y energías renovables de apoyo. Ahorro de energía a bordo.

— Tendencias actuales y futuras de los motores marinos de combustión interna alternativos : sistemas de sobrealimentación, sistemas de inyección de combustible, procesos de combustión, sistemas anticontaminación, sistemas de lubricación y aceites, entre otras.

— Desarrollos recientes y vías de evolución de los sistemas auxiliares y servicios del buque,

3.-Sistemas eléctricos y electrónicos (35 horas)

- Generación, regulación y control del suministro eléctrico.
- Distribución y consumo de la energía eléctrica. Control de cuadros y consumidores eléctricos.
- Control y monitorización de la planta propulsora.
- Sistemas de propulsión eléctrica.

4.-Sistemas de regulación y control automáticos (30 horas)

- Tecnología marítima avanzada en el campo de la electro-hidráulica proporcional.
- Autómatas programables. Aplicación práctica a sistemas auxiliares.
- Aplicación del autómata a los circuitos hidráulicos de a bordo.

5.-Gestión operacional del departamento de máquinas (30 horas)

- Gestión del mantenimiento: certificación e inspección. Aplicación de normativa.
- Eficiencia energética y control de emisiones.
- Guardia de máquinas

6.-Instalaciones frigoríficas y de climatización (30 horas)

- Nuevas tendencias en la producción y mantenimiento de frío industrial.
- Manipulación de los fluidos refrigerantes.
- Sistemas de climatización naval y su mantenimiento.
- Normativa de aplicación.

7.-Lengua inglesa (20 horas)

- Manuales. Comprensión e interpretación.
- Checklist. Identificación y comprobación de elementos de a bordo.
- Interacción con las autoridades marítimas.
- Drills. Comunicaciones de emergencia a bordo.
- Informe de averías y reclamaciones de garantías.



Requisitos para acceder al curso de levantamiento total de la restricción de Primer Oficial de Máquinas del título de Mecánico Naval

*BOE 63, de 13-03-2018, Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Orden APM/243/2018, de 7 de marzo, por la que se desarrolla el Real Decreto 36/2014, 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

— Artículo 4. Requisitos del curso para el levantamiento total de la restricción para ejercer como primer oficial de máquinas del título de mecánico naval.

1.-El curso establecido en el artículo 11.2 e) del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, tendrá una duración mínima de 150 horas y durante el mismo se impartirán, al menos, las materias establecidas en el anexo III.

2.-Para poder realizar esta acción formativa, el titulado deberá hallarse en disposición de ejercer como jefe de máquinas en buques de pesca de potencia propulsora no superior a 1.400 kilovatios y como primer oficial de máquinas en buques de pesca de potencia propulsora de hasta 6.000 kilovatios

3.-Del total de horas de duración del curso al menos la mitad tendrán carácter práctico.

4.-Este curso será ofrecido por centros autorizados para impartir la formación conducente a la obtención de los títulos académicos recogidos en la letra c) de los artículos 10.1 y 11.1 del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero.

ANEXO III

Contenidos del curso para levantar la restricción de ejercicio como primer oficial a los mecánicos navales de pesca.

1. Gestión de combustibles (10 horas)

- Combustibles marinos actuales: Características.
- Carga de combustibles.
- Toma de muestras de combustibles. Análisis de combustible en laboratorios y pruebas a bordo.
- Preparación y tratamiento de los combustibles. Aditivos.
- Prevención de los riesgos y la contaminación en las operaciones con combustibles.

2.-Planta propulsora y sistemas auxiliares (20 horas):

- Nuevas tecnologías para la propulsión de buques pesqueros.

- Combustibles alternativos .Energías renovables de apoyo.

- Tendencias actuales y futuras de los motores marinos de combustión interna alternativos.

- Desarrollos recientes y vías de evolución de los sistemas auxiliares y servicios del buque.

3.-Sistemas eléctricos y electrónicos (35 horas)

- Generación, regulación y control del suministro eléctrico.

- Distribución y consumo de la energía eléctrica.

- Estudio e interpretación de planos eléctricos y mantenimiento de cuadros.

- Control y monitorización de la planta propulsora

- Sistemas de propulsión eléctrica.

4.-Sistemas de regulación y control automáticos (20 horas)

- Tecnología marítima avanzada en el campo de la electro-hidráulica proporcional.

- Autómatas programables. Aplicación práctica a sistemas auxiliares.

- Aplicación del autómata a los circuitos hidráulicos a bordo.

5.-Gestión operacional del departamento de máquinas (30 horas)

- Conceptos de: Avería y mantenimiento

- Estrategias de planificación del mantenimiento.

- Componentes de un sistema de programación del mantenimiento

- Gestión del mantenimiento programado. Certificación e inspección.

- Guardia de máquinas.

6.-Instalaciones frigoríficas y de climatización (25 horas)

- Nuevas tendencias en la producción y mantenimiento de frío industrial.

- Manipulación de los fluidos refrigerantes.

- Sistemas de climatización naval y su mantenimiento.

- Normativa de aplicación.

7.-Lengua inglesa (10 horas)

- Manuales e informes. Comprensión e interpretación.

- Checklist. Identificación y comprobación de elementos de a bordo.

- Drills. Comunicaciones de emergencia a bordo.

Las instituciones se suman a lo políticamente correcto



Artículo 8 - Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el RD 36/2014, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

Los políticos que dicen una cosa y hacen la contraria

Utilizan los argumentos de AETINAPE, pero algunas presiones les doblegan

Es interesante ver cómo nuestros argumentos van invadiendo los discursos de los responsables políticos. Si a principios de este año la conselleira do Mar de la Xunta, Rosa Quintana, decía que las condiciones profesionales y económicas estaban detrás de lo que ellos mismos llaman “falta de relevo generacional”, es ahora el mismísimo ministro de Pesca, Luis Planas, quien se descuelga en la prensa con unas declaraciones así: “Si queremos incorporar a jóvenes a la pesca, las condiciones de trabajo deben ser del siglo XXI, no del XIX”.

Todo un respaldo a las opiniones que AETINAPE viene mostrando en los últimos años. Ojalá la realidad de sus políticas fuese coherente con esas frases deslumbrantes. Desgraciadamente no es así y tanto una como el otro están cediendo ante la presión de algunos armadores que buscan relajar la exigencia de formación para mandar buques, regalando competencias a personas con escasísima formación en detrimento de los titulados náutico pesqueros.

Ya el pasado año, desde la organización de los náutico pesqueros destacábamos que la presunta falta de profesionales marítimos era “una leyenda que algunos armadores utilizan para presionar a la administración a rebajar el nivel de las titulaciones profesionales”. Para ello, proseguía la nota de AETINAPE, “ponen el foco en las propias titulaciones, en vez de revisar las condiciones y la calidad de los puestos de trabajo que ofrecen; salarialmente muy similares a los que pueden encontrar en tierra, pero con una penosa calidad en cuanto a horarios, compatibilidad con la vida personal, habitabilidad de los buques y funciones a bordo”, para concluir que “a consecuencia de esa calidad laboral, los profesionales optan por concurrir a puestos más confortables y de mayor calidad”.

En abril de este año, AETINAPE solicitaba públicamente que los partidos políticos “situasen a las personas en el centro de sus políticas pesqueras”, ante las elecciones, pidiéndoles que la perspectiva humana se situase en el centro de los programas políticos.

“Humanizar el trabajo a bordo, mejorando la calidad de vida es una apremiante necesidad de los tripulantes, especialmente para que las condiciones de trabajo resulten atractivas y el sector sea capaz de absorber a los miles de alumnos que se forman en las escuelas marítimo-pesqueras repartidas por todo el litoral español. Igualmente, los responsables del gobierno resultante del proceso electoral deberían defender la estructura profesional de la pesca y el transporte marítimo como sectores estratégicos y por tanto como política de Estado”.

AETINAPE insistía en mayo públicamente en negar la relación entre las titulaciones y el relevo generacional, como hacen los armadores y la administración: **“hay segmentos de flota pesquera española con un elevado nivel tecnológico y de condiciones de habitabilidad que ofrecen la misma cantidad de días de trabajo a bordo como de vacaciones remuneradas, y esos barcos no tienen problemas de relevo generacional”.**

Además incluía una reflexión muy interesante sobre la estructura pedagógica de la pesca española: “Las escuelas están llenas de alumnos y son financiadas con dinero público, lo que debería llevar a las autoridades y empleadores a realizar un análisis más profundo y autocrítico, ya que los alumnos rechazan las condiciones que se les ofrecen en el sector pesquero, y que son precisamente las que frenan a la gente joven, que prefieren buscar empleo en otros sectores”.



Los trámites burocráticos

La administración continúa pensándose

AETINAPE ha enviado una comunicación a la Secretaria General de Pesca, Alicia Villauriz, para recabar información sobre el estado en el que se encuentra la modificación del proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero. Aquí la publicamos, con la consiguiente respuesta del Director General de Ordenación Pesquera, Ignacio Gandarias: siguen con la burocracia previa a la publicación definitiva del RD.

La carta de AETINAPE

Aunque sabemos que esta época de transición entre dos períodos de gobierno la actividad burocrática decrece, nos gustaría reclamar su atención acerca de los procedimientos de modificaciones normativas sobre el proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

Son modificaciones pendientes de concluir, por lo que nos mantenemos alerta acerca de la orientación que finalmente se determinará, ya que todavía no se ha emitido respuesta alguna sobre las alegaciones presentadas el pasado mes de noviembre, momento en que también le hacíamos llegar la sugerencia de recuperar el Consejo Consultivo compuesto por los directores de las Escuelas Náuticas Pesqueras del País y AETINAPE.

Lógicamente, si estuviésemos seguros de que no existen presiones de los armadores para relajar las exigencias de titulaciones para mandar buena parte de la flota pesquera existente, nuestra preocupación no sería tan alta.

Como usted bien sabe, el STCW-F 1995 está siendo revisado por el Subcomité de Factor Humano, Formación y Guardia de la OMI que afectará a la norma nacional.

La respuesta de la SGP

Tomamos nota de su preocupación por el contenido del Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

En lo referente a las alegaciones presentadas por la asociación que usted preside a dicho proyecto, tenemos que indicarle que no se responde a las múltiples alegaciones presentadas a los proyectos normativos por los agentes que conforman el sector de la pesca en España. Evidentemente las posturas y alegaciones de dichos agentes distan mucho de ser coincidentes, muchas veces se trata de puntos de vista claramente enfrentados, por ello la Secretaría General de Pesca estudia detenidamente el conjunto de aportaciones recibidas y lleva a cabo un exhaustivo análisis de los pros y los contras de cada una de ellas. Posteriormente se introducen en el proyecto original los aspectos que se consideran más adecuados de las diferentes alegaciones realizadas durante la consulta pública.

El documento resultante se remite a los ministerios afectados y, tras examinar los informes recibidos de éstos, se adopta el contenido final de la norma para someterlo a dictamen del Consejo de Estado. Una vez recibido dicho dictamen, y tras modificar, si fuese necesario, el texto de la norma, se presenta este último ante el Consejo de Ministros para su aprobación. La publicación en el BOE pone fin a la tramitación y el real decreto pasa a formar parte del acervo jurídico nacional.



Es imposible que falten profesionales mientras las escuelas marítimo-pesqueras están llenas y se reduce la flota.

¿Por qué no se hacen esta reflexión quienes juegan con la formación y la seguridad de las tripulaciones?

Finalmente, le confirmamos que, como señala en su escrito, el STCW/1995 está siendo revisado y que precisamente a finales del pasado mes de abril esta secretaría general estuvo representada en el 6 período de sesiones del Subcomité de Factor Humano, Formación y Guardia de la Organización Marítima Internacional, órgano encargado de la revisión a la que usted hace alusión.

Sobre este asunto, le informo de que la Secretaría General de Pesca lleva dos años participando activamente en los grupos de trabajo creados para establecer los términos de dicha modificación, e intentando que las disposiciones se adapten en lo posible a los intereses de los profesionales españoles.

Todavía es muy pronto para tener una idea sobre el contenido definitivo de la norma, pero teniendo en cuenta la incidencia que puede tener en la flota pesquera nacional, le comunico que una mayoría de países se oponen frontalmente a que los titulados de puente formados al amparo de lo dispuesto en el Convenio STCW/1978 puedan ejercer cargo alguno en buques de pesca, hecho que choca con la tradición y las actuales disposiciones que tiene España en la materia y que, probablemente, termine obligando a esta Secretaría General a modificar las disposiciones vigentes sobre el asunto.

La formación práctica por sí sola no atraerá más jóvenes a la pesca

La formación dual —mucho más práctica—, sobre la que descansa buena parte de las esperanzas de los empleadores para recuperar el interés de los jóvenes titulados por el sector pesquero, no es la única cuestión que justifica la tan cacareada “falta de relevo generacional” en la pesca.

Por desgracia, la formación dual se está presentando como la panacea por autoridades y empleadores para conseguir interesar a los alumnos, sin tener en cuenta los problemas de fondo que son la mejora de las condiciones socio-laborales y el propio estado de habitabilidad de la flota que se consideran factores importantes a la hora de embarcar.

De hecho hay segmentos de flota pesquera española con un elevado nivel tecnológico y de condiciones de habitabilidad que ofrecen la misma cantidad de días de trabajo a bordo como de vacaciones remuneradas, y esos barcos no tienen problemas de relevo generacional.

Las escuelas están llenas de alumnos y son financiadas con dinero público, lo que debería llevar a las autoridades y empleadores a realizar un análisis más profundo y autocrítico, ya que los alumnos rechazan las condiciones que se les ofrecen en el sector pesquero, y que son precisamente las que frenan a la gente joven, que prefieren buscar empleo en otros sectores.

Para paliar esta escasa capacidad de los empleadores de conseguir profesionales, el Gobierno Central lleva más de un año estudiando rebajar los requisitos formativos para mandar el mayor porcentaje de nuestra menguada flota pesquera, lo que de hecho convertirá las titulaciones náutico-pesqueras en papel mojado y pondrá en evidente riesgo de seguridad a buena parte de la flota, hoy sostenida por unas condiciones profesionales muy rigurosas y en manos de los mandos mejor preparados del mundo.

En todo caso, solicitaremos a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y a la Organización Marítima Internacional (OMI) –a quienes enviaremos detallada información al respecto– que mantengan un riguroso control en el cumplimiento de los Convenios Internacionales en el ámbito de la formación y la seguridad marítima de los que España es país signatario.



La seguridad marítima, amenazada

La formación de los mandos, una garantía de seguridad para las tripulaciones De no modificarse el artículo 8 del Proyecto de RD, AETINAPE presentará una denuncia ante la OMI y la EMSA

Muchos armadores e instituciones sostienen que el problema del relevo generacional en el mar es por culpa de las titulaciones. Que la gente embarcada cobra mucho, que los barcos están fetén, que el trabajo a bordo es apetecible y sugerente... Esta es la construcción de un relato ficticio. Lo único es que la gente que manda los barcos debe tener la formación exigida por los Convenios Internacionales y eso parece que no les gusta.

Por mucho que sostengan esa simpleza, por muchos altavoces que tenga su infinito error, la realidad puede más, y a quien quiera verlo, demuestra día a día los perfiles del conflicto.

Actualmente, el Gobierno prepara un Real Decreto que modifica las titulaciones pesqueras. En general es una norma necesaria y positiva. Pero incluye un artículo, el 8, que desató la polémica. Quieren aumentar las competencias de pesca a una titulación menor no regulada por las instancias académicas, de tal forma que puedan mandar el 90% de la actual flota española.

Tienen en general una amplia experiencia como pescadores, pero no disponen de la formación adecuada para desarrollar una navegación con garantías prevista en el artículo 8. Es como si por tener el carné para turismos, con el tiempo y la experiencia, te dan el de autobús. Un despropósito.

Los titulados náutico-pesqueros no se oponen a que cada persona mejore sus aspiraciones laborales. Es de justicia promover la mejora personal y profesional en todos los ámbitos. Nuestra mayor simpatía hacia quienes trabajan con ambición sana y propósitos de superación. La cosa es mucho más sencilla: sin formación no hay competencia.

Si estas titulaciones no reguladas, al margen del sistema educativo, que con el incremento de atribuciones podrían ejercer mando en puente y máquinas en el 90% de nuestra flota pesquera, nos preguntamos para qué existe el potente sistema formativo español.

El mantenimiento de los centros marítimo-pesqueros cuesta cientos de millones de euros que financian las Administraciones públicas

La descabellada propuesta esconde un peligro real: la seguridad marítima. Nadie puede ofrecer una garantía total de seguridad en un barco, pero un técnico con la habilitación adecuada, sin duda ofrece mayor fiabilidad.

Si el artículo 8 de ese Proyecto no se modifica, España tendrá que justificarlo ante la Organización Marítima Internacional (OMI) y ante la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA). Y ahí los que ejercen la influencia que tienen ante la Administración del Estado ya no la tendrán a ese nivel, que entonces sí, deberá ofrecer a todas estas titulaciones menores no reguladas la posibilidad de ampliar su formación y convertirse en un Titulado que cumpla con las condiciones del STCW-F, con las garantías de seguridad para él y su tripulación y con el prestigio que eso conlleva.

Todavía buscan “Motoristas”

Algunos armadores del norte de Lugo evidenciaron hasta con el lenguaje del pasado siglo lo lejos que se encuentran de nuestra época. Los “motoristas” es una titulación que sólo existe en esas estructuras empresariales anticuadas, incapaces de reactualizar sus empresas y sus ofertas de empleo.

Los salarios y las condiciones laborales que ofrecen estos armadores están alejadas de los ideales de éxito de un profesional de hoy. En vez de llorar por los periódicos justificando la necesidad de contratar inmigrantes, mejor les sería actualizar los buques, pagar salarios competitivos y ofrecer condiciones atractivas. Las escuelas marítimo pesqueras están llenas, pero la flota ha de ofrecer cánones de calidad que compensen la propia naturaleza del trabajo a bordo: ausencia de vida social, imposibilidad de conciliar la vida laboral y familiar, riesgo, horarios duros, etc.

Fichar o no fichar: la dureza del trabajo marítimo



El registro de la jornada laboral: ¿una utopía en el mar?

La reciente normativa sobre registro del horario en el trabajo revela una vez más las enormes diferencias entre la calidad del trabajo a bordo y en tierra. En el mar no se puede fichar, no se puede inspeccionar, no se puede “descansar” y todo ello con salarios, fiscalidad y derechos sociales básicamente iguales a los de tierra.

Ante este debate público sobre la obligación de “fichar” en las empresas, todavía habrá quien explique la llamada “falta de vocaciones” en el sector marítimo-pesquero apoyándose en etéreos argumentos tipo “los españoles no quieren enrolarse”. Esta es la principal explicación: la durísima naturaleza del sistema de trabajo a bordo. En los barcos se permanece 24 horas, a veces durante meses sin pisar tierra, en condiciones difíciles de habitabilidad, espacios reducidos y compleja convivencia, además del durísimo trabajo y de los peligros inherentes a los temas de seguridad por condiciones meteorológicas, la conciliación familiar es imposible y el ocio prácticamente no existe.

Algunas de estas condiciones son intrínsecas al trabajo a bordo, pero sin duda podrían compensarse por otras vías, humanizando el trabajo en el mar, como ya vienen haciendo otras flotas de la UE y en España gran parte de la flota atunera congeladora. La primera, la masa salarial, ya que la diferencia entre sueldos que percibe un marinero y el que percibe como media un trabajador de tierra no es especialmente significativa. Por otro lado, ciertas condiciones que podrían compensar para un trabajador esas jornadas intensas en ese espacio tan reducido; un ejemplo, las vacaciones remuneradas, que deberían acercarse al 100% de los días trabajados (esto es: un mes de descanso por cada mes trabajado); otro, el acceso a un ocio contemporáneo a través de las comunicaciones: wi-fi en los barcos y acceso a las redes en banda ancha.

A estas condiciones deben sumarse otras reivindicaciones clásicas en el mundo marítimo, como una digna habitabilidad de los buques, espacio del que los trabajadores no pueden salir en meses. Además, clásicas también son la reclamación de un sistema fiscal más favorable al empleado marítimo en relación con otros empleados, y fórmulas de jubilación más adaptadas al intenso nivel de dedicación al mar que requiere esta profesión, a efectos de poder normalizar las relaciones sociales, familiares y de pareja en una etapa no muy avanzada de la vida.

