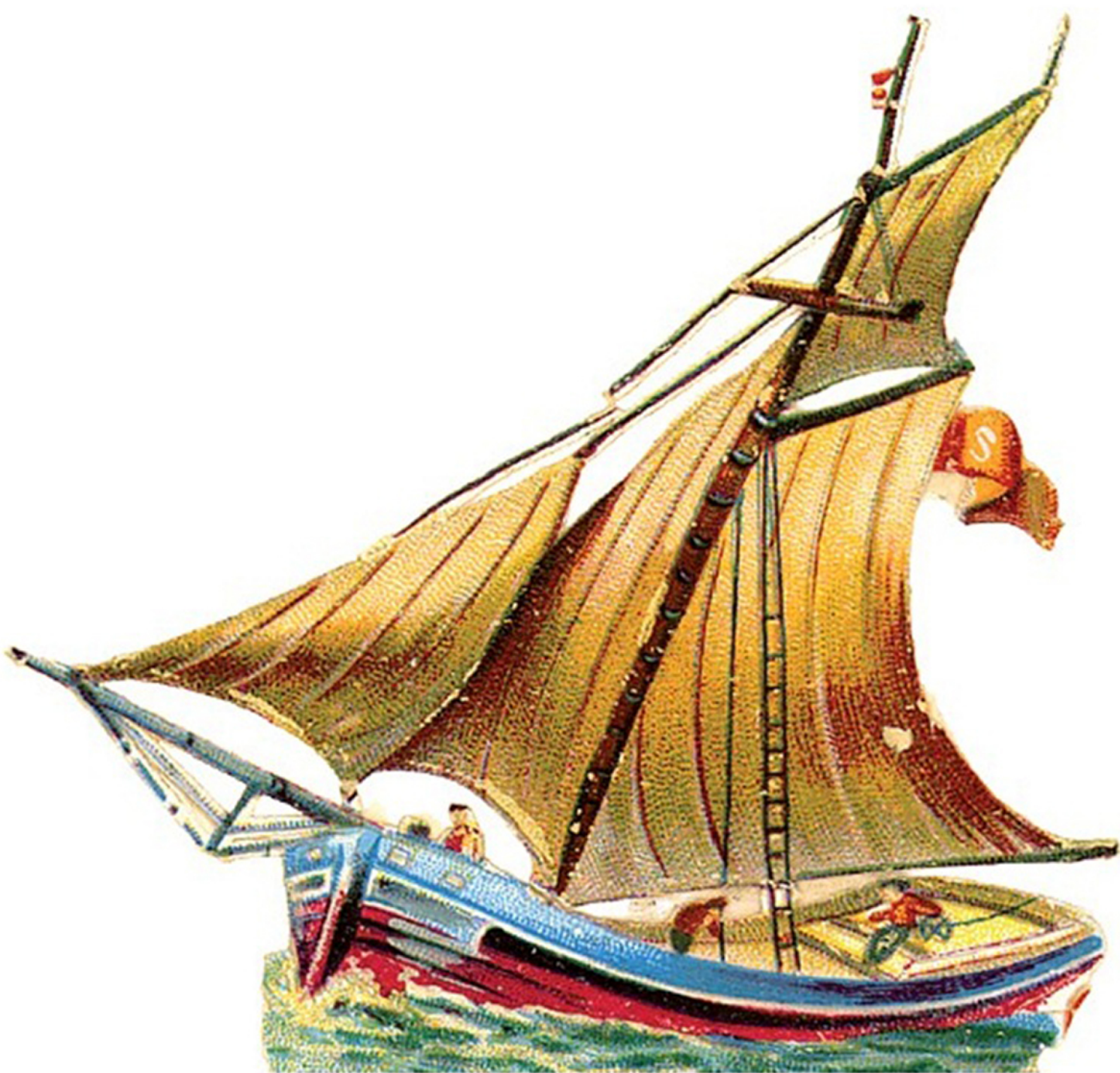




INFO

AETINAPE

BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
JULIO 2011



Dossier AETINAPE Julio 2011

2 Contenido

3 Norte

5-6 Entrevista

4-18 Informes

19-20 Formación

22-48 Colaboraciones y Opiniones

49-54 Revista de Prensa

55-59 Legislación



Magia ante el empleo

■ Eso es lo único que nos queda esperar: que los magos nos rescaten. Que nos permitan pescar de forma sostenible, que se regule la competencia global, que nuestros empresarios desarrollen iniciativas potentes para conquistar el mercado alimentario o que las autoridades abandonen su estúpido discurso de colores y vean el mundo de la forma que lo vemos los demás, los que no pertenecemos a las élites financieras: con realismo y esperanza.

■ Si no es a través de lo sobrenatural o el ilusionismo no podemos estar satisfechos ante la que está cayendo. Sólo basta con echar un vistazo a los temas que publicamos en este dossier para comprobar que el horizonte es gris oscuro.

■ En Perú aparecen ofertas de empleo en nuestro país en base a un «Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura», que es como decir: «vengan ciudadanos del tercer mundo a emplearse aquí, en condiciones de precariedad absoluta, que no queremos pagar más y mejorar las condiciones de trabajo, por lo que los nacionales no quieren tragar».

■ La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, acaba de publicar el informe del Ficha 2º, que no cumplía ni la formación de sus tripulantes ni su cualificación en cuanto a los titulados, lo que evidencia la falta de control en las inspecciones y despachos de los buques en puertos nacionales.

■ Por si fuese poco, la falta de control de los despachos de buques españoles que faenan en caladeros lejanos está dejando a esta flota sin profesionales españoles. Son sustituidos por otras personas, con formación deficiente y bajos costes sociolaborales.

■ En este estupendo baile de datos optimistas, sólo nos faltaba la auténtica estrella invitada: la comisaria de Pesca de la UE y su reforma de la Política Pesquera Común (PPC). Mientras su país sucumbe ante los rigores de la crisis financiera, la griega Damanaki va lanzando globos sonda ante la que se nos viene encima con sus planes supuestamente conservacionistas, que acabarán eliminando directamente el escaso sector extractivo que sobrevive, para dejar el mercado libre a las grandes operadoras de cultivos marinos y al pescado de importación, capturado por los esclavos que a lo largo y ancho del planeta trabajan para las empresas europeas.

■ Una doble moral de la Comisión Europea, dominada por informes faltos de toda credibilidad, pero con el marchamo de «científicos», lo que caya muchas bocas políticas faltas de carácter y sobre todo de compromiso con las comunidades dependientes de la pesca. Mientras eso ocurre, la UE permite masivas importaciones pesqueras sin los controles necesarios.

■ Controles que en la U.E. no deben limitarse a los aranceles o sanitarios, sino que por obligación moral y política han de tener en cuenta la completa trazabilidad del producto: desde las condiciones de los trabajadores hasta el control de los recursos en origen, incluso los niveles sanitarios. Con esas condiciones, se acabó el pescado extra-comunitario. Pero mucho nos tememos que Europa va a seguir buscando su aura en este mundo incierto, y abandonando la economía real, esa de la que vivimos tantos millones de personas.

