



INFO

AETINAPE

**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
JULIO 2010**



Dossier AETINAPE Julio 2010

2 Contenido

3 Norte

4-42 Informes, colaboraciones y opiniones

43-44 Formación

45-57 Revista de Prensa

58-67 Legislación



Alegrías de hoy, problemas de siempre

Los avances que en los últimos tiempos protagonizó nuestra profesión pueden parecer intrascendentes para algunos, pero suponen la base misma sobre la que se fundó AETINAPE hace más de 25 años, cuando algunos de los que participamos en aquel feliz alu bramamiento aspirábamos a mucho menos.

Se acabaron las persecuciones, las humillaciones, las veladas amenazas que como una espada de Damocles pesaban sobre nuestros compañeros, que estoicamente soportaron lo indecible para sostener un puesto de trabajo ese sutil mensaje con el que justificaban sus aberraciones: **"estás ocupando una plaza de oficial de la marina mercante"**, como si de una exclusiva casta se tratase. Era como vivir en la clandestinidad profesional en tu propio país, nunca sabías si en la próxima arribada a puerto te echarían de tu trabajo. Afortunadamente se acabó. Tendrán que adaptarse a la legalidad y reconocer lo que ya es un hecho hace años en otros países de la UE. **Los náutico pesqueros son también oficiales de la marina mercante, no sólo de hecho, sino también de derecho.**

Hoy, los profesionales marítimo-pesqueros disponemos de un escenario más o menos razonable en relación a nuestra dignidad colectiva, y de los que entonces partían las más duras agresiones, han dejado su látigo obligados por la ley que últimamente echó mano de la razón y puso luz donde antes sólo había tinieblas.

Ya nadie osa a considerarnos intrusos en el ámbito de trabajo de otros profesionales, porque se les fueron acabando los privilegios y sobre todo las parcelas de poder que tan violentamente defendían encaramados a instituciones clave en el entramado marítimo español como la Dirección General de la Marina Mercante.

In memoriam Perfecto Estévez

Hace algunos años, la revista AETINAPE —antecedente de este boletín— salía de las manos y el ingenio creador de un artista plástico que días atrás nos dejó para siempre. Perfecto Estévez fue un hombre de tierra adentro, de Ourense. Él imprimió su carácter a muchísimos carteles y publicaciones de la transición en Galicia, y su estilo es para muchos un símbolo de aquellos años de efervescencia de la libertad. Las portadas coloristas y los interiores limpios y ordenados de cada número de AETINAPE eran el resultado del mimo y la dedicación que Perfecto descargaba en todos sus trabajos. Cada pagina era una

Hoy las aguas van por el cauce que siempre debieron haber ido, y ese sentido racional de la realidad es un capital que nosotros dedicamos, con optimismo y memoria histórica, a todos cuantos compañeros han dado a la Asociación los mejores momentos de su vida profesional, poniendo todo su valor en la defensa de la normalidad que hoy está más o menos conseguida. **Una dedicatoria dirigida sobre todo hacia las personas que ya no están, y que, desde el lugar que sea, estarán viendo como sus sueños de entonces van tomando cuerpo y convirtiéndose en auténtica realidad.**

Quedan compromisos, como la incorporación de las titulaciones superiores marítimo pesqueras a la Universidad y la homologación por el MEC del conjunto de las titulaciones del extinto sistema de adultos, para normalizar así su dimensión académica una vez conseguida la equiparación profesional, para acomodarlas a su ubicación natural, algo en lo que trabajamos incansablemente.

Es una lástima que esta alegría no pueda compartirse en una época de bonanza económica, con perspectivas optimistas en cuanto al empleo, sin dumping social, sin globalización, con contratos dignos para todos, sin deslocalizaciones de flota, sin flotas de hojalata que ponen en peligro al medio ambiente, sin despachos irregulares, sin intermediarios que se hacen de oro mientras los pescadores trabajan para ellos... una época que quizá se conquiste algún día, pero **hoy nos conformamos con estas alegrías... por las otras, continuaremos en la lucha.**

Aetinape

apuesta distinta en la que se adivinaba una ola, una ráfaga de viento o un grito de reivindicación. Sus colores planos y sus apuestas arriesgadas dieron a aquellos números de AETINAPE la solidez y la ruptura que muy pocas personas hubiesen sabido entregarle. De ahí nuestra gratitud y nuestro recuerdo emocionado, que transmitimos a su esposa, Yolanda, en nombre de nuestra Asociación.

Aetinape

Una resolución de la DG de la Marina Mercante abre la puerta a los 6.000 KW

■ **Los Mecánicos Mayores Navales y Mecánicos Navales ya pueden acceder a buques de 6.000 KW, según una Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante que se publicó el pasado 15 de julio en el BOE y en la que se detallan las condiciones de esta autorización. Resolución que se publica en el apartado de Legislación de este boletín.**

■ AETINAPE mantuvo una intensa negociación para el definitivo desarrollo del histórico Real Decreto 973/2009, que definitivamente incorpora a los náutico-pesqueros a poder ejercer en toda la flota civil en unas condiciones por las que hemos luchado desde el inicio del movimiento asociativo.

■ Con esta Resolución, reconocen el cursillo que ya está en vigor para obtener los 6.000 KW para el sector pesquero, e incorpora 35 horas más distribuidas en 2 materias como son Prevención de la Contaminación (5 horas más que en el programa de pesca) y Plantas de Generación de Vapor (30 horas) para los Mecánicos Mayores Navales, e incorpora 20 horas de Plantas de Generación de Vapor para los Mecánicos Navales. Según los responsables de la elaboración de este programa, fue necesario incluir estas horas para cumplir los criterios del Convenio Internacional STCW de la OMI.

■ **TODOS LOS TITULADOS DE MÁQUINAS DEBERÁN: Cumplir con la Disposición Adicional cuarta, 2c y 2d del Real Decreto 973/2009 y que fue publicado en el boletín de AETINAPE del mes de noviembre/2009, y que de nuevo reiteramos, ya que en dicho apartado les reconoce el acceso directo a las nuevas atribuciones con sólo la presentación de días de mar como Jefes o primeros oficiales en buques civiles de 500 a 3.000 KW, por lo que pueden ejercer como oficiales de máquinas sin limitación, por ello esta Resolución de la DGMM sólo recoge las figuras de Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval. Aunque para acceder a la Jefatura hasta 6.000 KW deberán superar el cursillo que establece la Resolución de referencia.**

■ ¿Compromiso de las Escuelas?

Desde ya, AETINAPE está tratando este asunto con las distintas Comunidades Autónomas, aunque las más receptivas están siendo el Gobierno Vasco y la Xunta de Galicia, para que sus respectivos Institutos Politécnicos de Pasajes y Vigo procedan a la mayor brevedad a desarrollar estos cursillos y que puedan ejecutarse en el más breve plazo posible, para ello deberían programarse con horarios lectivos de mañana y tarde. También se deberán articular medidas para formar y examinar de las materias incorporadas por la DGMM (que ascienden a 35 horas para los Mecánicos Mayores Navales y 20 horas para los Mecánicos Navales) a todos aquellos titulados de máquinas que ya están en posesión del cursillo de aumento para pesca.



■ Titulaciones de cabotaje, a un paso de mejorar el acceso a las nuevas

■ De acuerdo con el compromiso con nuestra organización, la DGMM acaba de remitirnos el Proyecto de reforma del Real Decreto 973/2009 el pasado 22 de julio para su informe y alegaciones, entre su amplio marco de modificaciones, como la adaptación de las titulaciones superiores de náutica al espacio europeo de educación superior, también incluye la reforma de la Disposición Adicional Cuarta, cuyo texto en el informe recibido es el siguiente:

■ **"Se modifican los apartados 2.a) y b) de la disposición adicional cuarta, que tendrán la siguiente redacción:**

■ **a) Los poseedores del título de patrón mayor de cabotaje podrán obtener el título de patrón de altura de la marina mercante, si acreditan haber navegado ejerciendo de primer oficial o patrón en buques mercantes mayores de 100 GT durante un período no inferior a 24 meses, con posterioridad a la obtención del título de patrón mayor de cabotaje.**

■ **b) Los poseedores del título de patrón de cabotaje podrán obtener el título de patrón de litoral de la marina mercante si acreditan haber navegado ejerciendo de primer oficial o patrón en buques mercantes mayores de 100 GT durante un período no inferior a 24 meses, con posterioridad a la obtención del título de patrón de Cabotaje".**

■ Recordamos que aquellos que cumplan los requisitos previstos en las condiciones establecidas en el RD 973/2009, es decir, que hayan ejercido como Patrón o Primer Oficial en buques mercantes superiores a 750 GT, pueden solicitar la nueva titulación de Patrón de Altura de la Marina Mercante.

■ En las alegaciones, AETINAPE exigirá que los períodos de embarque sean en buques civiles.

■ Homologación de períodos de embarque para obtener titulaciones de cabotaje

■ Un acuerdo entre AETINAPE y la DGMM permite que los titulados que estén en posesión del Certificado de exámen de Patrón de Cabotaje o Mayor de Cabotaje y demuestren que han ejercido en cualquier buque civil como Capitán, Patrón o Primer Oficial según los requisitos que establece el Real Decreto 2062/1999 podrán convalidar sus días de mar y obtener la titulación profesional.

■ Dicha circular fue publicada en la pág. 9, del boletín de AETINAPE de Julio del 2009, formando parte de un amplio acuerdo entre nuestra Asociación y la DGMM, entre la que cabe destacar las cinco convocatorias extraordinarias para examinarse de Patrón de Cabotaje y Mayor de Cabotaje que permitió el acceso a estas titulaciones de más de 2.000 titulados náutico-pesqueros, aunque como siempre no todos los beneficiarios de estos y otros avances son los que están en el trabajo diario y en el compromiso con la profesión, cabe recordar aquello de que : "nunca tantos, deben tanto a tan pocos ".



■
AETINAPE, ELEGIDA MIEMBRO DE LA EJECUTIVA DEL LDRAC,
UN ORGANISMO EUROPEO PARA AGUAS NO COMUNITARIAS

Europa estudia en Lisboa sus relaciones pesqueras con el exterior

■
AETINAPE fue elegida miembro rotatorio del Comité Ejecutivo del Consejo Consultivo Regional de flota de Larga Distancia en aguas no comunitarias, una decisión que este órgano tomó por consenso. La organización profesional marítima española compartirá presencia de forma rotatoria con otras organizaciones europeas.

■
El LDRAC es una organización consultiva que celebró el pasado 27 de mayo en Lisboa su asamblea general a la que asistió el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz. Tiene como misión asesorar y recomendar políticas de mejora de las relaciones internas de la pesca europea, como por ejemplo los acuerdos pesqueros con otros países o los de las Organizaciones Regionales de Pesca en las que faene la flota europea.

■
La reunión de Lisboa sirvió para prestar una especial atención a la reforma de la Política Pesquera Común que tendrá lugar en 2012, con temas como los stocks grandes migradores en las organizaciones regionales de pesca como la limitación de la capacidad, la reducción de inmaduros y capturas accesorias, el control de los medios de gestión de las organizaciones regionales, entre otras medidas.

■
Los acuerdos del Atlántico Norte fueron objeto especial de estudio por parte de este organismo, tanto sobre especies de aguas profundas como otras, así como las clásicas cuestiones de estos foros relativas a la protección del medio y los ecosistemas vulnerables. Noruega, Groenlandia, Nafo, las Islas Feroe e Islandia fueron igualmente objeto de estudios pormenorizados que han de servir de base para asesorar a las autoridades comunitarias.

■
También se estudiaron informes relacionados con otras zonas pesqueras donde hay presencia europea como en la Antártida, el Mar de Bering, o el Pacífico Sur, además de profundizar en varios documentos sobre alimentación emanados de la FAO.

■
Tras tratar distintos aspectos relacionados con las relaciones bilaterales con terceros países, se dedicó tiempo a algunos temas horizontales como la competitividad de la flota y la industria transformadora, así como la revisión del Reglamento de Naciones Unidas sobre stocks de grandes migradores, además de la forma de participar en el debate que mejorará técnicamente la reforma de la PPC en 2012, adecuándola a la realidad de las flotas, de las pesquerías y de la especificidad del trabajo a bordo.

■
Durante su cuarto año de funcionamiento, el grupo consultivo se propuso continuar analizando el acceso a los recursos y la gestión de las actividades pesqueras, la cuestión de las prácticas destructivas y su impacto en los ecosistemas marinos vulnerables, la reducción de los descartes, la gestión basada en los derechos y la declaración política de la Comisión para fijar TACs y cuotas para 2011.

■
Mejorar la competitividad de la flota comunitaria de gran altura y perfeccionar los dictámenes científicos y técnicos de algunas pesquerías lejanas, así como seguir la reforma de la PPC, fueron algunas de las cuestiones que completaron los fructíferos días de trabajo en la capital portuguesa.



¿Hacia el control global de tripulantes?

Un amplio informe de AETINAPE sobre los indicadores de identificación de la gente del mar con nuevos procedimientos tecnológicos reconoce que pueden ser avances interesantes, pero también que existen evidentes dificultades tecnológicas para poner en práctica un operativo global como el que se pretende, a la vez que se debe evitar duplicidad de procedimientos administrativos, costes innecesarios y la debida coordinación con otros estándares nacionales e internacionales existentes.

La iniciativa parte de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que ya lleva años elaborando un proyecto de Convenio, denominado C185, sobre los documentos de identidad de la gente del mar. En España es la Dirección General de Ordenación Pesquera, del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino la que se encarga de recibir observaciones al proyecto internacional.

La preocupación por establecer un procedimiento de identificación nace a partir de los atentados del 11S sobre Nueva York, ocurridos en 2001. Se trata de una medida preventiva, ya que según se reconoce, un acto terrorista cometido contra el sistema de transporte internacional podría provocar la interrupción del servicio, el cierre de puertos y terminales, y demoras en el transporte de carga y pasajeros, y sus efectos en el comercio mundial serían potencialmente catastróficos.

La OIT pretende crear una tarjeta de identidad biométrica para los 1.200.000 trabajadores del mar. Cada una de estas tarjetas incluiría un código de barras que reflejaría la huella digital de cada persona. Los gobiernos deben establecer una base de datos para las tarjetas, que estaría siempre disponible para permitir la autenticación inmediata de los datos.

La Convención especifica que el documento de identidad de la gente de mar será sencillo, estará confeccionado con un material resistente, teniendo en cuenta sobre todo las condiciones que pueden

reinar en el mar, y que sea legible por medios mecánicos.

Además de la oportunidad de que todos los marinos del mundo dispongan de una tarjeta homologada con sus datos biométricos (huella digital, por ejemplo), existe un debate sobre la idoneidad de ese sistema debido a las dificultades técnicas que conlleva el proceso de codificación de la identidad y su autenticación.

La implantación de la tarjeta biométrica no debería causar duplicidades administrativas para los Estados Miembros, y sería muy conveniente armonizar sus procedimientos de datos con otros estándares internacionales en vigor, fundamentalmente con los Convenios internacionales de titulación y guardia de la gente del mar STCW-95 y el correspondiente en materia de pesca STCW-95.

Un código para barcos e instalaciones portuarias

Otra iniciativa, en este caso de la Organización Marítima Internacional (OMI), codifica todos los buques e instalaciones portuarias existentes en el mundo a través de un estándar internacional denominado Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

Se trata de establecer un sistema de control de los buques e instalaciones portuarias, de una medida para prevenir la seguridad, si bien su ámbito de aplicación se amplía también a la lucha por la seguridad marítima a todos los niveles. Este Código entró en vigor el 1 de julio de 2004 y su aplicación es obligatoria para todos los Estados Contratantes del SOLAS (Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar), cualquiera que sea su nivel de desarrollo. Afecta a unos 46.000 buques y casi 4.000 puertos en todo el planeta

¿Está la DGMM estudiando la posibilidad de crear una nueva titulación profesional?

Por otra parte, AETINAPE presenta alegaciones sobre el acceso de titulaciones deportivas a los niveles profesionales

La Dirección General de la Marina Mercante presionada por poderosos lobbies del sector náutico de recreo podría estar abriendo la puerta falsa a un grupo de personas que se interesaron por el mar a través de sus intereses deportivos, y ahora pretenden que sus titulaciones tengan un nivel profesional.

Se trata de una Resolución de la DGMM sobre la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo y las condiciones y zonas de navegación.

AETINAPE, en las alegaciones presentadas ante esta Resolución, considera más justo que se otorgue prioridad y se dediquen los esfuerzos y recursos públicos al desarrollo y aplicación de las titulaciones náutico pesqueras, ya que son los profesionales quienes debieran tener prioridad ante los que obtuvieron su título siguiendo un interés deportivo.

Se considera que sería mucho más interesante generar una titulación profesional nueva, en vez de generar confusión y desánimo en el sector, especialmente debido a la actual crisis económica, momento en que se instaura este sistema que mezcla la titulación profesional con la deportiva.

Uno de los aspectos más controvertidos es que los poseedores del título de Capitán de Yate, nacionales de algún país de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, podrán solicitar el certificado. Si bien de acuerdo con el Derecho Comunitario hay que tenerlos en cuenta, sin embargo, debería establecerse algún mecanismo para armonizar los contenidos y exigencias de una titulación deportiva tan importante como la de Capitán de Yate, especialmente ante los escasos niveles de exigencia que rigen en buena parte de Europa, con normativas muy heterogéneas.

Además, la sola exigencia de una prueba de conocimiento podría facilitar que entrasen en nuestro sector profesional, personas de muy baja calidad formativa y profesional. Una prueba insuficiente para demostrar las capacidades cognitivas y la destreza, por lo que sería imprescindible, en todo caso, realizar también una prueba práctica.

De hecho, la propia norma establece unos contenidos muy escasos y nada profesionales, para unos ciudadanos que, de no modificarse esta Resolución, podrían mandar barcos de hasta 24 m de eslora que naveguen a menos de 60 millas de la costa, lo que resultaría una puerta abierta para despachar embarcaciones, que en algunos casos, podrían transportar turistas, por ejemplo.

Según las conclusiones del informe jurídico elaborado por AETINAPE para presentar ante la Dirección General de la Marina Mercante, "no parece que sea el momento más oportuno para presentar esta Resolución y colocarla dentro de la vida del derecho administrativo", ya que hay otros asuntos más prioritarios a los que debería dedicársele mayor atención. A modo de ejemplo, AETINAPE propone una alternativa muy práctica con coste casi cero: Crear un módulo complementario de forma que se podría incluir esta nueva titulación dentro de la de Patrón Costero Polivalente, por lo que, las personas que lo quisieran obtener, no tendrían más que realizar una formación adicional", concluye el informe de la entidad.



El Gobierno suprime la Dirección General del ISM cuando empezaba a ser útil al sector

En el marco de la política de reducción de gastos, el Gobierno decidió suprimir la Dirección General del ISM. Esta Institución ha sido durante años un órgano gris, completamente alejado de los profesionales del mar, si bien últimamente comenzaba a dar señales positivas.

En este organismo se crearon cuerpos extraños, como los (ATLM) Asesores Técnicos Laborales Marítimos, un cuerpo híbrido que sólo tenía como objetivo colocar a la guardia pretoriana del entonces Subdirector General de Acción Marítima del ISM, a la sazón, Rafael Lobeto.

Además, otros ámbitos de acción en el campo de la formación presentaban espacios llenos de sombras, y otros déficits, como por ejemplo los procedimientos de las convocatorias para cubrir las plazas de las tripulaciones de los buques "Esperanza del Mar" y "Juan de la Cosa", con métodos muy alejados de lo que debería ser un procedimiento público, abierto y transparente, ya que en su momento consideramos que los mecanismos de selección de personal para esos buques deberían ser modificados y sobre todo, deben publicarse los criterios de valoración previamente a las oposiciones, como ocurre en todos los ámbitos de la Administración.

Sin embargo, este Organismo empezaba a dar señales de cambio positivo en los últimos meses desde la llegada de su última Directora General, Pilar Riobó, una mujer sensible, comprometida y que nunca dudó en adoptar medidas de cambio, además de ser una persona accesible y que impulsó una serie de medidas muy positivas para el conjunto de la profesión.

Fue quién a instancias de AETINAPE promovió con la DGMM y la Secretaría General del Mar un acuerdo para controlar las graves irregularidades en los despachos de gran parte de la flota pesquera que faena en aguas de larga distancia, promoviendo el control a través de medidas transversales, para conocer si el número y la cualificación de sus tripulaciones responde al cumplimiento de la legalidad vigente.

Pues bien, lamentablemente fue esta una de las víctimas de la crisis económica. La pregunta es qué pasará a partir de ahora. Se quiere conocer con qué rango y capacidad de gestión queda configurada esta Institución. Son muchas las preocupaciones que suscitó la medida, y desde AETINAPE consideramos que la tijera del Gobierno debería orientarse, lógicamente, a otras áreas administrativas.

La política social marítima, un área que nunca había sido precisamente una referencia ejemplar, es decapitada cuando empezaba a dar señales positivas para el conjunto del sector, con medidas sólidas y efectivas sobre el panorama sociolaboral de la flota.

Un caso de desinformación en el ISM de Canarias

A los pocos meses de la supresión de la Dirección General del ISM, el presidente de AETINAPE ha enviado una carta al Director Provincial de ese organismo en Las Palmas, el pasado 14 de julio, en la que muestra su malestar por la falta de información que el ISM ofrece sobre las convocatorias de oposiciones.

Además se da la paradoja de que muchos profesionales que podrían optar a presentarse para dichas plazas se encuentran dados de alta como desempleados en los bancos de datos del propio ISM con las titulaciones adecuadas, y no son avisados de esa posibilidad de empleo.

Más concretamente, en la Resolución del 16 de junio de 2010 por la que se convoca proceso selectivo para la cobertura de 3 plazas de tripulantes, mediante contratación temporal con destino en el buque sanitario "Esperanza del Mar", han sido varios los titulados náutico-pesqueros que han visto truncados sus deseos de participar en el proceso selectivo, al haber finalizado el plazo para ello, sin tener constancia alguna del lugar y fecha de publicación de la convocatoria, no hallándola insertada en Boletín Oficial alguno, ni teniendo tampoco constancia de la fecha de su publicación en el tablón de anuncios de la Dirección Provincial canaria.

Configurando el sector pesquero a 10 años vista

■
El sector pesquero es una industria que necesita adoptar medidas para mejorar las condiciones de los pescadores y conseguir una gestión adecuada de los recursos marinos. Esta frase, incluida en un informe de 21 folios elaborado por AETINAPE, resume la visión de la organización profesional ante la reforma de la Política Pesquera Común, que ha de revisarse en 2012.

■
El sector pesquero emplea a cerca de medio millón de personas, entre pescadores, acuicultores, distribuidores y otros actores como los encargados del procesado o el marketing de los productos del mar. Las primeras medidas europeas para el sector pesquero datan de 1970, cuando se acordó que los pescadores europeos deberían tener iguales condiciones de acceso a las aguas europeas. Tras largas y complejas negociaciones, en 1983 nació por fin la Política Pesquera Común (PPC). En 2002 se acometió la primera reforma de la misma, que ahora, 10 años después, ha de volver a revisarse en sus tres pilares básicos: ambiental, social y económico.

■
Europa necesita bancos de peces productivos y ecosistemas marinos sanos, y ese ha de ser uno de los principales objetivos de la PPC, para lo que se considera que Europa debe desarrollar una mayor operatividad en la toma de decisiones, dejando las políticas de largo alcance en manos del Consejo, delegando la ejecución técnica en la Comisión o los Estados, siempre bajo control comunitario.

■
Hasta ahora, el sector pesquero ha recibido pocos incentivos para comportarse como un actor responsable que tiene que rendir cuentas sobre la explotación sostenible de un recurso público, por lo que parece el momento de incentivarlo a que sea él mismo quien más atienda a la sostenibilidad de los océanos. La futura PPC otorga al sector la responsabilidad de demostrar que opera de manera correcta, a cambio de poder acceder a los recursos, por lo que las autoridades públicas se ciñen a establecer unos límites para el desarrollo de la actividad.

