

# info AETINAPE

Boletín de  
información  
y opinión  
marítimo-pesquera

JULIO 2009

## Dossier AETINAPE Julio 2009

2 Contenido

3 Norte

4-19 Informes y Noticias

20-30 Colaboraciones y Opiniones

31-32 Formación

33-38 Revista de Prensa

39-47 Legislación



## NORTE

# Un pastel agri dulce

La aprobación, el pasado 12 de junio, del Real Decreto 973/2009 por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, supone para el sector y para nuestra profesión un antes y un después. Del caos, la mezquindad y el interés de unos pocos, estamos pasando a una profesión con futuro y homologada en la UE y respetuosa con la normativa internacional en materia de titulación, formación y guardia para la gente de mar.

Una norma controvertida, largamente gestada en un lento proceso lleno de contradicciones, presiones, influencias, zancadillas e interpretaciones, cuyo final está próximo. Y decimos que está próximo, porque entre la publicación del texto "el 2 de julio" y su entrada en vigor, tres meses después, se espera todavía la publicación de algunas correcciones que ayuden a eliminar ciertas inconcreciones de la nueva normativa. Una vez que concluya este proceso. En todo lo positivo, la nueva normativa también contiene aspectos criticables como lo relativo a las titulaciones deportivas, es por ello que no convence a todos los afectados. AETINAPE remitirá a todos sus afiliados la publicación completa y definitiva, y realizará las valoraciones oportunas.

Sin duda, un gran avance, cuyo mérito es compartido. Por una parte, las décadas de lucha de una profesión unida por su dignidad, y por otra, la actitud firme, clara y rotunda del mejor equipo directivo que se recuerda en la Dirección General de la Marina Mercante a pesar de las discrepancias puntuales, cuyo responsable, Felipe Martínez, fue cesado inesperadamente a mediados de julio, dato este último que introdujo un amargo escalofrío en medio de las alegrías del momento.

Los rumores del cese, que lo relacionan con un proceso iniciado por la DGMM contra una multinacional petrolera española, hacen suponer que Felipe Martínez no sólo se había ganado su prestigio en el mundo marítimo por su dedicación e inteligencia, sino que era un gran ejemplo de lo que debe ser un servidor público: aquel que realiza su trabajo sin atender a la presión de los poderosos, un extraño caso de honestidad cuya valentía parece ser le ha costado el cese.

Estamos seguros de que la nueva directora general, la jueza Isabel Duránte, se autoimpondrá el reto de alcanzar el prestigio de su antecesor entre todos y cada uno de los ámbitos marítimos. Su brillante currículum judicial y su paso por diversas responsabilidades públicas deseamos que produzcan un ecuánime y equilibrado desarrollo de su nueva responsabilidad.

Desde AETINAPE dedicamos a Felipe Martínez el mayor de nuestros afectos y el más sincero agradecimiento por el trabajo realizado. También lo mejor a Isabel Duránte al frente de la DGMM.

**Aetinape**

## Europa y España se reconocen inválidas para luchar contra el dumping social

**La práctica del dumping social es una de las más graves amenazas del sector marítimo-pesquero en la actualidad. La mayoría de las empresas redoblan esfuerzos para contratar operarios en otros países, olvidando que las ayudas públicas europeas —a las que recurren sin rubor— tienen como objetivo favorecer el empleo en esta actividad. Si no fuese así, carecerían de sentido.**

La falta de control sobre el movimiento de tripulaciones de una importante cantidad de buques españoles que faenan en caladeros situados a gran distancia de nuestro país y que relevan sus tripulaciones en puertos de países terceros, sin control alguno de nuestras autoridades, está provocando una situación paradójica: reducen el número de tripulantes españoles mientras reciben cuantiosas subvenciones públicas.

Estos buques, que hasta hace unos meses enrolaban una media de 6 tripulantes españoles por barco, ahora en su mayoría solo cuentan con 1 ó 2 tripulantes de nuestro país. Los puertos donde tienen lugar estas prácticas son principalmente Callao en Perú, Port Louis en Islas Mauricio, Yakarta en Indonesia, Durban y Cape Town en Sudáfrica, Montevideo en Uruguay, etc.,

Para abordar esta situación, AETINAPE se dirigió a las autoridades públicas europeas, españolas y autonómicas, para que éstas adopten medidas ante lo que puede considerarse un fraude a la filosofía del apoyo público a las empresas pesqueras. Estas medidas, entre otras, pasan por exigir a cada una de las empresas los certificados periódicos de cotización a la Seguridad Social española por cada uno de sus tripulantes. Por otra parte, además de los obligatorios reportes de pesca que cada barco efectúa por norma a la Secretaría General del Mar, se incorpore la obligatoriedad de informar a dicha Institución y a la Dirección General de la Marina Mercante sobre los datos personales y profesionales del cuadro de mandos del buque, tanto a la entrada como a la salida de puerto, y vincular las ayudas públicas a aquellas empresas que cumplan con la legalidad vigente en esta materia y el compromiso de crear empleo comunitario, y mejoren las

condiciones sociolaborales de sus tripulaciones. En teoría, las empresas armadoras reciben dinero del Estado o de la Unión con el objetivo de mantener estructuras productivas generadoras de empleo, y no sólo de aumentar los beneficios empresariales, que se ven incrementados gracias a la contratación de tripulaciones extranjeras, mucho más baratas que las nacionales, como consecuencia de la práctica del dumping social.

Si bien hace unos años las empresas mantenían un cuerpo de mandos españoles al frente de sus buques, en la actualidad los directivos han sido sustituidos en la práctica totalidad de los casos por especialistas de países terceros que no cumplen los Acuerdos Internacionales de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (Convenio STCW-F de la Organización Marítima Internacional, OMI, del que España es país signatario), lo que supone no sólo un grave problema laboral para los titulados náutico-pesqueros españoles, sino violar el sentido de las subvenciones públicas a la pesca y una grave amenaza para la seguridad marítima.

Las autoridades que recibieron la protesta de los profesionales fueron César Debén, director de Políticas Pesqueras de la Comisión Europea, Joe Borg, Comisario de Pesca; Felipe Martínez, director general de la Marina Mercante, Juan Carlos Martín, secretario general del Mar y Pilar López-Rioboo, directora del Instituto Social de la Marina.

### La reacción del ISM

El Instituto Social de la Marina dice que en general, las subvenciones que ellos distribuyen no están en ese supuesto, ya que ellos sólo autorizan disminuciones en las cotizaciones sociales en algunos casos, para beneficiar el empleo.

Recuerda la misiva del Instituto que las ayudas europeas no deben tener como finalidad la reducción permanente o periódica de los costes de explotación que tendría que soportar en condiciones normales el empresario, y deberían ser proporcionales a los obstáculos que se han de superar para lograr los beneficios socioeconómicos que se considera revierten en interés comunitario.

El ISM subraya que “las ayudas estatales cuyo

objetivo se limite a la mejora de la situación financiera del productor, sin contribuir en modo alguno al desarrollo del sector, y especialmente las que se otorgan tomando como base para su concesión únicamente el precio, la cantidad, la unidad de producción o la unidad de los medios de producción, se consideran ayudas de funcionamiento incompatibles con el mercado común”.

También señalan que la legislación española no restringe el número de extranjeros, excepto en algunos casos puntuales. “En virtud de los acuerdos de pesca, el empresario o armador podrá enrolar a tripulación extranjera sin la necesidad de contar con el permiso de trabajo correspondiente”.

En cuanto a la seguridad social, los buques son parte del terrotiro español, por lo que no hay diferencia alguna entre los tripulantes debido a su nacionalidad, pero existen excepciones, que en este caso afectan a buques abanderados en otros países europeos, en países con convenio de pesca con España, o en sociedades mixtas.

#### **Que ha dicho la UE?**

La Comisión Europea avaló las denuncias de AETINAPE sobre la progresiva reducción del número de tripulantes europeos en nuestros barcos, así como la deficiente cualificación profesional que en muchos casos demuestran.

En una carta de la dirección general de Asuntos Marítimos y Pesca, el director de la misma, César Dében, manifiesta que el Comisario Borg está preocupado por la incidencia de esta situación en la

seguridad de la navegación, y además dice que luchan contra todas las prácticas de dumping social.

No obstante, en la misma misiva reconocen que “lamentablemente, las competencias de la Comisión son bastante limitadas en este ámbito”, y se reducen a “una serie de iniciativas destinadas a fomentar las actividades marítimas, ya que éstas forman parte de nuestras tradiciones y generan oportunidades de empleo”.

La buena voluntad de la UE les lleva a recordar igualmente que “en la fase de consulta siguiente a la presentación del Libro Verde sobre la reforma de la Política Pesquera Común se prestará una especial atención a las condiciones de trabajo y seguridad a bordo de los buques, así como a las necesidades en materia de formación y al nivel de cualificación de los pescadores y el personal a bordo de los buques”, invitando a AETINAE a que presente sugerencias a esta reforma de la política pesquera europea.

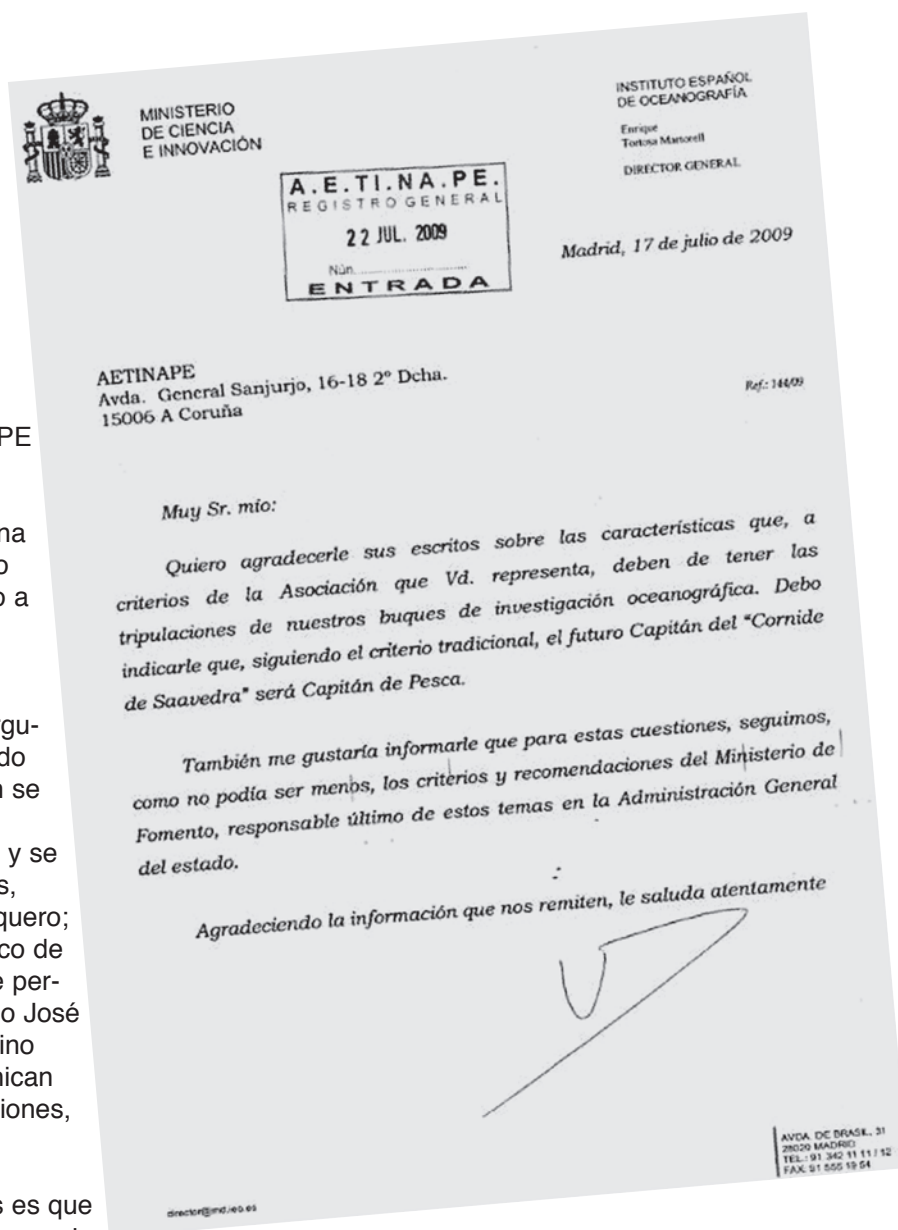
La dirección de AETINAPE había puesto en conocimiento del Comisario, el pasado 19 de mayo, la realidad que presentan un gran número de empresas que se benefician de las políticas públicas europeas, pero que se encuentran exentas de cualquier compromiso hacia los trabajadores europeos, y recurren a prácticas de dumping social contratando personas de otras nacionalidades para reducir costes laborales y aumentar los beneficios empresariales.



## Pretendían impedir que un Capitán de Pesca mandase el Cornide de Saavedra

El pasado 13 de abril informan a AETINAPE de que se va a convocar una plaza de Capitán para el "Cornide de Saavedra". Pretenden que sea un Capitán de la Marina Mercante. Ese mismo día todo el esfuerzo de AETINAPE se pone en acción, primero a través de una carta a Enrique Tortosa Martorell, Director General del Instituto Español de Oceanografía, propietario del buque, exponiéndole nuestra postura y argumentándose con un informe (ya publicado en el dossier del pasado marzo). También se envía una carta a José Luis de Ossorno, Secretario General del mismo organismo, y se solicitan distintos apoyos a Fátima Liñares, Directora de Innovación y Desarrollo Pesquero; Sebastián Fraile, Jefe del Gabinete Técnico de la Secretaría General del Mar, además de personas relacionadas con el problema, como José Loira Rúa, los diputados socialistas Ceferino Díaz o Antón Louro. El 16 de abril, comunican vía telefónica, que después de estas gestiones, el tema está solucionado.

El principal argumento de estas gestiones es que el Capitán de Pesca es la figura idónea para estar al frente de este buque, ya que no tiene límite alguno de navegación ni atribuciones profesionales, pudiendo desempeñar sus funciones en cualquier parte del mundo, y con capacidad suficiente para optimizar y dar respuesta a los objetivos de navegación del Cornide de Saavedra.



MINISTERIO DE CIENCIA E INNOVACIÓN

INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA

Servicio Científico

**ANEXO II**

RELACIÓN DE PLAZAS CONVOCADAS

Categoría Profesional: Capitán.....

Nivel: 1.....

Convenio aplicable: Convenio para la tripulación del Buque Oceanográfico "Cornide de Saavedra"

| Ámbito Geográfico | Núm. de plazas | Titulación                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Funciones y tareas principales                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| C.O. VIGO (VIGO)  | 1              | Capitán de la Marina Mercante con titulación mínima de Patrón de Pesca de Altura o Capitán de Pesca con titulación mínima de Patrón Mayor de Cabotaje.<br>Certificados de idoneidad suficiente de acuerdo con la normativa actual de Marina Mercante (Avanzado en lucha contra incendios, Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate, Operador general del SMSSM.) | Es el trabajador que este perfectamente capacitado para realizar las funciones propias de su categoría profesional con dedicación exclusiva a la organización y buen funcionamiento del buque en todos sus aspectos y sobre todo para una buena realización de las campañas de investigación oceanográfica, encargándose asimismo de la administración y gestiones del buque con el IEO y las autoridades de la Marina Mercante tanto españolas como del extranjero. Asimismo coordinará con todos los departamentos del buque para presentar con suficiente antelación un listado de mantenimiento general del buque. |

## Que los europarlamentarios no se olviden del sector marítimo-pesquero

■ **Minorar el gran número de euroescépticos que existen en el sector marítimo pesquero debiera ser una de las preocupaciones de los Eurodiputados que hace unas semanas han sido elegidos para dirigir las instituciones europeas. Previo a esta cita electoral, representantes de AETINAPE mantuvieron reuniones con los candidatos del PP, PSOE y BNG, entregándoles un amplio informe sobre los asuntos que afectan, entre otros, a la pesca, transporte marítimo, empleo, seguridad marítima, formación, titulaciones..., con el objetivo de que incorporasen a su agenda estos temas tan candentes del panorama marítimo-pesquero. El resultado se verá durante la legislatura.**

■ Europa Press titulaba esta iniciativa "Aetinape reclama una inspección pesquera unificada en la UE para limitar las arbitrariedades de cada Estado, y solicita la creación de un pabellón europeo para la flota mercante y pesquera comunitaria", destacando igualmente que se solicitó una inspección pesquera unificada y supranacional en el ámbito comunitario para limitar las arbitrariedades de los órganos existentes en los estados miembros, así como para incrementar su eficacia y agilidad.

■ La trascendencia de las elecciones europeas para la gente del mar es evidente. En pocos sectores productivos la política comunitaria es tan importante como en la pesca y el transporte marítimos. Gran parte de las decisiones políticas que determinan el día a día de nuestro trabajo nacen en Bruselas.

■ La reciente ampliación de la UE está incidiendo drásticamente en los asuntos marítimo-pesqueros, ya que incorpora a la estructura común a muchos países competidores tanto en el aspecto humano como en la dimensión tecnológica, por lo que convendría aprovechar la campaña para reflexionar sobre la incidencia de esta ampliación en la pesca y el transporte marítimo español.

■ Reorientar los fondos estructurales y aplicarlos a áreas más activas y dinámicas de la economía pesquera es otro de los asuntos pendientes para que estos recursos provenientes de la solidaridad interterritorial europea sean útiles a las comunidades litorales que atraviesan la crisis actual.

■ Evitar la excesiva dependencia del sector extractivo e incrementar el valor añadido de los productos pesqueros, así como impulsar y diversificar la economía de estas zonas altamente dependientes de la pesca, debieran ser los puntos cardinales que guiaran la distribución de estos fondos.

■ La reciente propuesta patronal pesquera española de reducir capacidad pesquera a través de desguaces, a la que se opone AETINAPE, para que se destruyan empresas a cambio de dinero público coincide con la del Comisario Europeo de Pesca, que recientemente sentenció la aniquilación de una gran parte de la capacidad pesquera.

■ Estos son auténticos eufemismos que esconden además la progresiva deslocalización de la actividad pesquera, con buques que se dan de baja en países europeos para pasar a prestar sus servicios en otras latitudes con menos controles y con bajísimos índices de calidad laboral, lo cual se refleja drásticamente en los costes de explotación empresarial.