■ AETINAPE

La reforma del RD 973, en la recta final

Una representación de Aetinape mantuvo el pasado mes de junio un encuentro con la Directora General de la Marina Mercante, M^a Isabel Duránte, con quién se abordó, entre otros asuntos, la situación del Proyecto de Reforma del Real Decreto 973/2009

Desde la Dirección General nos informan que las propuestas de Aetinape han sido consideradas y tenidas en cuenta en un gran porcentaje, en este

boletín se publica un resumen de las mismas. El proyecto fue remitido a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento y de allí irá al Consejo de Estado (esperemos que este trámite no sufra alteración significativa en este contexto), este sería el último proceso previo a su definitiva aprobación, puede que como consecuencia del período estival conlleve un retraso y que hasta final de verano, septiembre u octubre no se publique su definitiva aprobación en el BOE.

PROPUESTA DE CARA AL ESPACIO EUROPEO DE EDUCACIÓN SUPERIOR

Acabar con la diferencia entre “buques mercantes” y “buques civiles” para la formación superior

El Código STCW define “Management Level” como el profesional que presta servicio como Máster, Primer Oficial, Jefe de Máquinas o Segundo Oficial de Máquinas. De acuerdo con los planes de estudio, atribuciones y amparo internacional, se constata que un Patrón de Altura y un Mecánico Mayor Naval, cumplen perfectamente con los requisitos para mando en buques civiles —y no sólo “mercantes” como dice el proyecto—, por lo que AETINAPE propuso la modificación de la norma que adaptan las titulaciones superiores de náutica al Espacio Europeo de Educación Superior.

Como fundamentos jurídicos se destaca que el artículo 4 del Real Decreto 973/2009, establece los títulos profesionales de la marina mercante, entre los que se encuentran el Patrón de Altura; el Patrón de Litoral; el Mecánico Mayor Naval y el Mecánico Naval. Además, las atribuciones contempladas en los artículos 5, 6, 11, 12 y 13 para los Capitanes, Jefes de Máquinas y Oficiales de la Marina Mercante, tienen como común denominador el ejercer el mando de buques civiles dedicados a cualquier clase de navegación, sin limitación de tonelaje, o ejercer de primer oficial de puente/máquinas u oficial de puente/máquinas en buques civiles sin limitación.

Las atribuciones contempladas en los artículos 8, 9, 14 y 15, para los Patrones de Altura, Patrón de Litoral, Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval, permiten ejercer el mando o de oficial en buques mercantes. Por su parte un nuevo Real Decreto adaptará las titulaciones superiores de náutica al Espacio Europeo de Educación Superior, por lo que establecerá para todos los títulos universitarios de grado las competencias en buques civiles, por lo que la norma debería hacer referencia a esa categoría de buques, y no sólo a los “mercantes”.

Así mismo, se considera que los días de mar necesarios para obtener la titulación deberían contabilizarse igualmente en buques civiles, y no sólo mercantes.

■
Alfonso Rey, 42 años, Capitán del Vega 5, relata desde su casa de Muros la experiencia más terrible de su vida profesional: 138 días en manos de los piratas somalíes

«Como les dejen, llegarán al Atlántico»



■
Casi no se podía creer que aquel yate velero que divisaban a lo lejos escondía un skice abarloado, lleno de armas y piratas que asaltaron en minutos el Vega 5, un congelador de Pescanova que Alfonso capitaneaba. Era la hora de comer del Día de los Inocentes, y navegaban muy al sur, entre Mozambique y Madagascar, a 1.800 millas de Somalia. Nunca habían golpeado tan al sur, en la situación 21º 51' S y 35º 52' E.

■
“Todo fue muy rápido; cuando nos dimos cuenta ya estaban apuntándonos con sus rifles y cortando los cables de la telefonía. Al principio creíamos que eran simples ladrones que venían a desvalijar el barco, pero cuando nos obligaron a poner proa a Somalia, lo entendimos todo: eran piratas y nos pondrían las cosas muy difíciles”.

■
Alfonso relata su experiencia tranquilo, con la voz sólida y recordando pormenores, pero dejando entrever sus emociones de marino ultrajado con toda su tripulación, compuesta por 22 personas. Su compatriota Alfonso García, contramaestre de Pontevedra, 3 indonesios y 19 mozambicanos.

■
Un secuestro que acabó con el barco hundido por el ejército indio cuando hacía de buque nodriza para perpetrar nuevos secuestros, una operación que muchos consideraron mal planteada, inútil y cruenta, pues costó la vida a 34 personas, de los cuales 9 eran tripulantes y 25 piratas. El resto de los empleados de Pescanova, 13, fueron rescatados,

junto a 61 piratas que se encontraban a bordo.

■
Pero en ese momento, los dos Alfonsos ya llevaban días en tierra, de un lado para otro, en un particular safari por el paupérrimo territorio del cuerno africano, sometidos a crueles torturas psicológicas, en duras condiciones físicas y sobre todo, sabiendo que estaban en manos de hombres que llevan 20 años en esa especie de eterna guerra civil que aparta cualquier atisbo de esperanza de esa parte del mundo, y donde la vida tiene un valor muy diferente al que damos aquí.

■
“Claro que entendemos que no tienen nada que perder, pero lo que no entendemos es que la tomen con nosotros, con los trabajadores del mar. En algún momento pudimos preguntarles eso, pero era algo para lo que nunca tenían respuestas; simplemente se acababa la conversación”.

■
La relación con sus secuestradores estuvo marcada en todo momento por la tensión, con algunos momentos de relax pero con muchos episodios de violencia y la constante amenaza de las armas de fuego: “muchos de ellos se mostraban amables mientras nadie les veía, pero cuando tenían que exhibirse ante los mandos u otras personas, se portaban como auténticos energúmenos, con actitudes violentas y autoritarias”.

■
Una de las situaciones más delicadas se produjo navegando hacia Somalia, al comunicarles que el turbo no respondía, y por tanto el barco no podía ir

a toda máquina. El jefe de máquinas, indonesio, se llevó la peor parte: fuertemente golpeado y con el caño de la ametralladora siempre a la espalda, hubo de mantener el barco a toda máquina de manera impropia, hasta que el motor ya no podía más, gobernando entre una gran humareda. Con el tiempo, ya fondeado en Somalia y tras 12 días de travesía sin comunicación alguna con el mundo, se convencieron de que había que desmontarlo, cosa que hicieron entre varios, llevándolo a tierra.

Alfonso se para a hacer una reflexión: “cuál será la fuerza y la dimensión de estas bandas, que sólo tardaron unos 15 días en conseguir un eje nuevo para el turbo, con un mecánico para instalarlo, una operación que en condiciones normales en nuestro país puede llevar un mes... nos preguntábamos en manos de qué gente estaríamos, ante la demostración de tal capacidad operativa en medio de la nada”.