La PPC dice querer mejorar la gestión de la pesca en varios aspectos. Para proteger la pesca costera artesanal se fija objetivos sociales como asignar cuotas o aplicar regímenes colectivos. Además, podría beneficiarse de la financiación pública directa.

■
Desarrollar el principio del Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) es otro de los ámbitos de mejora. También se opta por establecer un sistema más flexible del Principio de Estabilidad Relativa que venía rigiendo en el asunto de los TAC. Otro de los deseos de la PPC se sustancia en mejorar la relación entre los pescadores y el mercado, ya que los precios del pescado se estancan a la baja, por lo que se propone mejorar la calidad y adoptar la estrategia de "pescar para vender".

■
Basar la política pesquera europea en el conocimiento y los datos se considera fundamental, así como reestudiar la ayuda financiera pública, que debería establecerse con relación a los nuevos retos de la PPC, evitando mantener artificialmente el exceso de capacidad a través de medidas de reforma estructural. En este sentido, conviene revisar el papel de la acuicultura, cuya evolución está estancada en la actualidad, como sistema de producción de alimentos.

■
Por otra parte, Europa debe fomentar la "exportación" del principio de sostenibilidad de los mares, promoviendo en las organizaciones regionales medidas estrictas de conservación de los recursos.

■
El informe elaborado por AETINAPE fija 7 medidas que se consideran urgentes:

■ a.- Fomentar que el sector asuma una mayor participación y responsabilidad en la aplicación de la PPC.

■ b.- Desarrollar una cultura de observancia en el sistema de control de la pesca, reformando la política de control para que las decisiones se ejecuten correcta y uniformemente en todos los Estados miembros.

■ c.- Establecer un sistema de protección propio

de la pesca costera artesanal, con lo que conven-
dría establecer regímenes pesqueros de gestión
diferenciados : un régimen para las flotas de altura,
y otro para las flotas artesanales de las
Comunidades costeras, centrado en objetivos socia-
les.

■ d.- Mejorar la relación entre el mercado y la cap-
tura y proporcionar mayor transparencia a los con-
sumidores.

■ e.- Integración de la PPC en el contexto general
de la Política Marítima Integrada (PMI), garantizando
la protección mediambiental de los ecosistemas
marinos.

■ f.- Elaborar y aplicar nuevos planes de gestión a
largo plazo para poner a nivel RMS a las poblacio-
nes sobreexplotadas.

■ g.- Mejorar la seguridad de los pesqueros, la for-
mación, la salud y seguridad profesionales, las con-
diciones de trabajo, los sistemas de remuneración,
la contaminación marina y el medio ambiente, la
conservación y la explotación sostenible de los
recursos, los subsidios y la organización de los pes-
cadores.

■ **¿Qué más habría que pedirle a la Política Pesquera Común?**

Las propuestas de AETINAPE pasan por incorporar
a la PPC una serie de contenidos sobre todo rela-
cionados con el factor humano, cuya dimensión no
está bien reflejada en los documentos previos. La
seguridad de los pesqueros, por ejemplo, un aspec-
to crucial para una de las ocupaciones más peligro-
sas del mundo. Deberían seguir sustituyéndose
buques anticuados; procurando que cada buque —
especialmente los pequeños— sea utilizado en las
zonas adecuadas y no en otras que pueden resultar
peligrosas.

■
La formación y la titulación adecuadas también inci-
den en el factor humano. El actual marco pesquero
requeriría que los tripulantes de buques pesqueros
de altura tuviesen idéntica formación que los de los
buques mercantes, y además los conocimientos
específicos de la labor pesquera. Otro aspecto rela-
cionado con los recursos humanos de la flota es la
salud y seguridad profesionales, por lo que Europa
debería promover una cultura de la seguridad a
bordo, priorizándola sobre cualquier otro aspecto,
no limitándose sólo a cuestiones normativas, sino
abarcando a las condiciones laborales y sociales.
Todo barco de pesca nuevo debería ser proyectado
y construido de manera que promueva el bienestar
de la tripulación.

■

Las condiciones laborales deberían regularse con
los mismos principios de otras industrias con base
en tierra, además de ser comparables a las condi-
ciones de trabajo vigentes en la marina mercante,
aunque con las especificidades de la pesca. La exis-
tencia de negociaciones y convenios colectivos
deberían ser comunes para establecer las condicio-
nes de trabajo. Se considera necesario que la OIT
genere una normativa-marco para la industria pes-
quera. Los pescadores deberían gozar de igualdad
de trato con los trabajadores de tierra en cuanto a
condiciones de trabajo, entorno laboral y protección
social y de salud, tanto durante su vida activa como
después de su jubilación.

■
En cuanto a las tripulaciones, además de las nece-
sarias para la navegación y el mantenimiento del
buque, debería contarse a bordo con el personal
adicional necesario para actividades pesqueras
tanto para la captura como para el procesamiento a
bordo. La incorporación de sistemas salariales fijos
negociados colectivamente debería de sustituir ya a
los sistemas de reparto vinculados a las capturas,
que dan como resultado sistemas de pesca inseguros
e ineficaces en relación a los recursos pesque-
ros disponibles.

■
La contaminación de los mares es otro capítulo en
el que habría que redoblar esfuerzos, minimizando
las agresiones e intensificando la investigación.
También debería prevenirse que el desarrollo de la
acuicultura no afectase negativamente a los ecosis-
temas locales, ya que también debería partir de
planteamientos responsables, sostenibles y ambien-
talmente aceptables.

■
Partiendo de la base de que los recursos biológicos
del mar son propiedad de los Estados, la gestión de
la pesca debería racionalizarse a través de acuer-
dos internacionales, y oponerse a la pesca ilegal, no
comunicada o no reglamentada en cualquier lugar
del mundo. AETINAPE propone que las cuotas pes-
queras se realicen según planes plurianuales en
relación con la regulación y la recuperación de los
caladeros a explotar.

■
En cuanto a las banderas de conveniencia, el proble-
ma resulta destacado, ya que son sistemas utilizados
por las empresas para evitar controles de los estados
más garantistas y desarrollados, y ocultar la titulari-
dad del operador principal. Las consecuencias para
los trabajadores son muy negativas, pues rige para
ellos la normalmente exigua garantía del estado de
abanderamiento, creando importantes déficits labora-
les, ante lo que se propone la idea de incluir organi-
zaciones no gubernamentales para extraer informa-

ción sobre la realidad de esta práctica, a efectos de conseguir niveles de dignidad laboral y profesional.

En relación a la capacidad pesquera, hay que caminar hacia una pesca responsable, pero previniendo que no sean los pescadores y profesionales de la pesca quienes deban pagar las consecuencias de años de mala gestión de las poblaciones de peces.

Es importante considerar que no es una buena medida la imposición de planes de gestión de pesca basados en los cupos individuales transferibles, en los que el mercado es el único vehículo para la reestructuración de la industria. Es asimismo esencial que se mantenga la viabilidad de las comunidades pesqueras y que las fuerzas económicas no lleven a los pescadores a participar en operaciones pesqueras de bandera de conveniencia, puesto que con ello se ve seriamente afectado el movimiento hacia un régimen de pesca responsable y sostenible.

Por otra parte, la industria debiera estar autofinanciada evitando las subvenciones que permiten incrementar los esfuerzos pesqueros o la continuación de actividades antieconómicas. Los subsidios deberían encaminarse únicamente a mejorar la vida y las condiciones de trabajo de los pescadores.

La aplicación de otras medidas como prohibir la pesca en determinados lugares, limitar algunos aparejos, establecer tamaños mínimos, promover técnicas más selectivas, mejorar la comercialización y la autoorganización de los pescadores, así como una mayor participación de agentes operativos y profesionales en los órganos de gestión y representación pesquera conforman otra serie de medidas incluidas en el informe de AETINAPE.

Un escenario favorable en 2020

Una organización profesional que desearía que la PPC ofreciese en 2020 un escenario potente y atractivo: la proporción de pescado importado en Europa sería inferior, y el pescado europeo estaría mejor valorado por los consumidores debido a su alta calidad. En ese año ya no habría sobrepesca y los bancos de peces recobraron su vitalidad, permitiendo a las nuevas poblaciones pesqueras volver a ver en la pesca un nicho laboral atractivo. En Galicia existe un segmento de la flota industrial que desarrolla su actividad con buques respetuosos del medio y su tamaño se corresponde con los recursos que está autorizado a capturar. Se consolida la pesca artesanal y la acuicultura, y la cadena de producción y comercialización ofrece una total transparencia a las autoridades y a los consumidores. Por último, la PPC sería más eficiente, menos costosa y más sencilla de gestionar.

Las tarjetas de Marinero Pescador, sólo exigibles a tripulantes subalternos de buques de pesca

El pasado día 5 de junio finalizó el plazo para convalidar la titulación de Competencia de Marinero por Marinero Pescador de acuerdo con el RD 1519/2007 del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Muchos interesados poseen la Competencia de Marinero pero no han podido convalidarla para obtener la tarjeta de Marinero Pescador, por ello AETINAPE envió un escrito a la Secretaría General del Mar para que se articulen las medidas necesarias para modificar dicho RD y ampliar el plazo de dicha convalidación.

También se les comentó que existía una gran preocupación entre los profesionales con titulaciones náutico-pesquera, porque parece ser que en alguna Capitanía les han informado que todos los que estén en el sector pesca, deberían estar en posesión de la tarjeta de Marinero Pescador.

Nos comunican de la Subdirección General de Ordenación y Planificación de la Flota y Formación de la Secretaría General del Mar que en relación con la ampliación de plazo están llevando a cabo diversas actuaciones para determinar el alcance del problema ocasionado por la falta de realización de este canje en las distintas Comunidades Autónomas dentro del plazo establecido, con el fin de adoptar las medidas técnicas y/o legales en ese sentido.

También nos comunican que la tarjeta de Marinero Pescador: **"Sólo es exigible a los tripulantes subalternos de los buques de pesca, y no es necesario que disponga de ella el personal que desarrolle otras funciones en el buque, para las que se requiera una titulación específica del mencionado Marinero Pescador"**.

No inclusión del Certificado de Formación Sanitaria Específica en las tarjetas profesionales

El Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar, establece en su artículo 14 que los capitanes, patrones y el personal encargado de la titulación, control y mantenimiento del botiquín deberán recibir una formación sanitaria específica que se actualizará obligatoriamente con una periodicidad máxima de cinco años.

Con la publicación de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, por la que se establecen 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 (BOE, 62, de 14-03-2004) se acordó por parte de la DGMM la inclusión de los certificados de formación sanitaria específica avanzado y los certificados de formación sanitaria específica inicial en las tarjetas profesionales de la Marina Mercante, si bien esta Orden no preveía los mecanismos necesarios para la actualización de conocimientos dispuesto en el citado Real Decreto.

La Resolución de 14-06-10, del Instituto Social de la Marina, sobre contenidos mínimos de los programas de actualización en formación sanitaria específica, condiciones que deben reunir los centros de formación y homologación de centros privados para la impartición de formación sanitaria específica (BOE 147, 29-06-2010, que se publica en el apartado de legislación de esta revista), ha cubierto el vacío legal existente en materia de actualización de estos cursos.

Dado que la aplicación de esta Resolución conlleva la inclusión de fechas de caducidad en los certificados de formación sanitaria y consecuentemente su correspondiente traslado a las distintas tarjetas profesionales expedidas por la DGMM, lo que provoca la renovación de las mismas cada vez que dichos certificados caducan, la DGMM ha decidido que a partir del 5 de julio (fecha de la comunicación que hemos recibido) no se incluirán dichos certificados en las mencionadas tarjetas.

La DGMM ha dado las instrucciones oportunas para que informáticamente no aparezca en la impresión de la tarjeta los citados certificados y se inhabilitarán los campos de carga de datos en la aplicación de titulaciones profesionales.

No obstante, como prevé el Art. 4 sobre "personas obligadas a recibir la formación sanitaria" de la Orden PRE/646/2004, el certificado de formación sanitaria específica avanzado y el certificado de formación sanitaria específica inicial seguirá siendo exigido para el enrole del tripulante.

Cursos de Sanidad específica y actualización

La Resolución del Ministerio de Trabajo e Inmigración de 14-06-10, del Instituto Social de la Marina (BOE, 157, de 29-06-10) sobre contenidos mínimos de los programas de actualización en formación sanitaria específica, condiciones que deben reunir los centros de formación y homologación de centros privados para la impartición de formación sanitaria específica, en su apartado tercero establece que los cursos de actualización deberán realizarse antes de que finalice el periodo de validez del certificado de formación sanitaria específica. Tras la realización de dos cursos sucesivos de actualización o cuando se supere el plazo establecido (es decir, si han caducado) en el párrafo anterior será necesario realizar el curso completo.

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

Las nuevas tarjetas para el sector pesquero

Como ya se informó en el Boletín de AETINAPE del pasado mes de marzo, el Real Decreto 2008/2009 de 23 de diciembre del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, regula el nuevo formato de las tarjetas profesionales náutico-pesqueras españolas en el marco del Convenio STCW-F de la OMI. Esto debe superar los gravísimos problemas creados a nuestros titulados por las tarjetas expedidas por las Comunidades Autónomas.

El proceso de adaptación a juicio de AETINAPE está siendo demasiado lento por parte de las diferentes Comunidades Autónomas, por ese motivo desde la asociación estamos instando a las Autonomías para que aceleren la expedición de las nuevas tarjetas de acuerdo con el nuevo Real Decreto. Las transferencias en esta materia desde el Gobierno Central a las Autonomías no sólo ha perjudicado los procesos de expedición, sino que además ha provocado una grave descoordinación y lo que es más grave, una visión antagonica sobre este problema en lo que debe ser una política de Estado.

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:

— **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, 18-2º Dcha. 15006 A Coruña
Tel. 981 299 614 ó 981 299 577 Fax 981 294 307
E-mail: aetinape@aetinape.com

FORMACIÓN

Hasta la fecha, 3.314 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 Y EMPLEO

Los navieros vascos ofrecen su bolsa de embarque

La Asociación de Navieros Vascos se ha puesto en contacto con AETINAPE para ofrecernos su bolsa de embarque porque tienen demanda de mano de obra cualificada y porque saben que en AETINAPE pueden encontrar buenos y preparados profesionales del mar.

Todos aquellos que estén interesados pueden inscribirse en la web www.anavas.es.

Este servicio que nos ofrecen está abierto a todas las navieras y asociaciones de armadores, tanto nacionales como extranjeras, que deseen contratar mano de obra para sus buques, y cumple con todos los requisitos de confidencialidad que establecen las leyes actuales.

Su misión consistirá en poneros en contacto con las empresas que demanden personal para embarcar, no habrá mediadores, la contratación y las condiciones laborales deberán ser acordadas entre empresa y trabajador.

Canje de cursos

La Orden FOM/2296, de 4 septiembre, por la que se regulan, entre otros, los certificados de especialidad, en su versión modificada por la Orden FOM/393/2006, de 19 diciembre, establece que a partir del 31 de diciembre de 2009 se exigirá a los tripulantes que embarquen en buques pesqueros la posesión del Certificado de Formación Básica.

A fin de cumplir con lo establecido en la citada normativa, se recuerda la necesidad de proceder al canje de estos certificados. Para solicitar esta homologación debes dirigirte a cualquier Capitanía Marítima con los certificados de primer nivel de lucha contra incendios y supervivencia en la mar.

Los Marineros Pescadores, Patrones Locales de Pesca, Patrones Costeros Polivalentes, así como los Náutico-Pesqueros que no realicen el cambio antes de esa fecha deberán cursar los módulos que la DGMM no considere convalidables.

También sería conveniente que procedais al cambio de los Certificados de segundo nivel de supervivencia y lucha contra incendios, que se convalidan por Botes de rescate no rápidos y Avanzado de Contraincendios, respectivamente.

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.

Por una política de empleo de calidad para la pesca europea del futuro: la propuesta de Galicia

Rosa Quintana Carballo

Conselleira do Mar. Xunta de Galicia

Hablar de pesca en Galicia es hablar de uno de los sectores definitorios y clave de su estructura económica y social. De ahí la importancia de las aportaciones del sector, la administración y las fuerzas políticas y sociales de Galicia ante la reforma de la Política Pesquera Común por cuanto esta modificación supone trazar una línea de futuro en la que debemos integrar nuestras demandas y soluciones.

Hemos definido para ello una propuesta conjunta y consensuada con la que buscamos alcanzar una actividad pesquera, marisquera y acuícola sostenible ambiental, social y económicamente. Por eso uno de los puntos clave de esta aportación es la demanda de un empleo de calidad en el mundo del mar, especialmente para los jóvenes.

Hay que reconocer que en Europa, el mar como fuente de empleo, no resulta especialmente atractivo, lo que provoca que se recurra masivamente a la contratación de trabajadores del exterior. Como consecuencia de esta visión se considera que el trabajo en el mar no es el de mayor calidad. Para acabar con esta percepción y para superar las dificultades que supone trabajar en este entorno es necesario evaluar la realidad de la pesca.

Desde Galicia apostamos por la cualificación profesional como clave para una productividad elevada y conseguir que profesionales cualificados trabajen en el mundo del mar requiere varias premisas básicas.

Los esfuerzos adicionales que supone el trabajo en el mar deberían ser recompensados con salarios elevados y con un plus atractivo con respecto a otros trabajos estándar realizados en tierra. Para ello es necesario redefinir los aspectos económicos y éstos sólo pueden abordarse a través de la mejora de la comercialización de los productos obtenidos. Es necesario, pues, combinar los avances sociales con los económicos mediante la obtención de fórmula de añadir valor a lo que es nuestro y de hacerlo más competitivo.

Además, teniendo en cuenta que el trabajo en el mar suele ser más complicado que en tierra, es necesaria una flota adecuada, con embarcaciones adecuadas, modernas y seguras. También una normativa laboral actualizada y conforme a la realidad.

Para que esto suceda, además de conseguir disponer las condiciones para esta situación, hay que equilibrar y mantener el empleo y fijar población en áreas, a veces periféricas y sin muchas oportunidades de empleo en la zona, y dar salida a la necesidad de mantener un nivel de competitividad suficiente. Debemos potenciar la atracción por los oficios del mar hacia los más jóvenes para sacar todo el partido a las posibilidades que ofrece este recurso tan productivo para nuestra tierra.

Para alcanzar la meta de este camino, desde la Consellería do Mar creemos que es indispensable una verdadera política de empleo en el sector pesquero, de calidad y acorde a las pautas generales de la Política Pesquera Común. Esto solo es posible con una flota adecuada y unas pesquerías con un nivel de rendimiento económico sostenible y viable.

Esta es nuestra propuesta en este campo de la reforma, y constituye un pilar fundamental ya que sin profesionales no hay futuro y sin futuro no habrá profesionales. Queremos recuperar la ilusión por el mar y para ello emplearemos todas nuestras herramientas y contemplaremos todas las oportunidades. Europa nos da la opción. Galicia y sus gentes del mar la aprovecharán.

Pensamientos veraniegos

José Ignacio Espel

Ex-Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco

En general el verano es una época de sequía de noticias políticas y la prensa, para llenar sus páginas, acude a temas “seguros” como son los que refieren a los desastres marinos, con su correspondiente contaminación, y al cambio climático que, más o menos catastróficamente planteados, dan mucho juego.

Como todos sabéis, en el Caribe, cerca de las costas de EEUU, se ha producido el incendio y hundimiento de una plataforma de extracción de petróleo de B.P. Os habréis fijado que durante días los telediarios y la prensa nos han mostrado con todo detalle, y exageración, los terribles efectos ecológicos de la pérdida de crudo, hasta tal punto que quien no conoce el mundo marítimo pensará que el Caribe se ha convertido en una charca indecente de crudo donde la vida de las especies marinas no volverá nunca a surgir. Pero, ¿sabíais que la plataforma llevaba 140 tripulantes y que, gracias a un buen plan de emergencia y el adiestramiento de la dotación, “únicamente” fallecieron 14 tripulantes? ¡Qué poco se ha fijado la prensa en esa noticia! A veces pienso si para algunos vale más la vida de un ave que la de un marino.

Supongo que todos recordaréis el desastre del Prestige; bien, la noticia vuelve a la prensa porque pronto se iniciará el juicio al Capitán Mangouras, al parecer único responsable del desastre ecológico y para el que se piden 12 años de cárcel.

Pero, ¿qué hizo este avezado y experimentado capitán de buques tanque? A mi juicio lo que las leyes del mar piden a todo mando: salvar al buque y su tripulación. Lo segundo lo consiguió, para lo primero se perdieron unas horas cruciales en las negociaciones con los remolcadores de salvamento y, posteriormente, las autoridades administrativas tomaron el mando de la operación relevando del mismo al Capitán Mangouras. Y, ¿qué político toma la decisión de llevar a puerto un tanque perdiendo fuel pesado?

¿Se hubiese llegado al mismo resultado si hubiésemos tenido un sistema de gestión de crisis marítimas similar al del Reino Unido, donde tres técnicos, nombrados antes de que se produzca la emergen-

cia, toman el mando de la operación, con poder sobre las autoridades civiles y militares marítimas, y gestionan la crisis según su criterio profesional responsabilizándose del resultado de la misma?

Volviendo al capitán del Prestige tengo la impresión de que, como se dice en el mundo marítimo, “las cadenas siempre faltan por el eslabón más débil”.

Todos conocemos el fracaso de la cumbre sobre el cambio climático de Copenhague, pero la prensa se ha hecho un eco muy escaso de un incidente bautizado con el nombre de “climagate”. Al parecer, científicos de la Unidad de Investigación del Clima (CRU) falsearon datos climáticos para que se cumpliesen las predicciones más catastrofistas sobre la evolución futura de las temperaturas en la Tierra.

Es muy llamativo que el famoso “palo de jockey”, ideado por el profesor Michael Mann de Pensilvania, que muestra un aumento exponencial de las temperaturas en el siglo XXI y que conducirían a una catástrofe por la subida del nivel del mar y el lento derretimiento de los polos, ha sido criticado duramente por otros científicos porque estaría basado en la manipulación interesada de datos históricos conocidos para obtener un resultado concreto. Al parecer, ciertos correos filtrados por un “hacker” lo demuestran. El director de la Unidad de Investigación del Clima (CRU), Phil Jones, pidió a Mann que borrara todos los correos que intercambió con otro colega durante la preparación del IPCC (Panel Internacional del Cambio Climático). Si no podemos dar credibilidad a “sesudos” informes científicos, ¿a quién podemos creer?

No pongo en duda que el aumento excesivo del CO₂ en la atmósfera pueda alterar el clima de la tierra, hay datos paleoclimáticos que así lo demuestran, pero de ahí a decir que la humanidad desaparecerá me suena a teorías excesivamente catastrofistas basadas en el “principio de precaución” llevado a un extremo.

¿Os acordáis de la que se armó con la famosa gripe porcina o la gripa A? Seamos sensatos: el hombre no está al servicio de la naturaleza sino que ha de utilizarla responsablemente para mejorar la calidad de vida de los seres que habitamos este planeta.

El futuro de las profesiones marítimas en la UE

José A. Martínez de Landaluze

Secretario General de la Asociación de Navieros Vascos

Existen en la Memoria Anual de la Asociación de Navieros Vascos, correspondiente a 2009, y que se acaba de hacer pública en www.anavas.es, una serie de datos muy relevantes para analizar esta cuestión.

Para empezar, conviene indicar que, a pesar de la ralentización industrial ocurrida el pasado año, el número de toneladas-milla transportadas en el mundo, verdadero referente de la actividad marítima mundial, ha aumentado de nuevo, aunque sea ligeramente; sólo en los últimos cinco años se ha pasado de 27,63 billones de toneladas-milla a los 32,5 billones en 2009; y es que nada menos que el 90% de las mercancías del mundo y hasta un 40% de las intraeuropeas se mueve por vía marítima.