■ Disminuir el déficit social de las gentes del mar, permitir la libre circulación de profesionales en toda Europa sin trampas ni vetos, incrementar los impulsos hacia la creación de la Bandera Única europea, luchar contra las prácticas de dumping social y las banderas de conveniencia y sobre todo, reorganizar los sistemas de seguridad marítima optando claramente por la coordinación de los recursos europeos es otra de las demandas que han de plantearse los nuevos legisladores.

## Intermares tendrá náutico-pesqueros

El buque Intermares, dedicado a la cooperación en materia pesquera, podría tener entre su tripulación a titulados náutico-pesqueros, según se deduce de la respuesta del director general de Ordenación Pesquera del Estado a AETINAPE.

La organización profesional marítimo-pesquera se interesa por el cuadro de tripulaciones del buque. "No parece congruente que puedan estar al mando de esta embarcación titulados con titulación y experiencia únicamente en transporte marítimo, sin titulación ni experiencia en el sector pesquero".

Dadas las características técnicas de este buque y de acuerdo con la legislación vigente y con sus atribuciones, los titulados náutico-pesqueros podrían ocupar puestos de responsabilidad en puente, como Oficiales, y en máquinas como Jefe, 1º, 2º y 3º Oficial. En el supuesto de que la Dirección General de la Marina Mercante presentase alguna dificultad, AETINAPE se ofrece a colaborar con argumentos para conseguir el objetivo.

## La patronal sigue buscando subempleo y precariedad

El pasado 23 de abril, en el marco de la Feria Sinaval, celebrada en Bilbao, la patronal pesquera CEPESCA organizó diferentes mesas redondas en torno a cual debe ser el modelo de formación para los titulados, tripulaciones mínimas, etc., todo relacionado con la ya vieja reivindicación sobre como reducir el número de tripulantes y como flexibilizar la formación.

En este evento también participó AETINAPE, y como venía ocurriendo en diferentes foros similares, lo que pretende la patronal va en la dirección contraria a las normativas internacionales en materias como seguridad, formación, humanización del trabajo en la mar, etc. Lo que lamentamos es que no hagan los mismos esfuerzos en mejorar las condiciones de trabajo en sus empresas y en exigir las tripulaciones mejor formadas, haciendo de nuestro sector pesquero un sector homologable con el de los países más avanzados y competitivos en esta materia.

## Las nuevas tarjetas profesionales de pesca.

Desde la Secretaría General del Mar nos informan que el Proyecto de Real Decreto para regular las nuevas tarjetas para el sector pesquero en el marco del Convenio OMI STCW-F, está pendiente del informe vinculante y definitivo del Consejo de Estado, y consideran que puede ser aprobado en cualquier momento.

El motivo del retraso fue al parecer la complejidad en alcanzar los consensos necesarios con las Comunidades Autonomas.

## Nuevo Director de Recursos Pesqueros.

El Consejo de Ministros del 24 de Julio, ha nombrado nuevo Director General de Recursos Pesqueros y Acuicultura de la Secretaría General del Mar, a D. Alejandro Polanco Mata, que sustituye a D. Fernando Curcio Ruigómez, les deseamos a ambos los mayores éxitos al frente de sus nuevas responsabilidades.

## Homologación de períodos de embarque para obtener titulaciones de cabotaje

Como continuación a la información publicada en el pasado Dossier de marzo sobre la homologación de los días de mar para obtener titulaciones de Cabotaje, y después de varias reuniones de trabajo entre Aetinape y la DGMM, se llegó al acuerdo de aplicar un reconocimiento de periodos de embarque a todos los titulados que estuviesen en posesión de los certificados de examen de Patrón de Cabotaje y Mayor de Cabotaje.

Como consecuencia de este acuerdo la DGMM ha remitido una circular a todas las Capitanías Marítimas para la aplicación de este acuerdo, que dice lo siguiente:

*"Tras la publicación de la Orden FOM/983/2007, de 30 de marzo (que modifica la anterior Orden de 21 de junio de 2001, sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante), y de la Resolución de esta Dirección General de 2 de julio de 2007, que la desarrolla aprobando el procedimiento de los exámenes extraordinarios para la obtención de los títulos de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje, pueden presentarse a examen, además de las personas que tenían asignaturas pendientes correspondientes a los exámenes de Patrón de Cabotaje y Patrón Mayor de Cabotaje, los poseedores de los títulos de Capitán de Pesca y de Patrón de Pesca de Altura.*

*Teniendo en cuenta tal autorización, y que en la propia Orden se establece que se podrán realizar los exámenes correspondientes sin necesidad de haber obtenido una tarjeta profesional previa, y teniendo en cuenta además que los días de mar para la obtención del título de Patrón Mayor de Cabotaje se pueden realizar, en cualquier buque civil, y dada la dilatada experiencia de mar de los Capitanes de Pesca y de los Patrones de Pesca de Altura, se considera que los días de mar realizados por estos últimos al mando o como primer oficial en buques de pesca, son válidos para la obtención del título de Patrón Mayor de Cabotaje.*

*Considerando lo expuesto, por esa Capitanía Marítima y sus Distritos se tramitarán y enviarán a estos Servicios Centrales, los expedientes que se presenten por Capitanes de Pesca o Patrones de Pesca de Altura para la obtención del título de Patrón Mayor de Cabotaje, sin la limitación que se impone en relación con los viajes próximos a la costa, y siempre que los períodos de embarque presentados acrediten que han ejercido como Oficial de Puente durante un período de embarco no inferior a 36 meses. Este periodo podrá reducirse a no menos de 24 meses si se acredita haber ejercido durante 12 meses como mínimo de Capitán o de Primer Oficial. "*

## Reunión con la directora de Desarrollo Pesquero de la Xunta

Una representación de AETINAPE mantuvo un primer encuentro el pasado 12 de mayo con la recién nombrada Directora General de Desarrollo Pesquero de la Consellería del Mar de la Xunta de Galicia, Susana Rodríguez Carballo, quien sustituye en el cargo a Fátima Linares.

En el marco de este encuentro se abordaron los asuntos de mayor actualidad, como son, entre otros, las negociaciones con el Ministerio de Educación

para la homologación académica para el sistema de adultos y su repercusión para el Servicio de Guardacostas de Galicia, la continuidad de las negociaciones con la Universidad, la situación del Proyecto de Real Decreto para la creación de la nueva tarjeta profesional marítima y la necesidad de una relación fluida y permanente para desarrollar programas de formación de especialidad marítima en aquellos ámbitos de su competencia que afectan al colectivo marítimo pesquero.

## Se presenta un nuevo manual de refrigeración



Franco Lijó, acompañado de Ángel Pena e Luís Martínez

El pasado 6 de marzo tuvo lugar en el Ateneo Cultural "Valle Inclán" de Santa Uxía de Riveira (A Coruña) un acto de presentación del libro "Manual de refrigeración" del que es autor el ex docente del centro nacional de formación marítima de Bamio y actualmente docente de la Escuela Oficial Náutico Pesquera de Riveira, Juan Manuel Franco Lijó.

Era la primera vez que se realizaba un acto de presentación de un libro técnico y el resultado fue un éxito en todos los aspectos. Además del autor intervinieron el técnico de frío Ángel Pena de la empresa "Ángel López Soto" y el directivo del Ateneo, Luís Martínez.

Dicho acto tuvo lugar a iniciativa de un grupo de profesionales del sector y al que asistieron numerosos profesionales de empresas de la comarca relacionadas con la refrigeración y del ámbito marítimo, docentes, estudiantes, así como dirigentes de colectivos tales como el presidente de la patronal local, José Paz, el presidente de los empresarios de la construcción, Andrés Teira, de la asociación de armadores, José Antonio Fontao y el ex conselleiro de Industria, Santos Oujo.

El autor hizo un pequeño resumen de las características del libro y destacó la buena acogida que está teniendo en el campo de la enseñanza a nivel estatal ya que varios centros oficiales, principalmente los que imparten ciclos formativos de frío, lo utilizan como referencia de texto. Así como por parte de los profesionales por su contenido eminentemente práctico, como reflejó en su intervención Ángel Pena, que valoró muy positivamente la publicación e incidió en la necesidad de publicaciones de este tipo que están orientadas al "día a día" en las instalaciones.

Luis Martínez, por su parte, hizo una referencia a la importancia del frío en la comarca y una invitación a que este acto sea un inicio para futuras charlas o conferencias técnicas a desarrollar en el ateneo.

Al finalizar el acto todos los asistentes intercambiaron impresiones referentes tanto a la publicación como a los aspectos generales de la refrigeración y en la coincidencia de potenciar futuros encuentros.

## Contencioso-Administrativo Acceso Inspectores de Pesca

Aetinape ha presentado ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en Madrid, recurso que se sigue con el número 242/09 de dicha Sala, contra la ORDEN del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación APA/1437/208, de 11 de abril (publicada en el BOE núm.128, de 27 de mayo de 2008) por la que se convoca proceso selectivo para el ingreso por el sistema de acceso libre, de 8 plazas de Inspección de Pesca.

La razón por la cual AETINAPE interpuso dicho recurso es que entre los requisitos que se exigen para el acceso, está una titulación concreta: exige estar "en posesión o en condiciones de obtener el Título de Ingeniero Técnico, Diplomado Universitario, Arquitecto Técnico o grado".

En convocatorias anteriores, similares a la que aquí tratamos, los requisitos exigidos a los candidatos eran, bien directamente, el estar en posesión o en condiciones de obtener el título de Capitán de Pesca (caso de la Orden de 26 de abril de 1993) o bien, "estar en posesión o en condiciones de obtener el Título de Ingeniero Técnico, Diplomado Universitario, Arquitecto Técnico, Formación Profesional de Tercer Grado o equivalente" (caso de la Orden APA/959/2007).

La Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, establecía las condiciones de acceso al Grupo B, de esta forma, su Art.25 rezaba: "Título de ingeniero técnico, Diplomado universitario, Arquitecto técnico, Formación profesional de Tercer Grado o EQUIVALENTE". Siendo a través de este último apartado por el cual el Capitán de Pesca podría acceder a la Función Pública en condición de funcionario. Sin embargo, esto fue derogado por el Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado mediante Ley 7/2007, de 12 de abril, (Jefatura del Estado)

El Art.76 "Grupos de clasificación profesional del personal funcionario de carrera" del Estatuto dispone: los cuerpos y escalas se clasifican, de acuerdo con la titulación exigida para el acceso a los mismos en los siguientes grupos:

GRUPO A.- Dividido en dos Subgrupos A1 y A2.

Para el acceso a los cuerpos o escalas de este Grupo se exigirá estar en posesión del título universitario de Grado.

GRUPO B.-Para el acceso a los cuerpos o escalas de este Grupo se exigirá estar en posesión del Título de Técnico Superior.

Por su parte, la Disposición Transitoria Tercera "entrada en vigor de la nueva clasificación profesional" del susodicho Estatuto, ordena:

1) Hasta tanto no se generalice la implantación de los nuevos títulos universitarios a que se refiere el Art.76 para el acceso a la Función Pública seguirán siendo válidos los títulos universitarios oficiales vigentes a la entrada en vigor de este Estatuto.

2) Transitoriamente, los Grupos de clasificación existentes a la entrada en vigor del presente Estatuto se integrarán en los Grupos de clasificación profesional de funcionarios previstos en el art.76. de acuerdo con las siguientes equivalencias:

GRUPO A.- SUBGRUPO A1  
GRUPO B. SUBGRUPO A2  
GRUPO C. SUBGRUPO C1  
GRUPO D. SUBGRUPO C2  
GRUPO E. Agrupaciones a que hace referencia la Disposición Adicional Séptima.

Como podemos apreciar, mediante la nueva fórmula establecida en el Estatuto, desaparece como por arte de magia la posibilidad contemplada durante unos 20 años, de que los Capitanes de Pesca puedan acceder a la Función Pública del Estado, en una materia que tan bien dominan como es la Inspección de Pesca.

Entendemos que el título de capitán de pesca es un título "equivalente" a los reseñados en las convocatorias. Y así lo ha entendido por un lado, el Ministerio de Educación y Cultura, el cual, evacuando consulta referente a la equivalencia de la titulación de capitán de pesca a los títulos exigidos en el artículo 25 de la Ley 30/84, de 2 de agosto, para participar en las pruebas selectivas correspondientes al grupo B de funcionarios en relación con la convocatoria de pruebas selectivas para ingreso en la Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de OO. AA del M.A.PA., especialidad

Inspectores de pesca, consulta que le fue formulada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, emitió informe de fecha 22 de abril de 1999, en el sentido de entender equivalente el título de Capitán de Pesca al de Técnico Superior Diplomado.

Es más, aparte de que la Ley 43/81, de 9 de Noviembre (BOE de 17 de Noviembre) sobre creación de cuerpos de personal docente para los Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo-Pesqueros, en su artículo 2.1. textualmente dice :

"Corresponde al Cuerpo de Profesores Numerarios de Institutos politécnicos Nacionales Marítimo-Pesqueros impartir las enseñanzas conducentes a la OBTENCION DEL TITUTO DE CAPITAN DE PESCA, EQUIVALENTE AL DE TECNICO SUPERIOR DIPLOMADO ....", el Decreto 707/76, de 5 de marzo establece que los alumnos que superen los estudios de Formación Profesional de Tercer grado obtendrán el título de Técnico Superior Diplomado.

La Xunta de Galicia, en diversa normativa, da posibilidad de acceso a los capitanes de pesca al Grupo de Diplomados (B), e incluso al Grupo de Licenciados (A) para Cuerpos específicos, así tenemos:

1) Grupo A: Funcionario del cuerpo facultativo superior de la Xunta de Galicia, escala de profesores numerarios de institutos politécnicos marítimo-pesqueros, de acuerdo con:

-Ley 12/1992, de 9 de noviembre, de creación de determinadas escalas de funcionario del servicio de la Xunta de Galicia. Artículo 3.3.) Escala de profesores numerarios de Institutos Politécnicos Marítimo-pesqueros. Su función será impartir las enseñanzas marítimo-pesqueras en sus distintas especialidades, tanto teóricas como prácticas.

-Decreto 428/1993, de 17 de diciembre, por el que se regula y refunde la normativa en materia de formación náutico-pesquera. Disposición adicional segunda.-A efectos de ingreso en la escala contemplada en el artículo 3.3º de la Ley 12/1992 se considera equivalente a efectos de docencia la titulación de Capitán de Pesca para impartir exclusivamente la materia en pesca marítima.

2) Grupo B: Funcionario del cuerpo facultativo de Grado Medio de la Xunta de Galicia, escala de agentes de extensión pesquera, de acuerdo con: La Ley 12/1992, ya señalada, en su artículo 4.4.) Escala de agentes de extensión pesquera a la que corresponderán las funciones de: a) Divulgación de las tecnologías aplicables al sector pesquero y de actividad de la Administración Pesquera. b) Asistencia técnica y de promoción cooperativa y social del sector pesquero. c) Enseñanza y formación ocupacional relacionadas con el sector pesquero, tanto en el ámbito de la docencia como de la gestión.

Para el ingreso en esta Escala se requerirá estar en posesión del Título de Capitán de Pesca o Diplomado en EGB, o haber superado los tres primeros cursos de licenciatura en Ciencias Biológicas o Veterinaria.

Independientemente del resultado del recurso, el cual está actualmente en trámite de contestación al mismo por Abogado del Estado, queremos dejar constancia que el negar el acceso de los Capitanes de Pesca a los procesos selectivos para las plazas de Inspectores de Pesca, produce un perjuicio irreparable a los derechos e intereses legítimos de los mismos, supone un agravio comparativo con los otros capitanes de pesca que en anteriores convocatorias han participado y obtenido plaza, y, en definitiva, una lesión a los derechos de este colectivo, que siempre encontrará tutela en AETINAPE.

Paralelamente, se mantiene abierto el camino para conseguir una salida académica para la figura del Capitán de Pesca. A las dificultades propias de la multiplicidad de competencias entre diferentes administraciones educativas, también se unen los cambios políticos, ya que cuando se inicia un camino, con frecuencia se producen cambios en el Gobierno Central y en las Comunidades Autónomas, y como consecuencia se ralentizan, cuando no se paralizan temporalmente los procesos de negociación. Además, también está presente en este debate el polémico "Plan Bolonia", al que hay que tener en cuenta.

No obstante, las vías continúan abiertas y el propósito es impulsar este objetivo de forma permanente, para lo que se mantienen contactos políticos ante Diputados miembros de la Comisión de Educación del Congreso.

## **AETINAPE exige a la Administración un nuevo plazo para profesionales con certificado de examen anterior a diciembre de 2008**

**La Secretaría General del Mar y la Consellería del Mar de la Xunta de Galicia tienen un informe de AETINAPE sobre este asunto y ambas Instituciones deben desbloquear este problema que afecta gravemente a algunos de nuestros compañeros.**

El plazo de renovación ya se había conseguido después de muchas batallas ante todas las instituciones. Al final, y contra los acuerdos previos, el Estado Central y las Comunidades Autónomas acordaron pactar como fecha límite para expedir titulaciones y tarjetas profesionales el 31 de diciembre de 2008.

Antes de esa fecha, podían solicitar sus tarjetas después de realizar los correspondientes días de mar, los poseedores de certificaciones de examen de las titulaciones de Mecánico Naval Mayor, Mecánico Naval de Primera Clase, Mecánico Naval 2º Clase, Patrón de Pesca de Altura, Patrón Litoral de Primera Clase, procedentes de la Formación Permanente de Adultos.

Finalizado el plazo, a pesar de tener los períodos de embarque realizados, algunos titulados no han podido presentar la documentación en el plazo previsto, por lo que AETINAPE solicitó en varias ocasiones la admisión de estas certificaciones y días de mar anteriores a dicha fecha.

También se solicitaba la ampliación del período para la realización de los días de mar a los poseedores de certificaciones de la Formación Permanente de Adultos, ya que muchos profesionales no pudieron obtener sus titulaciones, a pesar de haber aprobado los exámenes correspondientes.

La solicitud de AETINAPE requería ampliar el plazo hasta el 2012, tal y como sucede con los títulos de Patrón de Cabotaje y Patrón Mayor de Cabotaje, según la orden FOM/983/2007, 30 de Marzo, por la que se modifica la Orden de 21-06-2001, sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante.