La mayoría de los empresarios de la pesca desean que el sector continúe con su estructura medieval, por eso solicitan al Gobierno que no se tenga en cuenta la obligación de fichar en la pesca, pero sin dar alternativas a un sistema de empleo que dista mucho de poder ser considerado digno del siglo XXI.

La obligación de fichar en el puesto de trabajo puso de manifiesto una vez más la enorme distancia que existe entre los empleos cuya actividad se desarrolla a bordo y los de tierra. Es una evidencia que en el mar no pueden seguirse horarios de trabajo estrictos, ya que la mayoría de las operaciones dependen del estado del caladero y esto no puede preverse, por lo que la normativa debería de tener en cuenta la especificidad de las labores pesqueras.

Los armadores deberían ampliar su mirada y preguntarse una vez más por qué se están quedando sin tripulantes nacionales, ya que esa misma especificidad relacionada con el horario de trabajo, puede aplicarse también a los salarios y al tiempo libre en tierra de las tripulaciones, pero de eso prefieren no hablar con el Gobierno. Si como hacen algunas otras flotas, pagasen más a sus empleados y les diesen el mismo número de días de vacaciones remuneradas como de días embarcados, los alumnos volverían a trabajar en el mar, donde también se tendrían que mejorar los espacios de trabajo y convivencia, así como dotarlos de las actuales tecnologías de comunicación.



La documentada opinión del profesor Costas

¡Un artículo especialmente recomendado!

La larga espera

**José Manuel
Costas Capelo**

Catedrático de Navegación
e Instalaciones Marinas

Profesor jubilado de la
Universidad Laboral

**Lamentablemente
tenemos que seguir
hablando de la reforma
en curso del RD 36/2014,
de 24 de enero, cuya
publicación no acaba de
materializarse, aunque
las previsiones apuntan a
que lo veremos en el BOE
antes de fin de año.**

Todo parece indicar que no se introducirá enmienda alguna en relación con el controvertido artículo 8, que establece los requisitos y atribuciones del título de Patrón Costero Polivalente, y que ha convertido la tramitación de este proyecto legal en una larga travesía que, desgraciadamente, no parece vaya a servir para dar satisfacción a nuestras expectativas. De ser así, no entenderemos que las alegaciones presentadas al mismo en la fase correspondiente no merezcan mejor resultado.

Parece obvio que esta posición del Ministerio obedece a la presión que han venido ejerciendo las distintas asociaciones de armadores desde tiempo atrás, creemos que fruto de un mal diagnóstico de la actual situación de escasez de titulados, o quién sabe si de maniobras interesadas en facilitar y abaratar su contratación laboral. A la Administración del Estado habría que pedirle el máximo rigor y ecuanimidad en el análisis de las circunstancias que confluyen en este conflicto con el fin de que el resultado de sus decisiones resuelva con justicia un asunto que puede ocasionar graves consecuencias.

Todos sabemos que con frecuencia grupos de presión intentan influir en las decisiones del Gobierno con el fin de lograr soluciones que benefician sus cuentas de resultados. No voy a negar el derecho que les asiste a los armadores de proteger sus intereses, aunque quizás cabría exigirles mayor sensibilidad hacia la formación



de sus titulados, pero el Gobierno tiene la necesidad de considerar todos los intereses en liza, no solo los de una parte.

En el caso que nos ocupa, nos encontramos con un problema que presenta dos caras bien diferenciadas: una tiene que ver con la situación actual del mercado laboral ya mencionada y la otra con la idoneidad de las competencias del titulado responsable del mando del buque. **No podemos configurar el nivel de un currículo en función de la situación que presenta el mercado de trabajo en un momento dado.**

Las soluciones deben buscarse en otras esferas de actuación, como puede ser la reforma del modelo de los períodos de prácticas, a los que los armadores no solo no han prestado apoyo alguno, sino que, por el contrario, han puesto todo tipo de trabas al acceso a los mismos. Pero la más importante de todas es, sin duda, aquella que tiene que ver con el bienestar a bordo.

Venimos pregonando desde hace ya mucho tiempo que **nuestra sociedad no puede permitir la situación de penuria en la que se desarrolla la vida de los tripulantes a bordo** en la mayor parte de los pesqueros actuales. Muchos de mis alumnos, a los que admiro profundamente, han sufrido esa situación a lo largo de su vida profesional, pero la España de entonces poco tiene que ver con la de hoy.

Las carencias de todo tipo que padecen son tantas que ellas y no otras son, en gran medida, las verdaderas culpables de las actuales dificultades en el mercado de trabajo, como vengo sosteniendo en artículos anteriores.

Por otro lado, tengo que reconocer la sorpresa que me produce las múltiples declaraciones que un buen número de asociaciones de armadores y políticos con responsabilidad de gobierno vienen haciendo en medios de comunicación a lo largo de estos últimos meses en las que manifiestan la necesidad de transformar los pesqueros para adaptarlos a los tiempos del siglo en que vivimos, y para ello proponen aumentar su tamaño sin que ello suponga un mayor esfuerzo pesquero.

Ello permitiría ganar espacio con el fin de destinarlo a la mejora de la habilitación y llevarla al necesario nivel de confort. Solo espero que **esta manifestación de buenos deseos no se convierta en una especie de relato amable** en el que la idea que subyazca en el fondo sea confesar que, efectivamente, esa reconversión es necesaria, pero la finalidad sea ablandar la firme oposición que sobre este asunto mantienen, por ejemplo AETINAPE, y convencerles de que las dos soluciones no son incompatibles.



La documentada opinión del profesor Costas

Es imprescindible comprender que **la reconversión de los pesqueros es una necesidad, pero de ningún modo la devaluación de la formación de quienes han de mandarlos.** En este sentido, me gustaría recordarles que la gran responsabilidad que asume el capitán de un barco le viene de las múltiples tareas inherentes a su cargo, que no sólo incluye aquellos conocimientos técnicos que le permiten llegar al caladero y llenar las bodegas, sino que han de permitirles también adquirir la suficiente madurez personal e intelectual que le ayuden a la reflexión y análisis de las situaciones que se le puedan presentar a bordo en relación con procedimientos de emergencia o conflictos de convivencia, por ejemplo.

Sería terrible que un capitán, llegado el caso, se encontrara ante una situación de riesgo sin la formación suficiente para resolverla, y no porque haya sido un mal estudiante, sino simplemente porque su período de enseñanza y aprendizaje en las aulas no le permitió adquirir.

Esta es la razón por la que no estamos de acuerdo con esta medida. **Un pesquero no es solo un flotador cuya ocupación es la pesca y su patrón el representante del armador,** sino que es también el hogar de sus tripulantes, y su capitán la máxima autoridad del Estado en el buque. Que nadie piense que nuestra oposición a esta reforma obedece a **un interés espurio en perjuicio de los Patrones Costeros Polivalentes.** Se trata de velar por la

seguridad de todos a bordo y que nadie, incluso por su propio bien, se vea obligado a desempeñar tareas para las cuales no ha sido formado.

Para terminar, no estaría de más recordar aquí el proceso de mejora de las atribuciones que ha sufrido el título de Patrón Costero Polivalente a lo largo del tiempo. El RD 662/1997, de 12 de mayo, establecía sus atribuciones para buques de pesca litoral, de eslora no superior a 20 metros y 300 KW de potencia y hasta una distancia de la costa no mayor a 60 millas. El programa contenía 12 temas de puente y 10 de máquinas y no establecía el número de horas lectivas, ni se exigía titulación académica alguna de acceso al curso.

Posteriormente, el RD 36/2014, de 24 de enero, incrementa las atribuciones en las funciones de puente desde 20 a 24 metros de eslora y de 300 a 400 KW de potencia en las de la sección de máquinas. El programa se amplía estableciendo un curso de 600 horas de duración, que incluye ambas secciones. Tampoco se requiere formación académica previa.

Por último, el proyecto de RD aumenta las atribuciones de 24 a 32 metros de eslora y ampliando hasta una distancia de 100 millas de la costa en la sección de puente, y de 400 a 550 KW de potencia en la sección de máquinas, todo ello sin modificaciones en el contenido del programa. **Esta es una titulación conocida como menor, no incluida en las enseñanzas regladas de nuestro país y fuera de las reglas del**

Convenio STCW de la Organización Marítima Internacional.

Esto significa que el salto que sufre el título es de gran envergadura, porque **al pasar de 24 a 32 metros el buque queda sujeto a la normativa IMO. No parece admisible que la Ley incremente de este modo las atribuciones de un título sin que ello lleve aparejada una mayor exigencia de su currículo.**

A esto habría que añadir que el título de menor rango que hoy tiene recogidas las competencias que se pretenden aprobar en la sección de puente, es el de Patrón de Litoral, para el cual los alumnos han tenido que cursar un ciclo medio de 2.000 horas de duración, dividido en dos cursos escolares y para cuya matrícula les fue exigido estar en posesión del título de Enseñanza Secundaria Obligatoria.

AETINAPE solicita de nuevo a la DGMM la inclusión de alumnos NP en el convenio con ANAVE

En octubre de 2017, Aetinape remitió al entonces Director General, Rafael Rodríguez Valero, una solicitud de inclusión de las titulaciones náutico-pesqueras en el Convenio que la DGMM realiza anualmente con la Asociación de Navieros Españoles. En aquel entonces nos comunicaron que iban a iniciar los trámites para ver de que manera se podía incluir esta solicitud en la renovación de dicho Convenio.

En el BOE 185, de 3 de agosto de 2019, se publica el Real Decreto 473/2019 de 02 de agosto, por el que se regula la concesión directa de subvenciones a la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) para proporcionar embarques de prácticas a los alumnos de Marina Mercante durante el ejercicio presupuestario 2019.

Nuevamente hemos remitido al Director General de la Marina Mercante, Benito Núñez, un escrito reiterándole la petición de la inclusión de los alumnos de Náutico-Pesquera en el Convenio que anualmente se está firmando con ANAVE.

En el artículo 1, apartado a) de dicho Real Decreto se indican las titulaciones por las que pueden solicitar dicha subvención, es decir, alumnos de puente y máquinas de Marina Mercante, para que puedan cumplir los preceptivos periodos de embarque a bordo de sus buques para la obtención de los títulos de Piloto de Segunda de la Marina Mercante y de Oficial de Máquinas de Segunda.

Observamos que no se han tenido en cuenta las titulaciones marítimo-pesqueras, que también son titulaciones profesionales de la marina mercante, tales como Patrón de Altura de Marina Mercante, Patrón Litoral de Marina Mercante, Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval. Rogamos que se tomen las medidas oportunas para la inclusión de estas titulaciones de marina mercante en estas ayudas que se conceden a ANAVE para el embarque de alumnos en prácticas.



Zeltia Tedín, estudiante NP

“Si lo que quieren es el dumping social y titulaciones no regladas, que cierren las escuelas”

Zeltia Tedín Campaña es una estudiante del Ciclo Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura en la Universidad Laboral de A Coruña. A sus 21 años enseguida notas que estás ante una mujer espabilada e inteligente. Seguro que tiene por delante un brillante porvenir. Habla apasionadamente de su relación con su carrera y con lo que será su trabajo.

Nacida en Camariñas (A Coruña), en un entorno relacionado con la pesca y la mercante, se decidió primero a hacer el ciclo medio de pesca litoral y transporte marítimo y ahora está a punto de acabar el segundo del superior. “Estuve de prácticas en un barco de Sasemar y no creí que la cosa me gustaría tanto como me gustó. Si bien el primer año es más teórico, el segundo ya es mucho más atractivo, con pesca, aparejos, etc. Ahora estoy segura de que esto es lo mío”. En mayo se va de prácticas a Malvinas en un palangrero de altura. Con muchas ganas e ilusión. “imagino que como cualquier persona que empieza una etapa nueva” dice entusiasmada.



— **¿Cómo habéis vivido los estudiantes la campaña Soy TNP, contra el artículo 8 del Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero?**

Movilizándonos por nuestra parte en la medida de lo posible, sin que afectase a la actividad académica. Convocamos reuniones informativas, porque al principio no entendíamos muy bien qué ocurría. Constantemente están sacando nuevas leyes, que casi siempre se traducen en nuevas trabas que en vez de facilitarnos las cosas, nos las complican más... después se quejan de que no hay titulados.

Nos organizamos y nos pusimos en contacto con otras escuelas como la de Vigo y otras. Hablamos entre el alumnado y decidimos enviar alegaciones al artículo 8 del proyecto de Real Decreto. También creamos una comisión de alumnos con dos o tres representantes de cada escuela, y nos reunimos con la Conselleira do Mar y el Delegado del Gobierno en Galicia, alguna vez acompañados de personas expertas, como Vicente Yáñez, exponiéndoles nuestra disconformidad con este atropello, que supone una gran amenaza para la seguridad marítima, pues les están dando atribuciones a una figura no reglada como es el Patrón Costero Polivalente, cuando los titulados recibimos la formación adecuada en materia de seguridad establecida por la OMI... tú te dejarías operar a corazón abierto a manos de un cirujano, no de un auxiliar de enfermería, dicho sea sin menospreciar a nadie. Cada uno para lo que es. No podemos comparar una formación de pocos meses a una formación de dos años.

Además es una gran amenaza para los titulados, porque de más de 8.000 buques pesqueros que hay en España, poco más de 500 superan los 24 metros de eslora. El resto, más del 90% podrán ser patroneados por titulaciones menores. Resulta increíble. Sólo un mínimo porcentaje de la flota nos quedaría para los titulados. Me parece un atropello enorme.

— **Por lo que ves entre tus compañeros, ¿hacia qué sectores crees que enfocan su vida laboral?**

En mi curso, por ejemplo, de unos 20 compañeros, sólo 3, 4 ó 5 no quieren enfocar su vida profesional hacia la pesca. Muchos incluso ya tienen relación con la pesca y quieren una titulación mayor. Hay mucha gente joven y la gran mayoría quiere dedicarse a la pesca. Quienes estudiamos aquí, venimos para ser Patrones de Altura de pesca, por lo que queremos dedicarnos a esta profesión.

— **Desde tu perspectiva, ¿crees que la carrera náutico pesquera vale la pena? ¿La recomendarías?**

Vale mucho la pena. Pero mucho. Pero para formar a un buen patrón o a un buen jefe de máquinas deben aplicarse dos tipos de formación, ambas muy necesarias. La que adquirimos en las escuelas y la



“La formación se adquiere como alumno en el puente o en la sala de máquinas, no en el parque de pesca. Los alumnos no somos mano de obra barata”

que necesariamente tenemos que adquirir a bordo de los barcos, por lo que necesitamos unas buenas prácticas.

— ¿Crees que las prácticas están bien planteadas?

Quiero creer que todo va avanzando para mejor. El planteamiento es bueno, y necesitamos adquirir la formación como alumnos en el puente. Tanto llevando a cabo navegación como guardias, etc. y en la máquina igual. Y necesitamos adquirir esa formación en ese lugar, no en el parque de pesca, como desgraciadamente ocurre muchas veces. Lo que quiero decir es que los alumnos no somos mano de obra barata. Somos alumnos, que estamos para formarnos como profesionales. Si soy armador, lo que no puedo es exigir profesionales titulados, si no contribuyo a su formación. No puedo decir “ah me viene un alumno para el barco, ah genial, mira, te doy una pequeña propina, y vete a palear pescado”. Existen casos así, todos los conocemos.

Yo recrimino la falta de regulación de la figura del alumno en prácticas, porque nos hace mucha falta. Se lo hemos planteado al Delegado del Gobierno en Galicia. Quiero creer que, aunque sea poco a poco, la mentalidad de la gente va cambiando. Un ejemplo de que todo cambia es la formación dual, que me parece un gran avance... se ve que empiezan a intentar formar de verdad, porque la formación teórica es fundamental, pero lo que realmente te va a convertir en un buen patrón es tener una buena formación también a bordo.

—Si tuvieses que embarcar, ¿qué le pedirías a un barco de hoy, en pleno siglo XXI?

Lo principal es eso, que fuese un barco del siglo XXI, con eso te digo todo. No queremos Futurama, sólo un lugar donde puedas hacer un mínimo de vida social. Entiendo que es un barco de pesca, no de recreo. Pero en él se pasan jornadas interminables, por lo que deben tener unas zonas comunes donde puedas realizar tu vida con una mínima dignidad. Es necesario mejorar la calidad de vida de las tripulaciones. Hacer el puesto de trabajo más atractivo.

Yo soy consciente de que puede haber una falta de relevo generacional, pero también de que

nadie hace nada por evitarlo. ¿Quieres titulados? Fórmalos, no hay problema, como ocurre en otros países y en otras profesiones. El armador medio quizá no pueda invertir en cambiar estas cosas, pero hay fórmulas, si quieren buscarse. Por ejemplo, la Universidad Laboral de A Coruña tiene convenio con distintas empresas armadoras, donde hacemos las FCT (Formación en Centro de Trabajo), una asignatura más, que consiste en tres meses de prácticas obligatorias. Alguna gente ya se queda trabajando con ellos, después de esas prácticas. Hay armadores que se lo toman en serio y esos no tienen problemas de titulados. Pero todavía son pocos.

—¿Qué condiciones socio-laborales a nivel de días libres, vacaciones, salarios, etc, debe reunir la pesca hoy en día?

Sí que es necesario hablar de esto, porque ahí están varias de las claves que definen la actual situación. Empezando porque es una profesión penosa, declarada como tal, por los días o meses a bordo, las condiciones meteorológicas, el peligro intrínseco de la profesión y la naturaleza del trabajo en el buque.

En primer lugar deberían regularse con carácter general las vacaciones al 100%, pagadas y disfrutadas obligatoriamente. Y deberían regularse también los salarios. No es normal que un profesional que va arriesgando su vida cobre lo mismo o a veces menos que un trabajador de tierra. Otra cosa que veo mal es el cobro a la parte. Si el barco pesca, la gente gana, y si no, no gana. Yo soy un asalariado, y mi trabajo lo hice igual. ¿Por qué voy a dejar de ganar si no hay pescado?. Yo creo que eso es un sistema primitivo y como siga funcionando así nunca haremos atractiva la profesión. No digo que le pague una millonada a cada marinero, pero si un salario digno del que partir, con pluses según la pesca. Me consta que en otros países sí se hace. Quizá debe subir el precio del pescado salvaje. Quizá debe intervenir el Estado en el asunto... Me parece que en los meses buenos deben tenerse incentivos para los trabajadores, aunque sean menores, pero los meses malos también tenemos que cobrar. Quizá están algo mal repartidos los beneficios, en vista del nivel de vida de algunos armadores.



—¿ Por qué crees que impulsan más competencias sin formación a títulos no reglados y por qué exigen tripulaciones de países terceros?

En realidad es la pescadilla que se muerde la cola. Dicen que necesitan titulados, pero no quieren formarlos porque les sale caro, y ahora exijo que regulen una figura no reglada para que la misma persona me pueda despachar el puente y la máquina, o sea, abaratar costes.

Estoy 4 años estudiando, acabo los 4 años de estudios, me exigen tantos días de mar, y además si quiero otro título tengo que hacer más cursos y así constantemente... y después de eso, todo son trabas, vienen por detrás las empresas y exigen personal más barato. Entonces ¿qué hago yo aquí, estudiando, formándome, para que después venga otro por detrás y como si nada...? Cerrad las escuelas náutico pesqueras, porque no sirven para nada... si lo que queréis es personal extranjero que cobre menos y titulaciones no regladas para navegar, cerrad las escuelas de una vez.

■
¿En cuanto a tripulaciones de países terceros es para abaratar para qué, para subirle el sueldo a la tripulación?

No. Para aumentar beneficios. Y después resulta que no me es suficiente con eso. Voy a traer tripulaciones de otros países menos desarrollados, y eso me permite pagar menos salarios, ya que la gente de aquí puede que cobre algo más, por el nivel de vida medio, por su profesionalidad o por lo que sea. Además estas personas vienen a ganar cuanto más mejor, y les da igual hacer 12 horas que 24. Me parece un atropello, de locos y reconozco que tienen derecho al trabajo, pero en las condiciones del país donde trabajen.

— **No podemos retraernos a una pregunta que ojalá fuese innecesaria. La masculinización de la pesca es un hecho evidente. ¿Cómo has vivido ser seguramente la única mujer a bordo entre tantos compañeros?**

— Yo como una reina, ningún problema... eran tres tripulantes en cada una de las lanchas y yo la única chica. De hecho los patrones se molestaron bastante en enseñarme todo lo que pudieron durante el tiempo que estuve allí. Manejo de embarcación, navegación, todo...