Paralelamente y como no podía ser de otra forma, el tonelaje mundial ha venido aumentando a un ritmo similar, y lo que es más importante para el empleo en el sector, el número de buques mercantes que componen la flota mundial, ha pasado de 39.932 buques mayores de 300 GT en 2004 a 46.948 buques en 2009. Si a esto añadimos un acortamiento de las campañas y un incremento del período vacacional, es fácil concluir que el número de marinos necesarios para tripular la flota mundial ha aumentado extraordinariamente. De hecho se estima que en la actualidad el número de marinos activos en el mundo se acerca al millón doscientos mil. (450.000 oficiales y 750.000 subalternos) y no son en absoluto suficientes.

Pero es que el futuro tampoco parece indicar una disminución en esta tendencia, o al menos no es la idea que tienen los armadores, especialmente los del Lejano Oriente, que lejos de reducir sus pedidos siguen manteniendo un nivel de construcción muy alto. No deja de ser llamativo que países como China y Japón tengan ordenados buques por un tonelaje equivalente al 150% y 300%, respectivamente, de su flota actual e incluso al 430%, como es el caso de Taiwán. En Europa destacan Alemania

y Turquía con más del 200% y en América, Brasil con el 430%.

Y es que el negocio marítimo es el negocio internacional por antonomasia, que en modo alguno refleja la economía de un solo país, y ni siquiera de un continente, sino de toda la economía mundial. Esto hace que los mercados se comporten como verdaderos vasos comunicantes trasladando la capacidad de transporte de la flota allá donde es requerida sin límite geográfico alguno. De ahí que la crisis que afecta a algunos países europeos quede ampliamente absorbida, en términos de demanda de transporte, por el tremendo crecimiento productivo de China, que en su doble vertiente de importador de materias primas y exportador de ingentes cantidades de productos manufacturados, se ha erigido en el verdadero motor del transporte marítimo mundial; y eso sin desdeñar a otros países emergentes de Latinoamérica como Brasil que también están jugando un importante papel.

Esta internacionalización es extensible al registro o pabellón que enarbolan los buques. El porcentaje de la flota mundial matriculado en Registros Abiertos, léase banderas llamadas de Conveniencia o Segundos Registros, no ha dejado de crecer y a finales del pasado año acogían a los dos tercios de la flota mundial. Esto en absoluto significa que estos registros controlen sus flotas, sino que simplemente permiten que utilicen sus banderas. Resulta tremendamente llamativo que el 92% de la flota propiedad de Japón, tercera del mundo por su tamaño, esté abanderada en estos Registros Abiertos, y muy especialmente en Panamá y Marshall. Igualmente lo es que el 40% de la flota mundial esté en manos de armadores europeos, y tan sólo el 24% de ella enarbole algún pabellón comunitario.

Y es que el viejo mito de equiparar Registro Abierto a buque substandard hace mucho tiempo que se acabó. La edad promedio de la flota Panameña o Liberiana está muy por debajo de la media mundial, mientras que muchos registros europeos, como España, tienen edades muy superiores a esa media.

Este rejuvenecimiento de la flota mundial, cuya edad media esta bajando aceleradamente, implica tecnologías más modernas que exigen tripulaciones más cualificadas y cada vez más difíciles de encontrar en países en vías de desarrollo.

Pero paralelamente a este “boom” marítimo, y a que Europa controle casi la mitad de la flota mundial, la juventud europea se ha ido alejando de la mar y de las profesiones marítimas y hace ya muchos años que las navieras tuvieron que echar mano de tripulantes de otros países. La mayoría prefirieron enrolar nacionales de los países con los que les unían algún vínculo de vecindad, histórico ó cultural. De ahí que en España el empleo de marinos Peruanos y Cubanos haya preponderado sobre Filipinos ó de la Europa del Este, muy populares sin embargo en países del Norte de Europa.

El convenio STCW viabilizó la internacionalización de los títulos náuticos para todos los países del mundo y, mediante los oportunos refrendos, ha posibilitado que cualquier marino pueda navegar bajo cualquier pabellón sin menoscabar las atribuciones que le confiere el país que le otorgó el título. Es ésta una herramienta poderosa, exclusiva de las titulaciones náuticas y que no tiene parangón con ninguna otra. De hecho, hoy todavía, un ingeniero ó médico español tiene dificultades para ejercer su profesión en otros países de la Unión Europea, mientras que los títulos náuticos están automáticamente reconocidos.



La falta de marinos europeos a bordo de buques propiedad de armadores europeos ha supuesto una enorme catarsis en nuestra industria marítima, pero aún más preocupante resulta comprobar que esta escasez de profesionales se esté haciendo patente también, y de qué manera, a la hora de cubrir las plazas que quedan vacantes en las oficinas de tierra; y es que en la sociedad del bienestar que hemos creado, nadie parece interesado en trabajar en un sector que exige de “Capitán a paje” estar “disponible” las 24 horas del día los 365 días del año. No deja de ser paradójico que la antigua ambición que todo marino tenía, como colofón a su carrera en la mar, de ser trasladado a las oficinas de la naviera en tierra, se haya invertido y sean muchos los que prefieren seguir navegando antes de cubrir determinados cargos de especial responsabilidad y dedicación permanente en tierra, e incluso que los que los cubren soliciten, a veces, su reincorporación a bordo. ¿Habrà que emplear también marinos extracomunitarios para cubrir estos puestos?

Todas estas cuestiones han abocado a nuestra asociación a revitalizar la Bolsa de Embarque que ha venido funcionando ininterrumpidamente desde 1920, y que puede encontrarse en el portal www.anavas.es. Su misión es servir de vínculo y correa transmisora entre marinos y navieros para encajar la oferta y demanda de trabajo que se produzca no solo en España sino en Europa, y tanto en la mar como en tierra.

Con cuanto antecede solo cabe augurar un brillante futuro para todos aquellos jóvenes europeos que deseen iniciarse en las profesiones náuticas, siempre que estén dispuestos, eso sí, a asumir importantes responsabilidades y con una dedicación permanente, no tanto de tiempo presencial como mental. Para trabajar en tierra, su etapa como marino será su mejor escuela y deberá ser vista como un paso intermedio y obligado para desempeñar con autoridad y capacidad suficientes puestos de responsabilidad, tanto en la industria como en la administración marítima.

Sobre la condición de marinero



"Portando Redes", escultura en bronce de Camilo Caamaño

Camilo Camaño Xestido

Artista y amigo de AETINAPE

Una frase que se quedó en mi subconsciente y, por extensión me penetró hasta lo más profundo de las entrañas, dice: "la humanidad está compuesta por tres clases de hombres, vivos, muertos y marineros".

Solamente personas de tan magna sensibilidad y, de manera especial con este colectivo formado por las gentes del mar, como el entrañable amigo-hermano José Manuel Muñiz, es quien de esgrimir tan mayúscula y profunda reflexión, que de ninguna manera nos deja indiferentes.

A propósito de la gente del mar, colectivo jamás reconocido como se debiera y, que a pesar de la sensible mejora de las condiciones de vida conquistadas con el paso del tiempo, sigue siendo un sector social marginado, o cuando menos, tratado de una manera diferente al resto de la ciudadanía. Careciendo de derechos elementales y habitante de un minúsculo territorio, en el que se entrega entre mares, idas y retornos, catres y cubiertas, cabos, redes y maniobras, largadas y viradas, cargas y descargas,

angustias y sobresaltos, calmas y tempestades, siempre dentro de esa especie de micro ciudad o escenario donde los actores se repiten a diario. Y ellos siempre tan cómplices y generosos, como si tuviesen que rendir cuentas al resto de los humanos.

■
No es casual mi aprecio y respeto a tan singular colectivo, en el que incluyo por igual a cargos y marineros, al capitán y al "chó". Inmensas charlas con mi padre, intensas tertulias con Muñiz, cantidad de aventuras narradas por el amigo y señor Oliveira, fueron capaces de dejarme una honda y afectiva huella, sobre las mencionadas gentes saladas, que sufren una importante transformación en cuanto dejan de pisar tierra firme y pasan a ser ciudadanos de esa diminuta isla, que se convierte en su país o nación, en cada travesía o marea.

■
Si bien es cierto que los fenómenos de la naturaleza, en ocasiones son inclementes, eso se incrementa sensiblemente cuando el medio, en lugar de sólido se convierte en líquido, sin embargo incluso en esos casos, ahí está la intrépida y valiente figura de esas terceras personas, "os mariñeiros", "as xentes do mar", para hacerle frente y, en todo caso, capear para salir de la situación y, salvo excepciones lamentables, remontan y la lucha continua.

■
Ya delante de esta sencilla y sincera introducción a un mundo tan duro y al mismo tiempo tan rico y generoso así como a sus agentes, solamente quiero a hacer un par de reflexiones:

■
¿Por qué no hay una respuesta contundente y un reconocimiento como se merece a tan singular colectivo?. Eso podría mitigar en cierta medida las altas cotas de sacrificio, tanto del sufrir constante y cotidiano de las adversidades del medio, como de la falta de libertad que supone vivir día y noche en tan minúscula ciudad, casi siempre por tiempo indefinido.

■
¿Acaso no es incoherente y a todas luces injusto, que el marino, marinero o marinera, no tengan derecho a voto, aún considerándose el buque o embarcación un trozo de país, ejercicio que como otros tantos de gran responsabilidad, podría perfectamente ser asumido por el o la responsable de la navepatria, sea patrón, capitán o máxima autoridad, con el debido nombramiento democrático y, componiendo la pertinente mesa electoral ?. Ello daría posibilidad al sector a ser copartícipe activo de los destinos del país, en el más amplio sentido. Con todos los respetos, cuando menos, sería más justo que el tan inoportuno voto por correo de familias de emigrantes (hijos, nietos, bisnietos o cualquier descendiente por lejano que sea), que en su mayoría, dado el transcurso del tiempo y el paso de generaciones, ni siquiera saben donde queda nuestra geografía y, mucho menos la realidad sociopolítica y económica de nuestra tierra.

■
Vaya pues mi entrañable saludo a tan generosa gente, especie de labradores que diariamente aráis los océanos y, contribuís al enriquecimiento de la colectividad, material, intemporal e intelectualmente y, de forma especial a los que formáis parte de AETINAPE, pues es una manera de colaborar en la dignificación de la profesión y calidad de vida de forma conjunta.

■
Gracias asimismo, por lo que me ha enriquecido el hecho de aceptarme como uno mas de los vuestros, escuchándoos ,compartiendo tertulias, congresos, o simplemente mesa y mantel , pues las aventuras y desventuras, siempre son aleccionadoras. También un recuerdo para los entrañables amigos que ya no están y , entre los que cuento: Germán Luaces, romántico capitán del Campaláns y José Oliveira Avendaño, fundador de Aetimpe y luego Aetinape, fabulador, grande entre los de la profesión, padre de muchos marineros y titulados, exquisito amigo.

■
A todos gracias. He dicho.

■
Fragmento de un texto de Camilo Camaño
Xestido traducida del original en gallego por
AETINAPE



La nueva Formación Profesional

Miguel Soler Gracia

Director General de Formación Profesional del Ministerio de Educación

Hoy todo el mundo habla de la necesidad de reorientar el modelo de crecimiento económico para que sea sostenible en lo social, en lo económico y en lo ambiental. Vivimos en una sociedad en continuo proceso de cambio, y la inversión en formación es, inequívocamente, la más rentable de cuantas pueden hacerse en términos de rentabilidad económica y social a medio y largo plazo.

El convencimiento de que el binomio economía sostenible-formación es indisoluble se ha visto refrendado en todos los comunicados que la U.E. ha hecho públicos a lo largo de estos últimos años (Copenhague, Maastricht, Helsinki y Burdeos) siendo quizás la formación el único elemento del modelo económico que no se ha puesto en tela de juicio. Centrándonos en la Formación Profesional de nuestro país, podemos decir que disfrutamos de un modelo consolidado, que tuvo su origen en la LOGSE, y que se ha ido perfeccionando con el paso del tiempo y con las modificaciones normativas que hemos ido introduciendo.

Una de las asignaturas pendientes que teníamos era el no reconocimiento mutuo de los dos subsistemas de Formación Profesional, el del ámbito educativo y del ámbito laboral. Éste fue uno de los elementos que dio lugar a la Ley Orgánica 5/2002 de las Cualificaciones y de la Formación Profesional. Esta ley establece un sistema integral de formación profesional para responder a las demandas sociales y económicas a través de las diversas modalidades formativas, así como el mandato de diseñar un sistema que permita reconocer las competencias profesionales adquiridas por la experiencia laboral y vías no formales de formación.

Para dar respuesta a estos objetivos durante estos años se ha trabajado, entre otros, en los siguientes ámbitos:

El primero de ellos es la creación de un Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, en el que se han incluido las identificadas en el sistema productivo en función de las competencias apropiadas para el ejercicio profesional. Este catálogo es el referente común para la elaboración de los títulos de Formación Profesional, competencia del Ministerio de Educación, y de los Certificados de Profesionalidad, competencia del Ministerio de Trabajo e Inmigración. A partir de este catálogo se están elaborando los nuevos títulos de formación profesional y los certificados de profesionalidad.

El segundo ha sido la publicación del Real Decreto de evaluación y acreditación de competencias profesionales adquiridas a través de la experiencia laboral y de vías no formales de formación. En estos momentos estamos formando a los asesores, orientadores y evaluadores que participarán en el procedimiento, y se realizará una primera convocatoria, en colaboración con las Comunidades Autónomas, a finales de este año 2010. Esta primera convocatoria irá destinada a la acreditación de las unidades de competencia relacionadas con la educación infantil y los perfiles profesionales derivados de la implantación de la Ley de Dependencia. Posteriormente cada Comunidad Autónoma, en su ámbito territorial y teniendo en cuenta los sectores productivos de la zona, realizará las convocatorias destinadas a los sectores que considere prioritarios.

El tercer instrumento es desarrollar un sistema integrado de información y orientación profesional. La ciudadanía debe contar con la información y la orientación suficiente para una toma de decisiones adecuada para su futuro formativo o profesional. En esa línea, próximamente vamos a poner en funcionamiento el portal TODO FP. Allí se podrán encontrar materiales e información en diversos soportes y formatos adecuados a cada tipo de usuario: alumnos, padres, profesores, profesionales de la orientación, empresarios.

■ En lo que respecta a la Formación Profesional del Sistema Educativo, a lo largo de los últimos años la Formación Profesional ha ido adquiriendo un prestigio creciente entre los empleadores, y así se demuestra con el alto grado de inserción laboral de estos titulados. Sin embargo, todavía no hemos conseguido que esa percepción sea compartida por el conjunto de la sociedad. En este sentido el esfuerzo de las administraciones educativas, del profesorado, y de los profesionales de la orientación, es indispensable para inculcar en la sociedad la idea de que la Formación Profesional es una opción formativa de primera calidad.

■ El número de alumnos matriculados en FP ha ido creciendo desde finales de los años 90. En este curso 2009/2010 el número de alumnos en Formación Profesional es de 580.561, lo que supone un 7,8% más que en el curso anterior. El aumento de alumnado no nos debe conformar. Debemos aprovechar ese cambio de tendencia para poner la Formación Profesional al servicio de la ciudadanía, y lo vamos a hacer incidiendo sobre aquellos aspectos que son susceptibles de mejora, y que voy a citar brevemente:

■ 1. Tenemos un desajuste respecto de Europa en el número de alumnos que al término de la escolarización obligatoria continúan estudios de Formación Profesional. En Europa, el 58% eligen programas formativos de Formación profesional, mientras que el 42% prefieren programas de formación general equivalentes a nuestro bachillerato. En España es justo al revés. Un 59% opta por el bachillerato frente al 41% que lo hace por la Formación Profesional de Grado Medio. Ese desajuste contribuye a que en nuestro país el 23,1% de la población tenga un nivel medio de cualificación, frente al 48,9% de la UE. Si tenemos en cuenta que la previsión es que para el año 2020 el 50% de los puestos de trabajo correspondan a niveles medios de cualificación, podemos ver la necesidad de acciones concretas en este terreno para estimular el acceso de los jóvenes, y de la población en general, a los estudios de Formación Profesional de Grado Medio.

■ 2. Necesitamos una oferta de formación profesional más flexible para acercarla a las demandas de la ciudadanía, permitiendo compatibilizar las obligaciones laborales y familiares con el proceso de aprendizaje a lo largo de la vida. Para ello, entre otras cosas, hemos puesto en marcha una Plataforma online que va a permitir cursar estudios de formación profesional de 7 títulos en septiembre de 2010 y más de 100 títulos el año próximo.

■ 3. La movilidad del alumnado de F.P. es escasa y es preciso mejorarla mediante la simplificación de los trámites y mediante la dotación de ayudas económicas complementarias a las de los Programas Educativos Europeos, que ya hemos empezado a aplicar los dos últimos años.

■ 4. Tenemos que incrementar el número de centros integrados de formación profesional, así como los centros del sistema educativo que puedan realizar una oferta integrada dirigida tanto a los jóvenes en edad escolar como a la población trabajadora.

■ 5. Debemos incrementar las estrategias y herramientas de información y orientación, avanzando hacia un sistema integrado que permita optimizar los recursos que en este ámbito aportan tanto las diferentes administraciones como los agentes sociales.

■ 6. Debemos facilitar el tránsito y la relación entre los diferentes niveles del sistema educativo, tanto entre los diferentes niveles de FP como con el Bachillerato y los estudios universitarios. La creación de estas pasarelas están recogidas en el Proyecto de Ley de Economía Sostenible.

■ 7. Promover en los centros de formación profesional el desarrollo de proyectos de innovación aplicada, fomentando el trabajo conjunto entre los centros de formación profesional. En el año 2011 el Ministerio de Educación publicará una convocatoria dirigida a todos los centros de formación profesional para el desarrollo de proyectos de innovación aplicada en diferentes ámbitos, entre centros de diferentes Comunidades Autónomas.

■ 8. Conectar, a través de una red digital, a los centros de formación profesional para trabajos experimentales relacionados con proyectos referidos a la innovación aplicada en campos diversos.

■ 9. Incrementar la colaboración entre los centros de FP y las empresas, priorizando las PYMES, y alcanzando el nivel de una cooperación efectiva que aproveche todas las posibles potencialidades en la transferencia tecnológica y del conocimiento entre ambas organizaciones, así como la mejora de los procesos de producción.

■ 10. Impulsar la mejora de la productividad, la transferencia de conocimiento, el desarrollo tecnológico y la innovación, en diversas áreas, especialmente a través de los Campus integrados de excelencia internacional, favoreciendo una mayor coordinación

entre la Universidad, los centros de Formación Profesional de Grado Superior y las empresas. En la convocatoria de Campus de Excelencia Internacional de 2010 y en el Proyecto de Ley de Economía Sostenible se avanzan medidas en esta dirección.

Estas son algunas de las medidas que queremos desarrollar para seguir mejorando la calidad de la formación profesional en España, para conseguir una formación que facilite a los jóvenes y a las personas adultas la preparación necesaria para su desarrollo personal y profesional. Tenemos que ser conscientes de que la mejor herencia que podemos dejar a los jóvenes es una buena formación que les prepare para vivir en un mundo en permanente proceso de cambio. Debemos cambiar la percepción que la ciudadanía en general tiene en relación con la formación profesional como una alternativa de segunda categoría y que en nada responde a la realidad de estos estudios. Para conseguirlo se requiere el esfuerzo de todos. Los que ya estamos convencidos no vamos a cejar en el empeño.

ANÁLISIS

Convenio sobre trabajo marítimo de la OIT-2006

Guillermo Mendía Álvarez-Sala

Asesor Jurídico de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)

Son 10 los Estados que han ratificado el Convenio sobre trabajo marítimo de la OIT (CTM): Bahamas, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Canadá, Croacia, Liberia, España, Islas Marshall, Noruega y Panamá, cuya flota supone algo más del 45% del tonelaje de la flota mundial.

El nivel de ratificaciones acordado para su entrada en vigor es, sin embargo, muy superior al exigido en otros Convenios de la OIT, pues el CTM fue desarrollado con la intención de obtener un amplio apoyo internacional. Así, su art. VIII. 3 establece que entrará en vigor “12 meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Estados Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial”. Por tanto, si bien el requisito de tonelaje está ya cumplido con creces, falta la ratificación de al menos 20 países más.

Pero hay que tener en cuenta que, el 22 de junio de 2007, el Consejo Europeo adoptó una Decisión por la que autorizaba a los Estados miembros de la UE a la ratificación del Convenio y les instaba a su ratificación, preferiblemente antes del 31 de diciembre de 2010. Por ello, y atendiendo al progreso de ratificaciones se prevé que el CTM pueda entrar en vigor a finales de 2011.

1. Formato del Convenio: aspectos vinculantes y aspectos orientativos

El CTM refunde numerosos convenios marítimos de la OIT ya anteriormente vigentes y regula todas las cuestiones esenciales en materia de trabajo marítimo. Los niveles de exigencia son, en general, los mismos ya contemplados en los convenios que refunde y que, en muchos aspectos, están ya superados por las normativas nacionales de los países de la OCDE y de España en particular.

El CTM consta de tres partes diferentes, pero relacionadas entre sí: Artículos, Reglamento y Código. Los Artículos y el Reglamento establecen derechos, principios y obligaciones básicas de los Estados parte del CTM mientras que el Código establece las medidas detalladas de aplicación. El Código se divide a su vez en dos partes: la parte A establece normas obligatorias, mientras que la parte B incluye pautas no obligatorias. No obstante, en muchas ocasiones, las normas de la parte A imponen obligaciones de carácter difuso o general, por lo que el nivel real de exigencia en los distintos campos

regulados por el Convenio quedará finalmente determinado por la normativa nacional de aplicación de las disposiciones del CTM.

2. Ámbito de aplicación y materias cubiertas

Una vez que entre en vigor, el CTM resultará de aplicación:

- A todos los buques mercantes, con excepción de aquellos que naveguen exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro, o en las inmediaciones, de aguas abrigadas o portuarias. Tampoco se aplicará a buques de pesca, embarcaciones de construcción tradicional y buques de guerra.
- A toda la gente del mar, término que se define como “toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio”. En términos jurídicos españoles, diríamos que es aplicable a toda la dotación del buque.

Las principales materias reguladas en el CTM son: edad mínima para trabajar, certificados médicos, formación y titulación, contratación y colocación, acuerdos de empleo (contratos) de la gente de mar, salarios, horas de trabajo y descanso, repatriación, niveles de dotación exigibles, alojamiento y servicios de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, atención médica a bordo de buques y en tierra, enfermedad, lesiones o muerte de la gente de mar, protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes, seguridad social y procedimientos de tramitación de quejas a bordo.

Una de las principales novedades introducidas por el CTM es que se reconoce el derecho de los marinos a ser repatriados sin coste en una serie de supuestos tasados y los armadores deberán contar con una garantía financiera que cubra esta contingencia. Asimismo, el CTM establece el derecho de los marinos a ser compensados en el caso de lesión, muerte o situación desempleo a consecuencia de la pérdida o varada del buque. El Convenio exige en estos casos a los Estados Miembros que establezcan medios legales que permitan a los marinos recibir la indemnización pertinente.

3. Sistema de certificación y procedimiento de inspección. Obligaciones para la Administración y las empresas navieras.

El Convenio establece un sistema de certificación al que estarán sometidos los buques de GT ≥ 500 que efectúen viajes internacionales. En todo caso, el CTM 2006, se aplica a toda la gente de mar a bordo de los buques cubiertos por el Convenio, con independencia del tipo y del tamaño del buque o de si se ha expedido o no al buque un Certificado de Trabajo Marítimo.