Una vez fondeados frente a la costa somalí del sur pudieron hablar con casa y con la empresa, casi siempre cumpliendo órdenes de los secuestradores sobre el contenido de los mensajes, ya que les obligaban a mentir sobre la situación. Cerca de allí incluso iban a ser objeto de otro secuestro, que los somalíes repelieron a fuego vivo antes de que sus “competidores” lograran invadirles.

Veían con frecuencia los aviones europeos de la operación Atalanta sobrevolar el barco, lo que les infundía una cierta esperanza, e incluso fueron seguidos por la fragata Canarias, si bien en una segunda fase comprobaron como se desvanecía el optimismo, ya que las visitas comenzaron a ser cada vez más raras.

Con los españoles ya desembarcados en Hoby, la nave realizó su última singladura por el mar Árabe, convertida ya en nodriza, para lo que le modificaron totalmente la popa. Así apoyaría otros secuestros, pero pronto acabó bajo fuego indú.

Para los nuestros comenzó en tierra un nuevo suplicio: continuos traslados por caminos imposibles, por el desierto, poca comida, viajes durante noches enteras entre pequeñas cabañas o espacios inmundos en que les hospedaban; un desgaste físico que convirtió su robustez de 93 kg de peso, en los 72 con que finalizó esta película de terror.

Rey relata con horror el episodio de una llamada a la empresa para avanzar en las negociaciones: el mismo personaje que les daba órdenes, les pegaba

con un palo y disparaba con su pistola tiros detrás de sus cabezas, con el objetivo de atemorizarles, en una auténtica demostración de fuerza bruta ante ellos y su gente en Galicia.

En los polvorientos caminos de Somalia presenciaban y temían los episodios violentos entre los distintos clanes y las batallas de la guerra civil que destroza el país, con ataques de los integristas árabes asentados en el norte.

Se habían quedado con ellos en tierra para conseguir un rescate mejor, y después del asalto indio al barco, pretendían canjearles por alguno de los 61 piratas que cayeron presos en aquella operación, hasta que comprobaron la nula influencia española en India.

Otra situación de máxima tensión se dibujó cuando les llevaron al desierto, supuestamente para asesinarles, grabar un video con la hazaña y colgarlo en internet. La gente que les trasladaba eran nuevos allí e iban armados, lo que acrecentaba su temor. Un periodista les grabó algunas preguntas y ahí quedó todo.

Seis días antes, cuando ya se había anunciado su liberación, les separaron, ya que parecían querer soltar sólo a uno de ellos. A Alfonso Rey le condujeron a un petrolero italiano también secuestrado, donde se encontró con su compañero. Ambos conquistaron su libertad a bordo de un bote, que les condujo a un barco, y éste al puerto desde el que volvieron a casa en un avión de la empresa.

Rey subraya el ejemplar comportamiento de Pescanova, de sus compañeros y de la actitud que todos mantuvieron en tierra, desde sus familias hasta las autoridades y AETINAPE, informada en todo momento de la situación. Todos tomaron un especial interés en separarse de los focos mediáticos más sensacionalistas, manteniendo un discreto comportamiento con los medios.

Hoy, desde su casa de Muros, en el occidente gallego, se pregunta el porqué de tanta violencia gratuita contra ellos, y localiza el problema en tierra, no en alta mar. Controlar con cierto grado de eficacia la costa somalí puede ser una solución, pero no muestra mucho optimismo sobre el papel occidental en el Índico: “como les dejemos, en pocos años actuarán en el Atlántico”. Es la sentencia de un Capitán, miembro de AETINAPE, que ha podido, por fortuna, charlar con nosotros en primera persona.

Sistema de puntos por infracciones graves

Este sistema se ha instaurado por primera vez en el artículo 92 “Sistema de puntos para infracciones graves” del Reglamento (CE) nº1224/2009 del Consejo (DOUE nº343 de 22.12/2009). Será aplicable a los 6 meses de entrada en vigor de sus normas de desarrollo. Estas son sus notas más características:

Se asignará al titular de la licencia de pesca un número determinado de puntos como consecuencia de una infracción grave de las normas de la PPC, cometida por una persona física o una persona jurídica sea considerada responsable de tal infracción.

Los puntos asignados como consecuencia del apartado anterior serán transferidos a cualquier futuro titular de la licencia de pesca, cuando el buque sea objeto de venta, traspaso y otro cambio de propiedad tras la fecha de la infracción. Asimismo, este artículo establece los cálculos de tiempo para que cuando a la licencia le sea asignado un determinado número de puntos, esta quedará automáticamente suspendida de la siguiente forma:

- 1- Período mínimo de suspensión de 2 meses para la primera vez
- 2- Período mínimo de suspensión de 4 meses para la segunda vez
- 3- Período mínimo de suspensión de 8 meses para la tercera vez
- 4- Período mínimo de suspensión de un año para la cuarta vez
- 5- Si se le asigna por quinta vez un número de puntos, la licencia de pesca se retirará con carácter definitivo

Si durante un plazo de 3 años, a partir de la fecha de la última infracción grave, el titular de la licencia no comete ninguna otra infracción grave, se suprimirán todos los puntos de la licencia de pesca.

Continúa el artículo mencionado que los estados miembros establecerán un sistema de puntos con arreglo al cual se asigne un número de puntos adecuado al Capitán de un buque que cometa una infracción grave de las normas de la PPCM.

El 30 de abril de 2011 se publica en el DOUE nº 112 el Reglamento de ejecución (UE/Nº404/2011 de la Comisión, que establece las normas de desarrollo del Reglamento UE/Nº 1224/2009, del Consejo.

Este Reglamento entró en vigor al séptimo día de su publicación, es decir, el 7 de mayo de 2011, excepto en su título VII, que entrará en vigor el 1 de julio de 2011, sin embargo, este Título será aplicable a partir del 1 de enero de 2012, a tenor de lo dispuesto en su artículo 167 “Entrada en vigor”.

En este Título es donde precisamente se regula el sistema de puntos objeto de este trabajo. Este Título VII, “Ejecución. Sistema de puntos para infracciones graves” abarca del artículo 125 al artículo 134, ambos inclusive.

Artículo 126 “Asignación de puntos”

La autoridad competente E.M. pabellón, asignará de conformidad con el ANEXO XXX (asignación de puntos en caso de infracciones graves) el número de puntos por la Comisión de infracciones graves al titular de la licencia de pesca. Este anexo establece los puntos de acuerdo a la infracción cometida.

Sistema de puntos por infracciones graves

Si durante una misma inspección se detectan dos o más infracciones graves cometida por la misma persona física o jurídica titular de la licencia, se asignarán los puntos correspondientes a cada infracción grave, hasta un máximo de 12. Este hecho le será notificado al titular de la licencia.

Cuando la infracción grave sea detectada en un E.M. distinto del E.M. de pabellón, los puntos los asignará la autoridad competente del E.M. del pabellón.