Ojalá todas las chicas que orienten su vida hacia este sector tengan la misma suerte que yo. Conozco más chicas, algunas compañeras, y todas encantadas con el trato de ellos, incluso con compañeras que estuvieron embarcadas en pesca. Si luchas y te gusta el trabajo que haces, lo vas a conseguir, seas chico o chica.

“Yo recrimino la falta de regulación de la figura del alumno en prácticas, porque nos hace mucha falta”

“La formación teórica es fundamental, pero lo que realmente te va a convertir en un buen patrón es tener una buena formación también a bordo”

“Nadie hace nada por evitar la falta de relevo generacional”

“Hay armadores que se lo toman en serio y esos no tienen problemas de titulados”

“Deberían mejorarse las condiciones sociolaborales y de habitabilidad a bordo”

“Quizá los beneficios de la pesca están mal repartidos”

“¿Qué hago yo aquí formándome para que después venga otro sin formación regulada y como si nada?”

“Si luchas y te gusta el trabajo que haces, lo vas a conseguir seas chico o chica”

Prueba de idoneidad para los títulos profesionales de Patrón de Altura, Mecánico Mayor Naval, Patrón de Litoral y Mecánico Naval

En el BOE del lunes 1 de abril de 2019, se publican dos Resoluciones del Ministerio de Fomento en relación con la prueba de idoneidad profesional. Estas Resoluciones serán aplicables a los 30 días de su publicación, salvo para todos aquellos aspirantes a un título profesional que hayan finalizado sus prácticas reglamentarias y además hayan presentado una solicitud de expedición antes de la entrada en vigor de esta resolución.

1.-Solicitud, requisitos previos a la solicitud, documentación, convocatorias y lugares de celebración, tribunales, certificado de superación, tipo de prueba de idoneidad, Aplicación.

*Resolución de 08-03-2019, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas de idoneidad profesional para la obtención de los títulos de patrón de altura, patrón de litoral, mecánico mayor naval y mecánico naval de la marina mercante.

2.-Métodos y prácticas de evaluación, descripción de la prueba de idoneidad.

*Resolución de 08-03-2019, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se dictan los procedimientos para la evaluación de la prueba de idoneidad para la obtención de los títulos profesionales de la marina mercante de patrón de altura, patrón de litoral, mecánico mayor naval y mecánico naval de la marina mercante.

*Los Interesados en participar en pruebas de idoneidad convocadas formularán solicitud, dirigida al presidente del tribunal vinculado al centro donde finalizó sus estudios.

*Antes de ser aceptado para las pruebas de idoneidad de las diferentes titulaciones, el interesado debe haber terminado las prácticas.

*La admisión de las prácticas como válidas y la expedición del correspondiente certificado será llevada a cabo por cualquier capitanía marítima.

Actualización de las cualificaciones profesionales

La familia profesional Marítimo Pesquera está recogida en el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales

— *Operaciones en Transporte Marítimo y Pesca de Bajura*

— *Navegación en aguas interiores y próximas a la costa*

El Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, se crea con la finalidad de facilitar el carácter integrado y la adecuación entre la formación profesional y el mercado laboral, así como la formación a lo largo de la vida, la movilidad de los trabajadores y la unidad del mercado laboral. Dicho Catálogo está constituido por las cualificaciones identificadas en el sistema productivo y por la formación asociada a las mismas, que se organiza en módulos formativos.

Las cualificaciones profesionales actualizadas por este procedimiento tienen validez y son de aplicación en todo el territorio nacional, y no constituyen una regulación del ejercicio profesional.

En el BOE 220, de 13/09/2019, se publica la Orden PCI/932/2019, de 30 de agosto, por la que se actualizan, de acuerdo con el Real Decreto 817/2014, de 26 de septiembre, cualificaciones profesionales de la Familia Profesional Marítimo-Pesquera, recogidas en el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, establecidas por el Real Decreto 1228/2006, de 27 de octubre.

AETINAPE advierte a la Xunta que “olvidó” a los Capitanes de Pesca como profesores de Escuelas NP

— No obstante, se alcanza un principio de acuerdo

El pasado viernes 4 de octubre una delegación de AETINAPE mantuvo una reunión con Susana Rodríguez Carballo, Directora Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro de la Consellería do Mar de la Xunta de Galicia, para tratar sobre un preocupante asunto: por alguna razón que desconocemos los profesionales en posesión de la titulación de Capitán de Pesca dejaron de ser considerados perfiles profesionales idóneos para impartir sus conocimientos y aptitudes en las Escuelas Náutico-Pesqueras de Galicia, un hecho absolutamente paradójico y cuasi ofensivo para una profesión tan vinculada a las actividades pesqueras de nuestro país.

Se le hizo entrega del informe que reproducimos y se alcanzó un principio de acuerdo en relación con la continuidad del Capitán de Pesca como Profesor Especialista, al igual que existe en otras comunidades autónomas, de acuerdo con la legalidad vigente.

Este es el informe

HECHOS

En virtud de una Orden de la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos (Orden 4 de noviembre de 2008, modificada por la Orden de 9 de mayo de 2011) por la que se establecen las materias que se imparten y las especialidades del profesorado en los centros de enseñanza pesquera y se regula la equivalencia a efectos de docencia y el procedimiento para la cobertura temporal de plazas de profesores numerarios y Maestros de taller de institutos politécnicos marítimo-pesqueros.

La máxima cualificación, título de Capitán de Pesca, que imparte el instituto politécnico marítimo-pesquero dependiente de la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos, no es considerada “Titulación idónea” para impartir los módulos de “Pesca” de las enseñanzas de los ciclos formativos de la familia Marítimo Pesquera regulados por los Reales Decretos del Ministerio de Educación en los institutos politécnicos marítimo-pesqueros de Galicia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO

Artículo 95. Profesorado de formación profesional. CAPÍTULO II Profesorado de las distintas enseñan-

zas. Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, (BOE n. 106 de 4/5/2006) de Educación. (LOE)

1. Para impartir enseñanzas de formación profesional se exigirán los mismos requisitos de titulación y formación establecidos en el artículo anterior para la educación secundaria obligatoria y el bachillerato (tener el título de Licenciado, Ingeniero o Arquitecto, o el título de Grado equivalente, además de la formación pedagógica y didáctica de nivel de Postgrado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 100 de la presente Ley), sin perjuicio de la habilitación de otras titulaciones que, a efectos de docencia pudiera establecer el Gobierno para determinados módulos, previa consulta a las Comunidades Autónomas.

2. Excepcionalmente, para determinados módulos se podrá incorporar, como profesores especialistas, atendiendo a su cualificación y a las necesidades del sistema educativo, a profesionales, no necesariamente titulados, que desarrollen su actividad en el ámbito laboral. Dicha incorporación se realizará en régimen laboral o administrativo, de acuerdo con la normativa que resulte de aplicación.

SEGUNDO

Normativa legislativa que implementa y desarrolla los ciclos formativos de formación profesional de la familia marítimo-pesquera. Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo (BOE n.106 de 4/5/2006) de Educación. (LOE):

- Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura, Real Decreto 1691/2011, de 18 de noviembre;

- Técnico en Navegación y Pesca de Litoral, Real Decreto 1144/2012, de 27 de julio.

Artículo 12. Profesorado. CAPÍTULO III. Enseñanzas del ciclo formativo y parámetros básicos de contexto

1. La docencia de los módulos profesionales que constituyen las enseñanzas de este ciclo formativo corresponde al profesorado del Cuerpo de Catedráticos de Enseñanza Secundaria, del Cuerpo de Profesores de Enseñanza Secundaria y del Cuerpo de Profesores Técnicos de Formación Profesional, según proceda, de las especialidades establecidas en el Anexo III A) del real decreto

2. Los profesores especialistas tendrán atribuida la competencia docente de los módulos profesionales especificados en el Anexo III A) del Real Decreto que lo regula.

3. Los profesores especialistas deberán cumplir los requisitos generales exigidos para el ingreso en la

función pública docente establecidos en el artículo 12 del Real Decreto 276/2007, de 23 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de ingreso, accesos y adquisición de nuevas especialidades en los cuerpos docentes a que se refiere la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación,

4. Además, con el fin de garantizar que se da respuesta a las necesidades de los procesos involucrados en el módulo profesional, es necesario que el profesorado especialista acredite al inicio de cada nombramiento una experiencia profesional reconocida en el campo laboral correspondiente, debidamente actualizada, de al menos dos años de ejercicio profesional en los cuatro años inmediatamente anteriores al nombramiento.

Los módulos atribuidos al profesor especialista en los ANEXOS III A) de los reales decretos correspondiente a los ciclos formativos de Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura; Técnico en Navegación y Pesca de Litoral son los que se indican en la tabla siguiente:

ANEXO III A)

Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura. Real Decreto 1691/2011

Módulo profesional: 0805. "Pesca de altura y gran altura".

Especialidad del profesorado: Profesor Especialista.

Técnico en Navegación y Pesca de Litoral. Real Decreto 1144/2012

Módulo profesional: 1029. "Pesca de litoral"

Especialidad del profesorado: Profesor Especialista

TERCERO

Los requisitos generales exigidos para el ingreso en la función pública docente establecidos en el artículo 12 del Real Decreto 276/2007, de 23 de febrero, son los siguientes:

- a) Ser español o nacional de alguno de los demás Estados miembros de la Unión Europea o nacional de algún Estado al que sea de aplicación la Directiva 2004/38/CE del Parlamento Europeo sobre libre circulación de trabajadores y la norma que se dicte para su incorporación al ordenamiento jurídico español.
- b) Tener cumplidos dieciocho años y no haber alcanzado la edad establecida, con carácter general, para la jubilación.
- c) No padecer enfermedad ni estar afectado por limitación física o psíquica incompatible con el desempeño de las funciones correspondientes al cuerpo y especialidad a que se opta.
- d) No haber sido separado, mediante expediente disciplinario, del servicio de cualquiera de las Administraciones públicas, ni hallarse inhabilitado para el ejercicio de funciones públicas.

Los aspirantes cuya nacionalidad no sea la española

deberán acreditar, igualmente, no estar sometidos a sanción disciplinaria o condena penal que impida, en su Estado, el acceso a la función pública.

e) No ser funcionario de carrera, en prácticas o estar pendiente del correspondiente nombramiento como funcionario de carrera del mismo cuerpo al que se refiera la convocatoria, salvo que se concurra a los procedimientos para la adquisición de nuevas especialidades a que se refiere el Título V de este Reglamento.

f) Acreditar, en su caso, el conocimiento de la lengua cooficial de la Comunidad Autónoma convocante, de acuerdo con su normativa.

CUARTO

La documentación que deben aportar los profesores especialistas para acreditar la experiencia profesional se describe en el apartado 2 del punto Octavo, de la Orden de 23 de febrero de 1998, del Ministerio de Educación por la que se regulan las titulaciones mínimas y condiciones que deben poseer los Profesores para impartir formación profesional específica en los centros privados y en determinados centros educativos de titularidad publicada en BOE número 50, de 27/02/1998:

Certificación de la Tesorería General de la Seguridad Social y/o de la Mutualidad Laboral en la que estuviese afiliado, donde conste la empresa, la categoría laboral, el grupo de cotización, el período de contratación o, en su caso, el período de cotización en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos.

Certificación de la empresa donde haya adquirido la experiencia laboral, en la que conste específicamente la duración del contrato, la actividad desarrollada y el período de contratación. En el caso de trabajadores por cuenta propia, certificación del alta en el Impuesto de Actividades Económicas y justificantes de pago de dicho impuesto o documento acreditativo equivalente.

CONCLUSIONES

1ª La razón por la que el .2 del Artículo 95 de la Ley Orgánica 2/2006 (LOE) crea la Especialidad de Profesor "Especialista" con competencia docente para impartir las enseñanzas de formación profesional en determinados módulos profesionales es, por que no existe ninguna titulación universitaria que acredite la competencia profesional que el módulo de especialista contempla y describe.

2ª La Orden de carácter autonómico, Orden 4 de noviembre de 2008, por la que se establecen las materias que se imparten y las especialidades del profesorado de los centros de enseñanza pesquera y se regulan las equivalencias a efectos de docencia del procedimiento para la cobertura temporal de plazas de profesores numerarios y maestros de taller de institutos politécnicos marítimo-pesqueros, no puede ir en contra de la normativa de enseñanzas de formación profesional que con carácter exclusivo

regula el Ministerio de Educación mediante Real Decreto a partir de la Ley Orgánica 2/2006 (LOE).

3ª Los marinos pescadores, capitanes de pesca, con su saber profesional aportaron durante años y siguen aportando riqueza y prosperidad a la Comunidad Gallega, sus saberes y destrezas forman parte del acervo profesional de la profesión y así se contempla en la organización y desenvolvimiento de los actuales planes de estudio.

4ª Por todo esto se debe exigir el cumplimiento del ordenamiento legislativo que las enseñanzas de formación profesional establecen en cuanto a la provisión de profesores especialista en los módulos que así lo contemplan y capacitan.

A Coruña a 2 de julio 2019

REUNION CON EL DELEGADO DEL GOBIERNO EN GALICIA

Una representación de AETINAPE se reunió el pasado 28 de octubre con el Delegado del Gobierno en Galicia, Javier Losada, a quién se le hizo entrega de un detallado informe en relación al Artículo 8 del Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el RD 36/2014, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, advirtiéndole de las graves consecuencias que puede acarrear para la seguridad marítima y el empleo. Dicho artículo es contrario a la legalidad vigente y al Convenio de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F 1995) de la Organización Marítima Internacional.

Además se le solicitó su mediación y que elevara dicho informe al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación y al Ministro de Fomento.

¿Un nuevo “Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura”?

La Resolución de la Secretaría de Estado de Migraciones, publicada en el BOE nº86 de 10/04/2019, por la que se publica el Acuerdo para aprobar las instrucciones que determinan el procedimiento para la concesión de autorizaciones de residencia y trabajo de nacionales de terceros países enrolados en buques pesqueros de pabellón español que faenan fuera de la Zona Económica Exclusiva de España, y del Mar Mediterráneo, sin que exista acuerdo internacional de pesca.

Tenemos la impresión de que esta Resolución es **idéntica** al Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura que trimestralmente y desde hace años publica este mismo Ministerio y que afecta a Marina Mercante, aunque en esta no se concretan las titulaciones y los perfiles de los demandantes de empleo. Una vez más, se demuestra la complicidad de las Centrales Sindicales con el Gobierno y la Patronal, tanto en Pesca como en Marina Mercante.

El ISM recupera como afiliados a los marinos que Francia obligó a cotizar allí.

Los marinos españoles embarcados en buques franceses, contratados por armadores españoles, pasarán a cotizar en la Seguridad Social Española. La medida podría afectar a unas 400 personas, en su mayoría gallegos y vascos.

Los periodos que aparezcan como de alta y cotizados en el organismo francés entre el 1 de abril de 2017 y el 30 de junio de 2019 desaparecerán como tales periodos de alta en las bases de datos de la entidad francesa y pasarán a figurar como periodos de alta y cotizados en la Seguridad Social Española (ISM).

Este cambio de afiliación supondrá que, en el futuro, de cara a generar derecho a futuras prestaciones, los periodos referidos quedarán acreditados en España y no en Francia, por lo que no podrán generar derecho a prestaciones en dicho país.

De nuevo se recuerda a los partidos que las personas deben ser el centro de las políticas marítimo-pesqueras

Como siempre que hay elecciones generales o europeas —y estos últimos años hay bastantes—, AETINAPE remite a las candidaturas que se presentan unos dossiers con las reivindicaciones del sector, que continúa sin pizca de protagonismo en la agenda política de los partidos. Y el poco que tiene, siempre está enfocado únicamente hacia la parte económica, olvidando habitualmente a los profesionales del mar.

La perspectiva humana del sector marítimo-pesquero debería pasar a ser un asunto central de los programas políticos, al menos de los candidatos que se presentan por circunscripciones marítimas y con amplia tradición e importancia en el sector.

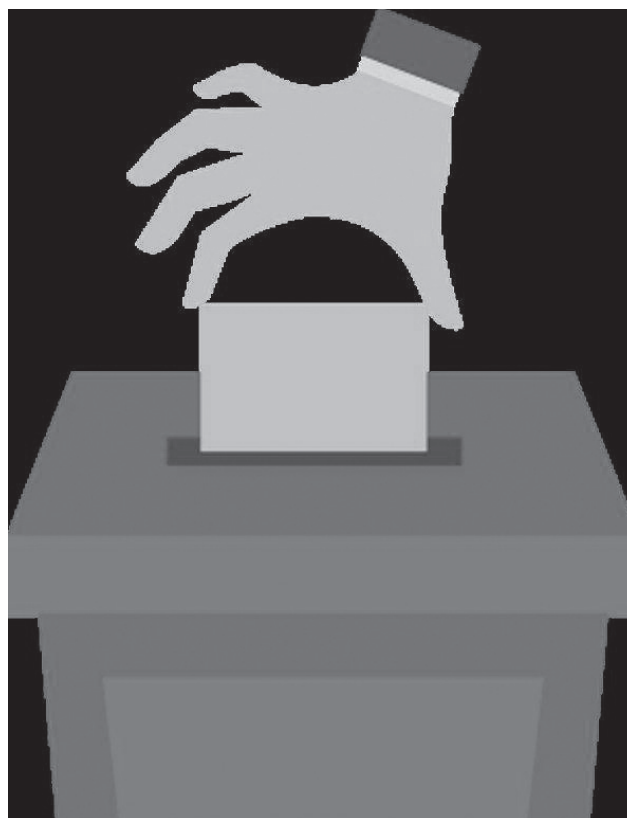
Humanizar el trabajo a bordo, mejorando la calidad de vida es una apremiante necesidad de los tripulantes, especialmente para que las condiciones de trabajo resulten atractivas y el sector sea capaz de absorber a los miles de alumnos que se forman en las escuelas marítimo-pesqueras repartidas por todo el litoral español. Igualmente, los responsables del gobierno resultante del proceso electoral deberían defender la estructura profesional de la pesca y el transporte marítimo como sectores estratégicos y por tanto como política de Estado.

Una fiscalidad especial para la gente del mar, facilitar el derecho al voto y la participación en la vida colectiva y medidas para conciliar mejor la vida laboral con la familiar forman igualmente parte del catálogo de demandas de la profesión marítimo-pesquera.

Otra de las iniciativas solicitadas es la homologación de la Administración Marítima del Estado con las de los Estados marítimos más avanzados, para lo que sería necesario una reorganización, unificando las competencias ahora desperdigadas por varios Ministerios, en torno a una Secretaría de Estado de Asuntos Marítimos, que englobaría entre otras, las actuales competencias de la Dirección General de la Marina Mercante, la Secretaría General de Pesca, el Instituto Social de la Marina, y otros departamentos con incidencia en la actividad marítima, lo que redundaría en una mayor eficacia, eficiencia y coordinación de la Administración Marítima.

La pesca industrial y el transporte marítimo, sectores llamados a generar más empleo y convertirse en unas potencias endógenas de este país desde hace años, han sido víctimas de deslocalización, creación de 2º Registros, drásticas reducciones de TAC'S y cuotas, pérdida de caladeros, de derechos sociales, elevados niveles de desempleo, desguaces...todo ello amparado por la UE.

Otro aspecto de gran importancia es la elaboración de un nuevo Plan de Seguridad y Salvamento Marítimo, que incida especialmente en materia de seguridad marítima preventiva, cumpliendo los Convenios Internacionales en materia de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar de la OMI, puesto que, como parte contratante, el Gobierno es garante de su cumplimiento, además de una mayor coordinación en materia de salvamento de los medios marítimos y aéreos de los que dispone el Ministerio de Defensa. Con ello no sólo mejoraríamos en medios, sino que además reduciríamos el importante coste económico actual.



Obituarios

Pedro Trashorras **21/03/2019**

El que fuera asesor jurídico de la Asociación Española de Titulados Náutico Pesquera, AETINAPE, falleció repentinamente a causa de un problema vascular. Su desaparición, además de sorpresa, ha causado una profunda desolación en la entidad, su familia y sus amigos, como no podía ser de otra forma.