El CTM prevé que los buques deberán llevar los siguientes documentos:

- Certificado de Trabajo Marítimo (emitido por el Estado del Pabellón u organización reconocida por éste, contendrá una lista de 14 ámbitos sujetos a un sistema obligatorio de certificación).
- Declaración de Conformidad Laboral Marítima (que deberá ser rellenada por el Estado del pabellón y por el Armador).
- Un cuadro en el que se describa la organización del trabajo a bordo.
- Certificados médicos normalizados.
- Un formulario normalizado de Informe Médico a bordo para uso de los capitanes de buque y del personal médico pertinente.
- Un sistema de Registro de los informes de inspección.

4. Inspecciones del cumplimiento del CTM.

Un elemento fundamental del CTM, y que contribuyó de forma decisiva a su aceptación por los sindicatos internacionales de marinos, a pesar de que no supone en general una elevación de las normas laborales mínimas anteriormente vigentes es que los Estados parte se comprometen a, una vez entre en vigor, inspeccionar y exigir su cumplimiento a los buques extranjeros que hagan escala en sus puertos, por medio del mecanismo y los inspectores de Port State Control, independientemente de que el Estado del pabellón del buque sea o no parte del Convenio OIT.

Por tanto, los armadores españoles, cualquiera que sea el pabellón de sus buques, especialmente cuando realicen escala en puertos de Estados Parte del CTM (hay que suponer que todos los Estados de la UE acabarán siéndolo), deberán asegurarse de disponer de los certificados y deberán formar a su personal para que confeccione la segunda parte de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima y a sus tripulaciones para que puedan superar las correspondientes inspecciones de PSC.

■ En el caso de España, en principio serán los también inspectores de PSC quienes asumirán las inspecciones de los buques extranjeros mientras que no está aún decidido quién realizará las inspecciones a los buques españoles, siendo posible que recaigan sobre los inspectores de trabajo. En todo caso, la Administración deberá formar a los inspectores para realizar esa labor e instruir a los servicios de la Administración para expedir los Certificados de Trabajo Marítimo y la primera parte de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima a los buques de pabellón español.

■ La autoridad competente deberá publicar un informe anual sobre las actividades de inspección antes del 30 de junio del año siguiente.

■ 5. Pautas de la OIT.

La OIT ha publicado unos extensos documentos con Pautas para los inspectores que deban verificar el cumplimiento del CTM, uno destinado a los inspectores del Estado de bandera y otro a los inspectores de PSC. Aunque van dirigidos a los inspectores, pueden resultar también de interés para los armadores.

■ Ambos están disponibles gratuitamente en la web de la OIT en inglés y en español.

■ ANÁLISIS | LOS ESTÁNDARES INTERNACIONALES BÁSICOS EN EL ÁMBITO MARÍTIMO PESQUERO (II)

El Código Internacional para la protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP)

■ Pedro Riveiro Domínguez

Analista de derecho internacional marítimo y pesquero. Miembro del Comité Ejecutivo de AETINAPE

■ Diferentes hechos acaecidos en diversos lugares durante los últimos años, y especialmente los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos, han puesto de manifiesto que no existen países que estén completamente protegidos del terrorismo. Los hechos han probado que la actividad terrorista, cualquiera que sea su motivación, puede alcanzar y ocurrir en cualquier parte, en cualquier momento, no dejando a nadie exento de sus actos. La mayoría de las acciones han ido dirigidas a centros masivos de actividad social, pero no por ello otros objetivos selectivos quedan fuera de sus ataques. En este sentido todos los objetivos identificables deberán ser cubiertos por las correspondientes medidas de protección.

■ Encontrándonos inmersos en un proceso creciente de interdependencia de todos los actores de la economía mundial, el caso de la globalización de los centros de producción y el transporte de los productos a los centros de consumos en el mundo, representan un alto nivel de dificultad para los controles y responsabilidades nacionales e internacionales, sobre la protección y evaluación de los riesgos, de todas las actividades que ocurren dentro de la cadena logística del comercio internacional.

■ La organización marítima internacional (OMI), desde que fue establecida, se ha dedicado a promover mecanismos de cooperación en el campo de prácticas y regulaciones sobre la actividad naviera dentro del comercio internacional. Es por esta razón que su preocupación la enfoca a la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar, ocasionada por los buques.

■ Uno de los convenios dedicados a la seguridad marítima, es el Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS (Safety Of Life at Sea), sobre el cual, se adoptó, en diciembre de 2002, una cierta cantidad de enmiendas. La más trascendental es la que se realizó al capítulo XI por el que se adopta el nuevo "Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias" (Código PBIP),

también conocido como el “ISPS Code” en inglés. Este Código, junto con las otras enmiendas del SOLAS adoptadas en ese mismo año, brinda un nuevo régimen completo de seguridad en el transporte marítimo internacional.

Antes de estas últimas enmiendas, el SOLAS se ocupaba solamente de la seguridad en el transporte marítimo. Las enmiendas y el Código PBIP se ocupan ahora de asuntos de transporte marítimo en relación con los buques e instalaciones portuarias.

¿Cuál es el propósito del Código PBIP?

El Código PBIP tiene varios propósitos:

- 1. Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre gobiernos, organismos gubernamentales, administraciones locales y sector naviero y portuario, a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra sucesos que afecten a la seguridad de los buques o instalaciones portuarias utilizadas para el comercio internacional.
- 2. Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los gobiernos, administraciones navieras y portuarias a fin de garantizar la protección marítima.
- 3. Garantizar que exista información permanente y eficaz relacionada con la seguridad de los buques e instalaciones portuarias.
- 4. Ofrecer una metodología que permita evaluar la protección, a fin de contar con planes y procedimientos que hagan posible reaccionar a los cambios en tres niveles de protección:
 - a. Nivel uno: es el estado normal con mínimas medidas de seguridad;
 - b. Nivel dos: ocurre cuando se tienen informaciones, en las que podrían existir algún tipo de amenaza terrorista para el país, estableciéndose medidas de seguridad adicionales;
 - c. Nivel tres: es establecido cuando la información que se maneja permite deducir que existen amenazas concretas y en este nivel las medidas de seguridad son máximas.
- 5. Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

¿Cuáles son las amenazas?

El terrorismo se caracteriza por no tener cara, no tienen fronteras ni nacionalidad, asume apariencia civil o militar y se mimetiza entre la delincuencia y la legalidad.

El sistema de transporte marítimo y la aviación

comercial resultan altamente vulnerables, debido a la transferencia de diferentes tipos de mercancías respecto de las cuales, se confía en lo que manifiesta transportar el dueño de la carga.

Las amenazas no sólo se materializan por acciones terroristas, sino también por organizaciones criminales dedicadas al tráfico ilícito de drogas y estupefacientes, de armas, de polizones e inmigrantes, la intervención y robo de la carga en contenedores, la piratería en alta mar y los asaltos a mano armada en puertos, entre otros.

¿Quién es un terrorista marítimo?

Un terrorista marítimo es aquel que, con propósitos políticos o con el objetivo de influir en el ejercicio de los derechos de un Estado o entidad política, intenta hacer una combinación de los siguientes actos:

- 1. Capturar o ejercer control ilícito sobre un buque u otra estructura marítima mediante amenaza o por la fuerza.
- 2. Llevar a cabo un acto de violencia, contra una persona a bordo, con la probabilidad de poner en peligro la seguridad de la navegación.
- 3. Destruir o dañar un buque, instalación portuaria, plataforma marítima, cargamento o ayudas a la navegación.
- 4. Difundir intencionalmente información falsa que ponga en peligro la seguridad en la navegación.

¿Es necesaria la regulación de este Código?

Ante la gravedad de la amenaza, la comunidad internacional tiene que organizarse y actuar coordinadamente para protegerse contra los riesgos de atentados y sabotajes, esto debido a que el terrorismo ha extendido sus ataques a casi todos los países del mundo y con consecuencias mucho más graves, de hacer el mayor daño y provocar el mayor número de víctimas posible.

Las organizaciones criminales conocen perfectamente cuan dependiente es la economía mundial del transporte marítimo, de esta forma pueden convertir al buque en un arma para transportar personas (terroristas), artefactos o elementos que les permitan provocar un atentado en otro país transformando la instalación portuaria en un medio facilitador para cometer actos terroristas. La amenaza no discrimina. TODOS somos potenciales blancos o víctimas de la acción terrorista.

¿En qué consiste el Código PBIP?

- 1. Recopilar y evaluar información sobre las ame-

nazas a la protección marítima e intercambiar dicha información con los gobiernos interesados.

- 2. Exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques e instalaciones portuarias.
- 3. Evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas.
- 4. Evitar la introducción, a los buques e instalaciones, de armas no autorizadas, artefactos explosivos o incendiarios.
- 5. Facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a dicha protección.
- 6. Exigir planes de protección para el buque e instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección adecuada para cada uno.
- 7. Exigir información, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiarice con los planes y procedimientos de protección.

■ **¿Cuál es el ámbito de aplicación?**

En el caso de los buques, se aplica a los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:

- 1. Buques de pasaje, incluidos los de gran velocidad (HSC).
- 2. Buques de carga, incluidos los de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500 GT.
- 3. Unidades móviles de perforación mar a dentro.

■
En el caso de instalaciones portuarias, se aplica a todas aquellas que presten servicios a los buques antes mencionados.

■ **¿Cuáles son los contenidos de obligado cumplimiento y las recomendaciones del Código?**

Las modificaciones al SOLAS y la parte A del Código PBIP, contienen medidas de aplicación obligatorias, mientras que la parte B incluye recomendaciones. Todas las medidas se refieren a buques de pasajeros, buques de carga de más de 500 GT, plataformas petroleras e instalaciones portuarias.

■
Entre las disposiciones de obligado cumplimiento, se incluye la obligación de identificar a los buques de manera permanente, relacionada con un sistema de identificación automática (SIA) y el establecimiento de un sistema de alerta de seguridad, que funcione ante cualquier acción hostil contra el buque. También se dispone la emisión de un documento de registro de la historia de cada buque, denominado “Continuous Synopsis Record (CSR)”.

■
Además, dispone de la adopción de medidas de seguridad activas y pasivas en tres niveles: Normal,

Protección Intensificada y Máxima Protección, cuya implementación debe estar directamente relacionada con la evaluación del riesgo correspondiente. Para todo esto es necesario la designación del personal de ejecución de las medidas de seguridad (Oficiales de Protección de Buque, de Empresa y de Instalaciones Portuarias), de la preparación de los planes de contingencia que tomen en cuenta las evaluaciones de riesgo (buques e instalaciones portuarias) y de la emisión del certificado de seguridad del buque, así como también de la supervisión del entrenamiento del resto del personal.

■
También se prevé la posibilidad de que un buque sea inspeccionado en puerto o antes de entrar al mismo, por razones de seguridad.

■
La parte A del Código PBIP establece claramente las responsabilidades y obligaciones de los distintos actores involucrados en la seguridad (Estados miembros, compañías navieras, capitanes e instalaciones portuarias). La parte B, establece una serie de recomendaciones relacionadas con las disposiciones obligatorias y solicita a los gobiernos que designen Organizaciones de Protección Reconocidas (OPR) y puntos de contacto de seguridad marítima regional y nacional, así como, administrar los niveles de seguridad e intercambiar información relacionada con todas las cuestiones de protección marítima.

■ **¿Cuál es el nuevo régimen de responsabilidades en materia de seguridad?**

El nuevo régimen en materia de seguridad establece una amplia gama de responsabilidades de gobiernos, instalaciones portuarias y propietarios y operadores de buques.

■ **Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes:**

La responsabilidad principal de los Estados contratantes a tenor del capítulo XI-2 del SOLAS y de la Parte A del Código es determinar y respetar los niveles de protección. Entre las responsabilidades figuran:

- aprobación del Plan de protección del buque.
- expedición de un Certificado internacional de protección del buque, una vez hecha la verificación.
- ejecución y aprobación de la Evaluación de la protección de la instalación portuaria.
- aprobación del Plan de protección de la instalación portuaria.
- Determinación de las instalaciones portuarias que han de designar en su seno un Oficial de protección.
- Adopción de medidas de control y cumplimiento.

■ Los Gobiernos pueden delegar ciertas responsabilidades en Organizaciones de protección reconocidas (OPR) no gubernamentales.

■ **Responsabilidades de los propietarios y/o los operadores de los buques:**

Los propietarios y/o los operadores de los buques tienen cierto número de responsabilidades, de las que una de las principales es asegurar que todo buque obtenga un Certificado internacional de protección del buque (CIPB) de las administraciones públicas del país donde esté abanderado, o de una OPR, tal como una sociedad de clasificación. Para obtener un CIPB han de tomarse las medidas siguientes:

- Designación de un Oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM)
- Ejecución de una Evaluación de la protección del buque (EPB) y desarrollo del Plan de protección del buque (PPB)
- Designación de un Oficial de protección del buque (OPB)
- Formación, ejercicios y prácticas.

■ Varios requisitos especiales obligatorios de los capítulos V, X-1 y X-2 del SOLAS se aplican a los buques y asignan responsabilidades adicionales a sus propietarios y a los Gobiernos. Entre ellas figuran las siguientes:

- Sistema de identificación automática (SIA) (AIS en inglés)
- Número de identificación del buque (NIB)
- Sistema de alerta de protección del buque (SAPB)
- Registro sinóptico continuo (RSC)

■ **Responsabilidades de las instalaciones portuarias:**

De acuerdo con su tamaño, en las instalaciones portuarias puede haber, dentro de los límites legales y administrativos de cada puerto, varias o incluso muchas responsabilidades a efectos del Código BPPI.

- Plan de protección de la instalación portuaria (PPIP): basándose en la Evaluación de la protección de la instalación portuaria, aprobada por el Gobierno nacional pertinente.
- Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP): Toda instalación deberá designar un Oficial de protección.
- Formación, ejercicios y prácticas.

■ Los Gobiernos y el sector tuvieron que hacer frente al reto que suponía cumplir los diversos requisitos nuevos de seguridad en un plazo breve de tiempo que vencía el 1º de julio de 2004. Su cumplimiento en esta fecha era crucial, ya que las consecuencias de no hacerlo podían ser graves. Sin embargo, África y los países de la antigua Unión Soviética y de Europa oriental son los que se describen como lentos en la aplicación de las nuevas normas de seguridad de PBIP.



Saliendo de la Edad de Piedra

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

Estamos en el año 2010, en pleno siglo XXI, pero hay sectores de la sociedad en los cuales parece que el tiempo se haya detenido en los principios de los tiempos. Uno de estos sectores, —o mejor dicho una de las actividades en el caso que nos ocupa— en los cuales parece que el tiempo no haya pasado es la actividad de la Pesca Industrial o de Altura.

Ya se sabe que la Pesca es una actividad muy sectorial ya que existen muchas modalidades y que lo único que tienen en común entre ellas es que se dedican a pescar y pongo como ejemplo la Pesca de Arrastre y la del Palangre por ser las más conocidas. Porque en lo demás no se parecen en nada, ni el tipo de barco, ni el sistema de trabajo ni las remuneraciones, etc.

Dicho esto, me voy a referir en adelante a la pesca de arrastre. Los que empezamos a la mar —es decir embarcarse en un barco de pesca, los que embarcaban en la mercante iban a navegar— a principios de los años 70, 1971, 1972, etc (por poco no nos jubilamos a los 55); al cabo de treinta y tantos años podemos comprobar que todo sigue igual. Se han construido barcos nuevos, se ha renovado la flota, pero todo sigue igual, poco ha cambiado.

— Te digo que estamos peor que antes Manolo, decía Juan

— Tanto como peor.... hombre yo creo que...

— Vamos para atrás, dijo Serafín, levantando la voz e interrumpiendo a Manolo en el “Almas Perdidas” Fíjate en los de Gran Sol, tienen que pagar hasta la comida con el dichoso convenio

— Nosotros los congeladores no tenemos ni convenio, dijo Ramon.

— Mejor, visto lo que hay es mejor que nos quedemos como estamos como dijo el que fue a Lourdes, dijo alguien desde otra mesa.

Esta era una de tantas conversaciones o tertulias que se forman cuando nos reunimos mas de cuatro marineros, lo cual es cada vez mas difícil que nos juntemos mas de cuatro sencillamente por falta de personal. Si en vez de marineros son patrones de pesca los que se reúnen ya se sabe: “Reunión de Patrones de pesca, lances como mundos”. Sé de

uno que decía cuando se empezó a pescar gallineta en Irminger: “metimos lances que parecían islas”.

En esas estábamos cuando surgió o mas bien evolucionó la presente crisis, pues la crisis no es de ahora ya viene de largo.

Fue cuando hubo que “salir de casa”, el sistema de pesca al arrastre debido a una larga serie de circunstancias, cierre de caladeros, restricción de cuotas, falta de personal etc dejó de ser rentable en la forma que lo habíamos conocido. Entonces algunas empresas empezaron a moverse, yo tuve y tengo la suerte de encontrarme en ese momento en una de ellas y por circunstancias —no por otra cosa— me tocó “salir de casa” e ir a otros países, unas veces invitados por fabricantes de redes y otras veces por intentar aprender algo. (nosotros que ya lo sabíamos todo del arrastre)

Fue cuando comprendimos —yo y otros compañeros— en toda su extensión aquella frase que nos dijo un capitán Polaco en el año 1985 (mas o menos) cuando estábamos faenando en Namibia. **LOS ESPAÑOLES EN LA PESCA AÚN ESTÁIS EN LA EDAD DE PIEDRA.**

En aquel momento hubo alguno que se ofendió, pues pensaba que éramos los más adelantados. Tuvieron que pasar mas de 20 años con todos los altibajos que ha sufrido la Pesca y seguimos padeciendo, para darle la razón a aquel capitán y ahora los que nos tocó vivir aquella época lo recordamos con cierta nostalgia y cada vez que descubrimos o nos enteramos de alguna innovación en los barcos o en el sistema de producción aún decimos: Tenía razón el Polaco, **ESTAMOS EN LA EDAD DE PIEDRA** verdad Fulano?

Yo creo que la asignatura pendiente de los patrones de pesca Españoles era el conocimiento y practica de las redes de arrastre pelágico, las OTM. Cuando empezamos a utilizarlas, para muchos fue un autentico descubrimiento y yo me cuento entre ellos. Han pasado muchos años y ahora se puede decir que ya no tienen secretos para nosotros y ya se construyen en España con bastante éxito, es decir se le perdió el miedo a las redes pelágicas con todo lo que eso significa.

Si nos ponemos a recordar los primeros años que

empezamos a pescar gallineta oceánica (cabra) en Irminger –Islandia; hay que reconocer que fueron difíciles y muy problemáticos pero al mismo tiempo realmente emocionantes.

Para utilizar este tipo de arte hubo que modificar los barcos (-maquinillas, parques de pesca –)y lo mas difícil la mentalidad de los patronos y armadores. Nos dimos cuenta de que realmente estábamos en la EDAD DE PIEDRA y de la cual habia que salir si queríamos sobrevivir

Han pasado casi 20 años desde que se empezó a explotar la pesquería del Fletán Negro a raíz del cierre del caladero de Namibia, el más importante de los caladeros lejanos para la flota Española . Fue un cierre traumático, repentino e inesperado al menos para la mayoría de los que estábamos pescando en aquella zona. Los efectos del cierre de aquel caladero aún se notan hoy en día y no solamente en la flota Española, pues había flotas de otros países no menos importantes, Rusia, Japon, Polonia, Etc.

Todos recordamos aquellos años difíciles y llenos de incertidumbres. A nivel profesional como tripulante y Capitán en particular los recordamos ahora como una época apasionante, por los retos y dificultades que se nos planteaban, pescar en zonas nuevas a profundidades impensables hasta entonces , nuevas especies desconocidas hasta entonces –al menos para la mayoría-. Pero sobretudo la entrada y puesta en vigor de una reglamentación de pesca a nivel internacional : La reglamentación NAFO .

Aún recuerdo que la Lancha Canadiense vino barco por barco en todo el caladero y nos hizo entrega a cada Capitán del reglamento NAFO y tuvimos que firmar en el acta de inspección conforme habíamos recibido un ejemplar del famoso libro verde de NAFO

Al poco tiempo se empezó a aplicar con todo rigor y esto a nosotros nos cogió lo que se dice “en pelotas” nunca se había vivido una situación semejante en la pesca en aguas internacionales, y claro los conflictos fueron inevitables , siendo el mas conocido la denominada “Guerra del Fletán” con el apresamiento del “Estay” por parte de las patrulleras Canadienses. Mas tarde supimos por los propios Canadienses –y para nuestro asombro- que habían desplegado en la zona a varios submarinos y en Hallifax estaba preparado para salir un portaaviones. Para enfrentarse en caso necesario a una Patrullera Española y a unos barcos de pesca , es decir que se lo tomaron en serio y además nos debían tener “respeto”.

Han pasado muchos años desde entonces, años difíciles en los que venimos asistiendo a la desaparición paulatina pero inexorable de la mayoría de los barcos, a la reducción de cuotas año tras año, a la puesta en moratoria de alguna de ellas, sanciones desproporcionadas, etc. ¿Se normalizará la pesca alguna vez, llegará a estabilizarse la flota con las cuotas disponibles? Son las preguntas y dudas de cada día, de cada vez que desaparece un barco, de cada vez que reducen la cuota de una especie.

Volviendo al principio, estamos en el 2010 y parece que algo se está moviendo en esto de la Pesca Industrial en el Atlantico Norte tanto en NAFO como en NEAFC, nos da la impresión a los que llevamos mas de 15 años en estos caladeros y a mi personalmente también me lo parece.

Me parece que estamos saliendo de la Edad de Piedra, aun estamos muy lejos de ponernos a la altura de las flotas modernas que faenan en el Atlantico Norte (Noruegos, Daneses, Islandeses,etc) en cuanto a comodidades en los barcos sobretudo, pero en resultados, lo que se dice “ encima del muelle” les estamos superando .

En lo que va de año, hasta el mes de Julio, parece que los resultados de la pesca en el Atlantico Norte, Tanto NAFO como NEAFC están siendo bastante positivos, por lo menos mucho mejores que en el 2009. ¿Son estos resultados motivo para ser optimista? Yo creo que sí, pues por un lado ya no podríamos ir a peor y por otro las restricciones y planes de recuperación de especies tienen que empezar a dar resultados. Ahora solo falta una revisión realista, una nueva negociación de las cuotas de pesca, que se aproximen a la realidad actual.

Ahora los barcos y los capitanes españoles ya sabemos pescar especies pelágicas y las compañías armadoras se han abierto al mercado exterior e incluso en el Español se comercializan especies como caballa y bacaladilla que antes no era rentable pescar y por lo tanto en aquella época en que se hicieron los repartos de cuotas no se tuvieron en cuenta o no se le dio la suficiente importancia. Pero los tiempos han cambiado y en estos momentos las necesitamos para sobrevivir, pues sería una pena que por un lado nos hayamos puesto a la altura de los tiempos que nos ha tocado vivir y que por otro hayamos quedado fondeados en el pasado, en la EDAD DE PIEDRA por culpa de una burocracia inamovible. Como decía aquel viejo conocido a punto de jubilarse: “ Ahora es cuando debía empezar yo a la mar”.

Naufragios en la flota pesquera de Huelva

Ignacio Palacios Esteban

Experto en Pesca

Los naufragios por abordajes, incendios, malos tiempos, varadas y vías de agua son una tragedia constante que golpea al sector pesquero. No siempre hay víctimas pero siempre causan sufrimiento y angustia a las víctimas y a sus familias. No es frecuente, sin embargo, recordar estos siniestros que forman la parte más trágica de la historia marítima de la flota pesquera. Nosotros vamos a hacerlo rescatando la memoria de los naufragios de pesqueros de la flota de Huelva en las costas de Golfo de Cádiz, Portugal, Marruecos y el Sahara durante los años de la transición a la democracia.