## **Rosa Quintana, nueva Conselleira del Mar**

Rosa Quintana es la nueva Conselleira del Mar de la Xunta de Galicia, quien ya ha desempeñado distintos cargos en los gobiernos de Manuel Fraga como Jefa de Sección de Inspección Pesquera; Jefa de Servicio de Marisqueo; Delegada territorial de Pesca en Vigo y Directora General de Innovación y Desarrollo Pesquero. Durante su etapa como responsable de formación marítimo-pesquera ha mantenido una razonable sintonía y compromiso con los objetivos de nuestra Asociación, apoyando nuestras reivindicaciones, no sólo en el ámbito de la Comunidad Autónoma, sino además ante el Gobierno Central.

Durante su última etapa se comenzaron las negociaciones con la Universidad. Por tanto, en esta nueva etapa, esperamos que no sólo se mantenga su compromiso con nuestro colectivo, sino que desde su nueva posición como Conselleira pueda impulsar importantes asuntos pendientes que tiene planteados el colectivo náutico-pesquero ante la Xunta de Galicia y el Gobierno Central.

## Las comunicaciones marítimas, una garantía para el mundo Marítimo-Pesquero

Desde que el hombre se hizo a la mar, una de sus principales preocupaciones ha sido el poder comunicarse, bien con otros barcos, bien con las personas ubicadas en tierra. Motivos no le faltan, pero uno de ellos destaca sobre los demás: la posibilidad de emitir un mensaje de socorro que garantice que la tripulación de su nave pueda ser rescatada.

El mar es un medio impredecible, puede incluso que caprichoso. Se cambia tantas veces de vestido que de un día a otro la misma porción de agua se muestra irreconocible. Es precisamente esta inestabilidad la que en ocasiones le convierte en el peor enemigo del marino. Cualquier pescador puede dar fe de ello.

Garantizar su seguridad ha sido una obsesión para las autoridades marítimas. De tal manera, en los últimos años se han introducido cambios en la normativa a fin de mejorar la estabilidad y la estanqueidad de los buques pesqueros. A su vez estos ahora cuentan con mejores medios de autoprotección, como chalecos, balsas y equipos contra incendios, y se forma a sus tripulantes en su manejo.

Otro hecho significativo es el número de centros de salvamento ubicados en la costa desde los que se coordinan la actuación de aviones, helicópteros, remolcadores y lanchas de intervención rápida. Pero de poco serviría tanto esfuerzo si al final el pesquero que se encuentra en peligro no consigue informar de la eventualidad que amenaza su seguridad. Es precisamente en este punto donde los equipos de comunicación intervienen de manera decisiva.

### El sistema mundial de socorro y seguridad

En esencia, un equipo de comunicaciones asegura un vínculo fiable entre la nave en peligro y los servicios de búsqueda y salvamento. Si la tecnología ofreciese un dispositivo de tamaño y precio adecuado para instalarse a bordo de todo tipo de embarcaciones, que fuera de fácil manejo, que a su vez su uso libre estuviera abierto a cualquier navegante, y que, ante todo, garantizase el contacto en cualquier punto del planeta, el problema de las comunicaciones en el mar se reduciría a su

mínima expresión, y estas páginas no serían necesarias.

Desgraciadamente esto no es así, sino que dependiendo de la posición en la que se encuentra el barco, para entablar una conversación tendrá que recurrir al empleo de uno u otro dispositivo, por ejemplo, el VHF para distancias cortas, o los equipos MF/HF para distancias medias y largas. Todos aquellos equipos que hacen posible las comunicaciones a bordo, junto al entramado necesario para su funcionamiento (antenas, satélites, centros de control) se integran en un Sistema Mundial de Socorro y Seguridad conocido por la abreviatura SMSSM (o GMDSS, en inglés), sistema que también es de aplicación al mundo de la pesca, si bien presenta una serie de peculiaridades en las que nos detendremos más adelante.

El objetivo que persigue el SMSSM es que cualquier buque en la mar pueda realizar una llamada de peligro, y que esta sea recibida de forma automática por los centros de salvamento, con independencia del lugar por donde la embarcación se encuentre navegando. De tal forma, el procedimiento para realizar una llamada de socorro se simplifica al máximo, limitándose al pulsado de un botón, e incluso este se puede omitir, como sucede cuando se activa automáticamente una radiobaliza después del hundimiento de una nave. Otro de los principios sobre los que descansa el SMSSM es que los buques puedan emitir alertas de socorro al menos desde dos dispositivos diferentes. Antes de seguir, quizá sea conveniente enumerar los equipos que introduce el SMSSM, y describir sus características principales.

### Llamada selectiva digital

La llamada selectiva digital (LSD en castellano, DSC en inglés) es un equipo que permite emitir mensajes que contienen el nombre del buque, su posición y, en el caso de estar en peligro, la naturaleza del mismo. Por decirlo de una forma comprensible, los mensajes DSC son mensajes parecidos a los de los móviles, pero más rápidos y, sobre todo, fiables. Una vez se conoce el procedimiento, su uso es sencillo. Quizás el mayor obstáculo radique en el hecho de que el equipo interactúe con el usuario en inglés.

Además de alertar de un peligro, la llamada selectiva digital sirve para informar a otra nave (y sólo a ella, de ahí el adjetivo "selectiva") de que se quiere mantener una conversación en determinado canal. La tecnología LSD/DSC se ha acoplado a los equipos de VHF y MF/HF tradicionales, por lo que se empleará uno u otro en función de la distancia a cubrir.

Es importante saber que para poder usar un equipo LSD/DSC es necesario disponer de un número de identificación conocido por la abreviatura MMSI. El MMSI identifica al buque y debe ser introducido en el equipo con el fin de que dicha identidad pueda ser transmitida de forma automática. Sin MMSI no hay posibilidades de alertas. El MMSI está formado por un grupo de nueve cifras de las cuales las tres primeras indican el país de abanderamiento. Así, a España le corresponden las cifras 224 y 225. Los restantes seis dígitos los determina la Dirección General de la Marina Mercante.

### **Radiobalizas**

Las radiobalizas de localización de siniestros (RLS en castellano, EPIRB en inglés) son dispositivos en forma de boya que en caso de hundimiento se liberan automáticamente para a continuación emitir vía satélite una alerta de socorro a los centros de salvamento. También se puede activar de forma manual, por ejemplo, cuando se presupone que los otros medios disponibles no son eficaces o están averiados.

Las radiobalizas que deben instalarse a bordo de los pesqueros son de 406 MHz con GPS asociado, lo cual facilita enormemente la localización de los naufragos, dado que además de la identidad de la nave en peligro, la radiobaliza va a emitir su posición en latitud y longitud. Es importante saber que ya no se deben instalar radiobalizas de 121,5 MHz. De hecho, el pasado 1 de febrero del 2009 se ha dejado de realizar el seguimiento satelitario a este tipo de dispositivos. ¿Motivo?: las radiobalizas de 121,5 MHz ofrecían una señal menos estable y proporcionaban mucha menos información y exactitud que las de 406 MHz, dando lugar a infinidad de falsas alarmas.

### **Inmarsat**

Por INMARSAT se conoce un sistema de comunicaciones vía satélite, que gracias a un conjunto de cuatro satélites geoestacionarios (es decir, que siempre mantienen su posición relativa respecto a la tierra) permiten las comunicaciones por voz y la

transferencia de datos (fax, télex, email), además de servir de cauce para difundir alertas relacionadas con la seguridad marítima. En los buques se instalan las denominadas ETB, abreviatura de Estación Terrena de Buque, término que al hacer alusión al concepto "tierra", confunde a muchos marinos, pero que en realidad hace referencia a la ubicación de la estación en la superficie del planeta, entendiendo por "terrena" tanto a la mar como a la tierra propiamente dicha.

No existe un único equipo INMARSAT, sino varias clases, diferenciándose fundamentalmente en los servicios que son capaces de ofrecer.

Concretamente las clases son B, C, Fleet 77, M, Mini-C, Fleet 55. Es importante saber que sólo las tres primeras están homologadas para operar dentro del SMSSM. Anteriormente existía la clase A, pero desde finales del 2007 se dejó de proporcionar este servicio, que por ser análogo ofrecía muchas menos prestaciones que los digitales.

### **Navtex**

El NAVTEX es un servicio de telegrafía de impresión directa gracias al cual el usuario recibe de forma automática impresos en papel tanto los avisos a los navegantes, como la información meteorológica, entre otros. Los mensajes NAVTEX se emiten desde estaciones ubicadas en tierra (en España el servicio lo proporciona Salvamento Marítimo), y a bordo se recibe en un receptor que presenta la información en papel, si bien algunos equipos también cuentan con un display alfanumérico.

El NAVTEX utiliza la frecuencia de 518 KHz para los mensajes en inglés y los 490KHz para los mensajes en castellano. Se recomienda encender el NAVTEX cuatro horas antes de salir a la mar con objeto de disponer de los últimos avisos emitidos, y programarlo para que sólo reciba mensajes de la zona por la que se navega, así como el tipo de mensaje que se quiere recibir. Los mensajes que contienen avisos a los navegantes, de temporal, y los referentes a operaciones de búsqueda y salvamento no se pueden rechazar. En este último caso el equipo además emite una señal acústica para alertar al receptor de la importancia del mensaje.

### **Resar**

El RESAR (SART en inglés) es un dispositivo radioelectrónico ideado para localizar embarcaciones de supervivencia, si bien también se puede instalar en algunas radiobalizas. Cuando el RESAR detecta que en su rango de acción se

encuentra funcionando un radar de banda X de otro buque o aeronave, el equipo emite una señal que aparece en el radar de ese buque como una sucesión de 12 puntos, alineados en dirección a la embarcación de supervivencia, lo que facilita enormemente su localización.

En el momento en que el buque que acude en auxilio se encuentra a menos de una milla del RESAR, en su pantalla de radar ya no ve puntos, sino arcos, que se irán convirtiendo en círculos concéntricos a medida que se acerque. Igualmente, el RESAR advierte por medio de una alarma acústica y visual a los naufragos de que está siendo interrogado. El RESAR se debe situar en la parte más elevada de la embarcación a fin de dotarle de mayor alcance. Por ejemplo: un RESAR situado a un metro sobre el nivel del mar puede ser detectado por un mercante a unas diez millas, y por una aeronave a unas 30 ó 40 millas, si bien a medida que se baja la altura del RESAR su alcance disminuye significativamente.

**Radiobalizas personales "Hombre al agua"**  
Estos equipos básicamente consisten en una pequeña radiobaliza de 121,5 MHz que incorpora al chaleco salvavidas. Cuando la persona cae al mar la radiobaliza se activa automáticamente al contacto con el agua, si bien tiene unos cinco segundos de retardo. También puede ser activada manualmente por la persona. En ese momento se recibe una señal de alarma en el propio barco, con una cadencia de sonido que depende de la distancia al naufrago.

Además de la alarma, el sistema puede disponer de un radiogoniómetro que facilita la demora con un margen de error de unos 10°. La radiobaliza tiene una potencia que alcanza aproximadamente una milla, si bien desde una aeronave puede ser percibida a 6 ó 7 millas. No es una radiobaliza satelitaria, sino un dispositivo de localización en las inmediaciones del naufrago.

#### **Radioteléfono bidireccional portátil**

Independientemente del equipo VHF fijo que lleve el buque, el SMSSM contempla un equipo VHF bidireccional portátil para que en caso de abandono pueda ser trasladado fácilmente a una embarcación de supervivencia. En previsión de esta eventualidad, se debe disponer de una batería primaria de color amarillo o naranja precintada, apta para ser usada únicamente en caso de emergencia, y otra secundaria recargable, para uso diario. Los radioteléfonos bidireccionales portátiles deben ir ubicados en el puente de gobierno, en un lugar bien visible, sin que, mientras que el barco esté navegando, sea

necesario el empleo de llaves para poder extraerlos de su cajón de estiba.

#### **Zonas SMSSM**

No todos los buques están pensados para navegar a lo largo del mundo, sino que muchos de ellos suscriben sus actividades a un área concreta. Los hay que ni salen de las zonas portuarias. De ahí que resultara ilógico exigir el mismo equipamiento a cualquier tipo de nave. La solución que propone el SMSSM consiste en dividir la franja marina en una serie de zonas en función del alcance de los equipos de comunicaciones. Concretamente se establecen cuatro zonas:

Zona A1: área que se encuentra dentro del alcance del VHF, es decir, entre 35 y 40 millas.

Zona A2: área que se encuentra dentro del alcance de la onda media MF, es decir, entre las 150 y las 200 millas, excluyendo la zona A1

Zona A3: área cubierta por los satélites geoestacionarios del sistema INMARSAT, es decir, entre los 70°N y los 70°S, excluyendo las zonas A1 y A2

Zona A4: cualquiera de las zonas que quedan fuera de las zonas A1, A2 y A3, por ejemplo, las zonas polares.

Una vez delimitadas estas cuatro zonas, un buque deberá instalar determinados equipos de comunicaciones en función de las zonas por donde vayan a navegar. A mayor alejamiento, mayor exigencia.

#### **El SMSSM y el ámbito pesquero**

Cuando hablamos de comunicaciones marítimas en relación con el mundo de la pesca es preciso hacer un inciso, en este caso trascendental, debido a que no a todos los buques pesqueros se les aplica la misma reglamentación. Si bien se recogen ciertas excepciones importantes, en líneas generales podemos decir que los pesqueros mayores de 24 metros de eslora cuyo contrato de construcción sea posterior al año 1999, y los pesqueros por entonces existentes mayores de 45 metros, deben cumplir con el Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, que incorpora al ordenamiento jurídico español la normativa de la Unión Europea sobre la seguridad de los buques pesqueros, normativa que a su vez nace con el deseo de las autoridades europeas de hacer obligatorias las prescripciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, instrumento de carácter internacional que aún no ha entrado en vigor.

Los buques de pesca que quedan fuera de los parámetros mencionados (y que estadísticamente hablando constituyen un número muy superior) deben cumplir con el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento

de radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles, reglamento que también tiene prescripciones aplicables al primer tipo de buques. Aunque ambos reales decretos siguen las pautas del SMSSM, hay que resaltar que para determinar el equipo que deben instalar los pesqueros menores de 24 metros de eslora (y los ya existentes en 1999, menores de 45 metros), el Reglamento de radiocomunicaciones no habla de zonas A1, A2, A3 y A4, sino que clasifica la pesca en función del área geográfica donde se produce y en base a ésta se establecen los equipos a instalar; solución que han escogido las autoridades españolas con el fin de facilitar la introducción del SMSSM en las embarcaciones pesqueras, sin que por ello se vea mermada su efectividad.



### **Recomendaciones básicas**

- Mientras se encuentre navegando mantenga una escucha efectiva en el canal 16 de VHF: es obligatoria a bordo de todos los buques civiles españoles.
- Antes de utilizar un canal VHF asegúrese de que

no está siendo utilizado por otros marinos.

- Tenga especial cuidado en no utilizar los canales asignados a una autoridad o a un servicio público, como Salvamento Marítimo, las estaciones costeras operadas por ABERTIS TELECOM o los prácticos de puerto.

- No se extienda en las comunicaciones más de lo necesario, piense que el número de canales es limitado y que hay otros usuarios que también necesitan comunicarse.

- Hable despacio, especialmente en situaciones de emergencia.

- Para dar su posición evite referencias a nombres de playas o puntas que sólo se conocen con esta designación en esos lugares. Dé demora y distancia a accidentes geográficos prominentes y bien conocidos.

- No piense que los equipos de comunicaciones están en su barco por mero capricho. Preocúpese por conocer su manejo. Nunca será tiempo mal empleado. Quizás un día le puedan salvar la vida a usted y a su tripulación.



## Las autoridades destacan el papel del transporte marítimo en la superación de la crisis

La Secretaria de Estado de Transportes, Concepción Gutiérrez del Castillo, destacó el importante papel del transporte marítimo en la superación de la crisis, "que vendrá de la mano de un apoyo decidido a un modelo de desarrollo sostenible". En su intervención en la clausura de la Asamblea General de ANAVE, animó a "aprovechar y poner en valor toda la potencialidad de una red portuaria de primera magnitud, pues representa una gran oportunidad para nuestro país", y señaló que "la cooperación y el impulso a una acción coordinada de todos va a ser una de las pautas de actuación" del Ministerio de Fomento porque "de este modo podremos afrontar con mayores garantías de futuro la actual crisis".

A la sesión pública de clausura de la Asamblea General de la Asociación de Navieros Españoles, en el Palacio de Congresos de Madrid, asistió también D. José Luis Cachafeiro, Secretario General de Transportes, entre otras numerosas autoridades. Minutos antes, D. Adolfo Utor, Presidente de Eurolíneas Marítima, S.A. (Balearia) y D. Gonzalo Alvargonzález, Consejero Delegado de Ership, S.A., habían sido elegidos Presidente y Vicepresidente de la Asociación, respectivamente.

En su discurso de clausura, la Secretaria de Estado de Transportes hizo mención de la Conferencia sobre Transporte de Mercancías anunciada por el Ministro, en la que participarán representantes de todos los sectores implicados "para concretar un compromiso estratégico que impulse el nuevo modelo económico". Asimismo pidió a las empresas navieras "no bajar la guardia en temas de seguridad". Señaló al respecto que en el semestre de presidencia española de la Unión Europea, objetivo prioritario será avanzar "en materia de seguridad en el transporte, innovación tecnológica y redes transeuropeas", y citó el objetivo de dotar a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) de un nuevo reglamento" que refuerce su papel.

Concepción Gutiérrez destacó también el impulso del Ministerio de Fomento a una nueva Ley de Puertos que cuente con el máximo consenso. "Todos compartimos la necesidad de conseguir un marco regulatorio estable para los puertos, que pro-

porcione seguridad jurídica y sirva de dinamizador del sector", afirmó.

También felicitó a D. Juan Riva, por su labor como presidente de ANAVE, y le deseó los mayores éxitos en su nueva responsabilidad como presidente de la Asociación de Navieros de la Unión Europea, así como a D. Adolfo Utor, nuevo Presidente de ANAVE, a quien ofreció colaboración y apoyo.