Trashorras llevaba desempeñando la función de jurista principal de la entidad desde su fundación hace más de treinta y cinco años, por lo que su experiencia resultaba impagable y su trabajo será difícilmente sustituible.

La entidad se dirigió inmediatamente a su círculo más íntimo transmitiendo todo el cariño y el afecto de la familia náutico pesquera, así como expresando el mejor de los recuerdos para una gran persona y amigo. "Ha sido siempre un hombre generoso, agradable, solidario, comprometido, en definitiva, un hombre de bien, de los que tanta falta hacen en este mundo deshumanizado".

Sin duda dejará un enorme vacío para quienes le apreciábamos. Se ha ido alguien importante, tanto desde nuestros afectos como desde el respeto que debemos a nuestra pequeña historia colectiva, de la que sin lugar a dudas formaba parte

Tino Guimeráns **01/05/2019**

AETINAPE desea manifestar públicamente su profundo pesar por el fallecimiento de Tino Guimeráns, quien fue una de las almas más destacadas de nuestro colectivo, aunque él no lo pretendiese. Su modélica significación como portavoz e impulsor de la Asociación Gallega por la Esclerosis Lateral Amiotrófica (AGAELA) fue para todos y cada uno de los miembros de la otra asociación a la que perteneció, AETINAPE, un ejemplo de valentía, inteligencia y reivindicación.

Dos conceptos, el profesional y el relacionado con la atención al bienestar de las personas que sufren la dureza de la enfermedad, que se resumían en la persona de Tino, a quien siempre reivindicaremos como un ejemplo de altísimos valor para todas y todos. En el año 2016, en el XIX Pleno de nuestra asociación celebrado en Cangas, nombramos a Guimeráns Socio Distinguido de la entidad, a lo que respondió con un discurso que nos emocionó a todos, como emocionados estamos en esta hora de su fallecimiento.

Trasladamos nuestro pesar por su desaparición a los familiares y amigos, pero también a todo el pueblo de Cangas, por contar entre los suyos con una persona tan digna de representar el orgullo colectivo de ese municipio del Morrazo y de Galicia entera. Será recordado por todos nosotros como uno de los buenos y generosos.

Isidro Mon **27/10/2019**

Justo en el momento de cerrar esta publicación recibimos la noticia del fallecimiento del antiguo delegado de AETINAPE en el Principado de Asturias, Isidro Mon. La terrible noticia nos sobrecogió, no sólo por la dimensión de su figura dentro de AETINAPE y el importante papel que siempre jugó en la organización, sino sobre todo como amigo, como inigualable compañero de fatigas.

La familia náutico pesquera envió a su familia y amigos el saludo más cariñoso y mucho ánimo en momentos tan tristes. La dura noticia resulta todavía más cruel al recordar tantas vivencias con quien durante tantos años fue delegado en Asturias, un hombre fuerte, inteligente y voluntarioso como pocos en el mundo de AETINAPE.

Son muchas las voces que en este breve comunicado se unieron para hacerles llegar todo el calor del mundo, con el semblante emocionado, teñido por la pena y el homenaje que todos debemos al amigo y compañero del que siempre llegaron palabras, gestos, detalles o noticias con espíritu positivo, naturaleza alegre y pronóstico optimista.

Al amigo Isidro, siempre le recordaremos como uno de los imprescindibles.

La navegación en tiempos de la Armada de las Molucas

José Ignacio Espel

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de Honor de Aetinape

Se cumple este año el Quinto Centenario del inicio de la expedición “Armada de las Molucas”. Así se llamaba la flota que al mando de Magallanes hasta su muerte y posteriormente de Juan Sebastián Elcano completó la primera circunnavegación de la Tierra.

Navegar en el siglo XXI es muy distinto a como lo hacían en el siglo XVI. En la actualidad los barcos alcanzan esloras que superan los 400 metros y hace 500 años raro es el que superaba los 50 metros. En la actualidad la propulsión se efectúa a base de potentes motores y en la época de Elcano el único “motor” que existía era el viento.

Lo único que permanece inalterable es que para fijar la posición de un buque en la mar se emplean dos coordenadas: LA LATITUD Y LA LONGITUD.

Fijar la posición de un buque en el océano hoy en día es muy sencillo: basta disponer de un GPS que nos da con exactitud las coordenadas del buque en la mar.

Pero ¿era tan sencillo determinar la posición en el siglo XVI?

El cálculo de la latitud era relativamente fácil, bastaba medir la altura del sol sobre el horizonte con un cuadrante o un astrolabio, conocer la declinación del sol que le daban unas tablas y, con una simple resta se obtiene la latitud.

Para la longitud el problema era mucho más complicado, había que conocer la hora local y la de un meridiano tomado como base (en la actualidad es Greenwich) y su diferencia es la longitud, pero para ello se precisaba de un reloj muy exacto que nos diese la hora del meridiano cero, el cronómetro que no se construyó hasta 1764 por John Harrison.

Hasta la época de los grandes descubrimientos, la navegación, se hacía a la vista de la costa, ayudados por la brújula que fue inventada por los chinos y paso a Europa a través de los árabes. La velocidad se medía con la corredera y un reloj de arena cometiéndose con frecuencia grandes errores en la posición del buque.

La expedición Magallanes – Elcano contó con la asesoría científica de Rui Faleiro, astrónomo portugués que publicó entre 1516 y 1519 su obra “El Regimiento” donde describe 3 métodos para el cálculo de la longitud: 1) La medida de la conjunción de la luna con los planetas. 2) La observación de las distancias lunares. 3) La relación de la variación magnética con la longitud. Los tres aparecen descritos por Pigafetta, cronista de la expedición y ninguno daba resultados fiables.

Como las travesías eran muy largas, había que duplicar o triplicar los instrumentos de navegación y la expedición de Magallanes – Elcano no fue una excepción. La dotación de instrumentos náuticos cuando partieron el 20 de septiembre de 1519 de Sanlúcar de Barrameda estaba compuesta por:

- 35 agujas magnéticas
- 7 astrolabios náuticos
- 21 cuadrantes
- 18 relojes de arena
- 24 cartas náuticas o portulanos en la nave capitana, la “Trinidad”.



En busca de los hondos porqués de los accidentes de buques

■
Eduardo Cruz Iturzaeta

Capitán de la Marina Mercante
Capitán de Pesca
Licenciado en Ciencias Físicas

■
Siempre que pasa algo fuera de lo corriente, siempre que el orden normal de la vida y sus rutinas se ven alteradas por sucesos imprevistos e inesperados, en su mayoría negativos y perjudiciales - les llamamos accidentes - las reacciones de las personas presentes siguen pautas conocidas por repetidas. “¿Qué ha pasado?” suele ser lo primero que se pregunta. Obedece a la necesidad de conocer para valorar las implicaciones del accidente y para saber a quién afecta negativamente. La siguiente pregunta suele ser “¿Por qué ha pasado?”, que es de mayor hondura y de mayores consecuencias en la mayoría de los casos. Dentro de esta misma pregunta van otras de no menos interés: “¿Podría haberse evitado el accidente?” o también “¿Qué hay que cambiar para que accidentes como este no se repitan nunca más?”

■
Ante un accidente, pequeño o grande o catastrófico, las personas seguimos este tipo de pautas. Los accidentes suelen traer desgracias, pero los accidentes, cuando ya han pasado, interesan porque se aprende. Tras sufrir un accidente las personas no queremos que se repita y aplicamos remedios deducidos del propio accidente padecido. Si alguien resbala en el suelo de casa y sufre daños, se limpia o se repara el suelo. Si un buque aborda y hunde a otro buque - pasa demasiadas veces - se investiga para conocer “por qué” abordó y se toman las medidas necesarias para que no vuelvan a suceder abordajes como el investigado. Medidas que pueden ser laborales, educativas, formativas, gerenciales, técnicas, de salud, psicológicas, económicas, protectivas, etc. Una buena muestra del nivel de desarrollo de los países, entre otras muchas, consistiría en saber qué tal investigan sus accidentes y cómo adoptan medidas para que no se repitan.

■
Entre los muchos ámbitos de la actividad humana, el transporte de personas y mercancías y sus industrias complementarias, sean por tierra, mar o por aire, e incluso por el espacio exterior, junto con el mundo de la pesca y demás actividades extractivas,

servicios, investigación, placer y deporte, son fuente inagotable de accidentes. Nuestro interés nos enfoca hacia lo marítimo y en este ámbito nos quedaremos en lo que sigue.

■
Investigar accidentes marítimos es una obligación para los países que tienen buques mercantes, pesqueros, de servicios, de apoyo, de investigación, deportivos y de placer, etc., en su registro. Es obligación requerida por varios convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) y por disposiciones de obligatorio cumplimiento de la Unión Europea (UE), a las que se añaden las normas nacionales sobre el mismo asunto. Toda esa normativa se publica en el Boletín Oficial del Estado español (BOE) para su cumplimiento por todos los afectados. Pero esta obligación no se cumple con solo “investigar” los accidentes, pues se extiende a hacer públicos los informes resultantes de la investigación de todos los accidentes investigados. Los informes se pueden fácilmente ver y descargar de las respectivas páginas web de las respectivas administraciones marítimas de muchos países. En España es la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) del Ministerio de Fomento, la que tiene a su cargo la tarea de investigar y publicar los informes de accidentes marítimos. “Incidentes”, en esta terminología, son aquellos sucesos marítimos que por su dinámica y condiciones parecía inevitable un accidente, pero que por circunstancias ajenas a las previsiones o al control de las personas intervinientes, al final no se produjo. Es lógico que haya que investigar los incidentes como si fuesen accidentes sin víctimas ni daños.

■
Investigar es preguntar. Preguntar “¿por qué?” sin cansarse, verificando las respuestas obtenidas. Investigar es consultar machaconamente antecedentes de buques, empresas, servicios y equipos a bordo e historias de personas, hasta obtener un cuadro fiable y completo, en lo posible, de lo que pasó, como pasó, cuáles fueron sus causas, qué se decidió, qué consecuencias hubo, cómo terminó. Esta tarea normalmente lleva bastantes o muchos meses. Basta con leer cualquier informe, español o de fuera, para darse cuenta de la notable magnitud de esta tarea. Después de saber lo más precisamente posible lo que pasó, hay que realizar un análisis detallado del accidente examinando críticamente

todas las circunstancias y escenarios que influyeron en el mismo, con el fin de conocer cómo se generó el accidente y cómo era la rutina a bordo que hizo posible el suceso. Y todo se recoge por escrito en el informe, cuyo número de páginas depende de la complejidad y de la magnitud del accidente. Al final del informe se incluyen recomendaciones para mejorar la seguridad, con la intención de que al ponerlas en práctica, se podrán evitar otros accidentes como el investigado.

Hay que subrayar que la investigación de accidentes marítimos de la que hablamos está enfocada a conocer las causas técnicas de los accidentes. En este tipo de investigación está prohibido por ley asignar responsabilidades y fijar sanciones. Esta función está reservada en exclusiva a los tribunales de justicia.

¿Hasta dónde se investiga? ¿Cuál es límite de la investigación? En principio no existen límites teóricos ni líneas rojas que limiten la investigación. Pero, como en la mayoría de las obras humanas, siempre hay límites que vienen dados por razones de orden práctico, tales como terminar la investigación dentro del plazo señalado, o haber alcanzado ya un relato aceptablemente completo y fiable de lo que pasó, o mejor no enredarse en preguntas intelectuales o psicológicas de los intervinientes, de difícil o imposible verificación, etc. Sin embargo, tras meses y meses de investigación, tras haber examinado y vuelto a examinar el informe, puede quedar la sensación, no exenta de curiosidad humana y profesional, de que sería interesante saber lo qué pasaba por la cabeza de los intervinientes en el accidente y conocer sus motivaciones más íntimas y sus hondos porqués de lo que hicieron desde que comenzó a generarse el accidente.

Prácticamente de todos los informes de investigación de accidentes marítimos que leemos con atención e interés, tanto nacionales como extranjeros, surgen nuevas preguntas de orden más personal que intenten averiguar los procesos mentales de los implicados. Veamos un par de casos reales.

Un caso real.

Un buque, llamémosle “A”, está saliendo de un Dispositivo de Separación de Tráfico (DST). Otro bu-



que, el “B”, está entrando al DST por el mismo lado, cada uno podría ir con seguridad por su respectivo y bien marcado canal. El Centro de Control de Tráfico (“el Centro”) supervisa las derrota y se comunica con ambos buques. Es de noche, buena visibilidad y aceptables condiciones de viento y mar. Ambos buques tienen radares en marcha funcionando bien, ambos tienen AIS. El “A” tiene un “sistema de cartas electrónicas”. El “B” dispone de ECDIS. En los puentes de los buques hay oficiales encargados de la guardia debidamente titulados. En muy pocos minutos se desarrolla una tragedia.

El “A” está saliendo erróneamente del DST pues no sale por el canal de salida, sale por el canal de entrada. Este mismo buque “A” se queja al Centro que por ‘su’ canal hay un buque entrando y acercándose. Es el buque “B” que va bien por el canal de entrada al DST. El Centro replica de inmediato al “A” y le dice que va mal, que está saliendo del DST por el canal de entrada, que de inmediato cambie y navegue por el canal de salida. El “A” no acepta la información del Centro y la cuestiona. Los buques se van aproximando y se crea una situación de riesgo para ambos. El “B” hace señales luminosas al “A”. El “A” comunica al Centro insistiendo que hay un buque que va en el canal equivocado y que le está haciendo señales luminosas, añadiendo que él (el “A”) va bien y el otro buque va mal y se están acercando mucho. El Centro insiste al “A” en su error, pero el “A” no lo acepta. Se repite la controversia. Ambos buques caen un poco a estribor, pero al final se abordan. El “A” se hunde y hay víctimas. El “B” sufre algunos daños, sin víctimas.

Llama la atención la errónea seguridad del “A” de ir bien por su canal y de que el “B” iba mal por el canal equivocado. ¿En qué se basaba el Oficial del “A”? ¿Por qué no atendió la información del Centro? ¿De dónde le venía el mal entendimiento de la situación?. El “A” llevaba “cartas electrónicas” y el “B” tenía ECDIS. La diferencia entre ambos sistemas radica en que el ECDIS está homologado y muy probablemente estaría actualizado en la información que mostraba, mientras que no hay seguridad de que las cartas electrónicas fueran correctas, homologadas y actualizadas. El informe de la investigación considera que esta pudo ser la causa de la mala derrota y del abordaje. Aun siendo una causa posi-

ble, no parece causa suficiente. Muchos buques han entrado y salido por ese DST sin cartas electrónicas ni ECDIS, sin más dificultad que llevar una atenta y cuidadosa navegación. ¿Por qué el “A” cuestionó la información del Centro? ¿Alguna mala experiencia previa? ¿Desconfianza general? Nunca lo sabremos pues el Oficial del “A” fue una de las víctimas del abordaje. Reflexionemos y respetemos su memoria.

Otro caso real

Un buque sale de puerto ya de noche. Buena visibilidad. Buenas condiciones de viento y mar. Una vez libre de puntas y en franquía da rumbo iniciando su derrota hacia el destino, avante toda. Poco después se cambia la guardia, la gente se retira a descansar, un Oficial queda en el puente. Después de un par de horas, el buque choca violentamente contra lo que resulta ser una gran roca, a modo de isleta, que no tiene luz, que vela en toda marea, cercana a la costa, marcada en la carta y que, en la escala apropiada, da un buen eco radar. El buque queda empotrado en la roca con serios daños y hay víctimas. Pérdida total. Posteriormente se consiguieron datos y se comprobó que el rumbo dado llevaba directamente el buque contra la roca. ¿Por qué? ¿Cuál fue el fallo o fallos? ¿Qué criterio se usó para dar este rumbo? ¿No se verificó el rumbo en ningún momento después? ¿Llevaban el radar funcionando? ¿Qué indicaba el radar? ¿Iba en la escala apropiada? ¿Qué pasaba por las cabezas del que dio el rumbo y del que siguió la navegación? Los profesionales estamos inquietos ante estas situaciones. ¿Se debió a falta de formación? ¿A exceso de confianza? ¿Estaban física y mentalmente aptos para la guardia? ¿Hubo falta de descanso y sueño? ¿Tal vez ingestiones o influencias tóxicas? Importantes porqués que muy probablemente nunca tendrán contestación. En este ejemplo, reflexionemos y respetemos también sus memorias.

El futuro de la pesca, una cuestión de todos

Francisco J. González Rodríguez

Director General de Pesca Marítima

Principado de Asturias

Se me ocurren unas cuantas cuestiones que afectan a la posible falta de interés de las nuevas generaciones para su incorporación a la pesca como trabajo de futuro, pero, sin duda, últimamente hay una que debe preocuparnos ya que alcanza cada vez más protagonismo y tiene que ver con todos – los mensajes negativos en forma de titulares- que sobre todo lo que afecta al sector pesquero, bombardean incesantemente los diferentes medios de comunicación, sembrando una incertidumbre permanente sobre la profesión marítimo-pesquera: la existencia de cada vez menores posibilidades de pesca con el establecimiento de los famosos TAC`S, la reducción progresiva de nuestra flota, decomisos y pesca ilegal, el Brexit y, últimamente alarmantes noticias sobre la presencia de diferentes sustancias en el pescado.

Sin duda, esta permanente incertidumbre sobre el futuro de la pesca exige que la Administración Pesquera, los Centros Formativos, los alumnos náutico pesqueros y las empresas pesqueras formen un todo en busca de una misma finalidad: la consecución de una actividad que resulte atractiva para lograr un adecuado relevo generacional, a la vez que lograr unos titulados con unas capacitaciones profesionales acordes con los requisitos que la tecnología pesquera actual exige.

La administración no solo debe utilizar todos sus recursos para dotar a los Centros con los medios adecuados para el desarrollo de una formación, acorde con la realidad de los buques actuales y de las exigencias de los diferentes Convenios Internacionales. Debe de impulsar la posibilidad de promoción de nuestros pescadores y debe facilitar algo tan importante como es el acceso de las nuevas generaciones a la profesión marítimo pesquera.

Por otra parte, es necesario elaborar unos planes de estudios contemporáneos con los tiempos tecnológicos que vivimos y promover que todos los agentes se sientan implicados en lograr un mismo objetivo.

En cuanto a los Centros, deben gestionar bien estos recursos, lograr planificar una oferta formativa acorde con la realidad marítimo-pesquera. Es necesario un

profesorado que motive a sus alumnos, los forme adecuadamente y los acerque hacia ese – muy importante - primer contacto con la vida laboral a bordo de los barcos. Quizás explorando nuevas formas de enseñanza que avancen hacia una mayor relación entre la formación y la vida laboral.

Sin duda, los alumnos son una pieza clave en todo esto, necesitamos mejorar la información inicial previa al acceso de nuestros alumnos a unos estudios especialmente vocacionales, año tras año, curso tras curso, muchos alumnos se incorporan a unos estudios que finalmente acaban por abandonar o nunca van a desarrollar profesionalmente ¡ Creía que el trabajo en la mar y en la pesca era otra cosa ! . Mientras otros, quizás con una mayor vocación, no tienen la oportunidad de comenzarlos.

Por último, está el sector empresarial, con unos buques muy bien equipados tecnológicamente pero que en muchos casos deben mejorar en lo referente al bienestar de la vida a bordo. Es necesaria una vinculación real entre la empresa y la actividad formativa, participando e implicándose activamente en la formación y promoción de sus trabajadores.

Todos estos enormes recursos que anteriormente he mencionado y que implican a la administración educativa y pesquera, los Centros de formación, las empresas y finalmente los alumnos, deben de culminar en un sector pesquero que proporcione la oportunidad de desarrollar la carrera profesional de todos ellos.

Entre todos, estoy seguro que se logrará una profesión pesquera mejor.

Examen amplio del Convenio de Formación para los Pescadores (STCW-F 1995)

Vicente Yáñez González

Profesor jubilado de Formación Profesional
IES Universidade Laboral, Culleredo

Resumen

En este artículo se hace una exposición del proceso de actualización y puesta al día del vigente Convenio Internacional de Formación para pescadores 1995, que el Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional (OMI) viene realizando desde el año 2016 en el Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW).