La democracia fue posible gracias a los trabajadores. Sus espaldas soportaron el proceso de acelerado desarrollo de los años sesenta y la creación de una riqueza que no se distribuía de modo justo. Y sobre sus espaldas también recayó con sus movilizaciones y luchas, el liderazgo del movimiento social que hizo posible la democracia, la libertad y, en definitiva una sociedad con mayores oportunidades de justicia e igualdad.

El sector pesquero también creció de modo espectacular en aquellos años, creándose un potente flota industrial a expensas de los trabajadores del mar que soportaron duras condiciones laborales cuya manifestación más trágica son los naufragios y los muertos en la mar que con excesiva frecuencia asolaban a las familias marineras y que a continuación recuperamos

El 21 de enero de 1965, desapareció el pesquero Tríncher. Durante diez días la mar fue arrojando los cuerpos de los nueve tripulantes en las playas de Huelva y del Algarve. En noviembre de 1966 naufragó el Puerto de Villajoyosa pereciendo cuatro tripulantes, y el 11 de abril de 1969 el Villa Isabel, con cuatro desaparecidos. Los dos dieron la vuelta en escasos minutos, abatidos por golpes de mar, en aguas del Sahara

El 22 de febrero de 1972 se hundió el Arrizabalaga Iriondo a la altura de Cabo Sin, en aguas de Marruecos, tras colisionar con un mercante italiano.

Hubo que lamentar dos muertos. EL 8 de marzo de 1972 desaparece con sus cuatro tripulantes al S.E. de la Fuceta (Portugal) el pesquero Meli...

El 3 de julio de 1973 dio la vuelta a 18 millas de Maspalomas (Canarias) el congelador Pionero. Mueren once marineros. Nueve supervivientes fueron recogidos por un barco francés. Pertenecía a una serie de seis barcos de similares características. De éstos, el Emiliano Cabot, sardinero de Isla Cristina, y el Gelo ya dieron problemas de estabilidad en el viaje inaugural con dificultades para recuperarse de los golpes de mar. El 20 de septiembre del año 1968 dio la vuelta en escasos minutos el Parné. Hubo tres desaparecidos. El Marco Antonio y el Costa de la Luz fueron reformados. Una triste historia.

De 22 hombres que formaban parte de la tripulación del "Quo Vadis", sólo cuatro se salvaron. Es la mayor tragedia que se conoce en la zona de Villa Cisneros. Sobre la medianoche del 26 de julio de 1974, con vientos huracanados, un golpe de mar abate el barco y sin tiempo a enderezarse, otro golpe le da la vuelta. La mayoría de la tripulación duerme. Para siempre. Un caso más de un barco de gran arboladura y navegando en lastre. Los cuatro supervivientes fueron despedidos del barco, y lanzados violentamente al agua. Tres horas batallando con el oleaje. Una pareja que iba al arrastre escucha sus voces, les recoge y rastrea la zona. Otros barcos se unen a la operación. Todo inútil. Días más tarde, la mar irá depositando en la costa africana los restos de algunos de los marineros

La revista Stella Maris, Hombres del Mar, en su número del mes de mayo de 1969, recogía el sentir generalizado de las gentes del mar. Achacaban estos naufragios al tipo de construcción de barcos con excesiva arboladura y a la costumbre de navegar desde Huelva casi vacíos para hacer consumo de gasoil en la Palmas

Un golpe de mar provoca el hundimiento del pesquero Mis Nietos en las proximidades de Mazagón en la costa de Huelva el 22 de abril de 1974. De sus tres tripulantes, dos perdieron la vida. En una noche oscura y cerrada de agosto de 1974, el Ángela Pérez embarranca al Norte de Sidi Ifni

(Marruecos). Mala mar. Los tripulantes consiguen llegar a tierra tras esfuerzos. Todos, menos dos, los más viejo no aguantaron. El 15 de diciembre de 1974 aparece el cadáver de un marinero que llevaba un salvavidas con el nombre del Begoñita y Pinito. Todas las búsquedas resultaron infructuosas. Desolación en Isla Cristina de donde procedían los cinco pescadores

El pesquero Lasalle Primero se incendió en aguas del Sahara, el 6 de julio de 1976. Ocho tripulantes consiguieron llegar a tierra, en una balsa, después de 56 horas. Tres hombres caminaron por el desierto hasta que fueron recogidos por una patrulla del Ejército de Marruecos. Tras 20 días de búsqueda, los seis restantes se dieron por desaparecidos. Es posible que atrapados por el arte, fueran al fondo con el buque.

El 13 de julio de 1976 naufragaba el pesquero Lanzada pereciendo doce de sus trece tripulantes. Ante la inoperancia de las autoridades, los familiares de las víctimas crearon una comisión con la finalidad de esclarecer las causas del accidente. La singladura de pesca comenzó aproximadamente

a las 5:30 de la madrugada. La última corrida terminó a las 24 horas de ese día. El patrón pesca se quedó solo en el puente”, produciéndose el embarrancamiento en una zona de arrecifes. Llevaba 24 horas sin descanso. Los tripulantes subieron a cubierta y echaron las balsas al agua; una cayo volteada y las otras fueron arrastradas por la mar”. Refugiados en el puente, la mar les golpeó contra las rocas, terminando con sus vidas. El único superviviente fue lanzado por encima de los arrecifes, salvándose.

Mi deseo es que estas notas sirvan de homenaje a los trabajadores del mar, víctimas de naufragios. Sus familias nunca tuvieron un reconocimiento, y una sentencia judicial que esclareciera los hechos. Así era la justicia del mar, militar por supuesto, en aquellos oscuros años en los que penosamente salíamos del largo túnel de la dictadura

OPINIÓN

Sálvese quien pueda o todo lo contrario

Enric Tarrida Martínez

Marino y Ciudadano

Me gustaría alguna vez escribir un artículo con contenido positivo, destacar alguna faceta de nuestro ámbito laboral y de nuestro sector en donde se apreciaran mejoras en lugar de retrocesos, avances en las condiciones de trabajo de nuestros hombres y mujeres de mar, actuaciones que promovieran su dignidad como personas y ciudadanos, pero debo reconocer que me resulta difícil cuando no menos imposible, y es que las cosas que me vienen a la cabeza en esa línea resultan escasas ante la avalancha de malas noticias que nos depara día a día nuestro sector marítimo. Y eso que he tenido el placer de colaborar y participar en algunos procesos en donde a través del sacrificio, la lucha, la unidad y la solidaridad, el resultado de dichos conflictos ha sido de un resultado mucho más beneficioso de lo

que en un principio la empresa o el armador tenía destinado a sus trabajadores.

Casos como el MERCEDES DEL MAR, buque de ISCOMAR donde un reducido número de tripulantes sostuvo casi nueve meses un pulso con el armador para conseguir cobrar salarios debidos, son ejemplo de lo que se puede y debe hacer. Pero solo los afectados y los que les apoyaron saben de lo desigual de la lucha, de la desproporción de las fuerzas y medios con que cuentan ambas partes; administraciones, autoridades portuarias, la propia legislación, etc, abandonando a los tripulantes en su desesperación cuando no propiciando el fracaso de su conflicto. Como si los responsables de lo que estaba ocurriendo fueran ellos, los que habían cumplido con creces incluso sin cobrar, con sus obligaciones profesionales, en lugar de quien había dejado de pagar a unos y otros, engañado y mentido reiterada-

mente a todos los niveles, e incumplido sobradamente todas sus obligaciones. Finalmente a pesar de lo desigual de la lucha, de la coalición de Armador, Banca, Administración, y lujoso y caro despacho de abogados, los tripulantes ganaron salarios y dignidad, lo que no es poco. La conjunción de una intensa labor sindical y de un buen trabajo jurídico, con la participación activa de los implicados, que desencadenaron situaciones judiciales favorables, la atención de los medios de comunicación y una ola de solidaridad y simpatía entre compañeros del sector y una buena parte de la ciudadanía de Valencia, permitieron que se hiciera justicia y se cumpliera el axioma que dice que “hace más el que quiere que el que puede”.

■ Otras situaciones también han sido fuente de satisfacción en los últimos años; buenos convenios colectivos en algunas empresas, y conflictos donde la generosidad de los participantes ha sido una excepción ante la cruda realidad, permitiéndose corregir injusticias o evitar la cantada y habitual pérdida de derechos.

■ El crudo día a día esta repleta de despidos injustos e improcedentes que huelen a escarmiento cuando a no a persecución sindical, y en algunos ámbitos del mar, los derechos laborales y sindicales son pura ciencia ficción. Hablar de negociación colectiva, de representantes electos, es una fantasía, porque aún pervive que el armador es el amo y señor, y lo demás sobra.

■ Así de esta forma, no solo hemos ido perdiendo derechos y condiciones laborales individuales y colectivas en las empresas, sino que además nos han robado aquello que en atención a la dureza y a la peculiaridad de la actividad en el mar, y a los compromisos internacionales suscritos por nuestros gobernantes, había ido dignificando y suavizando algunos aspectos de nuestro día a día. El Instituto Social de la Marina, aún con sus defectos, era un referente para nosotros, en todos aquellos aspectos sociales, sanitarios, formativos, etc que tenían relación directa con nuestro trabajo.

■ Hace ya bastante tiempo leí un artículo en un periódico de ámbito local (lamento haberlo perdido entre montañas de información), en donde el periodista que no era marino pero parecía bien informado, manifestaba su estupor ante como los trabajadores del mar habíamos dejado perder entre otras cosas la atención sanitaria específica con la que contábamos, y argumentaba algo que no por evidente y por sufrirlo en carne propia en el día a día, resultaba menos doloroso su lectura, y venía a decir que como se puede concebir que el que un trabajador

que ha estado navegando durante varios meses, que necesita atención médica y que le quedan igual apenas unos días de descanso antes de volver a embarcar por una nueva larga temporada, no tenga una atención especial y prioritaria que le asegure que realmente va a poder beneficiarse de la sanidad pública y universal que todo habitante de nuestro país disfruta.

■ La total falta de democracia, de representatividad, de organizaciones con escasa capacidad y/o poca voluntad de defender los intereses de la gente de mar, propiciaron que aquello que era y es una necesidad, se interpretara como un privilegio, y aún se siga viendo así en cuanto a la formación, las hospederías, etc.

■ Y sigue, sigue y sigue... ayer, con mayor o menor facilidad, siendo muchos más los trabajadores de la mar, todos podíamos acceder a los cursos de formación tanto continua como en la ocupacional,... hoy el ISM no da abasto ante la demanda de los trabajadores en lo que le compete que es la primera, la ocupacional transferida a las comunidades autónomas depende de la voluntad de cada territorio, siendo la realidad más común su privatización y la asunción del coste a cuenta del trabajador.

■ Hoy obtener el certificado de Formación Básica, imprescindible para embarcar, puede costar más de 1000 euros en una escuela privada. Algo inconcebible hace unos años atrás.

■ Hace no mucho, en una reunión con un cargo de la Administración para tratar temas de mi ámbito de trabajo, después de tratar de los asuntos del orden del día, aproveche para manifestarle nuestra preocupación por el deterioro en el funcionamiento de las hospederías (competencia transferida a las Autonomías) que se traducía desde su reconversión en albergues, hasta su deterioro físico, pasando porque en muchas ocasiones no había lugar para la gente de mar al ser ocupadas por otros colectivos ajenos a su uso original. Dicho cargo, ante mis sorpresa, me dijo más o menos que claro “eso era un privilegio que usaban los funcionarios para irse de vacaciones y que era lógico que desaparecieran...”.

■ Servidor no pudo evitar contestarle que “personalmente conocía otros usos muy distintos a los por el explicados: desde el tripulante a la espera de embarque o de regresar a casa, hasta los pescadores que aprovechaban la estancia de una noche en un puerto con casa del mar para darse una ducha y dormir en una cama..., asuntos que desde luego no tienen justamente perspectiva de ser un “privilegio”.

■ Evidentemente no tuve respuesta, como tampoco la hemos tenido del propio ISM cuando hemos denunciado diversas irregularidades, la traducción es clara; No se piensan pelear por cuatro marinos pelagatos.

■ ¿Cómo hemos llegado a estas situaciones? ¿Cómo es posible que los escasos beneficios sociales de la gente de mar sean visto como privilegios y estén sometidos al acoso y derribo, y en cambio se vea normal “los derechos” de otros colectivos con ayudas sociales para hijos, estudios, residencias de veraneo, clubs de ocio privados, etc?

■ Parte de las razones ya están expuestas antes, la más clara es que no hemos sabido defender los nuestro y desde luego nadie lo ha hecho por nosotros. Solo queda una vía, una posibilidad para corregir el rumbo, romper con la dinámica del “sálvese quien pueda”, entender que vamos en el mismo barco, de grumete a Capitán, acabar con corporativismos rancios, con estúpidas jerarquías paralizantes y con individualismos egoístas.

■ Necesitamos unirnos todos y exigir a todas las organizaciones con representatividad en el sector que se pongan manos a la obra para trabajar juntas en pos de los marinos y de un sector justo y humano. No es tan difícil, se trata que las energías, el valor, la profesionalidad, la generosidad y el coraje que nos exige el trabajo en la mar, lo apliquemos también en la defensa común. Es hora de quitarnos de encima complejos y reivindicar el reconocimiento a nuestra labor.

■ Una Plataforma que uniera a todas aquellas organizaciones con “buena voluntad”, y que se propusiera metas alcanzables, aunque sin duda ambiciosas para los tiempos que corren, no debería ser imposible.

■ ¿Los Objetivos?, aquí algunas propuestas:

- Recuperación de los derechos perdidos; sanidad específica para los marinos, Servicio de Empleo Marítimo a nivel nacional, impulso de la formación continua y de la ocupacional, recuperación del funcionamiento de las Hospederías, etc., etc., etc.,...
- Exigencia a la administración marítima para que aplique y exija el cumplimiento exhaustivo de la legislación laboral y de seguridad marítima.
- Desde los diferentes ámbitos y desde las diferentes organizaciones implicadas, promover y defender y conseguir, acuerdos sectoriales y convenios de empresa que reflejen claras mejoras en las condiciones de trabajo, incidiendo especialmente en las

vacaciones y descanso, medidas sociales, salud laboral, formación, etc. Así mismo establecer condiciones económicas decentes para todas las categorías laborales, sin discriminación de ningún tipo.

- Luchar contra el dumping empresarial; el enemigo no es el inmigrante, sino el explotador que se aprovecha. Por tanto, a igual trabajo, análogas condiciones, y evidentemente no igualdad por abajo.
- Campaña por un empleo en la mar digno y humano. Salarios más elevados, regímenes de descanso y vacaciones como mínimo de uno – uno, condiciones sociales mejoradas y medidas de protección acordes con nuestra labor, deberían ser condiciones universales para nuestra profesión.

■ Y sin duda hay muchas más ideas y propuestas, y mucho el camino para andar. Pero como primer paso no estaría nada mal que para el próximo 29 de septiembre fuéramos mayoritariamente a la Huelga General, porque las reformas laborales impuestas, las previsibles modificaciones en las futuras jubilaciones y todo aquello que esta cayendo también nos afectan. Que mejor oportunidad de ir todos los trabajadores a defender nuestros derechos, y que en la mar fuéramos ejemplo de ello.

29 de Septiembre “Huelga General”. Hagámonos oír, porque sobran las razones.

■ Salud y solidaridad



El acceso a los pesqueros y el Real Decreto 1.216/1997, de 24 de julio

Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Al hilo de la reciente campaña que la Dirección General de Tráfico está desplegando en las diferentes cadenas de televisión y emisoras de radio de nuestro país, para concienciarnos a los conductores sobre los riesgos que comporta la circulación; me permito hacer una sugerencia en materia de seguridad, dirigida fundamentalmente a los responsables de los buques pesqueros, si bien no vinculada a las situaciones de especial riesgo o dificultad por las que a veces han de pasar las tripulaciones de los pesqueros, sino a una situación en la que de ordinario no cabe esperar que un tripulante se pueda verse inmerso en un peligro inminente, cual es el acceso al buque en puerto.

Existe una mala práctica, inveterada, entre nuestros pescadores, en especial los que tripulan las embarcaciones de bajura y de altura, de que tanto el acceso como el desembarque del buque cuando éste se encuentra atracado o abarloado a otro buque, lo sea por el punto en que cada tripulante considere más idóneo o apropiado para sus condiciones físicas, por lo que se puede extraer la conclusión o regla general de que en los pesqueros suele haber tantos puntos de acceso y desembarque al mismo como tripulantes constituyen su dotación, lo que no parece ser muy acorde con estos tiempos en lo que la seguridad de los trabajadores, ha dejado de ser un mero enunciado, para convertirse en una imposición legal.

Un paseo por las dársenas portuarias en donde se encuentren atracados pesqueros, nos muestra tan serio déficit en materia de seguridad, cual es la ausencia de un medio de acceso al buque que evite poner en riesgo la integridad física de sus tripulantes o las personas que deban de acceder al buque.

¿Cuesta tanto dotar a un buque de una pasarela o escala con la que se permita el acceso al mismo sin dificultades, complementada con una red de seguridad que la circunde por el exterior de su base y laterales, con la finalidad de evitar las caídas al mar, o entre buque y muelle, al acceder o salir del buque?

Como quiera que las consecuencias de tan seria deficiencia en materia de seguridad pueden conllevar, aparte de la más grave y evidente, como es la afectación de la integridad física de la persona que cae al mar desde un buque que no dispone de una escala o pasarela de embarque; además, otras para el responsable directo de la salud y seguridad de los tripulantes, el armador, que si bien no son parangonables con la anteriormente mencionada, si repercuten de forma notoria en el patrimonio del responsable de tal deficiencia en materia de seguridad, a raíz de la tramitación contra aquél del correspondiente procedimiento administrativo sancionador por incumplimiento de la normativa en materia de prevención de riesgos laborales, que culmina con una sanción, la cual en atención a la gravedad de la infracción que apuntamos, alcanza una gran entidad económica.

Y ello con independencia de la carga económica que ha de afrontar exclusivamente el armador, en virtud de lo dispuesto en el artículo 123 de la Ley General de la Seguridad Social, que le impone el tener que asumir el coste de abonar un recargo de las prestaciones reconocidas al tripulante víctima del accidente laboral, que desde el treinta por ciento del valor de dichas prestaciones puede llegar al cincuenta por ciento, pues hemos de recordar que es accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra, con ocasión o por consecuencia de la prestación de sus servicios. Y obviamente la caída al mar del tripulante encaja plenamente en el concepto de accidente laboral. Amén de que el responsable de la seguridad y salud de los tripulantes, con toda probabilidad, se verá sometido, también, a un procedimiento penal para el esclarecimiento de las posibles responsabilidades penales concurrentes y la correlativa responsabilidad civil, relacionadas con la situación a la que se hace mención en este artículo.

■

Todo ello nos fuerza, aunque sólo obedezca a razones de puro pragmatismo económico, a sugerir o aconsejar a los responsables de la seguridad y salud de los tripulantes de los buques pesqueros, que pongan remedio de forma inmediata a tal negligencia; máxime cuando tras la publicación del Real Decreto 1.216/1997, del 18 de julio, por el que se establecen las medidas de seguridad en el trabajo a bordo de los buques pesqueros; de aplicación a los buques pesqueros nacionales, que contempla en sus dos Anexos, el I, para buques pesqueros de nueva construcción, y el II para los ya construídos antes de la entrada en vigor de la mencionada disposición, en el punto o epígrafe 16 de ambos Anexos; que: "Deberá disponerse de una escala de embarque, de una pasarela de embarque o de cualquier otro dispositivo similar que ofrezca un acceso apropiado y seguro al buque"; ya no valen excusas para adoptar todas las medidas pertinentes para hacer efectivo el acceso seguro a un buque de pesca, por lo que hay que ponerse manos a la obra ya.

■

Real Decreto que hemos de reseñar fue dictado como desarrollo reglamentario parcial de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales; que fue publicado en el B.O.E., el día 7 de agosto de 1997, y entró en vigor a los dos meses siguientes de su publicación.

■

OPINIÓN

Año del marino y (casi) todo sigue igual

■

Paco Arjona

Espanoles en la Mar. Radio Exterior de España

■

Cuando la Organización Marítima Internacional acordó nombrar 2010 como el "Año de la gente de mar", quedó claro que en momentos de crisis es el factor humano el que hay que preponderar por encima de cualquier otra circunstancia. Así al menos lo entendimos unos cuantos, ávidos de que por fin se intentaran buscar soluciones a los muchos problemas que afectan de siempre a la marinería: largas jornadas de trabajo, sueldos no siempre bien remunerados, inestabilidad laboral, carencia de la formación adecuada o abandono y desidia por parte de los armadores.

■

Situaciones que si bien sería injusto decir que se dan en todos los casos, no menos cierto es afirmar que todos hemos tenido la ingrata experiencia de vivirlos o en persona o a nuestro alrededor.

■

Desde luego, el lema de la OMI no podía ser más acertado para estos doce meses: "Go to sea", es hora de hacerse a la mar, sobre todo los más jóvenes, que falta hacen para renovar y, sobre todo, garantizar la continuidad de los oficios de la mar; pero siguen faltando incentivos adecuados para que así sea.

■

Pasados ya seis meses, es momento de hacer un primer balance y análisis de lo que ha dado de sí este 2010. Lo primero que habría que decir es que aún hoy hay quien desconoce lo principal, que estamos en el "Año del Marino". Y ahí quizás deberíamos entonar el mea culpa los medios de comunicación. Desde luego, cierto es que apenas unas pocas radios y prensa especializada ha dicho algo al respecto; pero no es menos cierto que precisamente los mass media en España si algo miran de lejos es la mar, sus gentes, sus problemas y sus iniciativas. La única excepción la marca la actualidad pirata del Índico, como si fuera la única piratería del mundo; y no siempre para dejar en buen lugar a los trabajadores de nuestros atuneros y a los especialistas a bordo de la flota que envía la Armada. Por lo tanto, primera muesa perdida en el

camino hacia el “Go to sea”: ¿cómo animar a hacerse a la mar si cada vez nos es más lejana?

En cualquier caso los hay que por vocación o por tradición deciden hacerse a la mar. Y a ellos también habría que preguntarles si están dispuestos a cambiar muchas de las malas costumbres y usos que rodean al oficio. Por ejemplo, si tienen inconveniente o no en trabajar con mal llamadas artes de pesca como la dinamita, algo que, a raíz de los últimos operativos de la Guardia Civil en Galicia, se ha destapado que estaba más extendido de lo que parecía; o si se sienten seguros a bordo de embarcaciones modificadas tanto en su diseño como en la distribución de sus aparejos para ganar espacio en beneficio de las capturas, pese a generar inestabilidad del propio pesquero; o si consideran adecuado faenar en aguas infestadas de piratas a bordo de un buque de armador keniano que comercializa con una empresa española que anteriormente fue su armador.

Advertidos están de cómo acaban estas cosas: en el primer caso, detenidos y pendientes de un juicio donde nada a punta a su favor; en el segundo, son múltiples los siniestros mortales que acumulamos en nuestra historia más reciente; y en el tercero, mejor sería preguntarle al patrón del Sakoba, del que no se sabe nada desde el pasado mes de marzo y cuya situación de secuestro ha caído en el olvido de los medios de comunicación, no sabemos si también de la administración. Por cierto, que quede bien claro: los atuneros españoles del Índico saben perfectamente al peligro al que se exponen cada día; su dignidad profesional y humana quedó bien patente antes y durante de la crisis del Alakrana, reclamando una y otra vez seguridad para hacer aquello que es su obligación: trabajar. Porque éste asunto es otro de los grandes olvidados del Año del Marino: mejorar la seguridad del trabajo. Faenar o navegar no pueden ser sinónimos de poner la vida en peligro.

Y menos por un sueldo miserable, que es lo que se paga en muchos casos. Desde luego no es de recibir escuchar a navieros presumir de que han recortado sus gastos de explotación en estos tiempos de crisis a costa de contratar profesionales sin cualificación o que provienen del exterior.