Artículo 128 “Cesión de titularidad”

Cuando un buque pesquero se ponga a la venta o vaya a ser objeto de cualquier otro tipo de cesión de titularidad, el titular de la licencia de pesca informará a cualquier posible titular futuro de la licencia del número de puntos que todavía tenga asignado por medio de una copia certificada expedida por las autoridades competentes.

Artículo 129 “Suspensión y retirada de la Licencia de Pesca”

La acumulación de 18-36-54-72 puntos dará lugar automáticamente a la primera - segunda - tercera - cuarta suspensión de la licencia de pesca, durante los periodos correspondientes, establecida en el artículo 92, apartado 3 del Reglamento.....por la cual se nos presentaría la siguiente relación:

- a) Período de suspensión de 2 meses por acumulación de 18 puntos
- b) Período de suspensión de 4 meses por acumulación de 36 puntos
- c) Período de suspensión de 8 meses por acumulación de 54 puntos
- d) Período de suspensión de 1 año por acumulación de 72 puntos
- e) La acumulación de 90 puntos por el titular de la licencia de pesca dará lugar automáticamente a la retirada permanente de la misma

Artículo 130 “Consecuencias de la suspensión y la retirada permanente de una Licencia de Pesca”

Cuando una licencia de pesca sea suspendida o retirada de forma permanente, la autoridad competente informará de inmediato al titular de la licencia de estos acontecimientos.

Tras recibir esta información, el titular de la licencia se asegurará de que cese de inmediato toda actividad pesquera del buque afectado, debe garantizar asimismo que el buque se dirija a su puerto base o a un puerto indicado por autoridades competentes E.M. pabellón. Durante el trayecto las artes de pesca se amarrarán y estibarán de acuerdo al artículo 47 Reglamento UE N°1224/2009.

Artículo 131 “Supresión de Licencias de Pesca de las listas pertinentes”

Si la licencia de pesca se suspende o retira de manera permanente, en el registro nacional se indicará que el buque pesquero al que corresponde la licencia de pesca en cuestión carece de licencia de pesca. En el registro comunitario de buques pesqueros de la UE también se hará constar esta circunstancia.

Artículo 132 “Pesca ilegal durante el período de suspensión o después de la retirada permanente de una Licencia de Pesca”

Cuando a un buque pesquero se le haya suspendido o retirado de forma permanente la licencia de pesca y realice actividades pesqueras durante el periodo de suspensión o después de la retirada per-

manente de su licencia, las autoridades competentes adoptarán de inmediato medidas coercitivas de acuerdo con el Reglamento (CE)n°1224/2009.

Cuando esto suceda, el buque pesquero podrá ser incluido en la lista de buques pesqueros de la UE que practican la pesca INDNR contemplada en el artículo 27 del Reglamento (CE) n°1005/2008

Sistema de puntos por infracciones graves.

Artículo 133 “Supresión de puntos”

Cuando una licencia de pesca haya sido suspendida de acuerdo con el artículo 129 del presente Reglamento no se suprimirán los puntos que hayan dado lugar a la suspensión. Los nuevos puntos que se asignen se añadirán a los puntos existentes, a efectos del artículo 129 mencionado en este apartado.

A efectos de la aplicación del artículo 92.4 Reglamento (CE) 1224/2009, establece el periodo de tiempo de suspensión cuando se hayan suprimido puntos de conformidad con el artículo 92.4 Reglamento 1224/09, establece que si no se comete ninguna infracción grave en un plazo de 3 años, a partir de la fecha de la última infracción, se suprimirán todos los puntos de la licencia de pesca, se considerará que la licencia de pesca no ha sido suspendida con arreglo al artículo 129 del presente Reglamento.

Apartado 3

Siempre que la cantidad de puntos asignada a la licencia sea superior a 2 se suprimirán 2 puntos si:

- a) El buque pesquero utilizado para cometer la infracción comienza a localizar a continuación el SLB (Sistema Localización de Buques) o en lo sucesivo REGISTRA Y TRAMITE electrónicamente los datos del cuaderno diario de pesca, la declaración de transbordo y la declaración de buque, sin estar legalmente obligado a emplear tales tecnologías.
- b) El titular de la licencia de pesca se ofrece voluntariamente después de serle asignados los puntos o participar en una campaña científica para la mejora de la selectividad de las artes de pesca, o
- c) El titular de la licencia de pesca es miembro de una organización de productores y dicho titular acepta, en el año siguiente a la asignación de los puntos, un plan de pesca adoptado por la organización de productores que conlleve una reducción del 10% de las posibilidades de pesca para ese titular, o

d) El titular de la licencia de pesca participa en una pesquería sujeta a un programa de etiquetado ecológico concebido para certificar y promover el etiquetado de productos procedentes de pesquerías marinas extractivas adecuadamente gestionados y contratado en cuestiones relacionadas con la explotación sostenible de los recursos pesqueros.

■
Por cada periodo de 3 años que haya transcurrido desde la fecha de la última infracción grave, el titular de una licencia de pesca podrá acogerse una sola vez, a una de las opciones contempladas en las letras a), b), c) ó d) para reducir la cantidad de puntos asignada, siempre que la reducción no dé lugar a la supresión de todos los puntos de la licencia de pesca.

■
En el caso de que se supriman puntos con arreglo al apartado 3, el titular de la licencia de pesca será informado de tal supresión. El titular de la licencia de pesca será informado, asimismo del número de puntos que sigue teniendo originales.

■
Artículo 134 “Sistema de puntos para capitanes de buques pesqueros”

Los estados miembros informarán a la Comisión, transcurridos 6 meses desde la fecha de aplicación del presente título, de los sistemas nacionales de puntos para los Capitanes de buques a que se hace referencia en el artículo 92, apartado 6, del Reglamento (CE) Nº1224/2009.

■
Asignación de puntos en caso de infracciones graves

— Incumplimiento de las obligaciones de registrar y comunicar las capturas o datos relacionados con las capturas, incluidos los datos que deben transmitirse por el sistema de localización de buques por satélite **3 puntos**

— Utilización de artes prohibidos o no conformes con arreglo a la legislación de la UE **4 puntos**

— Falsificación o disimulación de las marcas la identidad o la matrícula **5 puntos**

— Disimulación, alteración o eliminación de pruebas de una investigación **5 puntos**

— Subida a bordo, transbordo o desembarque de pescado de talla inferior a la reglamentaria infringiendo la legislación en vigor **5 puntos**

— Realización, en la zona de una organización regional de ordenación pesquera, de actividades pesqueras que son incompatibles con las medidas de conservación y ordenación de esa organización o las contravienen **5 puntos**

— Ejercicio de la pesca sin contar con una licencia, autorización o permiso válido expedido por el Estado del pabellón o el Estado ribereño pertinente **7 puntos**

— Ejercicio de la pesca en una zona de veda, durante una época de veda o bien sin disponer de cuota alguna o después de haber agotado una cuota, o más allá de una profundidad vedada **6 puntos**

— Pesca dirigida a una población objeto de moratoria o cuya pesca esté prohibida **7 puntos**

— Obstrucción del trabajo de los responsables de la inspección en el ejercicio de sus funciones de control del cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación aplicables, o del trabajo de observadores en el ejercicio de sus funciones de observación del cumplimiento de las normas aplicables de la Unión **7 puntos**

— Participación en transbordos o en operaciones conjuntas de pesca con buques pesqueros de los que existe constancia de que han estado involucrados e pesca INDNR, en la aceptación del Reglamento (CE) nº1005/2008, en particular los buques inscritos en la lista de la Unión de buques de pesca INDNR, o en la lista de buques de pesca INDNR de una organización regional de ordenación pesquera, o ha prestado apoyo o reabastecido a tales buques **7 puntos**

— Utilización de un buque pesquero que carece de nacionalidad y es por lo tanto, un buque apátrida, con arreglo al Derecho internacional **7 puntos**



■ **Por fin, las nuevas tarjetas de pesca ya son realidad**

■
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.