Abrió el acto el Presidente saliente de ANAVE, D. Juan Riva. En su discurso, resaltó la importancia económica y el carácter internacional del transporte marítimo, por lo que resulta "fundamental promover la existencia y progreso de las empresas navieras europeas y españolas, mediante un marco normativo favorable y estable en todos los aspectos, que haga posible su competitividad en el mercado internacional. La Comisión Europea es perfectamente consciente de ello y en el Libro Blanco de Política de Transporte Marítimo hasta 2018, reconoce la necesidad de mantener las directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo de 2004".

"Por ello es para mí una gran satisfacción" continuó diciendo Riva "que pasado mañana, en París, esté previsto que la Asamblea de ECSA me designe como "Presidente Electo", lo que significa que asumiré la vicepresidencia y, dentro de 2 años, la presidencia de los armadores europeos. Esta ha sido una vieja aspiración de las empresas navieras españolas y es un orgullo que se haya reconocido por primera vez en mi persona la relevancia de la marina mercante española a este nivel. Espero poder contribuir a que ANAVE y las empresas navieras españolas tengan un acceso más directo a las instituciones europeas para trasladar sus problemas y necesidades. Confío también en que pueda servir de alguna forma de enlace entre la Administración marítima española y los navieros europeos."

En el primer semestre de 2010, en el que España presidirá el Consejo de la UE, está previsto que, el 20 de mayo, se celebre en Gijón el Día Marítimo Europeo. Hemos ofrecido al Ministerio de Fomento nuestra colaboración para preparar con esa ocasión algún acto conjunto entre ANAVE-ECSA y los gobiernos de la UE, presididos por España, que fomente la colaboración de empresarios y adminis-

traciones con el doble objetivo de potenciar la seguridad y la competitividad de la marina mercante europea, en un marco internacional".

"Tenemos muchos y buenos ejemplos de lo positiva que resulta la colaboración entre ANAVE y la Administración. En materia de seguridad, puedo citar el llamado Plan Lista Blanca, que hizo posible que el pabellón español entrase en la lista de las banderas más seguras del mundo. Un año más, el pabellón español continúa dentro de la misma. ANAVE, en colaboración con la DGMM, organizó entre 2008 y 2009 un total de 5 cursos de concien-

ciación y de formación de auditores de seguridad en las empresas, que están surtiendo un efecto muy positivo."

Afirmó que la "paralización del comercio internacional no puede durar muchos meses más y, de hecho, hace algunas semanas que se empieza a notar una reactivación en algunos mercados de fletes de carga seca. Posiblemente a mediados del próximo año, en la medida que fluya el mecanismo del crédito, la demanda de transporte se irá recuperando.



## OPINIÓN La política marítima comunitaria: necesidad de invertir en capacitación de los trabajadores del mar

**Juan Ignacio Gandarias Serrano**

Director General de Ordenación Pesquera  
Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino

En junio de 2006, la Comisión Europea publicó el Libro Verde sobre la Política Marítima comunitaria, que se inscribe en la misma línea que la Estrategia de Lisboa. Su objetivo es aplicar el concepto de desarrollo sostenible mediante la conciliación de las dimensiones económica, social y medioambiental de la explotación de los recursos de los mares y los océanos.

En este Libro se expone que las actividades marítimas constituyen uno de los ámbitos esenciales de la Unión Europea, en la que es primordial preservar la competitividad de los diferentes sectores vinculados a los mares y océanos por su repercusión e importancia socio-económica. Por esta razón, el Libro Verde examina los distintos factores que inciden en la competitividad: el estado del medio marino, los conocimientos científicos sobre todos los aspectos relacionados con los océanos, la innovación y la cualificación de la mano de obra.

El Libro Verde se plantea cómo responder a la escasez de mano de obra cualificada para contribuir a la profesionalización de los trabajadores del mar, como garantía para la seguridad a bordo de los buques e instrumento de inversión en conocimiento y para la rentabilidad de la actividad. Las tripulaciones mejor cualificadas son las más rentables, expertas y preparadas ante situaciones imprevistas.

Una de las competencias intrasferible y de obligado cumplimiento de la Secretaría General del Mar en todo el territorio nacional consiste en proponer la normativa básica que regule las condiciones de obtención de los títulos profesionales que deben poseer los tripulantes que ejercen su profesión en buques de pesca.

En este contexto, la formación de las tripulaciones es un elemento esencial para la profesionalización del ejercicio profesional, y un objetivo prioritario en materia de seguridad en el trabajo.

Las acciones realizadas por la Secretaría General del Mar en el ámbito de la formación de los profesionales del sector han ido encaminadas a actualizar la normativa sobre las titulaciones náutico-pesqueras, a fin de equiparar las atribuciones profesionales que en puente y máquinas de barcos de pesca tienen los titulados de este sector.

En este sentido, la última figura profesional que se ha actualizado ha sido la del Marinero Pescador, a través del Real Decreto 1519/2007, de 16 de noviembre, mediante el cual se renuevan los conocimientos mínimos necesarios para ejercer esta profesión, de conformidad con las disposiciones del Convenio Internacional sobre "Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros de 1995" (STCW-F) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Otro de los objetivos que han inspirado la regulación de los distintos Reales Decretos publicados desde el año 2004, sobre titulaciones profesionales náutico-pesqueras ha sido el de satisfacer la demanda del mercado laboral en un sector cada vez más profesionalizado, ampliando las atribuciones de las distintas figuras profesionales y equiparando profesionalmente a quienes cursaron sus estudios mediante la antigua formación permanente de adultos con las nuevas titulaciones obtenidas a través de la actual formación reglada.

Lograr que el relevo generacional que persigue el sector pesquero pueda llegar a ser una realidad, obteniendo a su vez una mejor y más completa formación, es el objetivo último a alcanzar.

La coordinación con otras administraciones es un aspecto primordial para alcanzar estos objetivos. Por ello, la Secretaría General del Mar ha participado y colaborado con otros departamentos ministeriales competentes en esta materia.

Así, ha participado activamente en el grupo de trabajo de la "familia profesional marítimo-pesquera", constituido por el Ministerio de Educación, para la elaboración de las cualificaciones profesionales reguladas por el citado departamento en el Catálogo Nacional de Cualificaciones, que es el referente común, tanto competencial como formativo, para los

tres subsistemas de formación profesional: FP Reglada, FP Ocupacional y FP Continua.

Como consecuencia de ello, actualmente se viene colaborando en el grupo de trabajo actualmente constituido por el Ministerio de Trabajo e Inmigración, para elaborar los certificados de profesionalidad que desarrollan las citadas cualificaciones profesionales.

Se mantienen reuniones con los responsables de las Comunidades Autónomas en materia de formación profesional náutico-pesquera, en aras a mantener una constante y fluida coordinación en esta materia, informándoles sobre los proyectos de normativa básica que se vienen elaborando en la Secretaría General del Mar, apoyando la implantación de los cursos a desarrollar sobre las nuevas titulaciones publicadas y su impulso a nivel general en todas las autonomías, intercambiando opiniones, consultas y resultados.

La posición de la Secretaría General del Mar, a nivel internacional, también es activa, manteniendo relaciones con Organismos Internacionales de las Naciones Unidas cuyas medidas incluyen al sector marítimo-pesquero, especialmente con la Organización Marítima Internacional (OMI), y la Organización Internacional de Trabajo (OIT).

En cuanto a la OIT, el MARM, que ha firmado un convenio de colaboración con la OIT (2007-2010), aportará 1,2 millones de euros, con objeto de mejorar las condiciones de trabajo del sector pesquero en países de África y América Latina, a partir del fortalecimiento de las capacidades organizativas de los empresarios y de los trabajadores, el impulso de la igualdad de género y la formación básica en materia náutico-pesquera.

## ANÁLISIS Los titulados náutico-pesqueros en propulsión mecánica e instalaciones del buque y su integración en el subsector náutico-deportivo

**Rafael López Perea**

Capitán de Pesca y Patrón Mayor de Cabotaje

En el anterior dossier escribí sobre las posibilidades que tenemos los Titulados de Náutico-Pesquera de integrarnos en el Subsector Náutico-deportivo, abriendo negocios en el mismo con escuelas de enseñanzas teórico-prácticas, o simplemente como profesores de las mismas. Hoy quiero hacer referencia a las grandes posibilidades que nuestros compañeros de máquinas, pueden encontrar en esta actividad, cada día más pujante y en crecimiento.

Hace falta dar un importante paso (resolver una asignatura pendiente) dentro de la náutica-deportiva, que aún Marina Mercante no ha resuelto.

Como bien es sabido, cada vez más, se están exigiendo que se cumplan las Disposiciones de Seguridad en la náutica de recreo, de hecho la nueva Normativa que regula las actuales enseñanzas para la obtención de las diferentes titulaciones náutico-deportivas (Orden FOM 3200/2007) que entraron en vigor a partir del pasado mes de enero de 2009, se diseñaron para potenciar los conocimientos y aptitudes que conlleven una mayor seguridad en la navegación, así como la gestión y el gobierno de las embarcaciones deportivas por parte de los usuarios, exigiéndoles mayores conocimientos tanto teóricos como prácticos, y sobre todo, haciendo los temarios y exámenes más completos.

Todo esto está muy bien y se supone que los nuevos patrones de embarcaciones deportivas, estarán más preparados en las nuevas tecnologías aplicadas a la navegación, más capacitados para preparar un plan de navegación y más conocedores de las responsabilidades que conlleva gobernar y dirigir un barco de recreo, pero queda un importante cabo suelto que Marina Mercante ha olvidado. ¿Qué pasa con las llamadas "náuticas" o negocios dedicados a la venta, taller y mantenimiento de las embarcaciones deportivas?. Son cientos de estos negocios los que atienden en España a la flota deportiva, están en todos los puertos deportivos, paseos marítimos, polígonos industriales, playas, así como en innumerables ciudades

y pueblos del interior y se dedican, aparte de vender barcos y equipamientos, a montarlos, probarlos y dar el visto bueno y finiquito de obra a las instalaciones de buque y medios de propulsión que han montado o reparado y todo ello sin la homologación del taller, siendo el personal técnico de estos negocios, tanto radioelectrónico como de mecánica (que montan, reparan y mantienen las embarcaciones), ajenos a las titulaciones en máquinas marinas e instalaciones del buque de Marina Civil o de Pesca.

En 1986, se promulgó un Real Decreto (R.D. 1457/1986) que reguló el sector de los talleres de reparación de vehículos automóviles, sus equipos y componentes. A partir de entonces, todo aquel que quiera iniciar una actividad comercial, abriendo un taller de coches o camiones, debe disponer de "personal cualificado" debidamente titulado en FP (según las ramas de automoción, chapa, pintura, electricidad, etc.) y esto no se hizo por las buenas. En esa época, España negociaba su inminente entrada en la Unión Europea y uno de los muchos condicionantes y adecuaciones que se nos exigían desde Bruselas, era la modernización y salida de las cavernas del sector del automóvil. Ello supuso un soberbio espaldarazo para los FP de entonces.

El sector náutico en general está regulado por muchos Convenios y Normativas internacionales y la gran inquietud y preocupación de todos los organismos responsables tanto a nivel internacional como nacional, es la seguridad marítima en todas sus facetas, así como la prevención y protección del medio ambiente marino. De todos es sabido el interés que Marina Mercante da la Convenio STCW sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia, exigiéndonos a todos nosotros una preparación y unos conocimientos especialmente amplios sobre todas las técnicas y procedimientos que nos lleven con seguridad a buen puerto.

La gran mayoría de las llamadas "náuticas" del sector deportivo, no cuentan con mecánicos o electricistas navales titulados, es más, muchos de ellos están manejando barcos de recreo de los clientes, en las pruebas o traslados sin poseer titulación náutica alguna, o la titulación náutico-deportiva con la

que cuentan no es suficiente. Deberíamos preguntarnos porque Marina Mercante, tan exigente y vigilante de que se cumplan las Normas de Seguridad Marítima, tanto como se nos exige a los profesionales y tanto como controla a nuestros barcos, no regula y transforma a este segmento de la náutica carente de esa "seguridad" que va a poner en las manos de los titulados náutico-deportivos embarcaciones con potentes motores y equipos electrónicos sofisticados de control y navegación.

Los Mecánicos Navales, en todos sus grados, podrían solucionar esa carencia en estos tipos de negocios de barcos, si la Administraciones como en su día hizo con los talleres de coches y de camiones, regulara el sector de las "náuticas deportivas", exigiendo la figura del "Jefe o Encargado de Taller, mantenimiento y Montajes", debidamente como profesional titulado, con la experiencia de muchos años en la mar en salas de máquinas e instalaciones del buque y sobre todo, sabiendo lo que toca y repara desde la perspectiva del "Marino Profesional de Máquinas".

Quizá la solución a estas carencias o anomalías las terminen poniendo en su sitio las compañías aseguradoras que cubren los riesgos de las embarcaciones y los daños a terceros que puedan originar, o tal vez sean las entidades certificadoras de calidad de empresas, o quizás, la propia Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, la cual soporta cada año una estadística de gran importancia de siniestros e incidencias por parte de la flota deportiva, teniendo en cuenta que gran número de esas incidencias, provienen del estado de las máquinas e instalaciones de estas embarcaciones, de aquellos quienes las montan, las prueban y les dan el visto bueno y ya puede usted salir a navegar sin problemas.

Animo a todos los compañeros de la rama mecánica a decidirse a montar estos tipos de negocios, bien de forma particular o asociándose, dando desde el primer día, la confianza a los clientes y usuarios, de un servicio de "calidad y seguridad" al encontrarse en las buenas manos de profesionales de verdad y experimentados.

## ANÁLISIS Las “Decisiones marco”, una nueva modalidad normativa europea

### Jesús Saavedra España

Inspector de Pesca de la Secretaría General del Mar. Capitán de Pesca. Licenciado en Derecho

Las Decisiones marco se tratan de una nueva modalidad normativa, recogidas en el Tratado de la Unión Europea. El T.U.E. es fruto del Consejo Europeo celebrado los días 9 y 10 de diciembre de 1991 y firmado en Maastrich el día 7 de febrero de 1992. Este Tratado se asienta sobre tres pilares diferentes los cuales obedecen a ópticas y planteamientos políticos-jurídicos distintos.

**PRIMER PILAR.**- Estaría constituido por los Tratados constitutivos de las tres comunidades, aunque la que adquiere mayor relevancia es la denominada Comunidad Europea. ( Como ya sabemos, la Comunidad Europea del Carbón y del Acero, se encuentra extinguida al haber finalizado en 2002 el plazo de 50 años previsto para su vigencia ).

**SEGUNDO PILAR.**-Constituido por el Título V "Disposiciones relativas a la Política Exterior y de la Seguridad Común"

**TERCER PILAR.**- Lo constituye el Título VI "Disposiciones relativas a la Cooperación Policial y Judicial en Materia Penal".

Estos Títulos ya no obedecen a las reglas de integración comunitaria, sino más bien al criterio de cooperación intergubernamental. Sin embargo, parte del Título VI, ha pasado a ser comunitarizado por el tratado de Amsterdam, pasando a constituir el Título IV del TCE (Tratado de la Comunidad Europea) en materias tales como: visados-asilo-inmigración y otras políticas relacionadas con la libre circulación de las personas, por lo cual, la cooperación policial y judicial en materia penal sigue enmarcándose en el Título VI del TUE, el cual comprende del art.29 al art.42, ambos inclusive.

Para la aplicación de este Título se crearon unos instrumentos específicos, prueba de ello es lo que dispone su art.34: 1) En los ámbitos a que se refiere el presente Título, los EE.MM. se informarán y consultarán mutuamente en el seno del Consejo, con

objeto de coordinar su acción.(.....) 2) El Consejo dispondrá y fomentará en la forma y según los procedimientos oportunos, tal como se establece en el presente Título, la cooperación pertinente para la consecución de los objetivos de la Unión. A tal fin, a iniciativa de cualquier E.M. o de la Comisión, el Consejo podrá por unanimidad:

- a) Adoptar posiciones comunes que definan el enfoque de la Unión sobre un asunto concreto,
- b) Adoptar Decisiones marco para la aproximación de las disposiciones legales y reglamentarias de los EE.MM. las Decisiones marco obligarán a los EE.MM. en cuanto el resultado que deba conseguirse, dejando sin embargo, a las autoridades nacionales la elección de la forma y de los medios.
- c) Adoptar decisiones con cualquier otro fin (....)
- d) Celebrar convenios (...)

De todas estas figuras, vamos a centrarnos únicamente en las Decisiones marco. Como se desprende del mencionado art.34, las Decisiones marco son utilizadas para aproximar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los EE.MM. Recuerdan las mismas, a las Directivas comunitarias, pues obligan a los EE.MM. en cuanto al resultado que deba obtenerse, pero sin embargo deja a las autoridades nacionales la forma y los medios para conseguirlos. No tendrán efecto directo, sin embargo, las Directivas se adoptan en aquellas materias en las cuales tiene competencias la Comunidad, asignadas por los Tratados, por su parte, las Decisiones marco, entran en funcionamiento en aquellas materias que corresponden a los Estados Miembros, en este caso, materias en el orden judicial y policial en materia penal, en los cuales se necesita la cooperación intergubernamental.

Debemos tener presente que, en principio, la comunidad no tiene competencias en materia de Derecho penal ni en Derecho procesal penal, por lo cual, podemos establecer que, las Decisiones marco son el instrumento adecuado para llevar a cabo una aproximación de legislaciones en los ámbitos señalados.

Sin embargo, la selección de este instrumento normativo no es casual, se debe a que la adopción de Tratados (bilaterales y multilaterales) entre los

EE.MM. no ha prosperado, de esta manera, los órganos de la UE han preferido abandonar el sistema de los tratados y han optado por una disposición que obliga a una cierta homogeneización de las normas sobre esta materia en los ordenamientos jurídicos de los Estados Miembros. Las Decisiones marco no admiten reservas a diferencia de los tratados. Los órganos de la CE carecen de competencias penales, los Tribunales comunitarios, auténticos órganos judiciales, no tienen reconocida la competencia para imponer penas, por lo tanto, al tratarse de normas penales, la UE no puede aprobar Reglamentos reguladores de esta materia, sino que tiene que actuar con los instrumentos establecidos en el Art.34, TUE. Sin embargo, a pesar de lo dicho, ello no quiere significar que el Derecho comunitario carezca de toda influencia en el Derecho Penal, al contrario, numerosas normas comunitarias obligan a los EE.MM a tipificar ciertas conductas como delitos y prever para ellos la imposición de unas penas concretas, especificando que deben ser sanciones penales y no administrativas. Prueba de ello es el Convenio relativo a la Protección de los Intereses financieros de la CE, hecho en Bruselas el 26 de julio de 1995.