Basta con ver la composición de la práctica totalidad de los buques de altura con bandera española: predominan más los tripulantes de países extranjeros, sobre todo no comunitarios. Y eso es así porque son mayoría los casos en que estos profesionales son contratados no por su valía marinera (aunque

muchos sí la tienen), sino por su bajo salario. O como bien denuncian diferentes sindicatos de nuestro país, como UGT-Mar: extranjeros que trabajan en territorio español acorde a la normativa europea por sueldos de terceros países, extraordinariamente bajos, tan bajos que no darían para vivir en la Unión Europea, ni siquiera en España.

Sin duda uno de los aspectos más destacados que nos ha dejado hasta ahora 2010, el Año del Marino, es la firme apuesta de la Asociación de Navieros Españoles por la formación. En momentos de crisis, sin apenas fletes y cuando la flota mercante española ha disminuido una vez más, es una delicia para los oídos escuchar a su presidente, Adolfo Utor decir durante la pasada asamblea anual de Anave que “el futuro de nuestros puertos, al igual que el futuro de nuestro registro especial, depende única y exclusivamente de nuestra competitividad, que es el resultado de productividad más innovación más formación”. Es decir, le pese a quien le pese, es el factor humano el que sacará a nuestros navieros y armadores de las dificultades del momento. Una apuesta por la formación, por contar con mejores profesionales, puede ser el valor añadido que necesita este sector para competir en un mercado internacional que se está poniendo cada vez más complicado.

Esa sí sería una buena política de incentivación a la marinería; pero al saber hacer de muchos navieros se suman historias como la de Contenemar – Iscomar, con tripulaciones como la del buque Isabel del Mar que se han pasado meses y meses esperando sus nóminas atrasadas. Hoy, el grupo naviero de la familia Seguí es un apestado de nuestros puertos, desde Barcelona hasta Vilagarcía, donde por cierto, se felicitan porque han recuperado la terminal de contenedores que explotaba Tercovi, la filial de Contenemar. Desde luego, historias empresariales como la de Contenemar tampoco ayudan mucho a cumplir con el lema de la OMI, “Go to sea”.

Son muchas las cuestiones que endurecen sobremanera la labor de las tripulaciones en España y en todo el mundo; la lejanía con las familias, el peligro de trabajar en condiciones laborales paupérrimas a cambio de bajos salarios o la falta de desconocimiento de los derechos y obligaciones, respaldadas por unos sistemas legales internacionales más propios del medievo que del siglo XXI, son algunos de los aspectos que deberían cambiar. Bastaría con que el Año del Marino fuera el año en que se iniciara esa transformación hacia la dignificación y reconocimiento de los profesionales de la mar.

El principio de precaución o de cautela

Jesús Saavedra España

Inspector de Pesca. Secretaría General del Mar
Capitán de Pesca y licenciado en Derecho

Este principio tuvo su entrada en la legislación hace unos 40 años, históricamente, es reciente.

El principio de precaución nos exige que, en caso de amenaza para la salud o el medio ambiente y, ante una situación de incertidumbre científica en la cual no se ha establecido alguna o algunas relaciones de causa/efecto, se tomen las medidas apropiadas para prevenir el daño. Es decir, impone que en caso de duda científica razonable sobre la posibilidad de que determinada actividad pueda producir daño grave o irreversible a la salud o al medio ambiente, se pueda demorar, limitar o impedir transitoriamente la actividad propuesta hasta adquirir seguridad científica sobre la existencia o no de tales peligros o sobre la capacidad de responder frente a la eventualidad de su existencia.

La figura que nos ocupa, nace en el Derecho alemán allá por 1970. Versaba sobre los atentados al medio ambiente, por lo tanto, los atentados a este medio debían evitarse antes de que se produjesen, de ahí que se le diera fuerza ejecutiva. De aquí se introduce luego en el ámbito internacional pasando al derecho del mar así como a otros campos.

En la legislación internacional hace su primera aparición de forma clara en la Declaración ministerial de la Segunda Conferencia Internacional sobre la protección del mar del Norte (1987), la cual precisó: “que era necesario un planteamiento de precaución para proteger el Mar del Norte de los efectos potencialmente peligrosos de las sustancias más peligrosas, y que este planteamiento podía exigir la adopción de medidas de control de las emisiones de dichas sustancias incluso antes de que formalmente se estableciera de modo científico una relación de causa/efecto”.

En la tercera Conferencia Internacional sobre la protección del Mar del Norte (1990), se formuló una nueva declaración ministerial que recogía la declaración anterior y establecía que los gobiernos firmantes seguirían aplicando el principio de precaución, es decir, adoptando medidas para evitar los efectos

potencialmente peligrosos de las sustancias tóxicas, aunque no haya pruebas científicas de la existencia de una relación de causalidad entre la emisiones y los efectos”.

La doctrina considera, de forma prácticamente unánime, que el principio de cautela fue consagrado definitivamente durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo celebrada en 1992 en Río de Janeiro <<Declaración de Río>>, la cual en su principio 15 dispone: “Con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deben aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no debe utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente”.

Por su parte, el Convenio de París para la Protección del medio Marino del Atlántico Nordeste, (septiembre de 1992), define al principio de precaución como: “principio en virtud del cual deben adoptarse medidas preventivas cuando haya motivos razonables para temer que ciertas sustancias o energía introducida, directa o indirectamente, en el medio marino puedan suponer riesgos para la salud de los seres humanos, ser peligrosos para los recursos vivos y los ecosistemas marinos, dañar instalaciones de recreo o perturbar otros usos legítimos del mar, aunque no haya pruebas inequívocas de un vínculo causal entre los elementos en cuestión y los efectos”.

Asimismo, el Código de Conducta para la Pesca Responsable (FAO), de 31 de octubre de 1995, establece en su artículo 7.5 “CRITERIO DE PRECAUCIÓN”: “Los Estados deberían aplicar ampliamente el criterio de precaución en la conservación, ordenación y explotación de los recursos acuáticos vivos con el fin de protegerlos y preservar el medio acuático. La falta de información científica adecuada no debería utilizarse como razón para aplazar o dejar de tomar medidas de conservación y gestión necesarios (...).

Por otro lado, el Tratado de la Comunidad Europea, (consolidado), dispone en su artículo 174.2 lo

siguiente: "La política de la Comunidad en el ámbito del medio ambiente tendrá como objetivo alcanzar un nivel de protección elevado teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones de la Comunidad. Se basará en los principios de cautela y acción preventiva (...). Sin embargo, no establece una definición del principio de cautela y asimismo, está referido única y exclusivamente al medio ambiente.

■
Veamos ahora, por último, lo establecido en el Reglamento (CE) nº 2371/2002, del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la Conservación y la Explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la Política Pesquera Común. En su Art. 2 "Objetivos" apartado 1, dispone: "La Política Pesquera Común garantizará una explotación de los recursos acuáticos vivos que facilite unas condiciones económicas, medioambientales y sociales sostenibles.

■
Con este fin, la Comunidad aplicará el criterio de precaución al adoptar medidas concebidas para proteger y conservar los recursos acuáticos vivos, procurar su explotación sostenible y reducir al mínimo los efectos de las actividades pesqueras en los ecosistemas marinos".

■
Art. 3).- "DEFINICIONES"<<CRITERIO DE PRECAUCIÓN DE LA GESTIÓN PESQUERA>> el criterio de que la falta de información científica suficiente no debe invocarse como argumento para posponer o no tomar medidas de gestión para conservar las especies principales, las especies asociadas o dependientes de las especies acompañantes y su entorno".

■
La doctrina mayoritaria, define de forma general al principio de precaución como: "El principio que permite a los poderes públicos adoptar medidas preventivas proporcionadas, no discriminatorias y de carácter provisional cuando, a pesar de haberse realizado una evaluación de riesgos lo más completa posible, persisten incertidumbres sobre el alcance y naturaleza de un riesgo inaceptable".

■
A nivel comunitario existe un documento de suma importancia con respecto a este principio, y ello se debe a que, el mismo fue consecuencia de la falta de una definición del principio de precaución, tanto en el Derecho originario como en el Derecho derivado, en vista de ello, el Consejo solicitó a la Comisión en su Resolución de 13 de abril de 1999, que elaborara líneas directrices claras y eficaces con vistas a la aplicación de este principio. Consecuencia de ello es la Comunicación de la Comisión, de 2 de febrero

de 2000 sobre el recurso al principio de precaución. El objeto de esta Comunicación es informar, en particular, al Parlamento Europeo, al Consejo y a los EE.MM., sobre el modo en que la Comisión aplica o pretende aplicar el principio de precaución cuando se vea obligada a tomar decisiones relativas al control del riesgo. Dispone esta Comunicación que "la aplicación de un planteamiento basado en el principio de precaución debería empezar con una evaluación científica, lo más completa posible y, si fuera viable identificando en cada fase el grado de incertidumbre científica.

■
Antes de decidir si se invoca o no el principio de precaución debe realizarse una evaluación de riesgos, siempre que sea posible. Dicha evaluación requiere datos científicos fiables y razonamiento lógico, para llegar a una conclusión que exprese la posibilidad del acontecimiento y la gravedad del impacto de un peligro sobre el medio ambiente o sobre la salud de una población dada, incluida la magnitud del posible daño, su persistencia, reversibilidad y efectos posteriores (...). La ausencia de pruebas científicas de una relación causa/efecto, de una relación cuantificable de dosis/respuesta o de una evaluación cuantitativa de la probabilidad de aparición de efectos adversos tras la exposición no debe utilizarse para justificar la inacción.

■
(...) la Comunidad ha perseguido constantemente el objetivo de un elevado nivel de protección, en materia de medio ambiente y de salud humana, animal o vegetal. En la mayoría de los casos, las medidas que permiten alcanzar este alto nivel de protección pueden determinarse sobre una base científica suficiente. No obstante, cuando hay motivos razonables para temer que efectos potencialmente peligrosos puedan afectar al medio ambiente o a la salud humana, animal o vegetal y, sin embargo, los datos disponibles no permiten una evaluación detallada del riesgo, políticamente se ha aceptado el principio de precaución como estrategia de gestión de los riesgos en diversos ámbitos".

■
Por otro lado, sobre este principio existe una vasta jurisprudencia tanto del Tribunal de Justicia como del Tribunal de Primera Instancia, ambos los dos, de la Comunidad Europea.

■
En referencia al TJCE, podemos mencionar la Sentencia de 24 de noviembre de 1993, Asunto C-405/92, relativa a las redes de enmalle de deriva. En esta Sentencia, no se menciona de forma directa el principio de precaución, aunque si de forma indirecta, cuando en su Fundamento Jurídico 31 dispone: "Del propio tenor de esta disposición (Art. 2

Reglamento nº 170/83) resulta que no es necesario que las medidas de conservación de los recursos pesqueros sean totalmente conformes a los dictámenes científicos y que el hecho de que no exista un dictamen de este tipo o de que no sea concluyente no debe impedir al Consejo adoptar las medidas que juzgue indispensables para realizar los objetivos de la Política común de Pesca”.

El principio de precaución puede suponer un cambio de valores sociales, dando primacía al respeto por los derechos de los ciudadanos, teniendo en cuenta a la generaciones futuras así como el entorno natural, así como que los seres humanos se puedan volver un poco más humildes en vez de la arrogancia que nos caracteriza en nuestras relaciones con la naturaleza, así como en nuestra errónea creencia de que poseemos una comprensión y un control cinético-técnico sobre el mundo que nos rodea.

OPINIÓN

Serán viables económicamente dentro de la política pesquera europea los buques del proyecto BAIP-2020?

Pescador

Por ser el turno en que España ostentó la Presidencia de la Unión Europea (UE), en el pasado mes de mayo Galicia se convirtió en la Capital Europea de la Pesca, al celebrarse en las ciudades de A Coruña y Vigo varias reuniones dentro de una Conferencia Informal, convocada para discutir con los sectores interesados sobre las bases de la reforma de la Política Pesquera Común (PPC) que piensan aplicar a partir del año 2013.

Los medios que publicaron esta información decían qué, junto a los cargos pesqueros de la Administración europea y de la española, a las reuniones asistieron 11 ministros y más de 200 expertos de los 27 Estados que forman la Unión, para defender los intereses de los sectores extractivos, industriales y comerciales que genera la pesca en sus respectivos países, y en el conjunto de la UE.

Y, que los asistentes a las reuniones estuvieron de acuerdo en que la nueva Legislación debe ayudar a mantener un sector de la pesca fuerte dentro de la UE, teniendo en cuenta su importancia socioeconómica en las zonas costeras dependientes de la pesca, cuyos rendimientos piensan mejorar aplicando Normas que permitan una explotación más responsable de los recursos en los distintos caladeros. También acordaron mantener las diferencias entre lo que hasta ahora consideran “flota pesquera artesanal” y “Flota pesquera industrial”, prestando un mayor apoyo a las flotas costeras que operan en las zonas de las 12 millas de sus aguas jurisdiccionales, para las que piden una mayor descentralización de las Normas de Bruselas. También estudiarán y autorizarán nuevos sistemas ó métodos de pesca que reduzcan los descartes.

Parece que los expertos de Bruselas empiezan a tener en cuenta la importancia de las “flotas artesanales y de bajura” que, según los datos que manejamos, representan aproximadamente el 80 % del total de los buques y embarcaciones de la flota europea, producen el 30 % del valor total de las capturas, y generan en torno al 65 % del empleo directo de la actividad pesquera. Motivos por lo que están de acuerdo en que la nueva Política Pesquera Común debe propiciar los apoyos necesarios para su “modernización”, y estudiar un muy necesario ajuste de sus capacidades, partiendo de los resultados de evaluaciones más rigurosas sobre los recursos que explotan.

Mientras las autoridades de Bruselas estudian la futura Legislación por la que se regirá la “Política Pesquera Común” (PPC), para que sus Normas permitan la necesaria renovación y modernización de los buques que componen las flotas “industriales” y “artesanales”, para adaptarlas a las normas de la Pesca Responsable, en Galicia la “flota de cerco del litoral” dedicada a la pesca la sardina, es noticia de primera página en medios de comunicación cuando hacemos estos comentarios

Esta vez el motivo es una investigación ordenada por un juez de un juzgado de Pontevedra, con el nombre de “operación abuelo”, destinada a perseguir é irradiar el uso de explosivos en la pesca. Y, por los resultados que se van publicando, conocemos que algunos pescadores/armadores de puertos de las Rías Baixas han sido acusados por seguir con la vieja costumbre de sus abuelos, de usar dinamita para poder cercar mejor los bancos de sardinas, ignorando qué, en estos tiempos, están obligados a seguir los códigos de conducta para la “Pesca Responsable”.

Por haber participado en la pesca de las sardinas con artes de enmalle, (“ó xeito”) y de cerco (“a la ardora”) en mis tiempos de aprendiz de pescador, allá por la década de los años cuarenta, cuando la flota de cerco era la más importante en muchos de los puertos de Galicia, y sus capturas después de cubrir la demanda del consumo en fresco, eran destinadas en su mayoría a las fábricas de salazón y de conservas asentadas en las orillas de las Rías cerca de los puertos, siempre he sentido un especial interés por la evolución que desde aquella época hasta hoy experimentó nuestra “flota artesanal del cerco”.

En aquellos tiempos los barcos que pescaban al cerco necesitaban tripulaciones de entre 35 y 45 hombres para maniobrar los artes durante las faenas de pesca, y para descargar las sardinas en los puertos, en los que los mejores patrones eran admirados por sus colegas, por su intuición sobre los desplazamientos de los bancos de sardinas, que se ven afectados por las corrientes que causan las mareas, y qué por la dirección é intensidad del viento reinante, son (eran) difíciles de cercar. Para sortear estas dificultades, algunos de los patrones que carecían de esos conocimientos, empleaban dinamita para poder cercarlos.

Cuando terminaban las temporadas de la pesca del cerco, y también durante el tiempo que duraban los periodos de vedas, las flotas del cerco podían dedicarse a pescar con aparejos (palangres) besugos o palometas, y los de mayor porte podían pescar al arrastre.

Como ex-pescador sé que, los conocimientos y formación técnica que tienen hoy los patrones de pesca y los armadores/pescadores de los buques del cerco, son muy superiores a los de sus colegas de tiempos pasados, que no podían usar artes de las dimensiones de los actuales. Ahora que los artes están hechos con hilos y cuerdas de nylon y tienen medidas muy superiores a los antes, que en el Cantábrico y Galicia después de la última reforma de la legislación sobre la pesca del cerco pueden alcanzar los 660 metros de largo y los 130 de altura, y que disponen “sonares” que les indican la posición, volumen, profundidad, velocidad y dirección de los bancos de peces, y posiblemente algunos también dispongan de los nuevos aparatos cuyos transmisores se colocan en los artes para ver su velocidad de calado y la altura del cerco en el momento de empezar a virar la jareta, no puedo comprender que algunos necesiten usar dinamita para pescar las sardinas. Lo mismo de no alcanzo a comprender porque no se les autoriza el ejercicio de otros oficios dentro de la Pesca del Litoral, con el objeto de que la polivalencia pueda incrementar su rentabilidad y reducir las cantidades que el Estado destina a subvencionar sus paros biológicos.

Al embarcar en Internet para navegar por el mar de las noticias colgadas en sus páginas Web, relacionadas con el mundo de la pesca actual, y también del futuro, observamos que, mientras Bruselas prepara la política pesquera que entrará en vigor a partir del 2013, en la que parece que tendrán más en cuenta la importancia de las “flotas artesanales”, en España, el ministerio de Industria Turismo y Comercio (MITC), dentro de los planes del I.+D+i, creó una Asociación llamada Cluster Marítimo Español, que se encargará de desarrollar y ejecutar el Proyecto B.A.I.P. - 2020, para lo cual cuenta con un presupuesto de 37,5 millones de euros para un periodo de cuatro años, entre el 2007 y el 2010. Este proyecto está dedicado al desarrollo de líneas de investigación en tecnologías innovadoras para el diseño, desarrollo, fabricación y explotación de buques autómatas, inteligentes y polivalentes, para la explotación de la pesca en el horizonte del año 2020.

De la amplia relación publicada sobre lo que serán sus principales ventajas frente a los buques actuales, que tal vez fueron construidos con normas del llamado "Proyecto Halios", reproducimos las siguientes:

- Máximo grado de automatización de las operaciones realizadas a bordo.
- Dotación de inteligencia artificial en dichos procesos, y en la gestión del buque, confiriéndole un grado superactivo de eficiencia.
- Diversificación de las actividades de pesca que potencien su carácter polivalente.
- Máxima eficiencia artificial en dichos procesos, y en la gestión del buque, confiriéndole un grado superactivo de experiencia.
- Diversificación de las actividades de pesca que potencien su carácter polivalente. Resaltamos lo de polivalente, porque nuestra legislación actual, no permite que la mayoría de los buques censados para ejercer una sola modalidad de pesca, puedan cambiar de oficio y dedicarse a otras pesquerías.
- Máxima eficiencia en el uso racional de la energía a bordo, con el objetivo de obtener un 25% de ahorro energético.
- Grado máximo de seguridad, confort y salud de la vida en la mar.
- Dice también que, a nivel europeo, al BAIP está en consonancia con las exigencias comunitarias de los buques del 2020, que deberán trabajar con una productividad de las más altas del mundo.

Por lo que vemos en una infografía del proyecto BAIP que se publica en la Red, su disposición general es igual a la de los actuales buques cerqueros de gran altura europeos, dedicados a la pesca de los atunes.

Sin disponer de otras informaciones más técnicas que las de las noticias colgadas en la Red y, como profesional que vivió la evolución de la pesca y de sus buques, a lo largo de la segunda mitad del siglo pasado, y que colaboró con algunas firmas de ingeniería naval en los diseños de los primeros pesqueros congeladores, entre ellas la de SENER en Vigo, en los tiempos en que era dirigida por los ingenieros Andrés Seguí y Juan Grávalos, y que ahora es la encargada del diseño del BAIP, me atrevo a opinar qué no considero esa "disposición general" como la más apropiada para los buques polivalentes que, a más de pescar con artes de cerco ó de arrastre, también puedan pescar con aparejos de anzuelos u otros sistemas de pesca estáticos y atrayentes, como puede ser la pesca de los calamares oceánicos, o la de crustáceos de profundidad en las aguas comunitarias, y en las internacionales del Atlántico, o de otros Océanos.

Creemos que sería muy importante para los futuros pescadores comunitarios, que la nueva Legislación Europea, y la reforma en profundidad de la Española, permitan que las hoy consideradas "flotas artesanales" puedan renovarse y ser rentables, con algunos de los prototipos de los buques polivalentes desarrollados dentro del Proyecto B.A.I.P.-2020.



El mantenimiento incrementa los ingresos y evita accidentes

Juan José Casáis Chouza
Mecánico Naval Mayor

Como todos sabemos el sector naval especialmente el marítimo-pesquero, está atravesando uno de sus peores momentos, tanto profesionales como económicos. Las empresas Armadoras se ven en la obligación de reducir costes abordo; se reducen las tripulaciones, embarcan mano de obra barata y poco preparada, bajan los sueldos, disminuye la cantidad de repuestos abordo, aumentan los plazos de varada y mantenimiento, disminuyen los recursos de las tripulaciones... e incluso algunos se atreven a arañar unos céntimos en los sistemas de seguridad.

Todas estas medidas no son apropiadas y provocan que la vida abordo se haga más complicada y peligrosa de lo que por sí ya es. Personalmente creo que alguien se está equivocando en la gestión. Visto el panorama, a los tripulantes, especialmente a los mecánicos navales, no nos queda otra opción que agudizar aún más el ingenio y hacer de cuatro pesetas un duro y los que no eran creyentes, ahora lo son.

Un buen recurso ante esta crisis sería la aplicación de planes de mantenimiento, que implantados adecuadamente reducirían costes en un porcentaje considerable, evitando el abandono de la máquina y equipos.

La necesidad del mantenimiento viene dada porque cualquier máquina, instalación o equipo a lo largo de su vida útil de trabajo sufre una serie de degradaciones que si no se reducen, evitan o eliminan, no se alcanzará su pleno rendimiento y su vida se verá reducida.

Por medio del plan de mantenimiento se busca optimizar el rendimiento del buque, determinando el mantenimiento necesario y solo el necesario de cada mecanismo antes de que se produzcan daños sin alterar su normal funcionamiento.

Es un servicio que agrupa una serie de actividades cuya ejecución permite alcanzar un mayor grado de confiabilidad en los equipos e instalaciones.

El mantenimiento adecuado, tiende a prolongar la vida útil de las instalaciones, a obtener un rendimiento aceptable de las mismas durante más tiempo y a reducir el número de fallos.

Lo que implica conservar el sistema de producción funcionando al mejor nivel de fiabilidad posible, reducir la frecuencia y gravedad de los fallos, aplicar las normas de prevención y seguridad, minimizar la degradación del medio, controlar y reducir los costes lo máximo posible.

Otro de los problemas a bordo de los buques, es la dificultad de combinar el trabajo con la formación continua, normalmente no dan ningún tipo de facilidad para la formación del personal, es más, me atrevería a decir que fomentan la falta de formación, provocando que tengamos que realizar esta en nuestros períodos vacacionales.

Todo esto no desemboca en otra cosa, que no sea un incremento de los costes totales, malamente se puede aplicar un plan de mantenimiento efectivo, entre otras cosas, sin la formación previa adecuada. Por esto, insisto en que un buque desatendido, abandonado, sin mantenimiento... no solo incrementa los costes, sino que también, aumenta peligrosamente los riesgos de accidentes abordo.

La Ley de Pesca sostenible debería reducir impuestos a los trabajadores del mar

José Arteche

Patrón de Pesca de Altura

La futura Ley de Economía Sostenible puede llegar a permitir la creación de un Segundo Registro de buques de pesca, similar al existente en Canarias para la flota mercante.