■
Este proceso que fue complejo y difícil, puesto que AETINAPE tuvo que negociar y coordinar este proceso con los responsables de la Secretaría General del Mar y con las diferentes Comunidades Autónomas que tienen competencia transferidas para la expedición de estas tarjetas, y con interés en algunos casos antagónicos. En cumplimiento de este Real Decreto, Aetinape espera que esta misma tarjeta sea expedida por el conjunto de las Comunidades Autónomas que tienen esta competencia.

■
Por fin, al igual que sucedió con nuestras titulaciones en marina mercante, no sólo están expedidas en el marco de los respectivos Convenios Internacionales de la OMI, sino que se consigue un desafío de tantos años, esto es : que por primera vez en la historia, tal y como sucedió en el caso de marina mercante, se recoge en estas nuevas tarjetas profesionales para el sector pesquero, que el cargo a ocupar con independencia de la denominación de la titulación, es de Capitán, Jefe de Máquinas, Primer Oficial y Oficial de Puente y Máquinas, con las limitaciones correspondientes.

■
Ahora debemos obligar a suprimir las anacrónicas denominaciones de patrón de costa, motorista, mecánico, etc. Los despachos deben hacerse de acuerdo a la legalidad vigente, y esta está perfectamente regulada.

■
Otro paso importante es la de tener una tarjeta profesional que cumple la legalidad internacional y que podrá ser reconocida por cualquier autoridad internacional por estar refrendada por el Gobierno de España en el marco del Convenio STCW-F de la OMI. Evitando así la vergüenza de que cada Autonomía emitiese una tarjeta distinta y al margen de la legalidad internacional, con consecuencias tan graves para nuestros titulados como las que tuvieron que padecer en Namibia, Argentina y otros países.

■
Este es un paso importantísimo para la recuperación del prestigio social y profesional. Durante toda la vida profesional de nuestro colectivo en los despachos se utilizó peyorativamente cualquier definición para ocupar cargo a bordo, siempre negándole a los náutico-pesqueros poder ocupar los cargos de Capitán, Jefe y Oficial, igual tratamiento se les aplicaba a los náutico-pesqueros en marina mercante, sólo con él objetivo de diferenciarnos de los que hasta hace pocos años sólo defendían políticas de degradación y exclusión de los náutico-pesqueros de cualquier ámbito laboral al que sólo ellos podían acceder

■
La denominación Capitán, Jefe u Oficial afortunadamente ya no es patrimonio de unos pocos, el trabajo y esfuerzo durante tantos años de todos los miembros de Aetinape hizo posible alcanzar objetivos como este que hace pocos años parecían inalcanzables.

■
Al cierre de este boletín, la Xunta de Galicia nos comunica que en los próximos días comenzarán a emitir esta nueva tarjeta profesional.

■ El DNI marítimo internacional, una temeridad precipitada

■ Aetinape considera precipitado poner en marcha el DNI marítimo internacional, pues todavía existen muchas dudas tecnológicas y sociales sobre la fiabilidad que pueda ofrecer este documento. Es la principal conclusión de un reciente informe elaborado sobre este asunto.

■ Una vez analizado el proyecto de Orden del Ministerio de Fomento sobre los procedimientos de obtención de la libreta marítima/documento de identidad de la gente del mar, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, valora la importancia de este convenio.

■ Tras los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la seguridad marítima y portuaria ha suscitado gran atención, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, por lo que se quiere aumentar la seguridad del comercio marítimo internacional.

■ En 2003 la Organización Internacional del Trabajo aprobó el nuevo Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar para crear una tarjeta de identidad biométrica segura e internacionalmente reconocida para los trabajadores del mar, que son aproximadamente 1.200.000.

■ Después de intercambiar diversos puntos de vista sobre cómo plasmar tecnológicamente las identificaciones biométricas, la OIT todavía no tiene muy claro el futuro en este sentido, además, muchos países no pueden garantizar un control efectivo de esta tecnología, por lo que la facilidad para cometer fraudes sería altísima.

■ Aetinape pide que la futura tarjeta sea fiable, que evite duplicidades administrativas, armonizando los datos entre los diferentes estados miembros, especialmente con los Convenios internacionales STCW-95 y el STCW-95, pero se reconoce también que a muchos países les resultará difícil implementar este sistema de identificación, por lo que considera que el aplazamiento es la solución más inteligente en este momento.



Cursos de máquinas para aumentar atribuciones en Marina Mercante y Pesca

Los Mecánicos Mayores Navales y Mecánicos Navales ya pueden acceder a buques de 6.000 Kw, según la Resolución del 31-05-10 de la Dirección General de la Marina Mercante, publicado en el BOE nº171, de 15-07-10 y en el apartado de legislación de nuestro boletín del mes de julio 2010.

Todos los titulados de máquinas para poder acceder al curso de marina mercante deberán estar en posesión de la titulación de Mecánico Naval o Mecánico Mayor Naval de la Marina Mercante.

Para acceder a las nuevas titulaciones, sólo es necesario cumplir la Disposición Adicional Cuarta, apartado 2c y 2d del Real Decreto 973/2009, publicado en el boletín de Aetinape del mes de noviembre 2009, es decir, presentando períodos de embarque como Jefes o Primeros Oficiales en buques civiles de potencia entre 500 y 3.000 kw, tienen acceso directo a las nuevas titulaciones.

AETINAPE está en contacto permanente con las distintas Comunidades Autónomas para que en sus Escuelas e Institutos se impartan cuanto antes estos cursos de aumento de potencia para pesca y marina mercante.

GALICIA

Después de arduas negociaciones hemos conseguido que en Galicia ya se estén impartiendo cursos en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico (Vigo), por lo que todos los que estén interesados en su realización pueden ponerse en contacto con dicho Instituto. Esta previsto que se impartan cursos completos (175 horas) y cursos de 35 horas, ya que aquellos Mecánicos que hayan realizado el curso de aumento de atribuciones en Pesca, se le convalida para Marina Mercante, y sólo tienen que realizar las 30 horas de Plantas de Generación de Vapor y 5 de Prevención de la Contaminación, en el caso de los Mecánicos Mayores Navales . Para los Mecánicos Navales incorpora 20 horas de Plantas de Generación de Vapor, es decir, sería un curso de 20 horas.Fue necesario incluir estas horas para cumplir los criterios del Convenio Internacional STCW de la OMI.