Palabras clave

Periodos de embarque, código de formación, requisitos mínimos, cuadros de especificaciones, criterios de competencia, formación a bordo, arqueo y eslora, Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

Introducción

El Comité de seguridad marítima (MSC 95) aprobó la inclusión de un nuevo punto en su programa de trabajo “Examen amplio del Convenio de formación para pescadores, 1995”, y pidió al Subcomité, como primer paso, que definiese el ámbito del examen amplio.

El Convenio de formación para pescadores se elaboró en 1995 y no se ha enmendado desde que entrara en vigor el 29 de septiembre de 2012. Mientras tanto, el Convenio de formación se ha enmendado en diversas ocasiones desde su entrada en vigor y fue objeto de una amplia revisión con ocasión de las Enmiendas de Manila de 2010, a fin de modernizar y actualizar sus prescripciones.

Los copatrocinadores, Islandia, Japón y Noruega han llevado a cabo un examen preliminar del Convenio de formación para pescadores 1995 y opinan que la estructura del mismo debería ser coherente con la del Convenio de formación 1978, incluidas las reglas y el Código que figura en el anexo.

La armonización de la estructura permitiría una referencia fácil entre el Convenio de formación y el de formación para pescadores, con lo cual se enlazarían el Convenio de formación, en el que se establecen normas para la gente de mar a bordo de buques mercantes, con el de formación para pescadores aplicable al personal de los buques pesqueros, y viceversa.

Los copatrocinadores opinan que el principal objetivo del

examen amplio del Convenio de formación para pescadores, sería modernizar sus reglas a fin de reflejar la situación actual en el sector pesquero. Esto fomentaría la adhesión de más Estados.

Las observaciones sobre los aspectos específicos del Convenio presentadas por los copatrocinadores que habrían de revisarse son las siguientes[1]:

Generalidades

- 1.- El examen debería limitarse al anexo del Convenio de formación para pescadores, esto es, sin incluir los artículos del Convenio.
- 2.- La estructura del Convenio de formación para pescadores tendría que ser coherente con la del Convenio de formación y las reglas del anexo y del Código que incluyen prescripciones sobre formación y cuadros de competencia que deberían ser coherentes con las del Convenio de formación.
- 3.- Debería examinarse la conveniencia de reflejar las prescripciones del “Acuerdo de Ciudad del Cabo”.

Definiciones. Capítulo I – regla 1

- 4.- Debería examinarse la conveniencia de incluir las definiciones necesarias tales como la del “Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012”.

Titulación de los patrones y oficiales, buques de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas sin límites. Capítulo II – reglas 1 y 2

- 5.- Debería volver a examinarse el periodo de embarco que ha de cumplirse para obtener el certificado de competencia. Un periodo de embarco equivalente debería entenderse que constituye experiencia a bordo de buques pesqueros.
- 6.- Debería examinarse la conveniencia de revisar la formación a bordo haciendo uso de los libros registro de formación, de modo que pueda reducirse el periodo de esta formación (regla II/1 del Convenio de formación).

Titulación de los patrones y oficiales, eslora igual o superior a 24 m. Capítulo II, reglas 1 a 4

- 7.- Debería introducirse el parámetro del arqueado en vez del de eslora, tal como se ha hecho en el “Acuerdo de Ciudad del Cabo” (capítulo II/1 del Convenio de formación y el capítulo I, regla 1, del Acuerdo de Ciudad del Cabo).

Titulación de los patrones, oficiales; jefes de máquinas y primeros oficiales, máquina igual o superior a 750 Kw y; radiocomunicaciones. Capítulo II- reglas 1 a 6 y 8

- 8.- Debería examinarse la conveniencia de introducir y aclarar los criterios de competencia. Los cuadros de competencia que sustituyan los apéndices deberían ser coherentes con la estructura del Convenio de formación (sección A-II/1 del Código de formación).

- 9.- Debería examinarse la conveniencia de introducir la formación con simuladores para demostrar la competencia (sección A-I/12 del Código de formación).

Radiocomunicaciones. Capítulo II- regla 6

- 10.- Debería examinarse la conveniencia de actualizar las prescripciones, dado que en el actual Convenio sólo se hace referencia al Protocolo de Torremolinos de 1993.

Suficiencia y actualización de los conocimientos de patrones y oficiales. Capítulo II- regla 7

- 11.- Debería examinarse la conveniencia de revisar el periodo de embarco en relación con las prescripciones para proceder a la revalidación. Los requisitos deberían ser coherentes con los del Convenio de formación (sección A-I/11 del Código de formación).

Formación básica sobre seguridad para todo el personal de los buques pesqueros. Capítulo III – regla 1

- 12.- Debería examinarse la conveniencia de aclarar los niveles de formación básicos en seguridad para todo el personal de los buques pesqueros (capítulo I, sección A-I/1 del Código de formación).

- **3º periodo de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (Subcomité HTW)** celebrado del 1 al 5 de febrero de 2016 bajo la presidencia de la Sra. Mayte Medina (Estados Unidos)

El subcomité refrendó los principios y el alcance provisional para dar comienzo al examen sistemático y completo del Convenio de formación para pescadores, 1995, para lo que se estableció una Lista de objetivos que deberían examinarse[2]:

1. Del apartado de Generalidades

- .1 La posibilidad de introducir el arqueado como medida alternativa a la eslora de los buques pesqueros;
- .2 La estructura del anexo del Convenio. En el curso del presente examen, cabe considerar la necesidad de disponer de una sección obligatoria y de otra orientativa;
- .3 Si sería conveniente introducir normas relativas a la aptitud física;

- .4 El ámbito de las cualificaciones sujetas al Convenio;
- .5 La formación de marineros de cubierta de a bordo, incluida en la resolución 4 de la Conferencia sobre formación para pescadores, 1995;
- .6 La formación de patrones de pesqueros de eslora [igual o superior a 12 m e inferior a 24];
- .7 Las referencias a otros instrumentos internacionales que puedan ofrecer orientaciones adicionales;
- .8 Considerar la posibilidad de introducir un sistema de control; y
- .9 Considerar la posibilidad de abordar los requisitos de formación para la comunicación eficaz.

2. Del Capítulo II.

- .1 El periodo de embarco apropiado para obtener certificación;
- .2 Si sería conveniente introducir los criterios competencia con aclaraciones;
- .3 Si sería conveniente introducir la formación con simuladores para demostrar la competencia; y
- .4 Si sería conveniente revisar el periodo de embarco aprobado o equivalente a efectos de las prescripciones de revalidación.

3. Del Capítulo III

- .1 Si sería conveniente aclarar los niveles de formación básicos en seguridad para todo el personal de los buques pesqueros.

4. Del Capítulo IV.

- .1 La cuestión de las horas de descanso.

4º período de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (Subcomité HTW) celebrado del 30 de enero al 3 de febrero de 2017 bajo la presidencia de la Sra. Mayte Medina (Estados Unidos)

El Subcomité examinó el documento HTW 4/6, en el que Japón propone un proyecto de enmiendas al anexo del Convenio, incluido un nuevo código de formación para pescadores, dividido en dos partes, A y B, en lugar de los apéndices de cada regla, teniendo en cuenta las instrucciones y los principios, y el alcance provisional del examen amplio del Convenio de formación para pescadores, 1995, que aprobó el Comité. Los proyectos de enmienda que se presentan se refieren a los capítulos I, II, III y IV del Convenio, como propuesta de nueva parte A y B del Código.

La Sección A comprende los Requisitos mínimos prescritos para cada una de las titulaciones del Convenio, junto con los cuadros de especificaciones de normas mínimas aplicables, caracterizadas en cuatro columnas: 1. competencia; 2. conocimientos, comprensión y suficiencia; 3. métodos de demostración de competencia; 4. Criterios de evaluación de la competencia.

El Subcomité también examinó el documento HTW 4/6/2 (China), en el que se propone introducir el arqueo como enfoque alternativo para la clasificación de los títulos de competencia de los oficiales de los buques pesqueros.

Durante el debate posterior sobre los documentos presentados por las diversas delegaciones, se manifestaron entre otras las opiniones siguientes:

- .1 Numerosas delegaciones no apoyaban la supresión de las referencias a las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (SMCP) y al dominio del inglés;
- .2 Los requisitos de formación en el SIVCE y APRA deberían incluirse en la parte A del Código;
- .3 El periodo de embarco realizado en buques regidos por el Convenio de formación debería tenerse en cuenta a la hora de expedir y revalidar los títulos de navegación en buques pesqueros, a fin de mejorar la movilidad entre los sectores;
- .3 El personal de los buques pesqueros debería centrarse en las operaciones prácticas.

La delegación de España declaró[3] que “antes de continuar preparando el proyecto de enmiendas, el Subcomité debería sostener un debate en profundidad en el siguiente período de sesiones sobre los efectos de las enmiendas propuestas, tomando en consideración diversas cuestiones fundamentales tales como, entre otras, hasta qué punto el Convenio de formación podría utilizarse como referencia, la metodología para la redacción de los cuadros, cuestiones que podrían plantearse cuando se hiciese uso del Convenio de formación como referencia, y en este contexto, informó que presentarían propuestas al respecto para su examen en el próximo periodo de sesiones”.

En este contexto, el Subcomité reconoció que la labor que dio comienzo en este periodo de sesiones era el inicio de un proceso e invitó a los Estados Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentasen propuestas para facilitar unos debates en profundidad y la preparación de las enmiendas pertinentes.

5º período de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (Subcomité HTW) celebrado del 16 al 20 de julio de 2018 bajo la presidencia de la Sra. Mayte Medina (Estados Unidos)

El Subcomité tomó nota además de las declaraciones formuladas por las delegaciones de China[4]: “Creemos que es necesario armonizar las estructuras de estos dos convenios. Sin embargo, la naturaleza específica de la pesquería debe ser considerada en su totalidad y no reproducir todo el Convenio STCW. China apoya que el Anexo del Convenio STCW-F esté compuesto por dos partes (PARTE-A y PARTE-B) como en el Anexo del Convenio STCW. Sin embargo, considerando el progreso y el desarrollo de la tecnología de navegación, donde los requi-

sitos para la industria pesquera no están incluidos en la Parte A, ya que debe considerarse obligatorio para ser trasladado a la Parte B como recomendaciones y orientación”.

España presentó la siguiente declaración[5]: “Agradecemos la labor del grupo de trabajo y en especial la tarea realizada por Japón como coordinador del mismo. España tiene comentarios de carácter general sobre el informe presentado al subcomité por parte del grupo de trabajo por correspondencia. En muchos casos la labor del grupo se está centrandó más en un proceso de enmienda que de examen, lo cual nos está alejando del listado de puntos que determinan el alcance de este examen según fue aprobado en el MSC 96.

Con determinadas iniciativas se están proponiendo enmiendas que alteran los requisitos de formación del sector pesquero yendo, más allá incluso, que los propios requisitos establecidos en el STCW. De seguir con esta dinámica, nos podríamos encontrar con la paradójica situación de que países que no han ratificado el convenio de pesca introduzcan nuevos requisitos, que no tendrían que cumplir, pues no son parte en la Convención, lo cual es difícilmente entendible.

Uno de los principios básicos aprobados por el MSC para determinar el alcance provisional del examen del convenio de formación para pescadores es que se tenga en cuenta el carácter singular de la industria pesquera, su entorno de trabajo y la prevención de la contaminación.

No parece que hasta ahora estemos orientando el examen teniendo en cuentas esos criterios. El sector pesquero requiere de normas específicas que en muchos casos diferirán de los requisitos exigibles al tripulante de un buque mercante con lo cual un mero ejercicio de alineamiento con el convenio STCW puede que no resulte efectivo.

Sin estar en vigor el protocolo de Ciudad del Cabo, carecemos de un marco común e internacional que regule los requisitos de seguridad de los buques pesqueros mayores de 24 m, lo que difícilmente nos puede llevar a diseñar un nuevo modelo de formación para pescadores si no tenemos un instrumento técnico sobre el que basarnos a la hora de configurar la futura formación exigible a esos tripulantes.

Exhortamos al subcomité a que recuerde que la labor del grupo de trabajo debe centrarse y ajustarse a los principios y al alcance provisional aprobados por el MSC 96 y que figuran en los anexos 2 y 3 del documento HTW 3/WP.4

Solicitamos que la presente declaración se incluya en el informe final de este Subcomité.”

6º período de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (Subcomité HTW)

celebrado del 29 de abril al 3 de mayo de 2019 bajo la presidencia de la Sra. Mayte Medina (Estados Unidos)

En esta sesión Japón, Nueva Zelanda y la ITF presentan una enmienda[6] a los requisitos mínimos aplicables a la titulación de jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 Kw. Consiste en dos cuadros. Uno contiene la especificación de la norma de competencia a nivel operacional para los oficiales encargados de la guardia de navegación; el otro dispone una especificación de la norma de competencia a nivel de gestión para los jefes de máquinas y los primeros oficiales de máquinas.

A efectos de la aplicabilidad universal del Convenio de formación para pescadores, China propone[7], como medida equivalente, sustituir la eslora de los buques pesqueros por el arqueo bruto en el párrafo 2 de la regla 1/2.

[2 A los efectos del presente Convenio, la Administración podrá decidir utilizar en todos los capítulos los siguientes valores de arqueo bruto en vez de los valores de eslora (L) como base de medida para todos los capítulos:

- a) un arqueo bruto de [300] [400] [500] se considerará equivalente a una eslora (L) de [24] m.
- b) un arqueo bruto de [950] [1000] se considerará equivalente a una eslora (L) de [45] m.]”

En línea con la participación activa de España en el proceso de examen del Convenio para la formación de pescadores, 1995, y, como resultado del trabajo realizado, España propone una enmienda al párrafo 7 de la regla 3 del capítulo I del anexo al Convenio de formación para pescadores, 1995.[8]

“España está totalmente de acuerdo con el contenido actual del párrafo 7 de la regla 3(Certificados y refrendos) del capítulo I (Disposiciones generales) del anexo del Convenio de formación para pescadores, 1995. No obstante, estima que debería ampliarse el contenido del texto actualmente vigente de forma que adoptase la siguiente redacción:

“7 Todo título idóneo que se expida de conformidad con el Convenio de formación, 1978, y que faculte al titular para prestar servicios como oficial encargado de la guardia de navegación, jefe de máquinas, oficial de máquinas o radio operador, será reconocido a los efectos del párrafo 1 para los buques pesqueros.”

Legislación española sobre títulos profesionales de pesca

El Reino de España mediante el Instrumento de Adhesión, dado en Madrid el 28 de noviembre de 2008, y su posterior depósito ante la Organización Marítima Internacional ha pasado a ser Parte del Convenio internacional sobre normas de formación,

titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, hecho en Londres el 7 de julio de 1995 (STCW-F 1995). Este Convenio fue publicado en el «BOE» de 16 de marzo de 2012 y cuya fecha de entrada en vigor es el 29 de septiembre de 2012. El Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, regula los títulos profesionales del sector pesquero en base a las normas del Convenio Internacional de Formación para pescadores 1995.

La Secretaría General de Pesca ha sometido a trámite de audiencia de las asociaciones de armadores, Aetinape, Cofradías de Pescadores y Centrales sindicales el Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el RD 36/2014, de 24 de enero, que regula los títulos profesionales del sector pesquero.

El Proyecto de RD, ya redactado, no tiene en cuenta los objetivos del examen amplio del Convenio de formación para pescadores que el Comité de Seguridad Marítima (MSC), del que España es miembro, está realizando en el seno del Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW).

Conclusiones

No parece lógico que se publique un RD basado en un Convenio que está siendo revisado.

Referencias

- [1] Definición del ámbito del examen amplio. Nota presentada por Islandia, Japón y Noruega, ANEXO, I:\HTW\3\HTW 3-6.docx
- [2] INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA, ANEXO 3, ALCANCE PROVISIONAL I:\HTW\3\HTW 3-19.docx
- [3] INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA Informe del Grupo de trabajo I:\HTW\04\HTW 4-16.docx
- [4] INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA. ANEX 10. STATEMENTS BY DELEGATIONS AND OBSERVERS. Statement by the delegation of China:I:\HTW\05\HTW 5-16.docx
- [5] INFORME PARA EL COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA. ANEX 10. STATEMENTS BY DELEGATIONS AND OBSERVERS. Statementbythedelegation of Spain:I:\HTW\05\HTW 5-16.docx
- [6] Propuesta de enmiendas a los requisitos mínimos aplicables a la titulación de jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 Kw. Nota presentada por Japón, Nueva Zelandia y la ITF I:\HTW\06\HTW 6-6-2.docx
- [7] Propuesta de sustitución, como medida equivalente, de la eslora por el arqueo bruto de los buques pesqueros. Nota presentada por China I:\HTW\06\HTW 6-6-6.docx
- [8] Borrador de enmiendas a la regla 3 del capítulo I del Convenio de formación para pescadores, 1995 Nota presentada por España I:\HTW\06\HTW 6-6-7.docx



Malos vientos para los sectores pesquero y conservero españoles

Antón Luaces Teixido

Periodista y Socio de Honor de AETINAPE
Exdirector del programa "Españoles en la Mar" de REE

El mar y, en concreto, la pesca, no trae nuevas gratas para aquellos que, directa o indirectamente, viven de la pesca y los productos elaborados de esta. Por si fuera poco el efecto que a la pesca española va a causar -si se llega a ello, como todo parece indicar- la aplicación de un brexit duro sobre este sector, el presidente de los Estados Unidos de América, Donald Trump, no parece -o sí- haber calibrado adecuadamente el daño de su pretendido bloqueo comercial en el sudodicho sector, este fundamental para España y, específicamente para comunidades autónomas como Galicia, Andalucía, Canarias y Asturias.

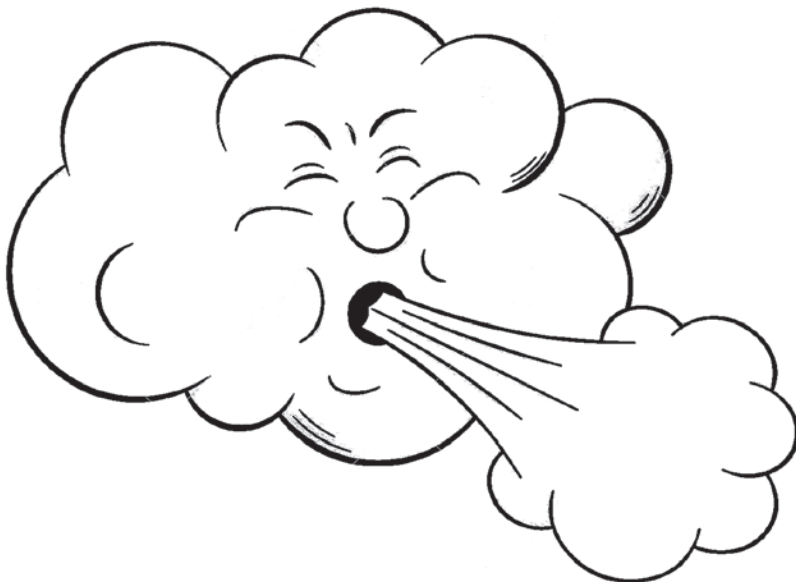
Los aranceles norteamericanos a productos que son básicos para nuestro sector conservero que elabora productos como el calamar, la almeja, el mejillón y el pulpo, repercutirán negativamente en España, con un impacto económico que no bajará, probablemente, de los 400.000 euros por cuanto el arancel a estos productos del mar alcanzará, según las estimaciones de la Secretaría General de Pesca, el 25% (exactamente el doble del que está en vigor).

En lo que atañe al Brexit, este va a poner a prueba -ha dicho la Secretaría General de Pesca española, Alicia Villauriz,- al sector y a su capacidad de aguan-

te por cuanto deberá plantar cara al cambio inevitable que se avecina a la flota española y al sector pesquero. Una salida abrupta del Reino Unido de la Unión Europea, afectará directamente a 113 buques españoles y 1.700 tripulantes, la mayoría gallegos. Esta cifra significa, a su vez, daños económicos y de empleo a otras 8.500 personas cuyos puestos de trabajo los genera en tierra la actividad extractiva o pesquera. Y, por si fuera poco, el brexit afectará asimismo a la negociación en 2020 de TAC y cuotas, dada la concurrencia de intereses de la UE y Reino Unido en aproximadamente un centenar de pesquerías.

No son buenos, no, los vientos que se abaten sobre el sector pesquero español. La tormenta que se genera en las Islas Británicas crea disfunciones asimismo en las conservas, perjudicadas desde hace ya muchos años por la inexistencia práctica de aranceles comunitarios a productos elaborados en terceros países, que acceden al territorio de la UE prácticamente en régimen de libertad aduanera a pesar de las protestas de los empresarios conserveros españoles.