Como ya se dejó dicho, las Decisiones marco entran en funcionamiento en aquellas materias de orden judicial y policial en materia penal en las cuales la UE no tiene competencias, prueba de ello es la reciente Sentencia del TJCE de 13 de septiembre de 2005 (Asunto c-176/03 Comisión contra Consejo) por el que se anula la Decisión marco 2003/80/JAI de 27 de enero de 2003, relativa a la Protección del

Medio Ambiente a través del Derecho Penal, con el argumento de que esa misma finalidad podía y debía haber sido alcanzada a través de una Directiva. El argumento de la Comisión, al oponerse a esta Decisión es que los nuevos instrumentos sirven para intervenir allí donde no podía hacerlo por falta de competencia la Comunidad, pero no pueden aplicarse a aquellos campos en los cuales esta ya disponía por atribución de los tratados de competencias propias, como sucede en el supuesto de la Protección del Medio Ambiente. La Comisión alega que se utilizó un instrumento inadecuado, manifestando que la elección del mismo obedece a consideraciones de oportunidad dado que, la propuesta de Directiva no alcanzó la mayoría necesaria para su adopción por lo cual recurrió a esta figura establecida en el Título VI.

Establece el TJCE que, en principio, la Comunidad no es competente en materia de Derecho penal ni en materia de Derecho procesal penal (Asunto c-226/97 de 16 de junio, caso Lemmens) pero sin embargo, esta constatación no es óbice para que el legislador comunitario adopte medidas relacionadas con el derecho penal de los EE.MM y que estime necesarias para garantizar la plena efectividad de las normas que dicte en materia de protección medioambiental, cuando la aplicación por las autoridades nacionales competentes de sanciones penales efectivas, proporcionadas y disuasorias constituye una medida indispensable para combatir los graves atentados contra el medio ambiente. El TJCE anula la Decisión marco 2003/80/JAI y condena a costa al Consejo de la Unión Europea.



## ASAMBLEA DEL APOSTOLADO DEL MAR Por la solidaridad y la humanización del trabajo en el mar

### Agustín Romero Lojo

Director Nacional del Apostolado del Mar

El sitio elegido fue Santa Pola (Alicante), uno de los puertos pesqueros más importantes del Mediterráneo. La concurrencia ha sido muy numerosa. Había representaciones de toda España y resultó una Asamblea plural y abierta. La fecha de su realización fue del 16 al 19 de abril.

El primer día lo dedicamos a compartir el trabajo interno del Apostolado del Mar. Intervino el Director Nacional que presentó las perspectivas y retos de dicho apostolado. Y a continuación, las Delegaciones Regionales expusieron su situación y objetivos.

El segundo día tuvo como contenido dar a conocer la pesca en la Comunidad Valenciana. Intervinieron el presidente de las Cofradías de pescadores de la provincia de Alicante y el Patrón Mayor de Santa Pola.

El tercer día se dedicó a rendir un homenaje a la mujer del marinero. Hubo maravillosos testimonios de las familias marineras más representativas de Santa Pola. Como es sabido, este pueblo ha dado un claro ejemplo de solidaridad con los emigrantes. Resultó muy emocionante el testimonio de la esposa del patrón del Francisco y Catalina que salvaron, cerca de Malta, a un grupo muy numeroso a punto de hundirse en un "cayuco" y que durante días los cuidaron y alimentaron, mientras hacían gestiones a alto nivel ante las autoridades de la isla para que los acogiesen. Fue todo un ejemplo de humanismo cristiano.

Fruto de esta asamblea ha sido la creación de una sólida estructura del Secretariado del Apostolado del Mar en Alicante. Y sobre todo ha sido un impacto para muchas personas que no conocían el Apostolado del Mar y ahora quieren ser voluntarios del mismo.

En sintonía con esta Asamblea deseamos seguir trabajando de acuerdo con las conclusiones y objetivos que de allí surgieron.

Sólo voy a citar, por falta de espacio las que creo más interesantes:

- a) Difundir la necesidad de incorporación de capellanes para la atención de tripulaciones y pasaje en buques cruceros.**
- b) La realidad de la gente del mar urge la presencia de este apostolado en todo el litoral del territorio español.**
- c) Las Asambleas Nacionales han de crear grupos de trabajo para el análisis de los problemas, proyectos y propuestas concretas.**
- d) Proponer participación en grupos de responsabilidad social corporativa que se generan en los puertos.**

Finalmente el Apostolado del Mar agradece a AETI-NAPE su generosidad al acogernos en su revista, sirviendo de altavoz de nuestra XXIII Asamblea.

## ANÁLISIS La relación con la Seguridad Social española de tripulantes españoles en buques de pabellón extranjero

**Pilar López Riobó**

Directora General del Instituto Social de la Marina

Es muy frecuente que trabajadores del mar españoles se embarquen en buques de pabellón extranjero y, ante esta situación, surge la problemática de si dichos trabajadores pueden estar incluidos en la Seguridad Social española a través del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (RETM). El hecho de que puedan o no estar encuadrados en este Régimen Especial dependerá fundamentalmente del Estado cuyo pabellón enarbole el buque.

Un buque se considera territorio del Estado cuya bandera enarbola y la mayoría de los Estados, entre ellos España, a la hora de aplicar la legislación de Seguridad Social se basan en el principio de territorialidad, es decir, se aplica la legislación del lugar donde se ejerce la actividad. De esta manera, dado que el lugar donde se ejerce la actividad, el buque, es territorio de otro Estado, no sería aplicable la legislación española y no pueden encuadrarse en el RETM.

No obstante, hay una serie de excepciones. En primer lugar, hay que tener en cuenta el supuesto de que el Estado cuyo pabellón enarbole el buque sea un Estado del Espacio Económico Europeo. En este caso, el Reglamento (CE) 1408/71, en su artículo 14ter.4 establece una excepción a este principio de territorialidad, según la cual, si el trabajador es español, reside en España y existe un pagador o un representante de la empresa en España, independientemente del Estado comunitario cuyo pabellón enarbole el buque, estará sometido a la legislación española, y por tanto, encuadrado en el RETM.

Esta misma excepción, o muy similar, al principio de territorialidad se recoge en muchos Convenios Bilaterales de Seguridad Social: Brasil, Canadá, Chile, Marruecos, México, Filipinas, etc. En este caso, si el barco en el que ejerce la actividad el trabajador español, residente en España y con pagador en España, está abanderado en un Estado con

el que España tiene suscrito Convenio Bilateral de Seguridad Social, que incluya esta excepción, el trabajador quedará sometido a la legislación española. En el supuesto de que el buque enarbole pabellón de un Estado con el que España tenga suscrito Convenio de Seguridad Social que no incluya esta excepción, el trabajador estará sometido a la legislación del otro Estado.

Otro supuesto es el de trabajo en un buque con el que España no tiene suscrito ningún Convenio ni Instrumento Internacional de Seguridad Social, es decir, el supuesto de las comunmente llamadas banderas de conveniencia. Los trabajadores enrolados en estos buques, de acuerdo con el principio de territorialidad, quedarán sometidos a la legislación sobre Seguridad Social existente en el país de abanderamiento del buque. No obstante, la legislación española contempla una serie de supuestos en los que los trabajadores españoles a bordo de buques de bandera de conveniencia podrían quedar incluidos, de forma obligatoria, en la Seguridad Social española. Estos supuestos son dos: los buques del Registro Especial de Canarias y los buques de las sociedades mixtas.

Respecto a los buques del Registro Especial de buques y empresas navieras de Canarias, la disposición adicional decimoquinta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, establece que las empresas inscritas en el mismo navegarán bajo pabellón español y, en este sentido, dejan de ser propiamente buques de bandera de conveniencia. Como consecuencia, los trabajadores españoles que ejerzan su actividad a bordo de dichos buques quedan sometidos a la legislación española de Seguridad Social.

Únicamente en el caso de que no sean nacionales españoles, el apartado 6 de dicha disposición adicional establece que se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada de la OIT, y en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española, todo ello sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España.

El otro supuesto de cobertura obligatoria por la Seguridad Social española es el de las sociedades mixtas y empresas radicadas. Como excepción al principio de territorialidad, la disposición adicional octava del Real Decreto 798/1995, de 19 de mayo, establece que los españoles que trabajen o pasen a trabajar en sociedades mixtas y empresas radicadas inscritas en el Registro Oficial, lo harán, en todo caso, a efectos de la garantía de sus derechos en materia de Seguridad Social, como pertenecientes a una de las empresas españolas participante en aquellas, debiendo, en consecuencia, figurar dados de alta en el RETM, sin perjuicio de lo que pueda resultar de los Tratados Internacionales bilaterales o multilaterales suscritos por España.

Como consecuencia de esta regulación, los trabajadores del mar españoles que ejercen su actividad a bordo de buques abanderados en países terceros y pertenecientes a sociedades mixtas o radicadas, quedan sometidos a la legislación española sobre Seguridad Social, salvo en los supuestos en los que el tercer país tenga suscrito con España un Convenio Bilateral de Seguridad Social en el que no se recoja la excepción al principio de territorialidad para los trabajadores embarcados.

Fuera de estos supuestos de cobertura obligatoria por la legislación española de Seguridad Social, los trabajadores que ejerzan su actividad a bordo de buques de bandera de conveniencia sólo podrán quedar incluidos en la Seguridad Social española de forma voluntaria, mediante la suscripción de correspondiente convenio especial, bien sea un convenio especial ordinario que exige afiliación previa y carencia para su suscripción y cuya base de cotización se elige por el trabajador entre varias posibles, o bien un convenio especial de emigrantes e hijos de emigrantes, que no exige afiliación previa ni carencia y cuya base de cotización es la base mínima. En ambos casos el trabajador sólo tendría cubiertas las prestaciones de jubilación, incapacidad permanente y muerte y supervivencia.

## OPINIÓN Los piratas están en casa

**Enric Tarrida Martínez**

Patrón Mayor de Cabotaje

Antes del repunte de la piratería en las aguas del Golfo Pérsico, y del consiguiente eco mediático, la gente del mar ya sabía de piratas. Tanto en los diversos puntos del Planeta donde la necesidad y el desgobierno (que no la anarquía) han propiciado la aparición de grupos armados que atacaban a buques y tripulaciones, como en nuestra propia casa donde armadores sin escrúpulos sometían a sus trabajadores a condiciones inhumanas y/o no abonaban sus salarios o lo hacían de forma escasa y a cuentagotas, como si aún tuvieran que agradecer la oportunidad de trabajar para ellos.

De la misma forma que el aumento de las desigualdades y la pobreza han propiciado, en condiciones concretas, un fenómeno que se creía erradicado y circunscrito a la ficción literaria o fílmica, la actual crisis económica está llevando hasta nuestras propias puertas prácticas que asignábamos a empresarios de otros países.

La similitud de ambos fenómenos, al contrario de escasa tiene en sus causas muchas coincidencias. Las denuncias que ante la falta de control sobre las actividades financieras/especulativas, y que se están realizando incluso desde las filas ideológicas de la derecha más conservadora, servirían para definir el panorama marítimo, abocado a una brutal desregularización en pos de maximizar los beneficios y en aras de la competitividad. Hoy peor que CONTENEMAR, venden y compran barcos, usan y tiran trabajadores, deben y no pagan, y nos estafan a todos al no cumplir con sus obligaciones con la Seguridad Social, con la Hacienda Pública y con el antiguo Banco de Crédito Industrial. Ni con aquellos que les están generando los beneficios, lo que les tripulan, gestionan, cargan y administran sus buques.

Con total impunidad enajenan sus activos, se quedan con el dinero, despiden a los trabajadores, y no pagan sus deudas.

**¿Dónde están los piratas? o ¿sólo son sinvergüenzas?.**

Igual que los Gobiernos se han movilizado para enviar a sus Armadas a miles de millas de distancia para detener a los "malvados piratas", sería de agradecer que hicieran algo en sus propios países. Se comprende que resulta menos vistoso lo segundo que lo primero, pero se equivocan si creen que lo segundo es menos peligroso para la seguridad y el tráfico marítimo. Además, siento decirlo, al menos los piratas se juegan algo, los otros juegan con nosotros.

## OPINIÓN Aviso a navegantes

**Javier Martínez Couto**

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Recientemente he tenido noticias respecto a las dificultades con las que se están encontrando algunos marinos a la hora de acreditar ante el Instituto Social de la Marina (ISM) sus periodos de embarque a bordo de buques de pabellón español, cuando no pueden disponer de la Libreta Marítima (anteriormente llamada "Libreta de Inscripción Marítima") por pérdida o extravío de la misma, o de los Roles de aquellos buques cuyos periodos de embarque necesitan acreditar. Al igual que los periodos de embarque en buques de pabellón extranjero, de los que no hay constancia en su Libreta de Marítima, dada la negativa de las Capitanías Marítimas a asentar tales embarques en el mencionado documento. Con las desagradables y perjudiciales consecuencias para el afectado por tales circunstancias, perfectamente evidenciadas, por el hecho de que se viene a detectar tal problemática cuando el marino pretende servirse de todos sus embarques al objeto de obtener el coeficiente reductor de la edad mínima de jubilación, y solicitar su prestación de jubilación, a la edad reducida, que por periodos de embarque y asimilados estimaba le correspondía acceder. Situación esta que viene a estar íntimamente relacionada con la situación expuesta por Manuel de Coiro, Capitán de Pesca, en su artículo publicado en el "Boletín" de AETINAPE del mes de marzo del año en curso, en donde denunciaba los errores del ISM, con ocasión de la aplicación de los coeficientes reductores.

Dada la conocida forma de proceder de la Administración, es obvio que no podemos esperar una respuesta razonable y ágil, ante los supuestos anteriormente citados, de no aportar la documentación que está exigiendo la entidad gestora (el ISM) de la prestación de jubilación, entre otras prestaciones, de las personas incluidas dentro del ámbito de aplicación del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. Entidad gestora que viene admitiendo con carácter excluyente para la acreditación de las actividades que determinen la reducción de la edad mínima para causar la pensión de jubilación, como documentos válidos, la Libreta Marítima, el Rol de la embarcación o las certificaciones de la

Autoridad Marítima en las que se haga constar el tonelaje de las embarcaciones y las navegaciones efectuadas. Sin la aportación de tales documentos el ISM está denegando el reconocimiento de los periodos de reducción de la edad de jubilación, en una aplicación e interpretación restrictiva del apartado 2 del artículo 2 del Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (publicado en el BOE del 24/10/07).

A mi criterio no es de recibo tal aplicación e interpretación restrictiva del mencionado precepto, ya que la acreditación de los servicios profesionales podrá hacerse a través de cualesquiera de los medios de prueba admitidos en Derecho; y ello deducido tanto de la propia normativa de aplicación, ya que en el mencionado Real Decreto, y por lo que respecta a la prueba de los servicios profesionales que determinan la reducción de la edad mínima para causar la pensión de jubilación, no sólo se remite a los documentos que el ISM viene a considerar como determinantes para tener por acreditados los periodos de prestación de servicios profesionales, sino también a los documentos de afiliación, altas, bajas y cotización y los historiales de navegación; como de lo previsto en el artículo 80.1 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, Ley 30/1992, de 26 de noviembre, en donde se dispone que los hechos relevantes para la decisión de un procedimiento podrán acreditarse por cualquier medio de prueba admisible en Derecho.

De lo expuesto en el párrafo precedente se puede extraer, y sin gran esfuerzo de comprensión, que a la hora de acreditar los servicios profesionales determinantes de la reducción de la edad mínima para causar la pensión de jubilación, podremos servirnos entre otros medios de prueba, de los casos en que el periodo de prestación de servicios no pueda ser corroborado ni por el Rol, ni por la Libreta de Navegación o certificación librada por las Capitanías Marítimas; de las certificaciones de las empresas para las que se han prestado servicios, de los contratos de trabajo, de las nóminas, etc.

Y para el caso de los embarques en buques extranjeros, amén de las certificaciones de las empresas y o autoridades consulares, entiendo que los asientos obrantes en nuestra Libreta Marítima hacen prueba fehaciente de la prestación de servicios profesionales que posibilitan la reducción de la edad mínima de jubilación, por lo que será una medida prudente y aconsejable demandar del capitán o patrón que anote en la Libreta española los embarques y desembarques en el buque a su mando. Y ello con independencia de que se admita o no por la Capitanía Marítima a la que nos veamos forzados a acudir, su validación, validación que de ordinario no suelen aceptar, invocando la tan manida excusa, de que en la Libreta Marítima española no es posible anotar los embarques y desembarques en buques extranjeros (?), yo me pregunto: ¿si nuestra Cartilla de navegación viene a ser un reflejo de nuestro historial personal de navegación (nuestro "currículum" profesional marítimo) tal anotación ya se corresponda a buques de nuestra bandera o extranjera, no forma parte de nuestro "currículum" profesional?

Esta interpretación flexible que propugno respecto a la admisión de los medios probatorios de los servicios profesionales, también se apoya en el dato de que siendo la razón fundamental sobre la que gravita la aplicación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación de nuestro Sistema de la Seguridad Social, y en particular en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, la de posibili-

tar el adelantamiento de la edad de jubilación de unos trabajadores que han desempeñado su trabajo en unas condiciones laborales y ambientales de gran dureza, y alejados de su entorno familiar y social por largas temporadas. Por lo que resulta que no tomar en consideración los períodos de servicios profesionales desempeñados en buques pesqueros nacionales o extranjeros, no acreditados por el Rol, ni Libreta Marítima o certificación de la Autoridad Marítima nacional, ello conlleva una interpretación que se aparta tanto de los criterios de interpretación de las normas, previsto en el artículo 3.1 del Código Civil, como de la equidad.

Y ya por último, no me resisto a llamar la atención sobre el dato de que hasta la fecha no se haya tenido en consideración en la Vida Laboral de los marinos civiles, los períodos de embarque en buques de la Armada, con ocasión de la prestación del servicio militar; situación que considero debe de ser corregida, ya que sobran razones de justicia y equidad para que nuestros gobernantes adopten en el menor plazo posible las medidas legales pertinentes para que tanto la Vida Laboral como los coeficientes reductores de la edad mínima de jubilación de las personas concernidas, se vean incrementados tomando en consideración, a todos los efectos, los períodos de prestación de servicios a bordo de buques de la Armada, durante la prestación del servicio militar obligatorio. Sugerencia que espero no caiga en saco roto.