PAIS VASCO

Asimismo, AETINAPE mantiene contactos periódicos con los responsables del Gobierno Vasco, en concreto con la dirección del Imk /itsasmendikoi de Pasaia, para que aquellos titulados de máquinas que lo deseen puedan hacer el curso de acceso para el aumento de atribuciones.

¿Eres Patrón o Patrón Mayor de Cabotaje?

Debes realizar los períodos de embarque y solicitar tu tarjeta antes del fin de 2012

La Orden FOM/983/2007, modificó la Orden de 21 de junio de 2001, sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante, en los apartados 2 y 3 de la disposición transitoria segunda :

2.- Las certificaciones de exámenes correspondientes a las titulaciones de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje, emitidas hasta el 31 de diciembre de 2008 por un centro de formación profesional autorizado serán admitidas por la Dirección General de la Marina Mercante para la expedición de las tarjetas profesionales.

3.-La Dirección General de la Marina Mercante podrá expedir las correspondientes tarjetas profesionales de marina mercante a los poseedores de los anteriores certificados de examen, que efectúen los períodos de embarco requeridos por la normativa vigente hasta el 31 de diciembre de 2012.

No es momento para reformar las tripulaciones mínimas en buques de pesca

El proyecto de Orden Ministerial por la que se regula el procedimiento para determinar la tripulación mínima de seguridad de los buques pesqueros, debe mantener una escrupulosa aplicación y puesta en práctica de todos los estándares legales relacionados con la seguridad, protección del medio marino, integridad de sus tripulaciones, etc.

Si tenemos en cuenta el apartado 6.b) de la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el cual prevé el sistema para la asignación de la tripulación mínima, no existe ninguna norma que desarrolle el importante asunto de las tripulaciones mínimas de seguridad. Sin embargo, cualquier desarrollo de este apartado de la Disposición Adicional, además de cumplir con las disposiciones internacionales sobre este tema, debe de tratar con los debidos datos objetivos, las peculiaridades de cada tipo de flota.

No debemos perder de vista que este proyecto de orden pretende actualizar y, por lo tanto derogar una orden del año 1964 (preconstitucional) lo que pone de manifiesto la complicada y delicada regulación

de un sector que está influenciado por diferentes vertientes sociales, económicas, legales y estructurales.

Cualquier intento de nueva regulación, no sólo debe tener en cuenta los estándares preceptivos de la Organización Marítima Internacional (OMI), sino también, los instrumentos emanados de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Unión Europea (UE) y los acuerdos regionales y locales de pesca.

Con todo ello, se pretende argumentar que un proyecto de orden de estas características necesita de una amplia reflexión debido a su intensa complejidad. AETINAPE, en este sentido, y debido a la amplia representatividad que tiene en este sector, necesita de una mayor amplitud de tiempo para poder formar un cuadro de reflexiones y conclusiones a este proyecto, por lo tanto, y por tratarse de un asunto extremadamente delicado, solicita un aplazamiento razonable para la presentación de sus alegaciones, así como, otro aplazamiento en la promulgación de este proyecto de Orden.

AETINAPE HABÍA PEDIDO UN NUEVO PERÍODO

De nuevo se abre el plazo para canjear competencia del título de marinero pescador

Hace varios meses que AETINAPE venía reclamando a la Secretaría General del Mar la ampliación del plazo para la convalidación de la titulación de Competencia de Marinero por Marinero Pescador. La fecha para el canje había terminado el pasado 5 de junio/2010 y teníamos conocimiento de que muchos titulados no habían podido convalidar la antigua tarjeta por la nueva de Marinero Pescador.

Ya está en vigor el Real Decreto que amplía el plazo para canjear Competencia de Marinero por Marinero Pescador, es el Real Decreto 884/2011, de 24 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 1519/2007, de 16 de noviembre, por el que se esta-

blecen los conocimientos y requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de marinero en buques de pesca, ha sido publicado en el boletín Oficial del Estado del pasado 30 de junio.

El texto de modificación es el siguiente:

“El canje del certificado de competencia de marinero por la tarjeta de marinero pescador podrá llevarse a cabo por tiempo indefinido. Aquellos trabajadores que, habiendo solicitado el canje del Certificado de Competencia de Marinero por la Tarjeta de Marinero Pescador, todavía no hubiesen recibido esta última, podrán seguir enrolándose en buques de pesca con el Certificado de Competencia de Marinero hasta la recepción de la referida tarjeta.

Los mandos del “Ficha segundo” no tenían formación en seguridad a bordo

El pasado 15 de febrero se hundía en Burela el “Ficha Segundo”, un arrastrero de Ribeira acosado por el mal tiempo. Ahora se conocen las conclusiones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim), de la que forma parte AETINAPE, sobre ese caso: la tripulación carecía de la formación necesaria para hacer frente a este contrapié.

Desde su fundación, Aetinape viene denunciando graves irregularidades en los despachos de los buques y la carencia de inspecciones, algo muy habitual en la flota que despacha bajo el control de las Capitanías Marítimas y que faena en aguas nacionales y comunitarias.

Si en la flota interior el asunto es grave, mucho más lo es en cuanto a la flota de caladeros lejanos, donde el descontrol es de extrema gravedad, situación que debiera derivar en que los responsables del despacho de buques deberían asumir importantes responsabilidades cuando se evidencian situaciones como las de este buque, con sus correspondientes aperturas de expedientes administrativos y consecuentes sanciones.

El patrón del buque no tenía la titulación necesaria. Pidió ayuda al buque gemelo en vez de desplegar el sistema de seguridad propio, y ninguno de los dos activaron a tiempo el dispositivo de alarma que permite un rescate rápido y normal.

"No consta que se efectuaran ejercicios de abandono del buque y no se dispuso el uso de chalecos salvavidas en vez de los chalecos hinchables de trabajo previendo un posible abandono. En ningún momento se estableció una cadena de mando clara", rezan las conclusiones de la investigación de la Ciaim.

Los informes son contundentes: marineros esperando en cubierta a ser rescatados por su gemelo, el Marpar Segundo, momento en que una ola los tiró al mar. Los del otro barco lanzaron al agua una balsa salvavidas, pero nadie lo logró, al estar "ateridos y sin fuerzas". Además, llevaban puesta la ropa de aguas, por lo que carecían de movilidad

Los que llevaban chaleco hinchable de trabajo se mantuvieron a flote, pero ninguno de ellos utilizó el chaleco salvavidas reglamentario para casos de abandono de buque. Este equipo de seguridad permite que los naufragos mantengan la boca fuera del agua incluso si pierden el conocimiento o tienen la consciencia reducida.