España, por sí sola, nada podrá hacer frente al gigante norteamericano. Sí hará pensar al presidente Trump un planteamiento unido, comunitario, de la Unión Europea. Este debe ser el objetivo esencial del Gobierno español para obligar a su homólogo de Norteamérica a pensárselo antes de actuar de forma tan impulsiva como pretende hacerlo su Ejecutivo.



Memorias (II)

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

Secretario General de Aetinape

Siguiendo el hilo del anterior artículo que escribí para la revista con respecto a la memoria, que unas veces nos juega malas pasadas y otras nos llena de satisfacción al traernos a la mente recuerdos que aparentemente no tienen relación alguna con el momento o la actividad presente.

¡VIENE EL RECIO, VIENE EL RECIO!

Decía o más bien gritaba alguien anunciando la llegada de EL RECIO que con su paso tranco venía renqueando por el camino de La Grela.

Para nosotros los niños era un acontecimiento que ocurría cada cierto tiempo, no siempre el mismo, unas veces aparecía cada semana para después tardar un mes en aparecer de nuevo.

Yo nunca supe que nombre tenía, todos le llamaban O RECIO sin más y tenía una pierna de palo como de pirata, cosa que nos fascinaba a los niños al ver como caminaba a veces por los caminos llenos de lama y fango con su pierna renqueante. Le esperábamos en la era del abuelo o en la de mi tía, que prácticamente era el mismo circundado. Se sentaba en la piedra del “mazadouro”, yo lo recuerdo bastante cansado o fatigado de la caminata que había realizado y esperaba a que le dieran algo de comer, nunca pedía nada, simplemente sacaba un “argán”, un pequeño saquito de tela de su bolsillo y esperaba a que le metieran algo dentro. Normalmente un trozo de pan de maíz, pues el sentido de la hospitalidad de mi abuelo (y de la mayoría de la gente del lugar) nos obligaba a compartir el pan y el vino con toda persona de buena voluntad que nos visitara y sobre todo si esa persona tenía hambre.

EL RECIO fue la primera persona que vi tomarse un huevo crudo directamente y sin romper la cáscara y tal vez el único. Cuando le daban huevos los cogía y le hacía un pequeño agujero en una punta, lo acercaba a la boca y con una pequeña piedra u otro objeto le hacía otro agujero por la otra punta y se tragaba el huevo entero de un trago. Aquello nos fascinaba a los más pequeños, a mí me parecía como un juego de magia.



Cuando se reponía del esfuerzo hablaba un poco con los mayores, siempre traía alguna noticia de la Villa y dando las gracias, se marchaba con su andar renqueante de su pierna de palo negro. Nosotros los pequeños esperábamos que volviese pronto. El RECIO había ido a LA GUERRA y había perdido una pierna, era y es lo único que recuerdo de él, un día dejó de venir por el barrio y nunca supe nada más de él.

En aquella época, a mí me parece que fue ayer, pero ya hace más de sesenta años en nuestra zona, una pequeña aldea del Morrazo, vivíamos de lo que se dió en llamar economía de subsistencia o más bien de auto abastecimiento.

La mayoría de la gente trabajaba la tierra y como complemento se trabajaba en la pesca, que por aquella época aún era estacional. Esto ocurría en el Morrazo, que debido a la orografía era una zona aislada prácticamente sin comunicaciones y por lo tanto llegaban los adelantos y la industria con bastante retraso con respecto al entorno, que ampliando el círculo es lo que pasaba en Galicia con respecto al resto de la Península y por lo tanto con el resto del mundo.

Este, o mejor dicho aquel sistema de vida, tenía muchos inconvenientes: trabajo duro todos los días del año, no poder alejarse de la zona ni viajar, el dinero prácticamente no existía ni se utilizaba, se intercambiaban productos, etc.

También tenía sus ventajas: siempre había un pedazo de pan en la artesa, no se pasaba hambre, el orgullo de ganar el pan con tu trabajo y lo más importante LIBERTAD. Sí, Libertad a pesar de todo, pues al ser auto suficientes y no depender de las limosnas que otros recibían, podíamos decidir y elegir sin miedo a que nos cortaran la comida.

Hace ya muchos años que aquel modelo económico desapareció, aquel sistema de vida no gustaba en las altas esferas porque no podían someter a un pueblo auto suficiente.

Continúa en la página siguiente

Poco a poco y sin que la mayoría de la gente se dé cuenta, en un espacio de tiempo relativamente corto han cambiado todo el sistema de vida en Galicia y sobre todo en el Morrazo que es lo que conozco, en aras de la modernidad han acabado con la ganadería y de la agricultura apenas queda algún testimonio residual. A cambio han montado unos cuantos talleres que siempre están en conflicto y les llaman industria.

Han convertido las praderas donde se criaba el ganado en montes de leña que solo benefician a los incendiarios, han soltado todo tipo de bichos que destruyen las pocas cosechas que quedan y están más protegidos que cualquier ser humano, han acabado con la pesca de forma irremediable.

Tal como ha ocurrido en otras zonas de este país y en otros países del entorno ahora empezarán a utilizar el hambre o la amenaza del hambre como arma política, tal como se hace o hacía en las guerras que se utiliza como arma de guerra para vencer al enemigo por hambre y sed. La historia nos enseña abundantes ejemplos de este sistema de lucha o de conquista. Sagunto, Numancia etc.

Ahora empezarán a manejarnos como les convenga sin que podamos hacer nada por quitarles el poder y el mando. ¿Cómo vamos a hacerlo si son los que nos dan de comer?

Porque se trata de eso: el poder emana del pueblo y un pueblo hambriento es más fácil de manejar, más fácil de llevarlo adonde se quiera, porque a cambio de un trozo de pan te dan el voto para que sigan pasando hambre.

Han cambiado los tiempos, han cambiado las formas pero el fondo de la cuestión es el mismo. VIENE EL RECIO, VIENE EL RECIO
Ay meus fillos A FAME É NEGRA, decía la abuela cuando veía venir al RECIO: Yo no soy racista señora le contestaba. Saludos a todos. Tal cual.

No debemos bajar la guardia

José Antonio Prendes Serrano

Capitán de Pesca

Vicepresidente 1º de Aetinape

Me gustaría aclarar previamente una cuestión. La ignorancia y falta de amor por su profesión de algunas personas que no tienen el orgullo de ser socios de AETINAPE como yo, y se dedican a hablar de lo que desconocen.

La historia hay que conocerla para poder juzgarla. Es el caso de nuestra asociación náutico pesquera, a la que pertenezco desde el año 1975, ya que en mi caso comencé siendo socio de AETIMPE (Vigo), pasando a unificarse con AETINAPE al igual que el resto de las asociaciones que había en la época en el conjunto del país, tal y como continúa hasta el día de hoy.

Como se puede ver, llevo 44 años aportando mi granito de arena, para que con el esfuerzo de unos pocos que pertenecemos a la organización se haya luchado por conseguir, y en muchos casos conseguido, importantes retos, como estos que os enumero:

- Lucha contra la falsificación de títulos
- Descanso semanal de la flota de arrastre de litoral
- Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo de Fisterra
- Tarifas de Salvamento
- Reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras y reconocimiento académico.
- Incremento de atribuciones, tanto en puente como en máquinas, mercante y pesca.
- Modificación de la Ley de Sanciones
- Iniciativas para conseguir el derecho al voto
- Apoyo y ayuda a las tripulaciones secuestradas y a sus familiares
- Asesoría jurídica gratis.
- Cursos gratuitos
- Etc...

Por supuesto, esta es una mínima aproximación a tantos años de lucha. Sería muy largo contar todas y cada una de las acciones llevadas a cabo.

Todo han sido mejoras para todos los Titulados Náutico Pesqueros, incluidos los que critican sin

haber aportado un mínimo de colaboración, incluso algunos se permiten decir que han sido miembros de la Asociación y nunca han aportado nada, ni cuotas, ni ideas, ni colaboración, ni nada..., esos sí se han beneficiado de las mejoras conseguidas sin mover ni un dedo.

Aetinape no es un Sindicato ni un Partido Político, es una asociación profesional a nivel nacional, que siempre estuvo y está para defender a los titulados Náutico Pesqueros de toda España, sobre todo para que nuestra profesión mantenga un estatus digno, como otras profesiones.

Desde su fundación hemos luchado sin descanso para conseguir mejoras. Muchas, la mayoría de ellas, se han logrado. Y aquí seguimos, luchando para evitar degradar la profesión, con los nuevos proyectos sobre titulaciones y todo lo relacionado con las condiciones de vida de las personas embarcadas, tanto en marina mercante como en pesca.

Lógicamente no somos perfectos y se habrán cometido errores, pero lo que no se puede negar, es el papel relevante realizado con todos los estamentos administrativos, con el Estado, con las Autonomías, con la UE y con la Organización Marítima Internacional (OMI).

A día de hoy, después de 18 años jubilado, sigo defendiendo esta profesión con la misma fuerza e ilusión que cuando estaba en activo, como en su día lo hicieron otros que ya no están, pero recordándoles y reconociendo la aportación de todos, desde el primero al último de mis compañeros. Me siento muy orgulloso de pertenecer a la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE).

Muchos de los socios tenemos una edad relativamente alta, por lo que sería de vital importancia que los nuevos profesionales se involucrasen en la defensa de esta profesión. Sabemos de las dificultades actuales de los Náutico Pesqueros, paralelas lógicamente a la crisis general que afecta al sector desde hace años. Pero es cierto que a lo largo de todos estos años siempre hubo problemas, y también ahora hay que estar ahí, como hemos hecho nosotros desde el principio y como seguimos haciendo, aunque a algunos les cueste reconocerlo.

Y para terminar y evitar malas interpretaciones, quiero hacer una aclaración y es que en la Asociación los miembros de la Junta Directiva no cobramos nada, porque hay algunas personas que podrían pensar e incluso expresar esa desafortunada impresión.

Que nadie piense que los logros alcanzados no están en peligro, puesto que las presiones y los intereses en torno al mundo marítimo pesquero son enormes, como es el caso del artículo 8 del proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 36/ 2014 de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, así que conviene no dar por hecho que lo conseguido es irreversible.

A los nuevos profesionales les digo que deben continuar la labor y seguir defendiendo la profesión. No debemos bajar la guardia.



La crisis de nuestro sistema público de pensiones

Francisco Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho
Vicepresidente 2º de Aetinape

A mi modo de ver, no debemos de aceptar de manera acrítica, la aseveración que nos transmiten los medios de comunicación social, obviamente, a través de los “expertos” en materia de pensiones públicas, de que la fuente de las que se nutren los fondos con los que se hacen frente a las pensiones públicas son del todo punto insuficientes, y que hay que introducir cambios drásticos en nuestro actual sistema público de pensiones, si no queremos que quiebre.

Cambios que van orientados a que la fuente de dichos fondos sea mixta, o sea por un lado, la procedente del sistema público de pensiones, con aportaciones de las empresas y trabajadores a través de sus cotizaciones a la Seguridad Social. Y la proveniente del ahorro privado, soportada únicamente por los trabajadores (futuros pensionistas). En suma, la única solución que aportan esos expertos es la de que hay que actuar únicamente sobre los ingresos que permiten, en definitiva, que se cobren las pensiones públicas; sin mostrar otras alternativas, pero eso sí dejando abierta la puerta a la intervención de la iniciativa empresarial privada.

Expertos en el que se engloban, por un lado, quienes velan por los intereses de todos —y de ellos mismos—, nuestros representantes políticos: los diputados que han venido formando parte de la Comisión Parlamentaria No Permanente de seguimiento y evaluación de los Acuerdos del “Pacto de Toledo” Y, de otro, personas con preclaros conocimientos en la materia, y más que evidentes relaciones con empresas o entidades aseguradoras privadas y entidades financieras (en las que englobamos: Bancos, Cajas de Ahorro, CíAs. Aseguradoras, Mutualidades Profesionales, etc.), que opinan con gran conocimiento de causa, y un cierto grado de soberbia, sobre la nefasta situación que presenta nuestro sistema público de pensiones. Y ello lo explican de forma simplista o simplificadora, si bien aparentemente sesuda y casi doctoral, con la siguiente argumentación: como consecuencia del saldo negativo resultante de la siguiente operación matemática: ingresos menos gastos en pensiones públicas. Y que la única fórmula plausible para evitar que fracase totalmente el actual sistema público de pensiones español, está en dificultar el acceso a dichas prestaciones a una gran mayoría de nuestros conciudadanos; pues todos

sabemos que hay un especial grupo de con-nacionales que parece que a ellos no les afecta, a modo de ejemplo me permito señalar el caso de nuestros representantes políticos (léase: ex-presidentes de gobierno, diputados y senadores, a la vista de su régimen especial en materia fiscal y de seguridad social). Consistiendo tales barreras, la de retrasar la edad de acceso a la jubilación y poner todo tipo de trabas a aquellos trabajadores que por razones de enfermedad o accidente se ven mermados en su capacidad laboral. Y a la par reducir el monto o cuantía de la pensión a percibir.

En mi opinión, tales expertos están pasando por alto un dato nada baladí, que probablemente el saneamiento de nuestro sistema público de pensiones también lo propiciará, en particular, la minoración de los costes de gestión del propio sistema y los gastos generales del Estado. Así, una de las primeras medidas que deberían de adoptarse por nuestros gobernantes, al respecto, si de verdad tienen confianza y están comprometidos en nuestro actual sistema público de pensiones, sería la de analizar sin demora si es posible reducir tales costes de gestión, adecuándolos a los estándares de las empresas aseguradoras y mutualidades profesionales privadas que gestionan los fondos y pensiones privados; e igualmente, si la plantilla del Estado (los empleados públicos), se halla adaptada a las necesidades propias de un Estado moderno, en el que las nuevas tecnologías no solo han provocado una reconocida mengua en las ocupaciones laborales de los trabajadores ajenos al sector público y consecuente pérdida de empleos; o lo que es lo mismo, si está adecuada la actual plantilla de empleados públicos, a las necesidades del Estado: Administración Central, Comunidades Autónomas, Administración Local, y de las empresas y entidades públicas.

Por otro lado, no encuentro razones que impidan que el sistema público de pensiones de nuestro país se nutra también con parte de los tributos que se recaudan en él; pues no hay que olvidar que muchos de nuestros actuales pensionistas, no solo han venido contribuyendo antes de acceder a tal situación con las cotizaciones a la Seguridad Social devengadas con ocasión de la realización de su actividad laboral, aportadas por su empleador y él mismo; sino, que después, en su condición de pensionistas siguen contribuyendo a las arcas del Estado a través del correspondiente impuesto que grava su pensión, vía retención fiscal. No hay que olvidar que los rendi-

mientos provenientes de las pensiones de jubilación y de incapacidad permanente total, están equiparados en la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, a rendimientos del trabajo, y, por tanto, sometidos ineludiblemente a las retenciones correspondientes. Lo que nos sirve como argumento a favor de que, de ser cierto que las cotizaciones a la Seguridad Social por parte de empleadores y trabajadores no son suficientes para garantizar el mantenimiento de nuestro actual sistema público de pensiones, el Estado puede complementar tal fuente de ingresos con una parte de lo que recaude vía tributos.

■ Solución que, al parecer también ya había sido propuesta por algunos de los componentes de la

mencionada Comisión Parlamentaria, que al no ser asumida por los restantes, ha propiciado el fracaso de la última de las sesiones celebradas en el presente año, tal como se ha informado en los medios de comunicación social.

■ Así que, quien pueda y quiera, que complemente su futura pensión acudiendo a los diferentes instrumentos de previsión social privada que ofrecen las aseguradoras, mutualidades de previsión profesional y entidades financieras. Pero, por favor, permítannos elegir a nosotros, los ciudadanos.



+ laopinioncoruna.es
La Opinión martes, 30 de abril de 2019

La bajeza moral y la crueldad infinita

Antón
Luaces

Ni por activa ni por pasiva se puede dejar que muera más gente en el Mediterráneo y el Estrecho de Gibraltar. Es una obligación que da valor al ser humano. Absorberse de ella solo indica bajeza moral y crueldad infinita”.

Lo dice Aetinape, la asociación que aglutina en España a la mayoría de los titulados náutico-pesqueros, al tiempo que lamenta que determinada fuerza política con representación en el Parlamento de Andalucía “frivolice” con los naufragos.

Alzan la voz los náutico-pesqueros contra “toda decisión, por acción u omisión, que suponga poner en riesgo la vida de cualquier persona en la mar” y no es de extrañar que así sea porque nadie mejor que ellos, los que viven del mar y en el mar, para valorar cuanto significa la acción de salvar vidas, algo que en España llevan a cabo profesionales del salvamento marítimo que, en las comunidades autónomas o como dependientes de la Sociedad de Salvamento Marítimo (Sasemar), que han demostrado y demuestran en el día a día esa solidaridad y entrega que solo en la mar se produce en casos desgraciadamente cotidianos.

Conseguir un mundo maríti-

mo más seguro es el objetivo que Aetinape fijaba en su Manifiesto Mediterráneo aprobado el pasado 14 de diciembre en su XX plenario celebrado en Pa-saia, que concluye de forma rotunda: “La comunidad marítimo-pesquera agradece orgullo-sa la heroicidad de las personas que salvan vidas humanas en la mar”, algo que también consagra como deber el Derecho Marítimo Internacional. Por esto precisamente se hace difícil entender que, desde un planteamiento meramente político se frivolicé con este tema que moviliza de inmediato a los pesqueros que perciben una situación de peligro en cualquier mar —de modo muy significativo en el Mediterráneo y el Estrecho

de Gibraltar—, a causa de los movimientos migratorios existentes entre África y Europa— por la implicación propia en el hecho de la navegación, sea cual sea el tipo de barco.

No ayudar en la mar al salvamento de un naufrago, detener y hasta encarcelar a aquellos que en la mar arriesgan sus vidas para salvar las de los que se aventuran —sabiendo o no nadar— a cruzar unas millas de aguas en demasiadas ocasiones sumamente peligrosas para las embarcaciones siempre frágiles que ocupan y vendidos a verdaderos contrabandistas de seres humanos, es lo más grave que puede ocurrir en el mar. Pero hay quien, con el culo bien sentado en un despacho más o me-

nos cómodo, entiende que su sentido político de esa su cruel realidad le permite pontificar sin, verdaderamente, experimentar los miedos propios y ajenos al hambre, la miseria y cualquier otra circunstancia que surge en su país, en su ciudad, sin ni siquiera haber dado un paso para provocarlo por aquel que busca soluciones en una barca insegura, frágil, como frágil e insegura es su existencia en el vecino continente.

Es lamentable siempre. Pero más en una formación política que dice querer aportar soluciones a los problemas de España, a cuyas costas llegan cada día centenares de niños, mujeres y hombres que huyen de conflictos armados y regímenes políticos que no les permiten vivir. De esto sabemos mucho los españoles, aunque algunos recurran a la goma de borrar sensibilidades.

+ laopinioncoruna.es
miércoles, 15 de mayo de 2019 La Opinión

Es, y sobra decirlo, la cantinela que entonamos cada vez que el Gobierno de turno toca a rebato y convoca elecciones generales y/o europeas. Sobra decir, asimismo, que los partidos que acuden como tales a dichas convocatorias electorales aceptan los planteamientos formulados para modificar aspectos importantes de la vida de los profesionales del sector marítimo-pesquero pero que, a la hora de la verdad, cuando “tocan” poder se olvidan automáticamente de los compromisos contraídos.

¿Cuántas veces el amable lector habrá leído en esta misma sección alegatos semejantes? ¿Cuántas promesas han hecho los políticos para, primero, lograr que se proclamen leyes que permitan a los profesionales del mar votar como lo hacen sus familiares, amigos o conciudadanos para cumplir con uno de los

Darle la vuelta al calcetín

Antón
Luaces

derechos fundamentales de los españoles y, posteriormente, otorgar a este importante colectivo el cumplimiento de ese derecho que les corresponde?