## Lo que me gusta es pescar. Sencillez y humildad

**Ramón Martínez Caamaño**

Patrón de Pesca de Altura y Sacerdote

Cuando todo se desmorona en nuestros proyectos humanos, en nuestros apoyos terrestres; cuando de nuestros más bellos sueños sólo nos queda la desilusión; cuando nuestros mejores esfuerzos y nuestra firme voluntad no alcanzan el objetivo propuesto; cuando la sinceridad y el ardor del amor nada consiguen y el fracaso está ahí, desolador y cruel, frustrando nuestras más bellas esperanzas, se convierte en necesario recurrir a un tratamiento de choque que siempre resulta infalible: retornar a la humildad y sencillez del niño pequeño y recobramos la felicidad perdida. A modo de ejemplos os cuento dos relatos sencillos pero aleccionadores, que espero os hagan pensar un poco. El primero habla de la ambición desmedida y el segundo de la superficialidad y el vacío interior, estandartes de la sociedad actual.

Este era un hombre que con su caña de pescar al hombro se encaminaba cada mañana desde su pueblo hasta la orilla del mar y allí esperaba pacientemente que los peces mordieran el anzuelo. Cuando había sacado tres, emprendía con paso lento el regreso a la casita, donde vivía con su esposa y un hijo.

En el pueblo la gente comentaba esta extraña rutina. En cierta ocasión llegó un turista que habiendo observado también lo que nuestro pescador hacía, se decidió a preguntarle:

— Perdóneme, pero me he fijado en que curiosamente todos los días Ud. hace lo mismo. Pesca tres peces y entonces se va.

— ¿Y para qué habría de quedarme?

— Para pescar más peces

— Pero es que sólo necesito tres. Somos tres en casa.

— ¿Y nunca ha pensado en pescar más?

— ¿Para qué?

— Podría Ud. vender los peces de modo que pudiera comprar redes y una barca.

— ¿Para qué?

— ¡Hombre! pues para comprarse una casa más grande, y otro bote, ser muy rico y hacer todo lo que le gusta hacer.

— ¿Lo qué me gusta hacer? Si ya lo estoy haciendo. ¡Si lo que me gusta es pescar!.....

Comparto contigo las ganas de ser feliz, amigo mío. Moderando pretensiones y disfrutando de las cocas sencillas lo tenemos más fácil, sabes. Ya lo decían nuestros abuelos: "la avaricia rompe el saco".

Caminaba, en una ocasión con mi padre cuando él se detuvo en una curva y después de un pequeño silencio me preguntó:

— "Además del cantar de los pájaros, ¿escuchas alguna cosa más?". Agudicé mis oídos y algunos segundos después le respondí:

— "Estoy escuchando el ruido de una carreta".

— "Eso es" -dijo mi padre- "Es una carreta vacía"

Pregunté a mi padre: ¿cómo sabes que es una carreta vacía, si aún no la vemos?"

Entonces mi padre respondió: "es muy fácil saber cuándo una carreta está vacía, por causa del ruido. Cuanto más vacía esté la carreta, mayor es el ruido que hace".

Me convertí en adulto y hasta hoy cuando veo a una persona hablando demasiado, interrumpiendo la conversación de todos, siendo inoportuna o violenta, presumiendo de lo que tiene, sintiéndose prepotente y haciendo de menos a la gente, tengo la impresión de oír a mi padre diciendo: "cuanto más vacía la carreta, mayor es el ruido que hace" Cuánta verdad!!!!!!

La humildad consiste en callar nuestras virtudes y permitirle a los demás descubrirlas. Y en los momentos en que las cosas de la vida no nos van muy bien, siempre es bueno recurrir a las virtudes primigenias del hombre para que nos ayuden a vivir la vida con un talante más positivo y encontrar la alegría y la felicidad perdidas.

**Envejecer es obligatorio, madurar es opcional.**

Un fortísimo abrazo a todos y que estas dos grandes virtudes calen en nuestras vidas.

## FORMACIÓN

**Hasta la fecha, 2.850 titulados han asistido a diferentes cursos obligatorios, organizados por AETINAPE, todos ellos gratuitos.**

Es uno de los servicios que la Asociación pone a disposición de sus afiliados.

## FORMACIÓN

### **Cursos de incremento de atribuciones para mecánicos navales**

De acuerdo con el R.D. 653/2005 del MAPA, todos los Mecánicos Navales que deseen incrementar sus atribuciones profesionales deberán asistir a un cursillo que ya se viene impartiendo en diferentes Escuelas e Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros.

Recordamos que es importante realizar estos cursillos, teniendo en cuenta las reformas pendientes en el ámbito del nuevo modelo profesional marítimo.

Por ello, desde AETINAPE se vienen manteniendo contactos periódicos con diferentes Administraciones autonómicas de cara a una programación acorde con la demanda, las circunstancias y condicionantes laborales de nuestros Mecánicos Navales.

#### **Actualización de certificados de supervivencia y contraincendios**

Los cursos de Lucha Contraincendios y Supervivencia en la Mar, I y II nivel, han cambiado de nombre y han pasado a denominarse:

– **Primer Nivel de Lucha Contraincendios y**

**Supervivencia en el Mar:** Formación Básica

– **Segundo Nivel de Lucha Contraincendios y**

**Supervivencia en el Mar:** Avanzado de

Contraincendios y Botes de Rescate no Rápidos.

Todos los poseedores de estos certificados de I y II Nivel deben pasar por Capitanía Marítima para proceder al cambio de denominación.

## FORMACIÓN

### **Cursos de Oficial de Protección del Buque y Oficial de la Compañía para protección marítima**

En el BOE 151, de 23-06-08 se publica una Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se crea el certificado de especialidad de Oficial de Protección del Buque y Oficial de la Compañía para la protección marítima. Estos certificados se crean para cumplir la normativa dictada por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, que ha modificado el capítulo VI del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (BOE 04-03-08). Con estos certificados se quiere mejorar la protección de los puertos y del transporte marítimo.

Para la realización del curso de Oficial de Protección del Buque, hay que estar en posesión de un título profesional de la Marina Mercante que permita enrolarse como Capitán o Jefe de Maquinas, Oficial de Puente u Oficial de máquinas, Oficial radioelectrónico o de un título académico que permita la obtención de los citados títulos. Este curso tiene una duración de 24 horas. El certificado tendrá una validez indefinida, pudiéndose renovar a instancia del interesado en caso de pérdida o deterioro.

Certificado de Oficial de la Compañía para la Protección Marítima, la duración de este curso será de 30 horas.

Los poseedores de un certificado emitido por un Centro de Formación de acuerdo con las condiciones de autorización establecidas para ese Centro por la DGMM con anterioridad a la presente Resolución, se canjearán por el certificado de especialidad que ahora se establece. Para el Canje, los interesados deben dirigirse a las Capitanías Marítimas solicitarlo y pagar las tasas correspondientes. Hay un plazo de dos años para proceder al canje. Estos certificados se podrán incluir dentro de las tarjetas profesionales.

## FORMACIÓN

## Oferta de cursos

AETINAPE HA PROGRAMADO VARIOS CURSOS OBLIGATORIOS, POR LO QUE LE ROGAMOS A TODOS LOS AFILIADOS QUE TENGAN INTERÉS EN LOS MISMOS, SE PONGAN EN CONTACTO CON LA SECRETARÍA GENERAL DE LA ASOCIACIÓN, AL OBJETO DE CONFECIONAR LAS LISTAS DE INTERESADOS.

## Cursos para los próximos meses

- **Prevención de riesgos laborales** 50 horas
- **Familiarización en Buques Tanque** 30 horas; este curso es necesario para poder acceder a los cursos de Petroleros, Gaseros y Quimiqueros, según orden FOM/2296/2002
- **Petroleros, Quimiqueros y Gaseros** 40 horas cada curso
- **Operador del Sistema Mundial de Socorro** 120 horas según orden FOM 2296/2002
- **Formación Sanitaria Específica Avanzada** 40 horas, obligatorio desde el 1-7-2004 para puente y máquinas, según orden PRE/646/2004
- **ARPA** 30 horas
- **Teledetección** 20 horas
- **Inglés marítimo** 60 horas
- **Informática aplicada a la navegación** 60 horas
- **Oficial de Protección del Buque** 20 horas
- **Buques de Pasaje y Ro-Ro** 32 horas
- **Cartas Electrónicas** 40 horas
- **Marpol** 25 horas

## Importante!

## Caducidad de los certificados de formación sanitaria

La Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, establece los contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica y las condiciones para la expedición y homologación del certificado de formación sanitaria de los trabajadores del mar. **El artículo 8 refleja que los certificados de Formación Sanitaria Específica tendrán una validez máxima de cinco años, debiendo, una vez transcurrido dicho plazo, realizar un nuevo curso de Formación Sanitaria específica (inicial o avanzada) a fin de renovar dichos certificados.**

## Bolsa de Empleo

Continuamos trabajando para tratar de encontrar ocupación para los compañeros que se encuentran en el paro. Para que esta labor sea más eficaz, necesitamos tu ayuda.

Los titulados que deseen figurar en la bolsa de embarque deben comunicarlo a la Secretaría General de AETINAPE o a cualquiera de nuestras Delegaciones.

Pedimos también a cuantos sepan de un puesto de trabajo en el mar o en tierra, nos lo comunique, para ponerlo en conocimiento de los compañeros en situación de desempleo. Además, y al objeto de mantener la bolsa de embarque actualizada, reogamos a aquellos que encuentren trabajo nos lo notifiquen a la Secretaría de la Asociación.

## Oposiciones

Rogamos a todos los afiliados que estén interesados en presentarse a las diversas oposiciones del ámbito marítimo pesquero (Inspecciones pesqueras, servicio de vigilancia Marítima, Aduanera, etc.) se dirijan a la Secretaría General de AETINAPE.

Disponemos de apuntes actualizados para las oposiciones siguientes:

— **Inspectores de Pesca de la Administración Central** / Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de los organismos autónomos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación / Se requiere titulación de Capitán de Pesca.

— **Controlador de Tráfico Marítimo** / Centros de Control de Tráfico Marítimo, coordinación de Salvamento y lucha contra la Contaminación, convocadas por la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento / Se requiere titulación de Capitán de Pesca, Patrón de Pesca de Altura o Patrón Mayor de Cabotaje.

Para más información: **AETINAPE**. Secretaría General. Av. General Sanjurjo, 16,18-2ºDcha. 15006 A Coruña  
Tel. 981 299 614 ó 981 299 577 Fax 981 294 307  
E-mail: aetinape@aetinape.com

## REVISTA DE PRENSA

DIARIO DE PORTO VIEIRA | domingo, 28 de junio de 2009 ECONOMÍA &amp; MAR | 45

## La UE está preocupada por el dumping social en la pesca, según Aetinape

► La asociación sostiene que la media de seis tripulantes españoles por barco que había hace unos meses, ahora ha bajado a uno o dos

EFE

SANTIAGO. La Comisión Europea está preocupada por las posibles prácticas de dumping social en el sector de la pesca, indicó ayer la asociación española de titulados náuticos Aetinape en un comunicado, y asegura haber recibido una comunicación en ese sentido de responsables de la Unión Europea.

Aetinape indica haber denunciado esa situación ante la Comisión Europea y precisa que, en su respuesta, el director de Asuntos Marítimos y Pesca de la Comisión Europea, César Debén, afirma que el comisario europeo de Pesca, Joe Borg, está preocupado por la posible incidencia que puede tener para la seguridad y la na-

vegación las eventuales prácticas de dumping.

"Lamentablemente, las competencias de la Comisión son bastante limitadas en ese ámbito" y se limitan a "iniciativas destinadas a fomentar las actividades marítimas", subraya Debén, según la Aetinape.

La citada asociación incide

haber denunciado el pasado 18 de mayo ante la Comisión Europea la "falta de control sobre el movimiento de tripulaciones de una importante cantidad de buques españoles que relevan a sus tripulaciones en puertos de países terceros.

La nota puntualiza que algunos buques han procedido a rele-

var tripulaciones en los puertos de Callao (Perú), Port Louis (Isla Mauricio), Yakarta, Montevideo o en los sudafricanos de Durban y Ciudad del Cabo. Aetinape subraya que se trata de buques pesqueros que reciben subvenciones de la Unión Europea, por lo que reclamaba un control sobre sus actividades.

La asociación integrada por oficiales y técnicos en la tripulación de buques pesqueros subraya que mientras meses atrás los pesqueros españoles tenían con una media de "seis tripulantes españoles por barco, ahora en su mayoría sólo cuentan con uno o dos de nuestro país".

La Opinión | Viernes, 24 de julio de 2009

Más información en  
www.laopinioncoruna.es

## La magistrada Isabel Duránte, nueva directora de la Marina Mercante

Sustituye a Felipe Martínez, que estuvo en el cargo los últimos cinco años

Antón Luaces

A CORUÑA

Maria Isabel Duránte Gil, magistrada y ex directora general de Interior de la Consejería de Presidencia de la Xunta presidida por Emilio Pérez Touriño, es la nueva directora general de la Marina Mercante, en sustitución de Felipe Martínez, quien estuvo al frente de este organismo durante cinco años y que había sido ratificado en el cargo por el actual ministro del Interior, José Blanco.

Palentina de nacimiento, María Isabel Duránte Gil se

licenció en Derecho por la Universidad de Valladolid en el curso 1985-86 y accedió a la carrera judicial tres años después. Fue juez titular del Juzgado de Distrito de Benavente y promocionó a la categoría de Magistrada-Juez en 1990, como titular del Juzgado de Instrucción nº 1 de Bilbao. Posteriormente, y ya en Pontevedra, fue titular del Juzgado de lo Social número 3 de esta ciudad, donde ostentó además la condición de juez decano de la misma. En septiembre de 1995 accedió a la titularidad del Juzgado de Instrucción número 1 de Vigo.

El cese en el cargo de Felipe Martínez se vincula, en fuentes consultadas por LA OPINIÓN —que ya adelantó este cambio la semana pasada—, al expediente abierto a una plataforma estadounidense de prospección petrolífera que, contratada por la compañía Repsol, trataba de localizar en el Mediterráneo, frente a la costa de Tarragona, posibles bolsas de gas o petróleo. Esta actividad produjo al menos dos vertidos importantes de hidrocarburos, que no fueron comunicados a la Capitanía Marítima tarraconense. El titular de esta incoó el expe-

diente que determinará el grado de responsabilidad de la plataforma y la compañía que la contrató y fijó una fianza de 2,7 millones de euros, la más alta de cuantas se han impuesto en España.

La Opinión  
Sábado, 18 de julio de 2009

Podrá haber o no acuerdo sobre cómo ha desarrollado su función al frente de la Dirección General de la Marina Mercante, pero Felipe Martínez no se merece, ni mucho menos, que el poder de una petrolera logre que lo cesen en el cargo. Sé que he escrito en más de una ocasión en torno a cuestiones de las que, por razón de su cargo, Felipe Martínez tenía que responsabilizarse, a sabiendas de que eran algunos de sus subordinados los que tendrían que asumir su culpa, ser cesados fulminantemente y pasar a ocupar el puesto que les corresponde en el escalafón para, nunca más, seguir perjudicando a la institución a la que prestan sus servicios? y, lo que es más grave, a las flotas y sus tripulaciones.

Felipe Martínez —con el que no hablo desde febrero del año pasado— siempre ha tenido la caballerosidad de aceptar la crítica aunque esta le perjudicara. Jamás torció el gesto por

## El poder de las petroleras

ANTÓN LUACES

ello. Y a lo largo de los años de su mandato —vigente hasta el momento de escribir este comentario— siempre ha tenido para el arriba firmante palabras de aliento y las explicaciones pertinentes al caso. Ahora, pocos meses después de su ratificación por el ministro de Fomento como director general de la Marina Mercante, se le comunica que va a ser cesado en este cargo.

Un cese que se iba a producir en el Consejo de Ministros de ayer, pero la decisión se postpone hasta el próximo. De no ser así, continuaría hasta septiembre debido a las vaca-

ciones oficiales en agosto. Sea como fuere, Felipe Martínez sabe ya que lo cesan y supongo que conoce que si se mantiene todavía en su despacho es debido a que no se ha encontrado todavía a la persona que lo releve. Un relevo que se ejecuta sin miramientos, según me dicen ante la posible exigencia en tal sentido de la petrolera propietaria de la concesión de licencia para perforar en el fondo marino mediterráneo frente a las costas de Tarragona. Aquí, una plataforma de prospección, tratando de hallar petróleo provocó un importante vertido de hidrocarburo

por el que la Capitanía Marítima tarraconense estipuló a la compañía el depósito de una fianza de 2,7 millones euros, al tiempo que le abría un expediente sancionador.

El poder de las petroleras es mucho. Más, parece ser, que el de las sociedades propietarias-concesionarias de las centrales nucleares. Si tú molestas porque has autorizado que se fije por un vertido la mayor sanción de cuantas se han registrado hasta ahora en España, haces la maleta y te vas a tomar el sol a cualquier playa, que para eso estamos en verano.

No es de recibo. Y es de esperar que el sustituto de Felipe Martínez al frente de la Dirección General de la Marina Mercante no corrija la cantidad de la fianza ni lo que se haya avanzado en la apertura del expediente sancionador previsto.

Y es que, de verdad, las petroleras pueden mucho. Todo.



**La Opinión**

Miércoles, 24 de junio de 2009

# España rechaza la implantación del carné por puntos en la pesca

**Agencias**

LUXEMBURGO

Una mayoría de países comunitarios, entre ellos España, rechazó ayer durante el Consejo de ministros de la UE el "carné por puntos" que quiere implantar la Comisión Europea (CE) para los pescadores o capitanes de tripulación.

La ministra española de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, ha declarado a la prensa que el carné por puntos "no está bien enfocado" y que hay que "mejorar" las propuestas que ha puesto sobre la mesa Bruselas en ese sentido. Los responsables de Pesca han discutido sobre la propuesta para el control del sector que

plantea, entre otras medidas, la implantación del citado permiso, que penalizaría infracciones a la legislación pesquera de la UE tales como exceso de capturas, pesca con redes indebidas y desembarcos no autorizados.