El único fallecido no llevaba chaleco y se ahogó. Por si todo fuera poco, el patrón no ordenó situar los chalecos salvavidas en las zonas más probables de abandono del pesquero pese a que los marineros realizaban el embarque del pescado por un costado, maniobra que implica un mayor riesgo de accidente.

Por otra parte, los responsables del buque no activaron ninguna de las lanchas salvavidas de a bordo; éstas se desplegaron automáticamente una vez hundido el buque.

Capitanes de pesca podrán investigar accidentes marítimos

El Real Decreto del Ministerio de Fomento 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, en su artículo 12, Los investigadores de campo, apartado 1, dice que estos deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, perteneciente a los grupos A1 o A2, y estar en posesión de alguno de los títulos profesionales o académicos que se recogen en su apartado a) y b). Entre esas titulaciones se recoge la de Capitán de pesca.

■ España debe eliminar el sector marítimo-pesquero de su “Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura”

La exhibición internacional de ese documento contribuye a minorar la calidad del empleo en el sector

■ La actual crisis de empleo que vive nuestro país se ve ampliada con anuncios como el "Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura" firmado entre el Ministerio de Trabajo, los sindicatos y empresarios, que el gobierno español exhibe internacionalmente y actúan de efecto llamada para interferir en la capacidad de empleo del sector marítimo-pesquero.

■ AETINAPE denuncia una vez más esta práctica de las autoridades españolas, que favorecen la llegada de inmigrantes al sector marítimo, habida cuenta que esta opinión tiene únicamente que ver con asuntos relacionados con las condiciones laborales, y no con planteamientos de otro tipo. Reconocemos, por supuesto, el derecho de todos los ciudadanos y ciudadanas del mundo a desempeñar un puesto de trabajo digno allí donde se encuentren.

■ **Se solicitará, tanto a los responsables del Ministerio de Trabajo, como al Defensor del Pueblo, que se definan sobre este asunto, retiren las profesiones marítimo pesqueras de ese peculiar catálogo y promuevan en el sector políticas generadoras de empleo nacional.**

Las presiones de la industria y la merma de las condiciones laborales en el mar se traducen en falsas evidencias como que los españoles no quieren trabajar en el mar o que muchas ofertas no se cubren. A la parte empresarial le resulta mucho más rentable contratar emigrantes que mejorar las condiciones de trabajo de los empleados nacionales.

■ Así aparecen textos como este, extraído de una página electrónica editada en Perú: "Se necesita con carácter urgente Marineros en todas las categorías para trabajar en España: oficial radioelectrónico de la marina mercante, jefe de máquinas de buque mercante, maquinista naval, frigorista naval, mecánico naval, piloto de buque mercante, sobrecargo de buques, azafata o auxiliar de buque de pasaje, cocinero de barco, mayordomo de buque, calderero (maestranza), engrasador de máquinas de barcos etc, etc, etc son más de 50 áreas de trabajo y 350 puestos en barcos y puerto".

■ Posteriormente, solicitan a los interesados que consulten en internet el Catálogo de puestos de difícil cobertura 2011, para finalmente ofrecer condiciones como "alta en seguridad social, tarjeta de residencia y trabajo, salarios oficiales de acuerdo al cargo, remuneraciones, incentivos, horas extras y contrato indefinido".

■ DISPONE DE UN ÁREA RESTRINGIDA PARA AFILIADOS

La web de AETINAPE, reformada

■ Recientemente ha entrado en servicio la nueva página web de nuestra Asociación, en este nuevo instrumento hay algunos apartados a los que sólo pueden acceder los afiliados, por lo que si quieres obtener todos los beneficios de tu Asociación a través de la web, debes darte de alta.

■ Es muy sencillo. Sólo tienes que entrar en el propio sitio, www.aetinape.com, buscar el apartado conexión (en rojo) y bajar hasta encontrar el botón “regístrate aquí”. Tras cubrir un pequeño cuestionario, lo envías a AETINAPE. En cuanto la Secretaría

General de la Asociación lo reciba, ya tendrás acceso completo a tu nueva web. Si tienes algún problema para registrarte ponte en contacto con la Secretaría General.

■ Además de los asuntos internos de carácter general, la nueva web reserva un espacio especial para las publicaciones propias, tanto a través de este dossier informativo y los contenidos que en él se publican, como las noticias que generamos, habitualmente recogidas en los medios de comunicación social y que ahora puedes consultar también en la red.

AETINAPE EXIGE UN IMPULSO DEFINITIVO

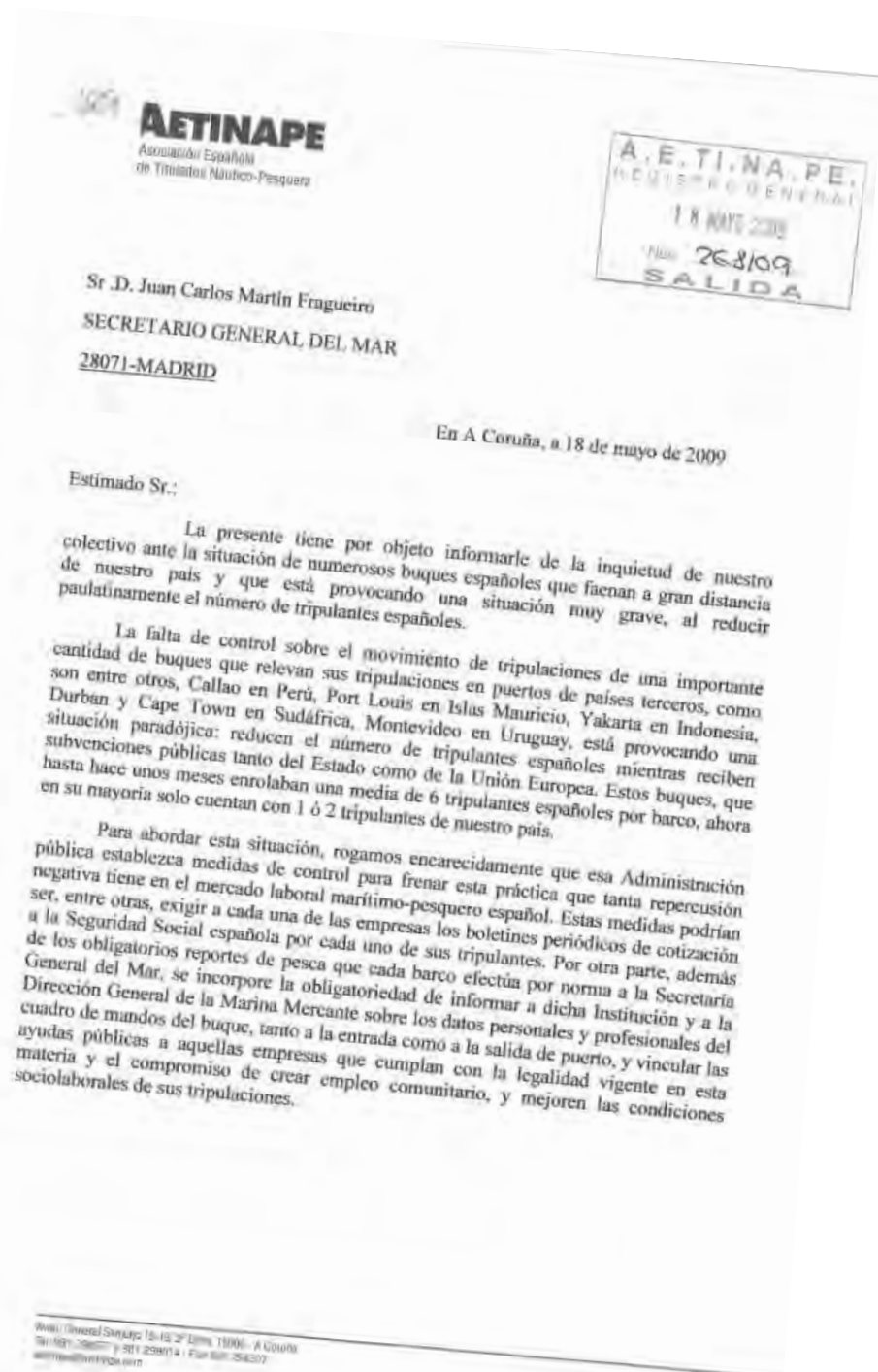
Es necesario controlar los despachos de pesqueros que faenan en caladeros lejanos