Los titulados náutico-pesqueros, encuadrados en su asociación Aetinape, no renuncian a seguir reclamando. Consideran, y con razón, que la pesca industrial y el transporte marítimo son sectores que, desde hace muchos años, llaman a la generación de más empleo y convertirse en potencias endógenas a pesar de haber sido víctimas de

deslocalización, creación de segundos registros, de drásticas reducciones de Totales Admisibles de Capturas (TAC) y cuotas de pesca, pérdida de caladeros, de derechos sociales, elevados niveles de desempleo, desguaces, etc., acciones todas ellas amparadas por la Unión Europea y ahí siguen, esperando un maná que no llega ni siquiera para humanizar el trabajo a bordo, mejorando la calidad de vida, aspectos apremiantes entre las necesidades de los propios titulados.

Mientras esto acontece, miles de alumnos forman parte del día a día de los centros de formación marítimo-pesquera a los que, el Gobierno resultante de estas elecciones seguro no va a

defender como estructura profesional de la pesca y el transporte marítimo considerados por Aetinape como “sectores estratégicos y, por tanto, como política de Estado”.

Ven como un sueño la homologación de la Administración Marítima del Estado con la de los Estados marítimos más avanzados, reorganizando y unificando competencias actualmente desperdigadas entre varios ministerios para concentrarlas en una Secretaría de Estado de Asuntos Marítimos “que englobaría, entre otras, las actuales competencias de la Dirección General de la Marina Mercante, la Secretaría General de Pesca, el Instituto Social de la Marina y otros departamentos que inciden

en la actividad marítima”.

Lo han hecho otros países nuestro entorno, avanzando e cuestiones que los náutico-pesqueros españoles centran asimismo en disponer de una fidelidad especial para la gente del mar, en facilitar el derecho al voto y la participación en la vida colectiva y aplicación de medidas para una mejor conciliación de la vida laboral y familiar. De paso, que se elabore un nuevo Plan de Seguridad y Salvamento Marítimo que incida en la seguridad marítima preventiva.

Son reivindicaciones del sector marítimo-pesquero, ese que todos conocemos, pero del que tan escasamente se preocupan los políticos, estén estos o no el Gobierno que entre todos elegimos, ese Gobierno que se ovida habitualmente de unos profesionales que, desde la mar, también hacen Nación.



Trashorras.

Viernes, 29 de marzo del 2019 | La Voz de Galicia | OBITUARIO

Pedro Trashorras (Abogado)

Un hombre bueno que se fue en acto de servicio

El letrado falleció recientemente cuando se encontraba en un juicio

EDUARDO MAQUIEIRA

Eran las 12.30 de la mañana. Yo salía de juicio y el entraba en el siguiente. Como siempre, buen humor, buena disposición y ese semblante permanentemente plácido. Nos saludamos, como de costumbre, con una sonrisa y algún chascarrillo. A las dos ho-

ras recibo una llamada de esas que te dejan helado, perplejo y paralizado. Pedro se nos había ido, en «acto de servicio», en la plenitud del ejercicio de su profesión, la que durante toda su vida desarrolló con dignidad, honradez y buen hacer. Como los militares cuando mueren en batalla. No puede haber mayor honor que marcharse en el cumplimiento de su deber. Pedro ha sido un gran compañero para todos los abogados que tuvimos la suerte y el placer de conocerlo y tratarlo. No

conozco a nadie que le pueda hacer un solo reproche. Pero por encima de todo, Pedro fue un hombre bueno, en el sentido más amplio que tal concepto puede tener. Su devoción por Mari Carmen, fiel compañera de viaje (y de dominó en el extinto El Toro) era más que perceptible y ejemplo de amor para todos. Su entrega a sus hijas, siempre incuestionable. Y ahora le había llegado ese dulce momento de la vida en el que se dedicaba a adorar a sus nietas. Su muerte precipitada y sin

duda inesperada nos ha arrebatado de forma dolorosa, a quienes lo conocimos, a un hombre magnífico. Aún no era el momento de dejarnos, y por eso el hueco que deja se hace todavía más profundo. Pero cuando la muerte aparece y toca hacer balance, lo que cuenta y lo que queda es la calidad humana. Y Pedro se licenció obteniendo la máxima calificación, por su bonhomía, su sencillez y su profesionalidad. Descansa en paz, Abogado. Descansa en paz, Amigo.

La Opinión + laopinioncoruna.es jueves, 1 de agosto de 2019

Antón
Luaces

Y la mochila vacía

Desde el punto de vista de los profesionales de la pesca integrados en la asociación Aetinape “la formación dual en una modalidad legal pero no garantiza por sí sola el interés de los jóvenes por la pesca”. Y si esto es así. Alguien está equivocado porque, de este modo, no se puede llegar a ese ansiado relevo generacional que los empleadores del sector reclaman.

Apunta Aetinape una solución: crear la figura del alumno y humanizar el trabajo marítimo mejorando la habitabilidad de los buques y las condiciones socio-laborales.

Si, efectivamente, el relevo generacional no se produce en la medida necesaria y la formación dual no es la panacea para conseguir interesar a los alumnos, quiere decir que existen otros problemas de fondo a los que no se da la solución adecuada. Tales problemas no son otros que la mejora de las condiciones socio-laborales ya expuestas y el propio estado de habitabilidad de la flota. Y aquí está el meollo de la cuestión porque se consideran factores importantes a la hora de embarcar.

Es evidente que los alumnos rechazan las condiciones que se les ofrecen en el sector

pesquero. Tales condiciones son las que frenan a la gente joven, que opta por empleos en otros sectores.

Recuerda Aetinape que el Gobierno central estudia desde hace más de un año rebajar los requisitos formativos para mandar el mayor porcentaje de la flota pesquera que nos queda en España. Si tal rebaja se produce, el riesgo de seguridad en esa flota se incrementa exponencialmente y es muy probable que los convenios internacionales en el ámbito de la formación y la seguridad marítima de los que España es país signatario no acepten que las titulaciones

náutico-pesqueras se conviertan en papel mojado.

Hace años era habitual que el marinero llegase al barco con una simple “muda” —a veces ni esto— y una fiambarrera. Pero el marinero de hoy, formado en los distintos centros de España, no quiere llegar a su buque con la mochila vacía.

Para acabar de una vez con esa falta de relevo generacional habrá que modificar muchos de los presupuestos que los empleadores barajan.

+ laopinioncoruna.es
miércoles, 17 de julio de 2019 **La Opinión**

Nicolás Davila
PONTEVEDRA

Los cinco tripulantes del 'Nuevo Marcos' "no fueron conscientes de la gravedad" del accidente

La investigación de la Ciaim sitúa al factor humano y al nulo balizamiento de las bateas entre las causas del naufragio del pesquero en 2017, en el que fallecieron tres marineros

El factor humano, en el que la tripulación "no fue consciente de la gravedad de la situación" y no adoptó las medidas necesarias de salvamento, y la nula señalización del polígono de la batea contra la que colisionó el pesquero son dos de las principales razones por las que se hundió el *Nuevo Marcos* el 26 de abril de 2017. Así se concluye en el informe de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim) que hizo ayer público el Ministerio de Fomento.

Dos años y tres meses después del naufragio y en plena festividad del Carmen, Patrona de los marineros, el Ciaim desvela sus conclusiones sobre un tráfico accidental en el que fallecieron tres vecinos de Campelo (Poio). Eran el patrón del *Nuevo Marcos*, Francisco Cas-

teira Sabarís y los tripulantes Jesús Ligeró Abilleira y Florentino Carballa Viña. Sobrevivieron los hijos de los dos últimos, Carlos Carballa Rosales y Adrián Ligeró.

El pesquero, con base en Portonovo, chocó de madrugada contra una batea cuando navegada de el puerto de Marín hacia el de Combarro y se hundió en pocos minutos "por una inundación masiva". El informe técnico del Ciaim deja claro que "no prejuzga en ningún caso la decisión que pueda recaer

en vía judicial, ni persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades", pero sí ofrece conclusiones sobre aspectos oscuros de aquel accidente, como la situación de los marineros a bordo, la necesidad de señalizar las bateas de la ría o la incógnita sobre la baliza de emergencia del pesquero, que no llegó a activarse y solo se tuvo conocimiento del naufragio cuando uno de los marineros, Carlos Carballa, llegó a nado a la costa.

Las conclusiones del documento indican que el hundimiento se produjo "como resultado de varios eventos accidentales consecutivos", y cita cuatro en concreto. El primero de ellos es que "el tripulante que estaba al timón, sin poder determinar quién de los dos patrones enrolados estaba gobernando en esos momentos, no estaba ejerciendo una vigilancia eficaz o bien no era consciente de la cercanía del polígono de bateas". En segundo lugar apunta

que "la embarcación colisionó con la batea" y añade que "la tripulación no se detuvo a inspeccionar los daños y la embarcación continuó marcha adelante a la velocidad a la que iba navegando".

Por último, subraya que la ola de proa "generada por la propia navegación alcanzó el límite inferior de los daños producido en el casco, ocasionándose una vía de agua que progresivamente fue aumentando hasta provocar el hundimiento".

La Voz de Galicia | Viernes, 7 de junio del 2019

La UE simplifica la burocracia en la titulación de profesiones marítimas

BRUSELAS / EUROPA PRESS

Los Gobiernos de la Unión Europea aprobaron ayer una normativa que simplifica la burocracia en la formación y titulación de profesiones marinas, con el objetivo de mantener el nivel de seguridad y de prevenir la contaminación.

Los Veintiocho dieron su visto bueno al acuerdo alcanzado en febrero con el Parlamento con respecto a un conjunto de normas que también busca facilitar la libertad de circulación de los trabajadores del sector marítimo dentro de la UE. La reforma armoniza la legislación comunitaria en este ámbito con la normativa interna-

cional para mejorar la eficiencia del mecanismo para el reconocimiento de los profesionales del mar de terceros países. El marco global es el Convenio Internacional de la Organización Marítima Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW). En el ámbito de la UE, la Comisión Europea realiza controles periódicos para asegurarse de que los Estados miembros y terceros países cumplen tanto con la directiva como con el STCW.

La nueva normativa racionaliza el procedimiento para el reconocimiento de nuevos terce-

ros países y revisa los plazos de este proceso.

Además, con respecto al reconocimiento de los trabajadores del mar de otros socios comunitarios, la directiva aclara qué títulos deben reconocerse mutuamente, con la idea de que los marinos titulados en un país de la UE puedan trabajar a bordo de buques con pabellón de otro Estado miembro.

La directiva entrará en vigor 20 días después de su publicación en el *Diario Oficial de la UE* y los países europeos tendrán dos años para incorporar sus disposiciones a la normativa nacional.

José Calo Alcalde, Patrón de Pesca de Altura.
Socio y colaborador de AETINAPE

16 oleiros

+ laopinioncoruna.es
domingo, 23 de junio de 2019 **La Opinión**

Marta Villar
A CORUÑA

Una conversación de hora holgada con José Calo es meterse un chute de vida. Cuando habla sale el sol y derrite el mal humor, pesimismo y estrés de la que le entrevista, logra que se carcajee y abra los ojos y deje colgada la boca de asombro ante su relato como solo sucede en la niñez. Este vecino de Santa Cruz de 80 años pasó 41 en el mar y sobrevivió a tres temporales, un naufragio, y la mítica galerna del 61; y a un infarto y un cáncer aún en tratamiento, ya en tierra. Mientras el Sergas no recete a Calo como medicina, hay que contentarse con escucharle y aprender en los pocos ratos que le puedes encontrar, porque no para: dos grupos de teatro y dos coros entre A Coruña y Oleiros. Los ojos azules de este marinero siguen siendo alegres aunque hayan contemplado tantos naufragios y perdido a más de 200 compañeros.

“El mar es como una droga, te enganchas y no sales de ella. Dejarlo es muy difícil. Tuve compañeros que fueron a tierra, con buenos puestos, y a los seis meses ya cogieron los papeles y al mar otra vez”, afirma. Calo estaba en el Gran Sol cuando ocurrió la gran tragedia, la galerna del 61 que azotó el Cantábrico y ahogó a más de ochenta pescadores, sobre todo gallegos y asturianos, y hundió a más de veinte barcos que habían salido a la campaña del bonito.

“Yo tuve suerte porque en el Gran Sol había un mar que imponía pero no había viento como pasó donde estaban ellos. A nosotros no nos pasó nada pero puedo decir que nunca en mi vida vi montañas de mar tan altas como las de ese día. Pasó un superpetrolero y cuando se metía el mar, no se le veía ni la punta del palo. Y cuando nos subía arriba, las olas debían de tener veinte metros, parecía como si vieses el mundo entero. El mar de aquel día se me quedó escrito para toda la vida”, recuerda este patrón de pesca y de yate que se hizo a la mar a los 14 y se jubiló a los 55 tras andar *ao día*, al Gran Sol y también en la costa de África.

“En el mar he perdido a más de 200 compañeros, personas conocidas. Barcos enteros. Yo, apuro, apuro, he pasado cuatro. Tres veces en el mismo barco, el *Miguel A*, en los años sesenta. La primera vez, la peor, veníamos navegando del Gran Sol para venir a puerto a A Coruña de marea, y nos vino un

“Al quinto día nos dieron por desaparecidos. Al séptimo, llegamos al puerto coruñés”

José Calo, de Santa Cruz, sobrevivió a tres temporales, un naufragio y la legendaria galerna de 1961: “El mar de aquel día me quedó escrito para toda la vida”



José Calo, en el puerto pesquero de A Coruña, la pasada semana. | I.R.

golpe de mar que nos llevó el palo de proa, todo lo de cubierta, parte del puente. El barco volcó y quedó de costado. Perdimos un hombre que se iba a quedar esa marea en tierra para casarse, no pudo sujetarse a nada. Le vimos hasta que solo quedó su mano agitando y luego desapareció. Aún es el día de hoy que recuerdo a ese hombre. El barco no se hundió, quedó así, de lado, gracias a que llevábamos todo cerrado, sala de máquinas, todos las puertas y portillos, si no, se hubiese hundido. No teníamos máquina ni caldera ni bomba ni radio. Unos rezaban por la Virgen del Carmen, otros por los hijos, por la familia. Éramos quince”, narra con vigor este exmarinero que desde que se jubiló hace 25 años nunca regresó al mar. “Solo he ido en catamarán por el río”.

La tripulación salió del naufragio. “Había una puerta en el costado, que al volcar el barco quedó encima de nuestra cabeza. Al día siguiente todo seguía igual y se nos ocurrió subir hasta allí, hacer

una cadena humana con cubos y achicar el agua. Nos llevó 36 horas. Cuando ya quedaba poca agua, el barco se enderezó. Luego terminamos de achicar el agua de los hornos de la caldera. El timón se rompió solo en parte y también conservábamos el compás, para llevar el rumbo valía. Al encender la caldera ya tuvimos bombas para terminar de achicar. Pero la máquina no se movía porque el aparejo de cubierta había caído al mar y se había enganchado en la hélice. Con toda la paciencia dimos máquina adelante, máquina atrás, máquina adelante, media vuelta de hélice, otra media vuelta, así fue cortando el aparejo y después de varias horas la máquina se movió adelante y ya no movimos nada. El aparato de radio lo secamos, no podíamos hablar pero sí escuchar. Al quinto día nos dieron por desaparecidos”.

Calo y el resto de tripulación fueron avistados por otra embarcación a cien millas de la Torre de Hércules, vieron “medio barco,

desarbolado”, pusieron rumbo hacia ellos. “Vieron quién era y ya llamaron a la costera, que el barco no se había hundido, que venía navegando. Y al séptimo día llegamos a A Coruña. Llegamos al muelle y parecía una feria, la cantidad de gente que venía a vernos, se había corrido la voz”.

En este *Miguel A* que terminó su vida, con otro patrón, años después, por supuesto naufragando, Miguel Calo sufrió otro susto en el Gran Sol. “En el segundo día tuvimos un temporal terrible. Ponías el barco a proa para capear pero era imposible, comía el barco. Pero tenía una popa muy abierta y marcha atrás aguantaba mucho el mar, y así resistimos, toda la noche marcha atrás contra el temporal. Vimos a nuestro lado, esa noche, hundirse un barco. Veíamos las luces y de pronto no las vimos, llamamos y no contestó. Al día siguiente aparecieron sus cosas flotando. Fue la tripulación completa. Luego, otra vez, en la parte sur de Irlanda, se nos partió el eje de

cola y el barco quedó inutilizado. Vino el *Capitán Chimista* a cogerlos a remolque, pero por la noche empeoró tanto el tiempo que se rompió el remolque varias veces. Fuimos a la deriva treinta millas hasta la costa francesa. Navegamos hasta A Coruña atravesados. En otro barco, el *Canarias*, estuve *ao día* y al Gran Sol de nuevo. Salimos para el mar muy cargados de combustible, se levantó un gran temporal de noche y tuvimos que bombear combustible al mar para no hundirnos. El combustible te amina el mar e ibas haciendo más costado”.

Aunque solo cita cuatro “apuros”, la conversación le trae recuerdos de otros sustos, como aquella vez que en la costa de Portugal tuvieron que llenar los tanques de combustible vacíos con agua para “lastrar y dar estabilidad al barco” y salir del peligro.

El sentido del humor de Calo empieza por reírse de sí mismo, lo que denota su sabiduría. “¿Me ves más joven? Pues voy para 81, estoy a tratamiento de quimioterapia, estoy infartado, me sacaron la mitad del colon, me abrieron donde empezaban las costillas hasta el ombligo y de ahí a la derecha, cuarenta centímetros de corte. Me abrieron, me sacaron el hígado fuera, cortaron lo que les parecía y de paso me sacaron la vesícula, volvieron a meter todo dentro y cerraron. No tuve miedo, quedé tranquilo en cuanto entré en el quirófano. Vi a dos cirujanos, el anestesista, cuatro enfermeras y más gente con aparatos. Allí tumbado conté doce. Le dije al cirujano: *¿Todos van a cortar en mí? No, cortar solo yo*. Bueno, con tanta gente, si me pasaba algo, es que tenía que pasar. Y quedé tranquilo”.

“Fíjate, el mar es una profesión de riesgo pero mi hermano, también marinero, nunca tuvo ningún apuro y hace mes y medio cayó en la bañera, partió el cuello y de cuello para abajo, nada. El riesgo le pasó en el baño de su casa. Así es la vida”.

SILVIA R. PONTEVEDRA. **A Guardia** Los astronautas de la Estación Espacial Internacional pueden votar mientras orbitan alrededor de la Tierra, pero Suso Pérez jamás lo ha podido hacer a bordo del *Xuxo*, su barco de 35 metros de eslora que sigue por alta mar el rumbo que le marcan los bancos de atún y de pez espada desde el Atlántico Sur hasta el Pacífico. "Yo voy adonde deciden los peces que vaya", cuenta. "Los de la pesca pelágica siempre estamos lejos de todo: en la última marea faenamos en el medio del océano". Así que para este pescador de A Guardia (Pontevedra), como para al menos otros 10.000 marineros españoles, el derecho constitucional al voto es una pantomima: un naufragio de los sufragios.

Aunque este debate se abrió hace más de tres décadas, para los trabajadores de la pesca de altura y las tripulaciones de los mercantes la ley electoral española solo contempla la posibilidad de votar por correo. Deben buscar un puerto de referencia con embajada o consulado, solicitar por radiotelegrafía la inscripción en el censo e informar del punto en el que atracará su barco. Entonces, la junta provincial a la que pertenece la localidad en la que están empadronados remitirá la documentación a ese puerto y dentro de la fecha marcada el buque con marineros españoles a bordo tendrá que desplazarse allí, perdiendo días de trabajo y consumiendo cantidades inviables de combustible. Solo porque los partidos no se han puesto de acuerdo en una solución más práctica.

Según el INE, en 2004 votaron dos marineros; en 2008, siete; en 2011, tres. En las generales de diciembre de 2015 solo siete embarcados solicitaron el voto por correo. Medio año después, en la repetición de los comicios de junio de 2016, el colectivo batió su propio récord, con 21 votantes de alta

El sufragio de los marineros de altura sigue siendo una "quimera". El récord de participación fueron 21 papeletas

10.000 votos naufragados en alta mar



Varias personas miran carteles electorales en el puerto de A Guardia el pasado viernes. / OSCAR CORRAL

mar. La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) suplica comicio tras comicio y ofrece dos opciones ya existentes en el mundo. Una es la constitución de una mesa electoral bajo responsabilidad del capitán en cada buque, ya que como recuerda José Manuel Muñiz, presidente de la asociación, "cada barco con bandera española es un trocito de soberanía que navega por el planeta". La otra posibilidad, ahora que los barcos van

equipados con nuevas tecnologías que permiten comunicarse con tierra, es el voto telemático.