Dicho carné funcionaría de forma inversa al que se aplica ahora para el tráfico por carretera en España, ya que al barco o capitán que incumpla las reglas se le acumularían los puntos hasta la retirada de su licencia.

El actual presidente del Consejo de ministros de Pesca, Jakub Sebesta, ha afirmado que la mayoría de los países creen que "antes de implantar el carné por puntos habría que ver si es eficaz y si es ren-

table desde el punto de vista económico", porque resulta caro. Según fuentes comunitarias, en el Consejo solamente ha apoyado la implantación de ese sistema Eslovenia, ya que a escala nacional tiene un régimen similar para su sector pesquero; el resto "o bien lo rechaza o bien está más abierto, pero sin dejar claro su respaldo".

Espinosa ha explicado que si bien hay que modificar las normas actuales, las propuestas que ofrece Bruselas "tienen muchos problemas que hay que tratar de mejorar". Uno de los más importantes, ha añadido, consiste en "meter más burocracia y papeles donde nada vale o no tiene la efectividad que queremos para los controles".

**La Voz de Galicia**

Sábado, 23 de mayo del 2009

# Los titulados en Náutica piden que los fondos de la UE para la pesca prioricen la búsqueda de empleo

La Voz

RIBEIRA | La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), que preside el boirense José Manuel Muñiz, ha pedido a los partidos políticos que pongan su empeño en que los fondos comunitarios para la pesca deben priorizarse hacia la búsqueda de alternativas frente a los desguaces de las embarcaciones españolas.

Para José Manuel Muñiz, minorar el gran número de euroescépticos que existen en el sector marítimo-pesquero, «debiera ser una de las preocupaciones de los candidatos que iniciaron la carrera hacia las urnas. Hablar con los profesionales y los trabajadores del mar es un deber que se espera de todos los políticos», subrayó.

La reciente ampliación de la

UE está incidiendo drásticamente, según la Aetinape, en los asuntos marítimo-pesqueros, ya que «incorpora a la estructura común a muchos países competidores, tanto en el aspecto humano como en la dimensión tecnológica, por lo que convendría aprovechar la campaña para reflexionar sobre la incidencia de esta ampliación en la pesca y el transporte marítimo español», dijo Muñiz.

## Solidaridad

Reorientar los fondos estructurales y aplicarlos a áreas más activas y dinámicas de la economía pesquera es otro de los asuntos pendientes a los que aludió el presidente del colectivo, para el que estos recursos provenientes de la solidaridad interterritorial europea sean útiles a las comu-

nidades litorales que atraviesan la crisis actual.

Por otra parte, desde la asociación, se hace mención a que se evite la excesiva dependencias del sector extractivo e incrementen el valor añadido de los productos pesqueros, así como impulsar y diversificar la economía de las zonas altamente dependientes de la pesca como Galicia, pues según explicó, deberían ser los puntos cardinales que guiaran la distribución de los fondos.

José Manuel Muñiz señaló que la reciente propuesta de la patronal pesquera española de reducir la capacidad extractiva a través de desguaces, a la que se opone la Aetinape, implicará que se destruyan empresas a cambio de dinero público, coincide con la del comisario de Pesca.

## REVISTA DE PRENSA

FARO DE VIGO  
DOMINGO, 24 DE MAYO DE 2009

JOSÉ MANUEL MUÑOZ RÍOS ■ Presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros

**“Cualquier respaldo al sector pesquero tiene que ser positivo para el empleo”****“Estamos radicalmente en contra de los desguaces; hay que valorar sus efectos sociales”**

P. PIÑEIRO ■ Vigo

—Su asociación levantó la voz ante la creciente contratación por parte de la flota española de caladeros lejanos de tripulantes de terceros países en perjuicio de los españoles, práctica que calificaron dumping social...

—No tiene sentido que estemos defendiendo al sector pesquero si no interpretamos que los efectos de ese respaldo al sector tienen que ser positivos en el empleo. Sin embargo, hay quien cree que pasamos a una fase donde lo importante es explotar los recursos, deslocalizar, mantener la actividad pero con parámetros diferentes con independencia de nuestro capital humano porque lo importante es tener beneficios y, si hace falta, recurrir a la contratación de tripulaciones del tercer mundo, más baratas, para obtener los mayores beneficios con el menor coste posible. Si es así, no estamos en el mismo proyecto pero hay que decirlo. Si estamos todos unidos en la defensa del sector o ahora se aplica el sálvese quien pueda y eso es lo que está pasando en algunos seg-

**“Hay que decir si estamos unidos en defensa del sector o se aplica el sálvese quien pueda”**

**“La Administración debería controlar la situación de las tripulaciones”**

mentos de flota de bandera española, no en todos. Empezamos por no contratar marineros del país y recurrimos a tripulantes de países en vías de desarrollo aplicando con ellos un abaratamiento de costes con lo que conlleva de falta de eficacia y ahora esto ya está afectando al cuadro de mandos.

—¿En qué medida?

—Donde antes iban capitán, oficiales o jefe de máquinas españoles titulados, ahora se mantienen uno o dos como mucho e, incluso, ninguno. Y son barcos de bandera española que tienen la obligación legal de llevar tripulantes nacionales y cumplir la legislación española y comunitaria en esta materia. Y ocurre que como estos barcos están operando en países muy lejanos y sin controles de ningún tipo, la Administración española no puede tener un inspector en cada puerto de Seychelles, Mauricio o Madagascar. Estos empresarios se valen de eso para hacer esas modificaciones sin cumplir la legislación y contratar a ciudadanos muchas veces sin titulación o con titulación no correspondiente al tipo de embarcación.

—Críticas las ayudas a estas empresas.

—Son beneficiarios de una serie de ayudas de las institucio-

nes públicas, nacionales o comunitarias, que también forman parte del sistema impositivo que pagan todos los ciudadanos, con lo que debe haber una correspondencia y decirles que esas ayudas son a cambio de correspondencia con la sociedad que es solidaria con ellos y promover el empleo en su ámbito de influencia.

—¿Qué plantean?

—Como mínimo, debe ser objetivo de inspección por las autoridades comunitarias y nacionales y nuestros compañeros, que nos hacen llegar estas quejas y están siendo víctimas de este proceso de desempleo piden que nuestro Estado obligue a que se pase un reporte periódico para saber el estado de las tripulaciones de estas embarcaciones españolas ya que no puede haber un inspector en cada puerto, en Seychelles, Mauricio, o Madagascar.

—¿Cuál es la situación del empleo en el sector?

—En el mar y la pesca se perdieron miles de empleos en los últimos

años. Se pierde empleo directo e inducido por la reducción de capacidad de pesca y de unidades de flota y hay un proceso de deterioro progresivo que supone pérdida de empleo realmente irreversible y, si le añadimos que en barcos que aún tenemos de pabellón español en vez de



mantener el empleo nacional aplicamos los mecanismos de que hablábamos antes, resulta que tenemos dos circuitos de pérdida de empleo abiertos.

—Habla de reducción de flota. ¿Qué opinan de las propuestas de desguace que plantean los armadores?

—Radicalmente en contra. La sobrepesca y lo que se denomina la adaptación de la capacidad extractiva a la situación de los recursos no se soluciona diciendo que nos sobran 300 barcos, pagamos los desguaces y solventamos el problema. Esos barcos fueron construidos con estímulos y ayudas públicas y de ellos dependen empleos directos pero también muchos indu-

cidos. Por tanto, en un desguace no sólo hay que pensar en el propietario del barco, cuando e tiene unos efectos demoledores para la sociedad litoral que depende de esta actividad. Por eso, antes hay que estudiar los efectos socioeconómicos y derivar parte de esas ayudas a la creación de empleo alternativo, no a la destrucción de unidades de flota, que le resuelven el problema a una empresa pero que a la sociedad en general le conlleva unos perjuicios enormes, desde el punto de vista económico y social. No se trata de dar dinero a cambio de destruir empleo sino destinar ese dinero como instrumento de estudio y de creación de empleos alternativos.

**“El carné por puntos para la pesca es un exceso; respecto al mundo del mar hay guerra preventiva”**

—La UE se propone reformar la Política Pesquera Común y ha planteado un reglamento de control para el sector pesquero con un carné por puntos para sancionar las infracciones. ¿Qué opinión le merece?

—No decimos que no sean necesarias medidas de control y defendemos desde Aetinape la pesca responsable pero creemos que con el carné por puntos hay un exceso serio. Me pregunto por qué no se aplica un carné por puntos a la políti-

ca, a la medicina o a otras profesiones y si se plantea para la pesca. En política, con respecto al mundo del mar, hay lo que se llama guerra preventiva, es decir, actuar frente alguien suponiendo ya que es un enemigo. Y no se pueden hacer esas políticas preventivas en el mundo de la pesca porque los pescadores españoles podrán tener un nivel de incumplimiento como pueden tenerlo los pescadores británicos o los conductores franceses. En to-

dos los sectores hay un porcentaje de personas que pueden cometer infracciones pero no por eso se puede aplicar la máxima de que la pesca española es la que incumple y la más infractora, porque no es cierto. La pesca española hizo sacrificios extraordinariamente encomiables en su adaptación a la Política Pesquera Común. Pagamos una factura demasiado elevada aunque yo soy de los que pienso que fuera de Europa el futuro habría sido peor.



ECONOMÍA

## Regreso a Terranova

La flota bacaladera de Pasajes volverá a faenar el próximo año en un caladero histórico, tras 18 años de moratoria

09.05.09 - ALBERTO ECHALUCE | ONDARROA.

**DV.** La reapertura del caladero de Terranova situará a la flota bacaladera de Pasajes en el mejor momento de su historia. A finales de este año concluye la moratoria a la que ha sido sometida la flota pasaitarra desde 1992. Ahora, podrá acceder a la zona 3M de Canadá, con lo que se recupera un caladero histórico en el que la flota había pescado desde siglos atrás.

De momento, se desconoce el volumen de toneladas que podrán pescar los bacaladeros vascos. Todo ello, está pendiente de una reunión del Consejo que regula las pesquerías canadienses, denominado NAFO, convocado para fijar las cuotas en Bergen (Noruega) para final de este año.

El bacalao actual viene de Noruega. Los pocos barcos tienen que trabajar con unas cuotas determinadas y una pesca muy regulada. Este mismo año «ha sido muy bueno», señaló ayer el presidente de la Asociación de Empresas de Bacalao (ARBAC), Miguel Iriondo, quien apuntó que la flota se ha consolidado en estos años de cierre canadiense en el Mar de Barents, dentro de aguas de Noruega, y en Svalbard.

De hecho, la flota ha podido pescar una cuota tope de 12.000 toneladas. «Estamos atravesando por un momento muy dulce. Con los barcos que contamos nos bastamos para capturar el conjunto de la cuota. Todavía sobra flota, y con la apertura de Terranova se plantea un nuevo escenario», señala Iriondo.

En este momento tres empresas bacaladeras pasaitarras, Velaspex, Pesqueras Rodríguez y Pesquera Laurak Bat mantienen su pujanza en el puerto originario del bacalao, con cinco barcos. Otras dos empresas bacaladeras están radicadas en Galicia, con cuatro barcos. «Tenemos una flota fabulosa, renovada totalmente, con una capacidad de captura y transformadora de pesca que nos augura un gran futuro», apunta Iriondo.

### Siete barcos

La empresa Velaspex, de Pasajes, cuenta con dos bacaladeros alquilados, los modernos *Arosa XV* y *Arosa XIV*, y desguazará los históricos *Bahía de Guipúzcoa* y *Bahía de Donostia*, actualmente presentes en el censo de esta flota y atracados en Pasajes. Por su parte, Pesqueras Rodríguez mantiene su pareja, y Pesquera Laurak Bat cuenta con un nuevo barco, *Egunabar*, lo más moderno de las pesquerías de bacalao y construido sin ninguna ayuda oficial al suprimirse las subvenciones comunitarias.

En el puerto de Pasaia se ha llegado a tener hasta 70 unidades de barcos que faenaban en Terranova, con todo el movimiento de dinero que esto conllevaba. «El tener muchos barcos no quiere decir que el sector esté bien. En estos momentos tenemos una flota capaz de pescar toda la cuota española después de que se hayan logrado incrementar este año los límites en el Mar de Barents un 20%, lo que ha dejado la cuota en 12.000 toneladas. Vamos por el buen camino», ratifica Iriondo.

La moratoria a la que ha estado sometida la pesca de bacalao en Canadá ha obligado en los últimos años a la flota vasca a dirigirse al mar de Barents. La ampliación de la moratoria repercutió en un descenso de la flota desde los 24 barcos a los siete actuales. El cierre de Terranova tenía su causa en la pésima incorporación de nuevas generaciones de bacalao. Sin embargo, los científicos fijaron el año 2010 para la apertura del caladero, teniendo en cuenta que «la productividad de nuevos bacalaos se situará a niveles de los años 60».

Los siete barcos de la flota bacaladera de Pasajes dan empleo directo a 300 personas, aunque genera numerosos puestos de trabajo indirectos.



Un barco de la flota pasaitarra en alta mar.

<< 1 2 >>

Los siete barcos de la flota de Pasajes generan 300 empleos directos

## REVISTA DE PRENSA

La Opinión  
Domingo, 14 de junio de 2009

ma

La legislación en vigor es del año 1964 y no permite la polivalencia de los marineros

## Los armadores exigen cambios en la norma que fija las tripulaciones mínimas

El sector pesquero denuncia que la normativa española obliga a llevar más titulados a bordo que en otros países de la UE **Actualmente es difícil encontrar profesionales cualificados**

Manuel Barral  
A CORUÑA

El sector pesquero se encuentra entre las cuerdas como consecuencia de los bajos precios en primera venta del pescado y por los problemas de financiación pero, según los armadores, también por las dificultades que se encuentra para cubrir las tripulaciones mínimas exigidas por la normativa española para el despacho de los buques. Los profesionales del sector aseguran que en España la legislación es más exigente que la de otros países como Francia o Irlanda en el número de titulados que deben llevar a bordo y que eso pone a la flota española en inferioridad de condiciones. Además, denuncian, el número de marineros formados que salen de las escuelas y recalcan en el sector pesquero son insuficientes para cubrir la demanda existente.

Por ello, los armadores han reclamado en varias ocasiones, tanto a la Dirección General de la Marina Mercante como a la Secretaría General del Mar, cambios en la normativa. Los responsables del organismo dependiente de Fomento han asegurado a la patronal pesquera Cepesca que están preparando un borrador de nueva norma y el secretario general del Mar, Juan Carlos Martín Fraguero, se comprometió esta semana a estudiar el asunto. Sin embargo, el sector desconfía de estas promesas pues "desde el año 1999 el Gobierno reconoce la necesidad de cambiar la legislación pero hasta ahora no lo ha hecho".

### Gobierno

El Ejecutivo central lleva reconociendo desde 1999 la necesidad de reformar la normativa pero aún no ha presentado cambios

La orden que regula las tripulaciones mínimas de seguridad a bordo de los buques data del año 1964 y los armadores creen que no responde a la realidad actual y a los avances tecnológicos que se han introducido en las embarcaciones en los últimos años. "Cuando se publicó la norma, poco podía imaginar el legislador que su vigor superaría los 45 años y conviviría con adelantos tecnológicos como internet, la radiobaliza, las cajas azules y todos los automatismos incorporados a la actividad pesquera, tanto en equipos de captura como en los de navegación, propulsión y comunicación", aseguran desde Cepesca.

Sin embargo, los argumentos del sector no se reducen únicamente a que la normativa se haya quedado obsoleta. Se refieren también a la heterogeneidad de las legislaciones existentes en la UE "que sitúan a



Descarga de pescado en el puerto de A Coruña. / JUAN VARELA

## La flota reclama que la experiencia cuente más para lograr las titulaciones

Los titulados que salen de las escuelas náuticas pesqueras son insuficientes para que los armadores puedan cubrir el cuadro de profesionales que requiere la legislación española a bordo de los pesqueros. Por ello, los armadores reclaman que las pruebas para obtener las titulaciones sean más prácticas y tengan muy en cuenta la experiencia. "Hay profesionales que estuvieron muchos años ocupando el mismo puesto y en distintos mares y no creo que por más tripulación titulada vaya a haber más seguridad. Muchas veces la experiencia es más importante que un título", explica el presidente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de A Coruña (Arpesco), Jesús Etchevers.

La patronal pesquera española Cepesca apunta en la misma dirección y reclama un modelo formativo "más práctico, dinámico y atractivo para garantizar el relevo generacional".

la flota española en desventaja". "Pescamos en los mismos caladeros, vendemos en los mismos mercados y el coste de las tripulaciones es mucho mayor porque se nos exigen más titulados a bordo. Es injusto", sentencia el presidente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de A Coruña (Arpesco), Jesús Etchevers. "Se deben igualar las condiciones en toda la UE, bien subiendo el número de titulados en otros países, bien rebajando el de los españoles. Está demostrado que los buques extranjeros no tienen más accidentes por llevar menos tripulantes con titulación así que el argumento de la seguridad no es válido", añade.

Los armadores coruñeses aseguran que la falta de titulados ha lle-

vado a algunos armadores a tener que desembolsar "cantidades desorbitadas" para que los buques pudiesen salir a faenar y no tuviesen que quedarse amarrados a puerto "perdiendo más dinero". "Se de algún barco que tuvo que asegurarse al jefe de máquinas 800.000 pesetas —casi 5.000 euros— al mes para que embarcase y poder salir al mar", denuncia el presidente de Arpesco.

Las dificultades son patentes en la actualidad pero la patronal pesquera afirma que en el futuro el problema se puede acentuar. "Hay profesiones como patrón o mecánico naval que pueden empezar a faltar en apenas cinco años, dejando barcos sin despachar por falta de mano de obra cualificada", sentencian los representantes de Cepesca.

En materia de formación, los armadores españoles han propuesto que se cree una comisión interministerial en la que, además de los ministerios de Fomento, Trabajo y Medio Marino, se dé cabida a todos los eslabones implicados en la formación marítimo pesquera —patronal, sindicatos, administraciones autonómicas y centros de formación— para redefinir ese modelo formativo y "que dé respuesta a trabajadores y contratadores".