La tributación especial para la gente del mar es uno de los principales tabúes sobre el sector que mantienen el Gobierno español y la UE, a lo que se une la falta de entendimiento con el propio Defensor del Pueblo, que desconoce totalmente las condiciones de vida y laborales del sector.

Con esta Ley, el gobierno tienen un instrumento muy apropiado para volver a plantearse esta medida de cara al IRPF, algo en lo que armadores y trabajadores deberíamos ir de la mano, ya que la patronal sí muestra interés.

Según parece, la Ley de Economía Sostenible puede tardar algún tiempo en entrar en vigor, pero existe una posibilidad de acelerar esta medida impositiva, que consista en reducir la aportación de la gente del mar a la caja común. Se trata de elaborar una disposición adicional como enmienda al Anteproyecto de la ley.

Se trataría de que los tripulantes incluidos en el segundo registro pudiesen beneficiarse de algunas exenciones fiscales, tal y como ocurre con los que forman parte del segundo registro de Canarias, que disponen de una tributación especial en el IRPF.

El proceso de equiparación del sector marítimo al resto de los sectores productivos de nuestra economía ha de llevarse a cabo con medidas de discriminación positiva como esta, ya que queda todavía mucho por hacer. El medio de trabajo en el mar es un buque, una empresa flotante, donde además de trabajar, los operarios viven a bordo, muchos de ellos incluso en el extranjero o en aguas internacionales, con lo que ello supone para el descanso personal, la conciliación de las vidas laboral y personal.

AETINAPE viene reclamando desde hace años una reforma impositiva para los tripulantes de la flota de altura y gran altura, al estilo de la que disfrutaban algunos países europeos, por esta razón convendría que nuestra asociación hiciese un seguimiento de esta importante propuesta que considero de gran alcance para nuestra profesión. La revisión de la normativa de los coeficientes reductores para la edad de jubilación basada en la realidad del sector y no en el tonelaje de los buques es otra medida, que se compensaría con tener en cuenta los caladeros en los que se faena, en función de su lejanía, de la obligatoriedad de la estancia en el mar y otros datos que podrían considerarse.



Superar la soledad

Ramón Martínez Caamaño

Patrón de Pesca de Altura, Capitán de Yate y Presbítero

Siempre se habló mucho sobre “la soledad del mando”, de aquellos que soportan la responsabilidad del gobierno de una nave y una tripulación. Hoy vamos a reflexionar brevemente sobre el tema de la soledad que es un mal endémico del marino y de la sociedad en general. ¿Qué es, qué la provoca y cómo se puede superar?

El hombre es un ser social por naturaleza. Desde que nacemos necesitamos afecto, sentirnos integrados en un grupo y mantener relaciones de apego. De ahí que el miedo a sentirnos solos nos pueda provocar inseguridad en algún momento.

1. ¿Qué es la soledad?

Mucha gente experimenta un sentimiento de vacío casi insoportable cuando está sola. La obsesión por estar todo el día haciendo cosas y la preocupación de tener siempre ocupados los espacios de nuestro tiempo libre, demuestran que nos cuesta estar solos.

Ante esto, conviene saber que aunque compartamos nuestras vidas con los demás, también es bueno estar solos de vez en cuando y disfrutar de ello como una experiencia positiva.

La soledad no deseada es muy dolorosa, por ello hay que aprender no solo a combatirla, sino también a disfrutar de ella.

La soledad es una sensación de aislamiento que nos lleva a una tristeza profunda. El hecho de encender enseguida la televisión o un aparato de música al entrar en nuestra casa vacía o conectar la radio en el coche antes, incluso, de ponerlo en marcha reflejan la angustia que nos produce el silencio y la soledad.

Puede llegar a ser dolorosa, autodestructiva, angustiosa... pero también resultar enriquecedora, creativa, además de una sana y necesaria elección en determinados momentos de nuestra vida. Se trata, por encima de todo, de una vivencia en la que la

autoestima es fundamental; ya que sólo si nos queremos seremos capaces de disfrutar plenamente de la soledad y de sacar el máximo partido de las relaciones que hayamos escogido en la vida para acompañarnos.

2. ¿Qué provoca el miedo a la soledad?

A veces, tras la pérdida de seres queridos, un divorcio, el paro, una larga estancia en la mar, etc. aparecen sentimientos muy profundos de desamparo que parece que nunca se van a superar, pero es bien sabido por todos que lo normal es que tras un período de duelo y con el tiempo desaparezcan. Se trata de evitar recrearnos amargamente en lo que hubiera podido ser y empezar a reconstruir la vida con optimismo, autonomía, libertad y responsabilidad. Otras veces pensamos que somos seres incompletos y que sólo a través del amor en pareja encontraremos la plenitud emocional.

Buscamos en el otro aquello que no poseemos, las cualidades de las que carecemos y que creemos que completarán nuestra personalidad.

Esta búsqueda genera relaciones de dependencia, que nos impiden considerar que sólo a través de la confianza en nuestras capacidades y el respeto a uno mismo, podremos amar a otras personas de una forma natural y sana.

Pero la soledad también se sufre, a veces, en compañía y aparece cuando se es consciente de la distancia que separa nuestra alma de la persona con la que convivimos.

En este caso, el desamor y la tristeza que produce la incomunicación puede ser motivo de ruptura, pero para tomar esta decisión es necesario perder el miedo a la soledad y asumir la responsabilidad de reorganizar nuestra propia vida.

3. Cómo superarla

Nos sentimos más vivos cuando nos rodeamos de otras personas y contamos con su apoyo emocional. No hay plenitud sin la relación con los otros, y de ellos buscamos la aprobación, la cooperación, la amistad o el amor como antídotos contra una posible soledad.

■
Unos hechos que también evidencian que se nos hace difícil entender cómo el disfrute de la soledad, en vez del rechazo hacia ella, es un reto que conlleva la satisfacción de conocernos mucho mejor.

■
Quienes sacan provecho de su única compañía rara vez se aburren, y no necesitan de un ambiente externo favorable para pasarlo bien, ya que han superado la prueba de la soledad.

■
De esta forma aprenden a gozar de los demás tanto como de sí mismos, y a estar solos sin sentirse perdidos en el mundo.

■
La solución consiste en vivir la soledad como una experiencia positiva y equivale a estar satisfecho con uno mismo; a disfrutar de los momentos de nuestra única y exclusiva compañía y tratar de comprender con curiosidad y paciencia nuestro propio mundo interior, pues está lleno de sensaciones, miedos, esperanzas... que ni siquiera hemos empezado a descubrir.

■
Piensa en todas esas actividades que te han gustado siempre, todos tenemos un montón de actividades en reserva esperando a tener tiempo para poder realizarlas.

■
Sin embargo, cuando llega el momento y podemos disfrutar de ese instante de soledad nos parece que no somos capaces de hacer nada solos.

■
No malgastes estos instantes sin hacer nada, pues en soledad pueden hacerse muchas cosas.

■
Empieza a utilizar tu mente de manera creativa, ocupándola en pensamientos estimulantes: escribir un diario, una carta, leer, meditar...

■
No te maltrates con pensamientos, sentimientos y actuaciones de autodesprecio. Descubre todo lo bueno que hay en ti y felicítate por ello las veces que sea necesario. Vive y sé feliz.



Galicia, ¿capital Bangkok?

José Manuel Muñiz Ríos

Presidente de AETINAPE

Decir pesca en Galicia es decir pesca en Europa, ya que estos ámbitos geográficos y políticos superpuestos son, en materia pesquera, muy coincidentes; no en vano Galicia es la mayor comunidad pesquera española y una de las principales potencias europeas.

Por desgracia, este potencial no se corresponde con la importancia que las autoridades de la Unión otorgan tanto a Galicia como a la pesca en su conjunto, un sector primario cuya relevancia económica no es primordial para la UE. ¡Que pesquen otros! parecen decir los responsables europeos cuando hablan de la industria pesquera.

Las consecuencias de la glocalización de la industria pesquera y el transporte marítimo continúa generando problemas laborales y empresariales en el sector. Problemas que sólo cuando se viven en su fase aguda saltan a la agenda informativa diaria, pero que casi siempre semejan ese eterno dolor de muelas que, por aburrido y cansino, a nadie ajeno interesa

Los secuestros del Indico son el tema estrella que marcó recientemente la actualidad mediática, con una perspectiva mayoritaria de información "de interés humano" y no tanto al inteligente análisis de la realidad socio-económica que debieran hacer los periodistas.

Detrás de esa estruendosa explosión de tinta y vociferios hay miles de familias que navegan por el mundo en busca de los escasos puestos de trabajo que dejan las empresas transnacionalizadas y entregadas a la productividad competitiva bajo la práctica del dumping social.

Empresas que, pese a ser subvencionadas con dinero europeo y tener fondos estructurales a su disposición para mejorar, diversificarse e incluso "reducir su esfuerzo", se embarcaron hace tiempo en la diabólica costumbre de la pesca continua 24/365 y la sustitución de tripulaciones en lejanos puertos, fuera de toda posibilidad de control y sometimiento a las normas nacionales e internacionales de tripulaciones y seguridad.

Mientras, las autoridades europeas continúan generando nefastas noticias para el sector. Además de perseguir obsesivamente la reducción del esfuerzo pesquero, (esto es, eliminar empleo extractivo), este año la cosecha dio para la más rocambolesca de las últimas ocurrencias de la UE, el carné por puntos para los profesionales del mar, como si fuesen domingueros que salen a navegar por placer y no un eslabón más de la complicada y delicada cadena de producción industrial pesquera.

Fue un año además en el que prosiguió la elaboración de la nueva Política Común Pesquera, un documento al que AETINAPE presentó propuestas y cuyo resultado cabría esperar, apurando mucho nuestro optimismo, que por fin pusiera la pesca en el lugar que le corresponde, como un sector estratégico de la política alimentaria y cuyos baremos de capturas respondan por fin más a criterios objetivos que a los a veces paranoides datos de organizaciones de dudosa naturaleza proteccionista.

Pero no todo es negativo para los profesionales del mar de Galicia. Recientemente se han publicado dos Reales Decretos muy importantes para nosotros. En uno, el Gobierno puso fin a la tómbola de las tarjetas profesionales, los carnés que los trabajadores utilizan para identificarse por el mundo. Se ha puesto orden, criterio y unicidad, de tal forma que cualquier funcionario de Singapur, las Maldivas o Noruega sabe ubicar a un profesional gallego y conoce sus atribuciones a través de una tarjeta emitida por el Reino de España. Ahora es la responsabilidad de la coordinación entre las CC.AA. y el Gobierno Central para que esta importante medida se ejecute lo antes posible.

■ Otra conquista, quizá la más significativa y hasta podríamos calificar como "histórica" ha sido la nueva regulación y uniformización de las titulaciones marítimo-pesqueras, así como su polivalencia entre los sectores pesqueros y mercante. Ha sido una batalla de más de 20 años que ha dejado en el camino el esfuerzo de muchos compañeros titulados y ha supuesto un gran avance para afrontar con mayor seguridad las incertidumbres de una profesión que quiere superar, con los tiempos, el monocultivo de la pesca y abrirse horizontes hacia ámbitos laborales más diversos y actuales.

■ Hace mucho tiempo que los profesionales gallegos del mar, igual que el resto de los españoles, no celebran una decisión del Gobierno con tanta satisfacción. Los titulados náutico-pesqueros, aunque quedan algunos flecos por corregir, han visto cumplidas una parte importante de sus reivindicaciones sobre atribuciones profesionales, logrando así un aspecto muy necesario para abordar con mayor versatilidad y preparación los retos laborales que nos presenta el futuro.

■ Ahora corresponde al Gobierno acelerar las reformas de los ajustes pendientes de ese Real Decreto para que nuestro exiguo mercado laboral no deje a miles de titulados desplazados del mismo en beneficio, sobre todo de titulados de países recién incorporados a la UE y de países terceros.

■ Porque esa realidad, la sustitución de nuestros tripulantes por otros procedentes de países del tercer mundo, es hoy el principal problema socio-económico de la pesca en Galicia, pues no hay que perder la perspectiva de que el factor humano es el principal ingrediente de un sector económico desde una perspectiva global: de nada vale la riqueza de una sociedad, si ésta no se expande entre todos sus miembros. He ahí el gran asunto por el que tenemos que luchar: pescar y vender mejor, con mayor valor añadido y en mejores condiciones, y que esa actividad sea la fuente de riqueza de muchas familias.

■ Publicado en la revista Ruta Pesquera
Marzo - abril 2010



PESCA GALICIA

PESCA

Aetinape ve un "éxito de Mauritania" la sanción a dos buques gallegos y cree que la "extorsión" continuará

SANTIAGO DE COMPOSTELA, 16 Abr. (EUROPA PRESS) -

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, interpretó hoy como un "éxito de Mauritania" la sanción a los dos buques gallegos retenidos en el país africano durante 20 días y lamentó que los barcos del caladero continuarán sometidos a sus "extorsiones".

En declaraciones a Europa Press, el responsable de Aetinape insistió en que los buques que faenan en Mauritania carecen de "ningún tipo de garantía jurídica" y criticó que la Comisión Europea no "investigase" y "dejase en suspensión sine die" el acuerdo pesquero a raíz de la interpretación realizada por las autoridades del país africano.

"Los barcos que entraron en el caladero después del 4 de abril no tuvieron problemas", resaltó, tras explicar que una carta remitida en esa fecha por el ministro de Pesca al Servicio de Vigilancia de Nuadibú ratificó la legalidad del sistema de refrigeración empleado por los buques de fresco.

Muñiz criticó que, por el contrario, los buques 'Lameiro Uno' y 'Loremar' se enfrentan a una sanción de 22.000 euros a la que se suman los "gastos impresionantes" derivados de los 20 días que han permanecido atracados en Nuadibú.

"Este es un problema vigente", advirtió, al tiempo que insistió en que estas "falsedades" y "manipulaciones" de las autoridades mauritanas "van a continuar periódicamente". Su objetivo es, como precisó, "seguir recaudando al margen de los beneficios que les reporta el acuerdo -- pesquero con la UE--".

Por ello, pidió a la CE que no "cierre la crisis en falso" y descartó que con el pago de la sanción y la vuelta de los buques al caladero se asista a un "éxito diplomático". "Es un éxito de los mauritanos, que continuarán extorsionando a nuestros pesqueros", avisó. "Trabajan con una inseguridad absoluta", concluyó.

En Voz de Galicia

Viernes, 4 de julio del 2010 | 18

Marítima

El empresario se expone a una pena de hasta siete años si no facilita los medios de seguridad a la tripulación

Un armador podrá ir a la cárcel si descuida las medidas de prevención

La fiscalía perseguirá por la vía penal los accidentes marítimos derivados de incumplir las normas

E. Abián

VILAGARCÍA/LA VOZ. Ya sea por el carácter de las empresas, en su mayoría familiares, ya sea por «solidaridad entre los marineros», lo cierto es que, tradicionalmente, en el sector existe la creencia de que las desgracias que ocurren en el mar allí se quedan, desaparecen en cuanto se llega a puerto. «Eso se acabó», Luis Anguita, fiscal delegado de siniestralidad laboral en A Coruña, se mostró ayer implacable: en materia de seguridad marítima hay que poner fin al principio de intervención única, esto es, «que la vía penal sea el último recurso y que hay que solucionarlo en la administrativa». Los incumplimientos de la normativa de prevención de riesgos laborales en el sector marítimo tienen responsabilidad penal y por esa vía serán perseguidos. Y sin necesidad de mediar denuncia. Se actuará de forma automática si hay un parte médico de un accidente marítimo en el que se tengan sospechas de que se ha cometido una infracción en materia de prevención de riesgos laborales.

El Ministerio Fiscal tiene hasta su propio CSI para descubrirlo: policías judiciales y otras fuerzas de seguridad del Estado formadas específicamente para de-

tectar pruebas de los incumplimientos de la normativa.

Anguita pintó ayer en Banzó —en el marco de las jornadas sobre seguridad y protección social del trabajo que reunieron en Vilagarcía a expertos comunitarios en la materia— un escenario especialmente duro para los infractores: cárcel, fuertes multas económicas, indemnizaciones que tendrán que pagar de su bolsillo, embargos de bienes, y hasta inhabilitación para ejercer la profesión o flotar una embarcación para la pesca.

A eso se exponen armadores, empresarios, patrones, jefes de máquinas y todos aquellos que tengan facultades de dirección y mando en un buque si ocurre un accidente y se demues-

tra que ese percance está provocado por la inobservancia o incumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales. Esto es, que el armador podría ir a la cárcel si se concluye que una muerte o una lesión de un trabajador está directamente ligada a la falta de medidas de seguridad, como puede ser que el marinero no disponga del obligatorio chaleco salvavidas.

Dos delitos

Y en delito se incurre si no se cumplen las normas, si no se facilitan los medios de seguridad y si se pone en peligro la integridad física del trabajador. No sirve como eximente el consentimiento del marinero: «No es suficiente con comprarlos, hay que

velar por que se usen», dijo Anguita. Esa inobservancia podría ser constitutiva de un delito de riesgo, que se castiga con penas de entre seis meses y tres años de prisión, multas diarias de hasta 400 euros e, incluso, inhabilitación especial para la profesión. Si en el accidente hay muertos o heridos, habría otro delito: el de imprudencia grave, que puede castigarse con hasta cuatro años de cárcel. Y frente al convencimiento de que se evitará la privación de libertad si no se tienen antecedentes, Anguita fue tajante: «Es muy fácil ir a la cárcel», puesto que si se suman las condenas de los dos delitos —riesgo e imprudencia— pueden superarse tranquilamente los cuatro años.

Preocupación porque la reducción de siniestros evoluciona peor en la pesca que en otros sectores

Hay menos siniestralidad, sí, pero la reducción de los accidentes en la pesca no sigue el mismo ritmo de otros sectores económicos. Así lo puso de manifiesto el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, que aclaró, no obstante, que se ha mejorado ostensiblemente. Según datos de la directora general de la Marina Mercante, Isabel Durántez, las incidencias se han reducido un 37% en 5 años, los que llevan en marcha las acciones coordinadas de los ministerios de Trabajo, Fomento y Medio Ma-

riño para reducir los incidentes. Y eso pese a las dificultades que supone tener a bordo tripulaciones multinacionales, como subrayó la directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Ribero.

Granado anunció un grado más en la cooperación: poner en marcha una herramienta informática que permita a las capitánías acceder a datos del ISM sobre la formación de los trabajadores, reconocimientos médicos, certificados de idoneidad y otros para que Fomento compruebe que todo está en re-

gla antes de zarpar.

Porque si una cosa está clara es que la formación y la prevención son esenciales, no en vano el factor humano está en el 80% de los accidentes, frente al 15% que pesa el estructural, según explicó el inspector de buques Bernardo Rodríguez.

Granado también anunció que han suscrito un convenio con Defensa para que los barcos de la Armada den cobertura a los buques pesqueros que fieren por la zona en la que aquellas están desplegadas, como es el caso de Somalia.

W Domingo 20 de julio de 2010
 La Voz de Galicia

Marítima

ENTREVISTA | LUIS ANGUIITA JUEGA
 FISCAL DELEGADO DE INSEGURIDAD LABORAL EN A CORUÑA

«Salir a faenar con mal tiempo puede ser un delito y pagarse con cárcel»

Anguita juega asegura que su misión es simple: lograr que el que vaya al trabajo regrese a casa. Y es que «nadie debería morir por el simple hecho de ir a trabajar»

Copa Abailín

—¿Cómo juega usted? No es nada gratis la tarea de Luis Anguita Juega. Investigar si ha habido delito dentro de una muerte en el mar, hablar de responsabilidad penal en un colectivo poco acostumbrado a recibir castigos al llegar a puerto después de una tragedia, no es plato de buen gusto. Pero el fiscal delegado de seguridad laboral en A Coruña prefiere esforzarse más que la faceta represiva de su cargo, la labor de prevención y sensibilización del colectivo. Y admite que solo se va contra el que brinca una parranda fletando un pedregal a la vida de los marineros.

—¿Desde cuándo se investiga si hay delito detrás de un accidente marítimo?

—Desde tiempos, pero en los últimos años se ha creado una sección especial en la Fiscalía para intentar reducir la siniestralidad laboral en cualquier ámbito de la industria. Y en Galicia, una de las más importantes es la pesca. Siempre ha habido la creencia de que lo que ocurría en el mar no tenía consecuencias al llegar a puerto, que no se denunciaba, que no se investigaba. Y no es así. Nadie está al margen del derecho.

—¿Cómo reacciona el sector pesquero al saber que se puede ir a la cárcel por no cumplir las medidas de seguridad laboral?

—Cuando un armador, un patrón o un jefe de máquinas, que trabajan en bucos en un momento de serios problemas económicos, porque las cuotas son insuficientes, porque el precio del pescado no da para cubrir costes... cuando que por no cumplir la normativa de seguridad se exponen a penas de prisión, multas e inhabilitación especial para ejercer el oficio, se cuenta de algo que parecía que no iba a ocurrir, que no les afectaba y su primera reacción es la de quejarse de lo abandonado que está el sector como para que alguien venga a decirles que les puede ocurrir. Muchos me dicen: «¡Buen fiscal, corra usted, mi barco, ahí lo tiene!». Pero también se percibe el interés del colectivo y que se está intentando en seguridad. Es un sector que merece apoyo, porque su profesión es peligrosa, por su naturaleza y por el número de muertos que produce.

—¿Hay abierta alguna causa en el sector pesquero?

—Mientras que en otros sectores,

pero sí se han formulado escritos de acusación. Aunque eso no es el objetivo, al delito de esta sección de la Fiscalía no se va cuando terminan los escritos de acusación, sino cuando la labor preventiva que estamos haciendo frustrar y no haya más muertes por fallos en materia de prevención de accidentes. No siempre que maten una persona es por incumplir las medidas de seguridad, pero detectamos que, en un 90% de los casos, detrás del accidente hay factores que si se hubiesen observado se habría evitado el accidente y la muerte. No se trata solo de realizar una acción repressiva de castigo y de meter a gente en la cárcel, lo que queremos es algo básico que el que va a trabajar regrese a su casa. Nadie debería morir por el simple hecho de ir a trabajar.

—¿Un armador puede ir a la cárcel si el marino que tiene enrolado en su embarcación no quiere ponerse el chaleco salvavidas cuando es obligatorio?

—Si el empresario o el que tenga facultades de dirección el que debe velar por proporcionar todos los equipos colectivos e individuales necesarios y formar al trabajador en el uso de esas medidas de seguridad. Igual que el empresario no abona el salario al trabajador que no acude a su puesto, lo mismo debe ocurrir con el que se niega a acatar las medidas de seguridad. Hay que ver cada caso y no se puede generalizar, pero puede ir a la cárcel si permite que el marino incurra en las normas y eso causa grave riesgo para su vida o su integridad física, aunque no haya habido un accidente.

—¿Y si se sale a pescar con mal tiempo?

—Hay que valorar si se aumentó ese riesgo sabiendo que había peligro. Salir a faenar con mal tiempo puede ser un delito y pagarse con cárcel. Hay que estudiar caso a caso con antelación, si se varían en cuenta las recomendaciones sobre si faenar o no, y si hubo consecuencias.

—En caso de un accidente en esas circunstancias, ¿quién sería el responsable?

—Aquellos que tengan facultades en la empresa para tomar la decisión, como puede ser el armador o el patrón del barco que decide ir a faenar a pesar de las peligrosas condiciones climáticas que había. Pero, incluso, no se puede generalizar y menos en este sector.



Anguita Juega lleva dos años al frente de esta sección de la Fiscalía vasca

«Nadie está exento de la ley»

«Nadie está exento de la ley», sentencia Luis Anguita Juega. Ni siquiera la Administración.

—Ha habido varios delitos marítimos derivados de las reformas que se realizaron en los buques: ¿se tienen en cuenta cómo influyen en la estabilidad, sea a actuar en este sentido la Fiscalía?