Miguel González tiene 41 años y votó dos veces en su vida. En estas municipales va a hacerlo porque está en casa, recién llegado a A Guardia de una marea de tres meses. "En plena crisis pasaba ocho meses fuera", pero ahora que uno de sus dos hermanos ha muerto embarcado en Namibia los supervivientes han pactado alternarse para no dejar a las fami-

lias solas. Si Miguel esta vez puede votar, su hermano menor está embarcado y no vota.

Hay marineros que jamás lo han hecho. "Mi padre votó cuando se jubiló. Antes, nunca", comenta Bieito Lobeira, coordinador de Organización del Bloque Nacionalista Galego (BNG), que desde 1996 peleó como diputado en el Parlamento de Galicia por un acuerdo estatal que acabase con esta discriminación democrática. La Aetinape calcula que son entre 10.000 y 12.000 los marineros españoles (a bordo de los buques de altura que ondean el pabellón nacional y podrían instalar una mesa electoral) los que en cada convocatoria se quedan sin votar.

Pero el BNG defiende que esta cifra se queda "muy corta". "Los capitanes en España casan, certifican defunciones...", son como funcionarios del Estado a efectos jurídicos, pero en sus barcos no se permite hacer como en Suecia, donde los pesqueros reciben papeletas y se instalan urnas para la tripulación", reivindica Lobeira. "El cabreo en el colectivo es brutal: los astronautas pueden votar, los soldados de la Armada también, ¡y los marineros no!".

"Ningún partido nos dijo que organizar una votación en un barco sea jurídicamente inviable", recuerda Muñiz. Pero aunque llegó a crearse una comisión de estudio y se debatieron proposiciones en el Congreso, "la reforma de la ley permanece en algún cajón", lamenta. "Votar es una quimera", resume Eugenio Iglesias, director del Instituto Social de la Marina en Ribeira (A Coruña). Lo sabe bien porque es hijo de un pescador de bacalao que "llegó a estar 27 meses seguidos embarcado". Y porque los niños de su generación, en su pueblo, "nacieron todos en septiembre", nueve meses después de la última arribada paterna "por Navidad".

Los pescadores proponen poner una mesa electoral en cada buque

Sábado, 25 de mayo del 2019

Titulados náuticos piden que se palíe el exceso horario humanizando el trabajo en el mar

REDACCIÓN / LA VOZ

La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) sostiene que el debate que se ha abierto sobre el registro de la jornada laboral en el mar ha vuelto a poner en evidencia la dureza de esta actividad, en especial las enormes diferencias de calidad con el empleo en tierra. «En el mar no se puede fichar, no se puede

de inspeccionar, no se puede descansar y todo ello con salarios, fiscalidad y derechos sociales básicamente iguales a los de tierra», explica la entidad en un comunicado.

Quizá eso sirva, según Aetinape, para explicar la, para algunos, «falta de vocaciones» en el sector. La razón está en «la durísima naturaleza del trabajo a bordo», pues en los barcos «se está las 24 horas, a veces durante meses sin pisar tierra», en espacios reducidos y compleja convivencia, aparte del peligro de un trabajo que no permite conciliar y en el que el ocio no existe.

Aetinape dice que esa dureza podría compensarse por otras vías, como humanizando el trabajo en el mar, como ha hecho ya la flota atunera, incrementando la masa salarial, aumentando las vacaciones hasta conseguir un mes libre por otro trabajado, mejorando las comunicaciones en los barcos, etcétera. A esto debería sumarse, según Aetinape, una mejora de la habitabilidad de los barcos y un sistema fiscal más favorable al trabajador marítimo y fórmulas de jubilación más adaptadas.

tribuna

REVISTA MAR - Julio / Agosto 2019

EL "TRABAVOTO"

El personal embarcado durante meses no tiene derecho a participar, por mucho que exista un sistema que de tan complejo es un insulto a la inteligencia de los implicados. El voto por correo es inviable para el sector marítimo-pesquero.

Votar o no votar desde un barco en el que trabajas es el mismo dilema que el que separa a ser un ciudadano o no serlo. El derecho a votar para cambiar o refrendar el gobierno de tu país, tu Comunidad Autónoma o tu alcalde, pese a que muchas personas lo minusvaloran, es lo que te hace miembro de la tribu, lo que implica esa relación formal entre tú y los demás, lo que establece la interrelación entre tu opinión y la *res publica*, lo que muchos llaman, quizás algo frívolamente, "la fiesta democrática" (pero ahora vamos a dejar de lado las imperfecciones del sistema y centrarnos en el simple y básico derecho al voto).

Cuando empiezas con el lenguaje lo haces con sintagmas simples: mi mamá me ama, yo amo a mi mamá (tan simple como votar: ir a un colegio con el DNI y depositar tu voto). Imagínense que alguien pretende aprender un idioma empezando por los trabalenguas. Yo tengo una gata ética pelética pelín plamplética pelada peluda pelín plampluda que tiene gatitos éticos peléticos pelados peludos pelín plampludos si la gata no fuera ética pelética pelada peluda pelín plampluda los gatitos no serían éticos peléticos pelados peludos pelín plampludos. Así es votar para un profesio-

nal del mar. Sin duda, se puede explicar de otra forma, pero no sería tan elocuente. Conclusión: si estás embarcado no tienes derecho a voto.

La promesa de reformar la ley electoral para facilitar el voto a los tripulantes de la flota de altura y mercante permanece en un cajón desde hace más de treinta años a pesar de las promesas de los diferentes gobiernos que pasaron por La Moncloa.

Se calcula en unas 15.000 personas las impedidas de ejercer este derecho fundamental. Ningún gobierno se preocupó por organizar un sistema de televoto eficaz y a la altura de lo que permite la tecnología en pleno siglo XXI, ya que un marinero es como un emigrante sin acceso a un consulado. Si vives fuera de tu país pero en tierra firme, has de armarte de paciencia para cumplir los rigores burocráticos



REVISTA DE PRENSA

con que el sistema te martiriza, si estás embarcado has de calcular cuál es el puerto más próximo a un consulado, perder los días de trabajo necesarios para arribar al mismo (cosa como puede imaginarse muy fácil de negociar con un armador ruso, pongamos como ejemplo) y quizá votar. A los abotargados burócratas que idearon el sistema deberían premiarlos con la piruleta de oro al audaz servidor público.

Pero más allá de lo importante y trascendente del asunto, lo de votar no es más que un peladillo de la agobiante escalinata de despropósitos sociolaborales del sector marítimo-pesquero, como se manifestó en la reciente disposición gubernamental de fichar a la entrada y la salida del

trabajo. Y de run-run de fondo, como siempre, la eterna cantinela de algunos armadores: falta relevo generacional, los jóvenes no quieren trabajar a bordo. No es que los jóvenes no quieran. Es que no se les ofrece ninguna ventaja comparativa del mar en relación a los puestos de tierra. Ni siquiera aquellos que no tienen costes, como votar con una simple urna en el barco cuyo resultado se pueda transmitir a la Junta Electoral.

Además de votar, existen otras cuestiones. La primera, la masa salarial, ya que la diferencia entre el salario que percibe un marino y el que percibe como media un trabajador de tierra no es especialmente significativa. Por otro lado, ciertas condiciones que podrían compensar para un tripulante esas jornadas intensas en ese espacio tan reducido, como por ejemplo las vacaciones remuneradas, que deberían acercarse al 100% de los días trabajados (esto es: un mes de descanso por cada mes trabajado), lo que permitiría un cierto nivel de vida familiar. Y no digamos todo lo relacionado con el acceso a un ocio contemporáneo a través de

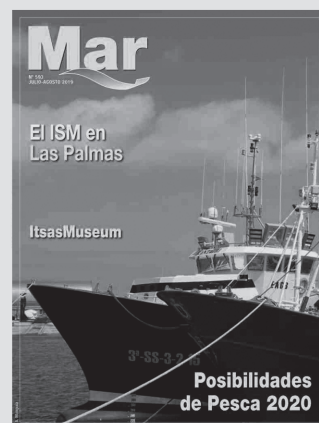
las comunicaciones: *wifi* en los barcos y acceso a las redes en banda ancha.

A estas condiciones deben sumarse otras reivindicaciones clásicas en el mundo marítimo, como una digna habitabilidad de los buques, espacio del que los trabajadores no pueden salir en meses. O la reclamación de un sistema fiscal más favorable al empleado marítimo en relación con otros trabajadores, y fórmulas de jubilación más adaptadas al intenso nivel de dedicación al mar que requiere esta profesión, a efectos de poder normalizar las relaciones sociales, familiares y de pareja en una etapa no muy avanzada de la vida.

Como podemos comprobar, el "trabavoto" dificulta la participación, y es un símbolo de cómo el conjunto de la sociedad ignora a la gente del mar. Pero como se ve, no es lo único. Abandonar las fórmulas semi esclavistas que rondan el mundo marítimo-pesquero sería un magnífico camino para recuperar un sector que no es que se quede sin trabajadores, sino que lo que quieren algunos es perpetuar el *dumping* laboral. ■



José M. Muñiz Ríos
Presidente de la Asociación Española
de Titulados Náutico-Pesqueros



Socio y colaborador de AETINAPE

Calamares congelados taponaron un agujero en el barco

El Capitán de Pesca jubilado Félix González Túñez empezó en la cocina y acabó de capitán de flota

Laura Veiga / M.G. - *La Voz de Galicia* - Ribeira, 25-08-2019



Segundo hijo de un matrimonio de mar. Nieto de marineros por parte de madre y de padre. Todos los hermanos, profesionales de la pesca. Podría ser la descripción de cualquier persona nacida en Noya, pero es la vida de Félix González Túñez.

La historia comienza en una villa donde el mar es el principal sustento de las familias: “Empecé a trabajar en el mar en 1975, cuando tenía 19 años, como ayudante de cocina. En Noya, en ese momento, el mar era el único trabajo que había, porque no teníamos industria ni fábricas” dice este lobo de mar. Más allá de la situación de la localidad, con un abuelo materno que navegaba a vela por el Atlántico y un abuelo paterno redero en la Casa del Mar de Vigo, se podría decir que el mar ya era algo casi genético en la familia de Túñez.

Tras una temporada en las cocinas, comenzó su vida de marinero y a lo largo de los años

continuó su formación para llegar a ser contramaestre, patrón, capitán de pesca e incluso capitán de yate.

Con esta experiencia, llegó a ser capitán de flota de empresa: “En 1995 me enviaron para abrir en Namibia una factoría donde trabajaban 400 mujeres. Además de ser el director, también controlaba todas las embarcaciones de fresco, congelado, mercantes y de exportación directa a Europa. Después hice algo parecido en Boston y Argentina.

Mareas de sobresaltos

Las anécdotas en el mar, que después de tantos años no son pocas, acuden a la memoria del capitán en numerosas ocasiones. “Fuimos a Libia a hacer un estudio de la pesca y acabamos sacando del agua un misil ruso. También tuvimos que ir a Yemen a hacer otro estudio y nos cogió en medio de la guerra. Los soldados de Yemen del Sur nos rompieron

REVISTA DE PRENSA

todos los equipos del barco y nos echaron del país, así que navegamos hasta Somalia con más de veinte médicos cubanos como refugiados.

Fueron unos años complicados para Félix González y su actividad marítima, y los riesgos no sólo no acabaron ahí, sino que continuaron en los diversos países que visitó el capitán.

“Trabajamos en aguas de Marruecos cuando los saharauis pedían la independencia y atacaban a los barcos españoles. En Libia, un compañero y yo acabamos en la comisaría por hacer deporte en pantalón corto en el muelle. Con la dictadura de Gadafi allí, la vida en el puerto no fue nada cómoda para nosotros”.

No obstante, este lobo de mar tuvo la suerte de no tener que lamentar ningún naufragio, aunque en alguna ocasión sí que estuvo cerca: “En Malvinas, un barco nos golpeó dejando un agujero en la bodega de ocho metros de largo. Gracias a los calamares congelados que teníamos allí, quedo taponado hasta que llegamos para repararlo”.

Además de los numerosos conflictos a los que se enfrentaban, Túñez y su tripulación tampoco se libraban de las inclemencias del tiempo. En este caso, el capitán recuerda los acontecimientos que tuvieron lugar durante la pesca del bacalao en aguas canadienses: “Había un temporal enorme y salió volando una puerta de tres toneladas con tan mala suerte que le rozó en el pecho a un compañero. Le dejó una herida abierta a la altura del corazón que no paraba de sangrar. Encima, el helicóptero tuvo muchísimas dificultades para llegar a causa de la tormenta y en algún momento pensamos que no iba a venir. Por suerte, finalmente quedo ingresado en Canadá y no hubo que lamentar nada más grave”.

Mar de Noia

En el año 2004, tres años después de la jubilación, Túñez fundó, junto con 200 personas más la Asociación Mar de Noia y se convirtió en su Presidente hasta el día de hoy. Esta asociación, formada por personas con experiencia en el mar, les permitió abrir el Museo del Mar de Noia.

“En 2011, nos cedieron la antigua plaza de abastos y allí pudimos abrir el museo. En 2016 cerramos y guardamos todo el material en almacenes para comenzar con la construcción del nuevo edificio. Esperamos que esté listo para finales de este mismo año. Durante el lustro que estuvo funcionando, abríamos únicamente los jueves y los domingos por la mañana y las visitas fueron de 60.000 personas”.

Pese a no estar en activo hoy en día, el museo albergó, y albergará próximamente, diferentes secciones relacionadas con el mar, desde motores completos y piezas y hasta un simulador de puente de mando con todos los equipos en funcionamiento: “Tenemos la colección completa del motor Ayón y del Forte, ambos patentados en Noia, nóminas de las factorías y cartas de despido; la mandíbula superior de la primera ballena que se pescó en Caneliñas en 1951; un archivo con más de 5.000 fotografías de varios siglos y una biblioteca náutica con documentos y libros del siglo XVIII hasta hoy.

Namibia

Túñez recuerda su trabajo en Namibia como el que más disfrutó:

“El mundo laboral me dio todos los conocimientos que precisaba para ser director general, así que para mí fue el trabajo más fácil que realice. Además pude llevar a mi familia conmigo”.

JEFATURA DEL ESTADO

- MEDIDAS DE PROTECCION SOCIAL Y CONTRA LA PRECARIEDAD LABORAL EN LA JORNADA DE TRABAJO
- * BOE 61, de 12-03-19

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- CENSO FLOTA ARRASTRE DE FONDO-AGUAS DE PORTUGAL
- * BOE 62, de 13-03-19
- CENSO FLOTA ATLANTICO NORDESTE
- * BOE 62, de 13-03-19
- CUOTAS DE PESCA-CALADERO CANTABRICO Y NOROESTE
- * BOE 73, de 26-03-19
- EXENCIONES A LA OBLIGACION DE DESEMBARQUE Y MEJORA SELECTIVIDAD DE LOS ARTES.
- * BOE 112, 10-05-2019
- LISTADO ESPECIES PESQUERAS
- * BOE 143, de 15-06-19
- LISTADOS DE PUERTOS CONTROL DE DESEMBARQUES
- * BOE 150, de 24-06-19
- LISTA DE ESPECIES Y CANTIDADES DE DESCARTES 2019
- * BOE 170, de 17-07-19
- LISTA DE ESPECIES ALTA SUPERVIVENCIA-QUE PODRAN LIBERARSE
- * BOE 170, de 17-07-19
- AYUDAS PESCADORES-PARALIZACION TEMPORAL- NO RENOVACION ACUERDO PESQUERO COMUNIDAD EUROPEA GUINEA-BISSAU
- * BOE 194, de 14-08-19

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNION EUROPEA Y COOPERACION

- ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES
- * BOE 67, de 19-03-19
- ENMIENDAS CONVENIO INTERNACIONAL PESCA DE LA BALLENA
- * BOE 156, de 01-07-19

MINISTERIO DE FOMENTO

- OBLIGACION DE CONSIGNACION DE BUQUES
- * BOE 71, de 23-03-19
- PRUEBAS DE IDONEIDAD PROFESIONAL
- * BOE 78, de 01-04-19 (Son 2 Resoluciones)
- Métodos y prácticas de evaluación
- Solicitud, requisitos, documentos, convocatorias, tribunales, etc.
- MODIFICACION TITULACIONES NAUTICAS PARA EMBARCACIONES DE RECREO- HABILITACIONES
- * BOE 104, de 01-05-19
- CONVENIO ANAVE-DGMM EMBARQUE ALUMNOS DE NAUTICA PARA REALIZAR PERIODOS DE EMBARQUE.
- * BOE 185, de 03-08-19
- PATRON DE EMBARCACIONES DE RECREO TEMARIO Y FECHAS EXAMEN
- * BOE 209, de 31-08-19

- ORDENANZA PUERTO EIVISSA, ESTANCIA DE EMBARCACIONES SERVICIOS MARITIMOS DIVERSOS.
- * BOE 214, de 06-09-19

MINISTERIO DE HACIENDA

- SVA-CONVOCATORIA 2018- RELACION DE APROBADOS CUERPO DE AGENTES DE INVESTIGACION Y MARITIMA
- * BOE 87, de 11-04-19
- SVA-CONVOCATORIA 2019-AGENTES DE INVESTIGACION Y MARITIMA
- * BOE 139, de 11-06-19
- SVA-FECHAS Y LUGARES DE EXAMEN, LISTAS ADMITIDOS Y EXCLUIDOS AGENTES DE INVESTIGACION Y MARITIMA
- * BOE 222, de 16-09-19

MINISTERIO DE POLITICA TERRITORIAL Y FUNCION PUBLICA

- OFERTA PÚBLICA DE EMPLEO
- * BOE 79, de 02-04-19

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, RELACIONES CON LAS CORTES E IGUALDAD

- CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DE PESCA-TURISMO
- * BOE 92, de 17-04-19
- PLAN DE ACCION DE SEGURIDAD MARITIMA
- * BOE 125, de 25-05-19
- ACTUALIZACION CUALIFICACIONES PROFESIONALES
- * BOE 220, de 13-09-19

MINISTERIO DE SANIDAD, CONSUMO Y BIENESTAR SOCIAL

- ESTATUTOS DE CRUZ ROJA ESPAÑOLA
- * BOE 178, de 26-07-19

MINISTERIO DE TRABAJO, MIGRACIONES Y SEGURIDAD SOCIAL

- REGULACION DEL CONVENIO ESPECIAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL-MAYORES DE 55 AÑOS
- * BOE 84, de 08-04-19
- AUTORIZACIONES DE RESIDENCIA Y TRABAJO A NACIONALES DE TERCEROS PAISES EN BUQUES PESQUEROS DE PABELLON ESPAÑOL
- * BOE 86, de 10-04-19
- * BOE 92, de 17-04-19
- CATALOGO DE OCUPACIONES DE DIFICIL COBERTURA
- * BOE 92, de 17-04-19
- * BOE 249, de 16-10-19
- CONVOCATORIA PLAZAS BUQUES SANITARIOS DEL ISM
- * BOE 229, de 24-09-19

DIARIO OFICIAL DE GALICIA

- AYUDAS A FAMILIARES DE LOS PROFESIONALES DEL MAR FALLECIDOS EN EL EJERCICIO DE SU ACTIVIDAD-2019
- * DOG 181, de 24-09-19
- *Dada la extensión de esta Legislación no es posible su publicación íntegra, si algún socio desea una copia, puede solicitarla a la Secretaría General de AETINAPE*

Tienes



Correo-Electrónico?

Si tienes correo electrónico y estás afiliado a AETINAPE, por favor, comunícalo a la Secretaría de la Asociación para hacer más fluida la comunicación entre nosotros.

Puedes hacerlo a través del formulario de la página web, o directamente a:

aetinape@aetinape.com

También es muy importante que solicites registro en la web de Aetinape para estar informado con mayor celeridad de las novedades que puedan producirse.

Quien no está registrado no puede acceder a la parte privada, exclusiva para los socios.

20
20

Sigamos construyendo juntos nuestro mar,
Con compromiso, combate e inteligencia

Felices Fiestas

AETINAPE



AETINAPE

Avenida Oza, 14 - 2º Dcha.

15006 - A CORUÑA

Tels.: 981 29 96 14 - 981 29 95 77

www.aetinape.com

aetinape@aetinape.com