"Habría que reconsiderar el hecho de que para formarse haya que estar trabajando y que para estar trabajando haya que formarse, ya que esta pescadilla que se muerde la cola dificulta el acceso a las profesiones marítimo pesqueras de nuevas incorporaciones", destaca la patronal pesquera española. Además, advierte de la necesidad de refundir en un solo texto la diversidad legislativa actual referente a la formación en el sector.

Como medida para paliar la falta de profesionales, el sector pide que, al igual que ocurre en otros países, se permita la polivalencia "ya que la cualificación de las distintas titulaciones que se regularon en los años 60 no se ajusta a los puestos de trabajo que se desarrollan en la actualidad". "Hay una mayor profesionalización, un nivel de conocimientos superior y avances tecnológicos que permiten que un mismo trabajador esté preparado para la realización de varias funciones a bordo", aseguran los armadores.

El sector considera este asunto "vital" para el futuro de la pesca y para luchar contra la actual crisis y en las últimas ferias pesqueras la patronal aseguró que no parará hasta conseguir mejoras.

40 ECONOMÍA

FARO DE VIGO  
SÁBADO, 16 DE MAYO DE 2009

# Aetinape pide acciones contra la reducción de tripulantes españoles en la flota lejana

Los titulados náutico-pesqueros aseguran que las empresas reciben "cuantiosas ayudas públicas" mientras eliminan personal nacional en favor del de terceros países, más barato

REDACCIÓN = Vigo

La "falta de control" por parte de las autoridades sobre el movimiento de tripulaciones de una importante cantidad de buques españoles que faenan en caladeros lejanos y que relevan a sus tripulaciones en puertos de terceros países está provocando la "paradójica situación" de que se reduce el número de tripulantes españoles mientras las empresas armadoras "reciben cuantiosas subvenciones públicas".

Así figura en la denuncia realizada ayer por la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), que citó puertos como Callao (Perú), Port Louis (Islas Mauricio), Yakarta (Indonesia), Durban y Cape Town (Sudáfrica) o Montevideo (Uruguay), como algunos de los que registran relevos de tripulación por parte de buques españoles.

## De una media de seis españoles por buque se ha pasado a sólo uno o dos

Según la denuncia de Aetinape, "estos buques, que hasta hace unos meses, enrolaban una media de 6 tripulantes españoles por barco ahora, en su mayoría, sólo cuentan con uno o dos tripulantes de nuestro país".

Ante tal situación, Aetinape se ha dirigido a las autoridades europeas, españolas y autonómicas, para que "adopten medidas ante lo que puede considerarse fraude a la filosofía del apoyo público a las empresas pesqueras".

Entre las medidas que recla-

man los titulados náutico-pesqueros, se encuentran exigir a cada empresa los certificados periódicos de cotización a la Seguridad Social por cada uno de sus tripulantes. Además, demandan que junto con los obligatorios reportes de pesca que cada barco efectúa a la Secretaría General del Mar, se incorpore la obligatoriedad de informar sobre los datos personales y profesionales del cuadro de mandos del buque, tanto a la entrada como a la salida del puerto, y vincular las ayudas públicas a aquellas empresas que cumplan

con la legalidad vigente en esta materia, el compromiso de crear empleo comunitario y mejoren las condiciones socio-laborales de las tripulaciones".

## Dumping social

"En teoría", recuerda Aetinape, "las empresas armadoras reciben dinero del Estado o de la UE con el objetivo de mantener estructuras productivas generadoras de empleo y no sólo de aumentar los beneficios empresariales, que se ven incrementados gracias a la contratación de tripulaciones extranjeras, mu-

cho más baratas", como consecuencia del "dumping social".

También aseguran que si hace unos años las empresas mantenían un cuerpo de mandos españoles, "ahora han sido sustituidos en la práctica totalidad por especialistas de países terceros que no cumplen los acuerdos internacionales de formación o titulación, lo que supone no sólo un grave problema laboral para los titulados españoles sino violar el sentido de las subvenciones públicas de la pesca y una grave amenaza para la seguridad marítima".

La Voz de Galicia Lunes, 1 de junio del 2009

## La afiliación al régimen especial del mar cayó en Galicia el 20% en cinco años

La Voz

REDACCIÓN | Galicia ha perdido en cinco años el 20% de las cotizaciones de trabajadores al régimen especial del mar, según un informe elaborado por la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) y presentado estos días a los candidatos al Parlamento Europeo. A fecha de enero del 2009, el Instituto Social de la Marina registraba en Galicia 24.991 altas (13.900 por cuenta ajena y 11.000 por cuenta propia), lo que representa el 40% de las cotizaciones de toda España.

Los datos contrastan con los registrados cinco años antes, cuando cerca de 30.000 gallegos estaban afiliados al régimen especial del mar, 12.600 por cuenta propia y 16.500 a cuenta de otros. En el conjunto estatal, desde ene-

ro del 2004 se han perdido 8.376 puestos de trabajo.

## Inspección única

Aetinape ha entregado a los candidatos a las elecciones europeas del próximo domingo un informe con sus propuestas para la Unión Europea, entre las que destaca la implantación de una inspección pesquera unificada y dependiente de Bruselas, que acabe con la arbitrariedad de los Estados miembros y el desigual sistema de sanciones.

«Sería conveniente atajar la falsa idea de que los pescadores españoles ejercen un comportamiento irrespetuoso con el medio natural, tal como quedó de manifiesto en el último informe de la UE en materia de infracciones pesqueras», se recoge en el documento.

## Seguridad

La asociación de titulados en náutica-pesquera reclama también un fondo social para trabajadores que incluya un programa de jubilaciones anticipadas en condiciones dignas, y un control mayor de los receptores de los fondos estructurales para hacerles cumplir los objetivos de rentabilidad social que, según Aetinape, hoy están en entredicho.

La situación de la flota congeladora, atunera y bacaladera, que en los últimos años ha sufrido un proceso constante de expulsión de caladeros, es otro de los frentes propuestos por la asociación, al igual que el refuerzo de la seguridad a bordo o la necesidad de una bandera única europea y un registro de buques.

## LEGISLACION

### **CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO DIARIO OFICIAL DE LA UNION EUROPEA**

#### **Directiva 2009/13/CE DEL CONSEJO DE 16/02/09**

Por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE

### **LISTADO DE DENOMINACIONES COMERCIALES DE ESPECIES PESQUERAS**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO  
RURAL Y MARINO

**BOE 80, de 02-04-09**

#### **RESOLUCION de 04-03-09,**

de la Secretaría General del Mar, por la que se establece y se da publicidad al listado de denominaciones comerciales de especies pesqueras y de acuicultura admitidas en España.

### **NORMAS PARA LA MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD DEL GALLO DEL GRAN SOL**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,  
Y MEDIO RURAL Y MARINO

**BOE 66, de 18-03-09**

#### **ORDEN ARM/677/2009,**

de 6 de marzo, por la que se extiende a los productores no miembros de la Organización de Productores de Pesca Fresca del Puerto de Vigo determinadas normas orientadas a la mejora de la sostenibilidad del gallo procedente de Gran Sol.

### **AYUDAS ARMADORES Y TRIPULANTES PESCA DE ARRASTRE, CERCO Y PALAN- GRE DE SUPERFICIE EN EL CALADERO MEDITERRANEO POR PARALIZACION TEM- PORAL, BUQUES ESPAÑOLES CON BASE EN CEUTA Y MELILLA.**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,  
Y MEDIO RURAL Y MARINO

**BOE 82, de 04-04-09**

#### **ORDEN ARM/844/2009,**

de 27 de marzo, por la que se modifica la Orden ARM/72/2009, de 21 de enero, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas por paralización temporal de actividad durante el año 2008 a los propietarios o armadores y tripulantes de buques españoles con puerto base en Ceuta y Melilla que ejerzan la pesca de arrastre, cerco y palangre de superficie en el caladero Mediterráneo.

### **PLAN DE GESTION PARA LA CONSERVA- CION RECURSOS EN EL MEDITERRANEO**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO  
RURAL Y MARINO

**BOE nº 79, de 01-04-09**

#### **ORDEN ARM/817/2009,**

de 30 de marzo, por la que se modifica la Orden APA/254/2008, de 31 de enero, por la que se establece un plan de gestión para la conservación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo.

## LEGISLACION

**BECAS PARA ALUMNOS DE FORMACION  
PROFESIONAL DE GRADO SUPERIOR  
NAUTICO-PESQUERA**  
MINISTERIO DE FOMENTO  
**BOE 83, de 06-04-09**

**ORDEN FOM/851/2009,**

de 18 de marzo, por la que se convocan becas en la especialidad profesional marítima.

---

**I CONVENIO COLECTIVO BUQUES INSTITU-  
TO SOCIAL DE LA MARINA**  
MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACION  
**BOE 88, de 10-04-09**

**RESOLUCION de 25-03-2009,**

de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el I Convenio colectivo de los buques del Instituto Social de la Marina.

---

**REGULACION DE LA PESQUERIA DEL  
ATUN ROJO EN EL ATLANTICO ORIENTAL  
Y MEDITERRANEO**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,  
Y MEDIO RURAL Y MARINO  
**BOE 95,18-04-09**

**ORDEN ARM/956/2009,**

de 16 de abril, por la que se modifica la Orden ARM/1244/2008, de 29 de abril, por la que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico Oriental y Mediterráneo.

**REGLAMENTO DE COMUNICACIONES  
MARITIMAS**  
MINISTERIO DE FOMENTO  
**BOE 96, de 20-04-09**

**RESOLUCION de 31-03-2009,**

de la Dirección General de la Marina Mercante, de delegación de competencias del Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas a bordo de los buques civiles españoles en las Capitanías Marítimas.

---

**PRUEBA DE ACCESO CICLOS FORMATIVOS**  
MINISTERIO DE EDUCACION,  
POLITICA SOCIAL Y DEPORTE  
**BOE 98, de 22-04-09**

**RESOLUCION de 31-03-09,**

de la Dirección General de Formación Profesional, por la que se convoca la celebración de la prueba de acceso a los ciclos formativos de grado medio y de grado superior de la formación profesional inicial del sistema educativo, en el ámbito de gestión del Ministerio de Educación, Política Social y Deporte.

---

**PESCA CON ARTES DE CERCO EN EL  
MEDITERRANEO**

MINISTERIO DE MEDIOAMBIENTE,  
Y MEDIO RURAL Y MARINO  
**BOE 103, de 28-04-09**

**ORDEN ARM/1020/2009, de 22 de abril,**

por la que se modifica la Orden APA/678/2004, de 5 de marzo, por la que se regula la pesca con artes de cerco en el Caladero Nacional del Mediterráneo.

## LEGISLACION

### ***CORRECCION DE ERRORES REGULACION PESQUERIA ATUN ROJO***

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,  
Y MEDIO RURAL Y MARINO  
***BOE 110,de 06-05-09***

### **ORDEN ARM/1098/2009,**

de 27 de abril, de corrección de errores de la Orden ARM/956/2009, de 16 de abril, por la que se modifica la Orden ARM/1244/2008, de 29 de abril, por la que regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico oriental y mediterráneo.

### ***PARADA TEMPORAL BUQUES DE ARRAS- TRE Y CERCO ISLAS BALEARES***

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,  
Y MEDIO RURAL Y MARINO  
***BOE 110,06-05-09***

### **ORDEN ARM/1099/2009,**

5 de mayo, por la que se establece una parada temporal para las flotas de las modalidades de arrastre y cerco en puertos de las Islas Baleares.

### ***RECURSO CONTENCIOSO-ADMINISTRATI- VO PLAZAS INPECTORES DE PESCA***

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,  
Y MEDIO RURAL Y MARINO  
***BOE 127, de 26-05-09***

### **RESOLUCION de 08-05-2009,**

de la Subsecretaría, por la que se emplaza a los interesados en el recurso contencioso-administrativo nº 242/2009, procedimiento abreviado, interpuesto por la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera.

### ***VIGILANCIA ESPACIOS MARITIMOS ESPAÑA-CABO VERDE***

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES  
Y DE COOPERACION  
***BOE 136, de 05-06-09***

### **ACUERDO**

entre el Reino de España y la República de Cabo Verde sobre vigilancia conjunta de los espacios marítimos bajo soberanía y jurisdicción de Cabo Verde, hecho en Praia el 21 de febrero de 2008.

### ***AYUDAS TRIPULANTES PARALIZACION TEMPORAL PALANGRE DE SUPERFICIE, PEZ ESPADA Y TIBURON, OCEANOS ATLANTICO, INDICO Y PACIFICO.***

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA  
***BOE 136, de 05-06-09***

### **ORDEN PRE/1466/2009,**

de 3 de junio, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques españoles afectados por la paralización temporal de la actividad pesquera de los buques de palangre de superficie que capturan pez espada y tiburón en aguas de los océanos Atlántico, Indico y Pacífico.

### ***AYUDAS TRIPULANTES PARALIZACION TEMPORAL PLAN DE RECUPERACION DE LA MERLUZA DEL NORTE (NEAFC).***

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA  
***BOE 136, de 05-06-09***

### **ORDEN PRE/1467/2009,**

de 3 de junio, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas por la paralización temporal de la actividad a los tripulantes de buques españoles afectados por el plan de recuperación de la merluza del norte (NEAFC).

## LEGISLACION

**CALCULO DE PENSIONES POR ACCIDENTE LABORAL Y ENFERMEDAD PROFESIONAL-CONTRIBUCION DE LAS MUTUAS DE ACCIDENTES-**

MINISTERIO DE TRABAJO  
**BOE 140, de 10-06-09**

**RESOLUCION de 27-05-09,**

de la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social, por la que se dictan instrucciones en materia de cálculo de capitales coste y sobre constitución por las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social del capital coste correspondiente a determinadas prestaciones derivadas de enfermedades profesionales.

**ACTUALIZACION DEL CENSO DE LA FLOTA BACALADERA**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,  
Y MEDIO RURAL Y MARINO  
**BOE 144, de 15-06-09**

**RESOLUCION de 22-05-09,**

de la Secretaría General del Mar, por la que se publica la actualización del censo de la flota bacaladera, conforme a la Orden de 08-06-1981, por la que se ordena la actividad pesquera de la flota bacaladera.

**EQUIVALENCIAS CON TITULOS DE GRADUADO EN EDUCACION SECUNDARIA OBLIGATORIA Y DE BACHILLER.**

MINISTERIO DE EDUCACION  
**BOE 146, de 17-06-09**

**ORDEN EDU/1603/2009,**

de 10 de junio, por la que se establecen equivalencias con los títulos de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria y de Bachiller regulados en la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación.

**ENSEÑANZA BASICA PARA ADULTOS**

MINISTERIO DE EDUCACION  
**BOE 147, de 18-06-09**

**ORDEN EDU/1622/2009,**

de 10 de junio, por la que se regula la enseñanza básica para las personas adultas presencial y a distancia, en el ámbito de gestión del Ministerio de Educación.

**AYUDAS A TRIPULANTES PARALIZACION TEMPORAL BUQUES PESQUEROS PESQUERIA DEL FLETAN NEGRO**

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA  
**BOE 149, de 20-06-09**

**ORDEN PRE/1645/2009,**

de 18 de junio, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes afectados por la paralización temporal de la actividad de buques pesqueros españoles dirigidos a la pesquería del fletán negro, que faena en la zona de regulación de la organización de la pesca del Atlántico Noroccidental.

**AYUDAS A TRIPULANTES PARALIZACION TEMPORAL BUQUES ESPAÑOLES AFECTADOS POR EL PLAN DE RECUPERACION DE LA MERLUZA DEL SUR Y LA CIGALA**

**BOE 149, de 20-06-09**  
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

**ORDEN PRE/1646/2009,**

de 18 de junio, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques españoles afectados por el plan de recuperación de la merluza del sur y la cigala.

## LEGISLACION

### **REGULACION DE LA PESCA DE LAS ESPECIES ALTAMENTE MIGRATORIAS.**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,  
Y MEDIO RURAL Y MARINO  
**BOE 150, de 22-06-09**

### **ORDEN ARM/1647/2009,**

de 15 de junio, por la que se regula la pesca de especies altamente migratorias.

### **I CONVENIO DE BUCEO PROFESIONAL**

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACION  
**BOE 155, de 27-06-09**

### **RESOLUCION de 09-06-09,**

de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el I Convenio colectivo de buceo profesional y medios hiperbáricos.

### **REGULACION DE LA ALTERNANCIA DE ARTES PARA EMBARCACIONES**

CONSELLERIA DE PESCA E ASUNTOS MARITIMOS  
**DOG 68, de 08-04-09**

### **ORDEN de 26-03-09,**

por la que se modifica la Orden de 26 de octubre de 2004 por la que se regula la alternancia de artes para embarcaciones que faenen en aguas de la Comunidad Autónoma de Galicia

### **LEY DE PESCA DE GALICIA**

PRESIDENCIA-X.GALICIA  
**DOG 116, de 16-06-09**

### **LEY 1/2009, de 15 de junio,**

de modificación de la Ley 11/2008, de 3 de diciembre, de pesca de Galicia.

### **SUBVENCIONES PARA ESTUDIOS NAUTICO-PESQUEROS**

CONSELLERIA DEL MAR-X-GALICIA  
**DOG 24-06-09**

### **ORDEN de 16-06-09,**

por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión, en régimen de concurrencia competitiva, de las subvenciones para estudios náutico y marítimo-pesqueros para el curso académico 2008-2009, y se procede a su convocatoria.

### **AYUDAS PARA FORMACION PRACTICA EN EMPRESAS**

CONSELLERIA DEL MAR-X-GALICIA  
**DOG 24-06-09**

### **ORDEN de 16-06-09,**

por la que se establecen las bases reguladoras y se procede a la convocatoria de ayudas económicas para la realización de formación práctica en empresas, destinada a alumnos/as de ciclos formativos de grado medio y superior de formación profesional específica de centros dependientes de la Consellería del Mar.

### **NUEVAS ATRIBUCIONES EN LAS TITULACIONES DE LA MARINA MERCANTE**

MINISTERIO DE FOMENTO  
**BOE 159, de 02-07-09**

### **REAL DECRETO 973/2009,**

por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

- 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.



# AETINAPE

Avda. General Sanjurjo 16-18, 2º Dcha. 15006 - A Coruña  
Telfs.: 981 299 577 - 981 299 614 - Fax: 981 294 307  
[aetinape@aetinape.com](mailto:aetinape@aetinape.com)