—Muchas veces los buques se modifican al salir del astillero y con esas reformas puede producirse riesgo de pérdida de estabilidad y accidentes. Ello podría ser un motivo de delito y hay que tener en cuenta los informes técnicos y periciales para averiguar en qué medida la modificación afectó a la estabilidad y seguridad del buque y puso en peligro la integridad de las personas que había en él.

—¿Y hasta qué punto es responsable la Administración cuando no detecta en las inspecciones que un buque ha sido reformado y tiene su estabilidad comprometida?

—La Administración tiene su parte de responsabilidad en la inspección y si no se cumple, nadie está exento de la ley. Si

alguien comete un delito, la Fiscalía actúa contra quién sea. La Administración tiene una función, que es la de velar por la seguridad y, si la incumple, hay que valorar si tiene responsabilidad. En estos momentos está haciendo un gran esfuerzo en su función de que se cumplan todas las medidas de seguridad para garantizar la vida e integridad de los marineros.

—¿A cuánto puede ser condenado un armador que no vela por la seguridad de su tripulación?

—Hasta cuatro años de prisión, aparte de importantes penas económicas.

—¿Qué delito tendría que cometer para ser condenado a cuatro años?

—Poner en grave peligro la vida o la integridad física de los marineros, dando al accidente como consecuencia del incumplimiento de la normativa laboral y las medidas de seguridad y con algún trabajador fallecido. En ese supuesto hipotético, un armador, un patrón de pesca o un jefe de máquinas podrían ir a prisión.

Sábado, 5 de junio del 2010

Marítima

ENTREVISTA | OCTAVIO GRANADO

SECRETARIO DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

«Es muy probable que la jubilación de los marineros suba a los 57 años»

Granado sostiene que un posible recorte en los coeficientes reductores apenas preocupa al sector, pues los trabajadores del mar se están retirando cada vez más tarde

Espe Abuin

REDACCIÓN/LA VOZ. A un mes escaso de que la Dirección General del Instituto Social de la Marina desapareciera, el secretario de Estado de la Seguridad Social restó importancia a esa disolución y negó que el cambio de rango del organismo vaya a mermar la protección de los trabajadores del mar y mucho menos a poner fin al régimen especial del mar. Granado, que participó el pasado jueves en unas jornadas sobre seguridad marítima que reunieron en Vilagarcía a expertos comunitarios, anunció aún más colaboración entre las Administraciones para conseguir reducir los siniestros laborales en el sector marítimo.

—Van a intercambiar información con las capitánías para mejorar las inspecciones. ¿Esa medida contribuirá a impedir que se hagan a la mar barcos que no están en condiciones?

—Lo que vamos a hacer es informar a las capitánías marítimas de todos los aspectos que controlamos nosotros desde la Seguridad Social. De los que controlan directamente las capitánías, los que hacen referencia a la idoneidad del buque como embarcación, no nos preocupamos; las capitánías lo hacen con sus propios medios. Nosotros lo que queremos es facilitar datos como si la empresa está al corriente de sus obligaciones fiscales, si los trabajadores están dados de alta en la Seguridad Social, si tienen los certificados de salud oportunos, si han hecho los cursos de formación necesarios y si la documentación sobre las fechas de afiliación coincide con la que ha sido entregada en capitánía. ¿Qué ventajas tiene eso? Que un papel es manipula-

ble y la base de datos no. El problema de la economía sumergida no es que la gente trabaje sin papeles, sino que viene con un papel, pero ese papel no se corresponde con la realidad.

—La supresión de la Dirección General del ISM ha despertado muchos recelos entre el sector pesquero...

—La dirección general se mantiene, solo cambia el rango administrativo, que pasa a ser una subdirección general. La estructura no cambia para nada, sus funciones tampoco, son las que tenía en sus orígenes, seguirán los mismos responsables administrativos. Es una decisión que se ha tomado dentro del plan de ajuste de la Administración y, en ese sentido, habrá una dirección del ISM con un staff de colaboradores más reducido, pero no para la organización periférica.

—Pues hay temores de que pueda ser el primer paso para acabar con el régimen especial del mar.

—En estos momentos, el régimen especial del mar es un activo que añade valor a nuestro sistema de protección social. Incluso se estudia que el ISM sea el gestor para las prestaciones de los trabajadores autónomos. Es un régimen vivo que debe mantenerse. Se ha constituido un grupo de trabajo con empresarios y trabajadores en el sentido de que se quiere integrar en el régimen especial del mar a otros colectivos que, aun teniendo relación con el mar, están en el general, como puede ser el caso de los buzos. Es decir, que el régimen especial del mar no peligra, porque el Gobierno español defiende que exista protección especial para este colectivo.



Granado dice que no peligra el régimen especial del mar (Johan Goss)

—El posible retraso de la edad de jubilación afectaría de alguna forma a los marineros y a sus coeficientes reductores?

—Es una cuestión por abordar. Los profesionales del mar tienen unos coeficientes reductores sobre la edad de jubilación que les permiten retirarse antes de los 65 años. Es variable, pero la mayor parte de la gente se jubila en torno a los 55. Sin embargo, cada vez hay más gente que continúa trabajando después de esa edad, porque el estado de salud y las condiciones generales de trabajo lo hacen posible, pues lo que antes era una labor penosa ahora es más llevadera y muchos afiliados deciden continuar más allá de los 55. Entonces, en el futuro diseño del régimen especial del mar es muy posible que el suelo de la jubilación del marinero suba a los 56 o 57 años. Pero, ya digo, cada año hay menos gente que se retira a los 55 y la mayor parte lo hace a los 60, por lo que no creo que vaya a afectar dema-

siado. Hablando con el sector es algo que preocupa escasamente, porque entienden que las condiciones de trabajo hacen que la gente de forma natural se retire más tarde.

—¿Será entonces imposible adelantar la jubilación de mariscadores y percebeiros?

—La revisión que hacemos de los coeficientes reductores la hacemos en función de la penosidad del trabajo. Siempre estamos dispuestos a discutir si hay peores condiciones de trabajo o no. Pero esa es una discusión que se realiza en un doble sentido, porque también tenemos coeficientes fijados cuando se trataba de una actividad muy penosa. En la medida de lo posible iremos haciendo una adaptación permanente cada año en términos de equidad, mejorando unas situaciones porque es de justicia y en otras, en las que la evolución tecnológica haya mejorado el trabajo, estableciendo una adecuada, no la basada en una penosidad que ya no es tal

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO E
INMIGRAÇÃO

B.O.E. nº 157, 29 de junio de 2010

10356

Resolución de 14 de junio de 2010, del Instituto Social de la Marina, sobre contenidos mínimos de los programas de actualización en formación sanitaria específica, condiciones que deben reunir los centros de formación y homologación de centros privados para la impartición de formación sanitaria específica.

El artículo 14 del Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar, establece que los capitanes, patrones y el personal encargado de la utilización, control y mantenimiento del botiquín a bordo deberán recibir una formación sanitaria específica que se actualizará obligatoriamente con una periodicidad máxima de cinco años, y que dicha formación, así como el reciclaje periódico deberán estar acreditados mediante la posesión de los correspondientes certificados de formación sanitaria.

La Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, por la que se establecen 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, establece en los artículos 5 y 7, que corresponde al Instituto Social de la Marina no sólo impartir los cursos de formación sanitaria sino también la homologación y el control de las condiciones que deben reunir los centros privados que pretendan impartir formación sanitaria específica.

Asimismo, la disposición adicional primera dispone que el Instituto Social de la Marina actualizará los objetivos, la duración y la temporalización de los cursos, así como las condiciones de homologación de los centros en función de los avances técnicos y de las modificaciones de los botiquines.

La experiencia docente de estos años ha puesto de manifiesto la necesidad de armonizar la duración y el contenido del reciclaje periódico de la formación sanitaria específica a la realidad profesional de los colectivos afectados por esta normativa y de actualizar las condiciones de los centros de formación.

El Convenio STCW-78/95, establece la exigencia de formulación de Normas de calidad en la Regla I/8, de conformidad con lo dispuesto en la Sección A-I/8 del Código de Formación.

Con el fin de adecuar y desarrollar lo dispuesto en la

normativa relativa a la formación sanitaria, esta Dirección General resuelve:

Primero. Contenido de los programas de actualización.—Los cursos de actualización en formación sanitaria específica inicial y específica avanzada tendrán como mínimo los contenidos y tiempos asignados que se establecen en los anexos I y II, respectivamente.

Segundo. Formación previa.—Estos cursos de actualización se podrán realizar cuando se haya efectuado previamente un curso de formación sanitaria específica inicial o específica avanzada, respectivamente, con los contenidos y tiempos asignados establecidos en el anexo I de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, por la que se establecen 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.

Asimismo, podrán acceder a los cursos de actualización todas aquellas personas que hayan obtenido los certificados de acuerdo a lo dispuesto en las disposiciones adicionales segunda y tercera de la citada orden.

Tercero. Delimitación temporal.—Los cursos de actualización deberán realizarse antes de que finalice el periodo de validez del certificado de formación sanitaria específica.

Tras la realización de dos cursos sucesivos de actualización o cuando se supere el plazo establecido en el párrafo anterior será necesario realizar la formación con los requisitos recogidos en el anexo I de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo.

Cuarto. Certificados de los cursos de actualización.—Al personal que efectúe los cursos a que se refieren los resoluciones anteriores y supere las pruebas teórico-prácticas que se establezcan con arreglo a sus objetivos, se le canjeará el certificado que se quiere revalidar por un nuevo certificado expedido por la Dirección General del Instituto Social de la Marina o sus órganos periféricos de acuerdo al anexo IV de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, que asimismo tendrá una validez máxima de cinco años, en cuyo dorso se incluirá una diligencia haciendo constar si su expedición corresponde al primer o segundo curso de actualización, en aplicación de la delimitación temporal recogida en el resuelve tercero de esta resolución.

Cuando el curso de actualización se realice en un centro público o en un centro privado debidamente homologado por el Instituto Social de la Marina, junto con el certificado para revalidar se adjuntará la certificación emitida por el centro correspondiente que acredite haber superado el curso de actualización, en los términos que se recogen en el resuelve séptimo.

Quinto. Centros de impartición de los cursos de formación sanitaria y sus actualizaciones.—Los centros educativos oficiales, el Instituto Social de la Marina y los centros privados que estén debidamente homologados, de acuerdo con el procedimiento establecido en esta resolución podrán impartir la siguiente formación:

a) Formación sanitaria específica inicial y su actualización.

b) Formación sanitaria específica avanzada y su actualización.

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

B.O.E. nº 171, 15 de julio de 2010

11260

Resolución de 31 de mayo de 2010, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establecen los cursos de acreditación de Mecánicos Mayores Navales y Mecánicos Navales para el ejercicio profesional en buques mercantes hasta 6000 KW.

El Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante, establece, en sus artículos 14.2.b) y e), que los Mecánicos Mayores Navales puedan ejercer como oficial de máquinas y jefe de máquinas en buques mercantes de potencia propulsora no superior 6.000 kW cuando, además de cumplir los requisitos y condiciones de embarque señalados en el apartado d) del mismo artículo, se acredite la superación de un curso en un centro de formación autorizado para la impartición del título de técnico superior en supervisión y control de máquinas e instalaciones del buque.

Asimismo, en el artículo 15. 2.b) del citado Real Decreto establece que los Mecánicos Navales puedan ejercer como oficiales de máquinas en buques mercantes de potencia propulsora no superior 6.000 kW siempre que se acredite la superación de un curso en un centro de formación autorizado para impartir el título de técnico en operación, control y mantenimiento de máquinas e instalaciones del buque.

En ambos artículos se dispone que la duración y las materias a impartir en ambos cursos sean establecidas por Resolución del Director General de la Marina Mercante.

Teniendo en cuenta lo anterior, y la facultad del Director General de la Marina Mercante para dictar las resoluciones que puedan resultar necesarias para la ejecución y cumplimiento del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, tal y como se dispone en su disposición final tercera, resuelvo:

Primero. Contenido de los cursos de acreditación.

1. Curso de acreditación de Mecánicos Mayores Navales para poder ejercer como oficial de máquinas o jefe de máquinas en buques mercantes de potencia propulsora hasta 6000 KW.

La duración y los temas que conforman el programa de conocimientos a adquirir son lo que se indican en el anexo I.

2. Curso de acreditación de Mecánicos Navales para poder ejercer como oficial de máquinas en buques mercantes de potencia propulsora hasta 6000 KW.

La duración y los temas que conforman el programa de conocimientos a adquirir son lo que se indican en el anexo II.

Para la superación de los citados cursos será necesaria la realización de las pruebas y exámenes que demues-

tren la idoneidad del aspirante, en relación con los conocimientos teóricos necesarios.

Segundo. Acreditación de la superación del curso.—Los centros de formación autorizados para impartir el título de técnico superior de supervisión y control de máquinas e instalaciones de buque o de técnico en operación, control y mantenimiento de máquinas e instalaciones del buque en los que se realicen alguno de los cursos que se reseñan en el apartado anterior, notificará los aprobados a la Dirección General de la Marina Mercante mediante escrito del propio centro y expedirá a los alumnos un certificado acreditativo de superación del curso.

Tercero. Expedición, renovación y revalidación tarjeta profesional de marina mercante.—La expedición, renovación y revalidación de las tarjetas profesionales de marina mercante con las nuevas atribuciones se tramitará de acuerdo con lo previsto en la Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la marina mercante.

Cuarto. Recursos.—La presente resolución y cuantos actos administrativos se deriven de ella podrán ser impugnados en los casos y forma previstos en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

En el supuesto de producirse el silencio administrativo, éste tendrá carácter negativo conforme a lo dispuesto en el artículo 43.2 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en relación con el mandato objeto de la disposición adicional vigésimo novena, punto 2, y su anexo II de la Ley 14/2000, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Madrid, 31 de mayo de 2010.—La Directora General de la Marina Mercante, María Isabel Duránte Gil.

ANEXO I

Conocimientos y materias

1. Gestión del mantenimiento y control de respetos (20 horas).
Conceptos de: Avería y mantenimiento.
Estrategias de planificación del mantenimiento.
Mantenimiento programado.
Componentes de un sistema de programación del mantenimiento.
Gestión del mantenimiento programado.
Control de respetos.
2. Gestión de combustibles (10 horas).
Combustibles marinos actuales: Características.
Carga de combustible.
Toma de muestras de combustible.
Análisis de combustible en laboratorios y pruebas a bordo.
Preparación y tratamiento de los combustibles.
Aditivos.
Prevención de los riesgos y la contaminación en las operaciones con combustibles.
3. Prevención de la contaminación (15 horas).
Normativa actual: Nacional e internacional.
Separación de aguas oleosas.
Tratamiento de aguas residuales Tratamiento de residuos sólidos.

4. Prevención de riesgos laborales (10 horas).
Concepto de: Peligro y riesgo.
Identificación de peligros y evaluación de riesgos en las instalaciones de máquinas.
Medidas para la prevención y respuesta a contingencias.
Normativa actual.
5. Control: Regulación y mando automático (30 horas).
Principios de mando y regulación.
Estudio de los sistemas de mando y regulación a bordo.
Los controladores lógicos programables: Aplicación a bordo.
6. Planta propulsora y generación eléctrica (40 horas).
Nuevas tendencias en la construcción y operación de plantas propulsoras y sistemas de generación.
Estrategias de conservación de energía a bordo.
7. Refrigeración y congelación (20 horas).
8. Plantas de generación de vapor (30 horas).
Calderas, su operación y mantenimiento.
Plantas de vapor a bordo.
Turboalternadores y turbobombas.
2. Prevención de riesgos laborales (cinco horas).
Concepto de peligro y riesgo.
Identificación de peligros y evaluación de riesgos en las instalaciones de máquinas. Medidas para la prevención y respuesta a contingencias. Normativa actual.
3. Control: Regulación y mando automático (20 horas).
Principios de mando y regulación.
Estudio de los sistemas de mando y regulación a bordo.
Los controladores lógicos programables: aplicación a bordo.
4. Planta propulsora y generación eléctrica (40 horas).
Sistema de hélice de paso variable.
Sistemas hidráulicos a bordo. Hidráulica proporcional.
Sistemas de generación. Estudio e interpretación de planos eléctricos.
5. Refrigeración y congelación (20 horas).
Instalaciones típicas en buques frigoríficos.
6. Plantas de Generación de Vapor (20 horas)
Calderas, su operación y mantenimiento.
Plantas de vapor a bordo.
Turboalternadores y turbobombas.

ANEXO II

1. Prevención de la contaminación (15 horas). Normativa actual: Nacional e internacional.
Separación de aguas oleosas. Tratamiento de aguas residuales. Tratamiento de residuos sólidos.

Anexo III

Apellidos: Nombre: Fecha de nacimiento:
nacionalidad: Domicilio:

Solicito el aumento de atribución hasta 6.000 KW, de acuerdo con lo establecido en los artículos 14 y 15, del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante, de acuerdo con la Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante de

- ☐ Justificante pago de tasa. Modelo 790, Código 028.

☐ Copia en que conste que ha superado el reconocimiento médico de embarque marítimo.

☐ Copia de la Certificación expedida por la escuela de haber superado el curso correspondiente.

*Autorizo a la comprobación de los datos de identificación personal en el sistema de Verificación de datos de Identidad (R.D. 522/2006, de 28 de abril BOE del 9 de mayo. Ley de Protección de Datos de carácter personal 15/1999).

☐ SI.

☐ No

a de de

Sra. Directora General de la Marina Mercante

SOLICITUD DE EXPECIÓN/ REVALIDACIÓN / CONVALIDACIÓN DE TARJETA PROFESIONAL DE LA MARINA MERCANTE.

LEGISLACION

ENMIENDAS REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR ABORDAJES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES
Y COOPERACION

BOE 69, de 20-03-10

ENMIENDAS

al Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972 (publicado en el BOE, de 09-07-1977), adoptadas el 29-11-2007, mediante Resolución A.1004 (25).

FICHERO DE ESPECIALIDADES FORMATIVAS

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACION

BOE 72, de 24-03-10

RESOLUCION

de 12-03-10, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se establece el procedimiento para la inclusión de nuevas especialidades en el fichero de especialidades formativas.

ACTUALIZACION CENSO FLOTA BACALADERA

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,
Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 76, de 29-03-10

RESOLUCION

de 11-03-2010, de la Secretaría General del Mar, por la que se publica la actualización del censo de la flota bacaladera.

OFERTA DE EMPLEO PUBLICO 2010

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

BOE 79, de 01-04-10

REAL DECRETO 406/2010,

de 31 de marzo, por el que se aprueba la oferta de empleo público para el año 2010.

PARADA TEMPORAL PLAN DE RECUPERACION MERLUZA DEL SUR Y CIGALA

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,
Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 90, de 14-04-10

ORDEN ARM/907/2010,

de 9 de abril, por la que se establece una parada temporal para los buques afectados por el plan de recuperación de la merluza del sur y cigala.

PRUEBA DE ACCESO CICLOS FORMATIVOS

MINISTERIO DE EDUCACION

BOE 91, de 15-04-10

RESOLUCION

de 31-03-10, 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.

AYUDAS ECONOMICAS PARA BOTIQUINES EN LOS BUQUES

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACION

BOE 94, de 19-04-10

RESOLUCION

de 05-04-10, del Instituto Social de la Marina, por la que se convocan ayudas económicas para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques, correspondientes al año 2009.

ACTUALIZACION CENSO BUQUES FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA NAFO

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,
Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 98, de 23-04-10

LEGISLACION

RESOLUCION

de 12-04-10, de la Secretaría General del Mar, por la que se publica la actualización del censo de la flota arrastrera congeladora NAFO.

REPARTO DE CUOTA DE CABALLA, CAPTURA Y DESEMBARQUE

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 103, de 29-04-10

ORDEN ARM/1054/2010,

de 23 de abril, por la que se modifica la Orden ARM/271/2010, de 10 de febrero, por la que se establecen los criterios para el reparto y la gestión de la cuota de caballa y se regula su captura y desembarque.

CONVENIO COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACION

BOE 134, de 02-06-10

RESOLUCION

de 24-05-10, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el Convenio colectivo de la Compañía Transmediterránea, S.A. y su personal de flota.

VEDA TEMPORAL ARRASTRE DE FONDO LITORAL TARRAGONA

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 148, de 18-06-10

ORDEN ARM/1617/2010,

de 14 de junio, por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de arrastre de fondo en el litoral de la provincia de Tarragona.

CONVENCION SOBRE EL COMERCIO DE TRANSITO DE LOS ESTADOS SIN LITORAL

JEFATURA DEL ESTADO

BOE 152, 23-06-10

INSTRUMENTO DE ADHESION

de España a la Convención sobre el Comercio de tránsito de los Estados sin litoral, hecho en Nueva York el 08-07-1965.

PUERTOS QUE PERMITEN OPERACIONES DE DESEMBARCO Y TRANSBORDO DE PRODUCTOS DE LA PESCA DE BUQUES PESQUEROS DE TERCEROS PAISES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 156, de 28-06-10

RESOLUCION

de 28-05-10, de la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 20-05-10, por la que se modifica el anexo del Acuerdo de Consejo de Ministros, de 04-12-09, por el que se designan los puertos donde estarán permitidas las operaciones de desembarque y transbordo de productos de la pesca y la prestación de servicios portuarios para los buques pesqueros de terceros países, y se incluye el puerto de Barbate.

PRUEBAS SELECTIVAS ESPERANZA DEL MAR Y JUAN DE LA COSA DEL ISM

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACION

BOE 156, de 28-06-10

ORDEN TIN/1710/2010,

de 21 de Junio, por la que se convocan pruebas selectivas para proveer plazas de personal laboral de los buques "Esperanza del Mar" y "Juan de la Cosa" del Instituto Social de la Marina.

LEGISLACION

CORRECCION ERRORES

BOE 165, de 08-07-10

ORDEN TIN/1836/2010,

de 2 de julio, por la que se corrigen errores de la Orden TIN/1710/2010, por la que se convocan pruebas selectivas para proveer plazas de personal laboral de los buques "Esperanza del Mar" y "Juan de la Cosa, del Instituto Social de la Marina.

LIMITACIONES CAPTURA DE MERLUZA

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,
Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 163, de 06-07-10

ORDEN ARM/1808/2010,

de 2 de julio, por la que se establecen limitaciones para la captura de merluza en las divisiones CIEM VIIIc y IX a en 2010.

CONVENIO REPRESION ACTOS ILICITOS SEGURIDAD NAVEGACION MARITIMA.

JEFATURA DEL ESTADO

BOE 170, de 14-07-10

INSTRUMENTO DE RATIFICACION

del Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, hecho en Londres el 14-10-2005.

GESTION ESFUERZO PESQUERO MERLUZA DEL SUR Y CIGALA

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,
Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 173, de 17-07-10

ORDEN ARM/1942/2010,

de 13 de julio, por la que se establece un régimen para la gestión del esfuerzo pesquero de los buques incluidos en el plan de recuperación de la merluza del sur y cigala.

REGULACION DE LA CAPTURA Y DESEMBARQUE DE ESPECIES PELAGICAS

CONSELLERIA DO MAR -XUNTA DE GALICIA

DOG 117, de 22-06-10

ORDEN

de 16-06-10 por la que se modifica la Orden de 05-06-2008, por la que se regula la captura y desembarque de determinadas especies pelágicas.

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.

En relación al cumplimiento de la Ley de Protección de datos 15/1999 le informamos que los datos personales que pudiera contener esta comunicación están incorporados en un fichero propiedad de AETINAPE (Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera), con la finalidad de gestionar la relación que nos vincula y de remitirle información sobre nuestros servicios.

Puede usted ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición enviando un e-mail a la dirección de correo electrónico : aetinape@aetinape.com

El contenido de esta comunicación es confidencial, por lo que si recibe este e-mail por error, rogamos que lo elimine de sus archivos, sin almacenar, difundir o copiar su contenido.