Responsables de la Dirección General Marina Mercante, Secretaria General del Mar e Instituto Social de la Marina mantienen encuentros para alcanzar un acuerdo sobre las medidas a adoptar para el control del despacho de los buques pesqueros que faenan en caladeros de larga distancia.

La base de esta propuesta es la denuncia reiterada de los titulados enrolados en estas flotas y que ven con impotencia como buques de pabellón español sustituyen titulados españoles por otros profesionales de formación deficiente procedentes de países en vías de desarrollo, ejerciendo así el dumping social e incumpliendo la legislación marítima nacional e internacional.

Aetinape ya informo en diferentes boletines sobre esta grave situación y así lo denunció ante nuestras autoridades y las comunitarias, así como ante los medios de comunicación a través de un elaborado documento.

En los pasados días, Aetinape ha vuelto a reiterar a los máximos responsables de la DGMM, SGMAR e ISM, para que a la mayor brevedad le den el último impulso a esta importante demanda.



■ Compromisos de la Secretaría General del Mar

■ Representantes de AETINAPE mantuvieron una reunión con autoridades de la Secretaría General del Mar para analizar las diferentes reformas en el ámbito profesional, a las que se habían comprometido, como la elaboración de un Real Decreto de homologación de las denominaciones de las titulaciones del antiguo sistema de adultos por las nuevas, y a la armonización de los requisitos para el acceso a las nuevas titulaciones de máquinas.

■ Son compromisos necesarios, ya que la DGMM, en el Real Decreto 973/2009, Disposición Adicional cuarta, exige los períodos de embarque en buques civiles de potencia entre 500 y 3.000 KW y la Secretaría General del Mar exige para el curso de aumento de potencia, Real Decreto 653/2005, períodos de embarque en buques civiles de potencia propulsora no inferior a 750 KW.

■ Además, la coordinación con las Comunidades Autónomas para la expedición de las nuevas tarjetas profesionales en el marco del Convenio STCW-F-1995 Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros de la OMI, da continuidad a las múltiples negociaciones de Aetinape a lo largo de estos tres últimos años tanto con el Gobierno Central como con los Gobiernos Autonómicos.

■ Náutico-pesqueros en Sasemar

■ En otra reunión se le reiteró a la Directora General de SASEMAR, Esther González, que no baje la guardia y que impulse, tal y como se comprometió a exigir a los sindicatos de esa Institución a incluir de nuevo a los náutico-pesqueros en la Escala de Controladores Marítimos, modificando así el último Convenio Colectivo, que de una manera escandalosa utilizaron los sindicatos UGT y CCOO para excluir a nuestro colectivo.

■ Reunión consultiva de flotas de larga distancia

■ Los pasados días 24 y 25 de mayo, se celebró en San Sebastián una reunión del Comité Ejecutivo y la Asamblea General del Consejo Consultivo Regional de Flota de Larga Distancia en Aguas no Comunitarias. A estas reuniones asistió una representación de Aetinape, ya que nuestra organización forma parte del LDRAC.

■ Los asuntos más destacados a tratar, además de otras cuestiones de carácter interno, fueron distintas propuestas a la reforma de la PCP, si bien cabe destacar los complejos equilibrios que en este foro deben llevarse a cabo para armonizar las distintas y antagónicas sensibilidades que están representadas en este órgano de carácter consultivo para la Comisión Europea, ya que en él están representados la mayoría de los Estados Miembros de la UE, además de organizaciones patronales, medioambientales y profesionales del sector.

■ También se someten a debate los diferentes informes de los distintos grupos de trabajo, que son la base fundamental de las propuestas que finalmente se elevan a la Comisión.



■
PUBLICACIÓN: Anexo I del Convenio MARPOL

Manual avanzado para inspectores

Autores Miguel J. Núñez Sánchez / Esteban Molina Martín

Edita Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento (www.fomento.es)

Colección Serie Monografías.

Páginas 504

Precio 28,62 Euros.

■
Desde la entrada en vigor del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques «MARPOL», en 1983, éste instrumento ha evolucionado rápidamente incorporando y enmendando sus seis anexos, que tratan las diferentes fuentes de contaminación de los buques.

■
Su Anexo I trata la prevención de la contaminación por hidrocarburos, y sus reglas son discutidas todos los años en la Organización Marítima Internacional (OMI) con el objeto de su revisión y modificación, a la vista de los avances tecnológicos, introduciendo las aclaraciones necesarias y, en general, incorporando experiencia acumulada. Así el ritmo al que se adoptan sus enmiendas o se aprueban interpretaciones obliga a todas las partes a un ejercicio muy importante de actualización, ya que los armadores de buques, astilleros, oficinas técnicas, administraciones marítimas, clubes de P&I y “vettings” han de aplicar con frecuencia sus prescripciones, para diseñar y construir, certificar, investigar o implantar sus requerimientos en los buques.

■
Este manual pretende analizar en detalle el citado Anexo desde el punto de vista de la Administración Marítima, en concreto de la Inspección Marítima, con el deseo de darlo a conocer en profundidad suficiente a todas las partes implicadas en el entorno del buque. Para ello se introduce el Convenio desde el foro más elevado, la OMI, tratándose su ámbito global —relacionándolo con otros Convenios—, y centrándose

finalmente en el buque, con sus equipos, y los actores esenciales en la supervisión de su cumplimiento e implantación. Dado que no se pueden olvidar las particularidades del contexto europeo y nacional esta publicación también trata las Directivas y Reglamentos de la Unión Europea así como las Leyes, Reales Decretos y Órdenes Ministeriales españolas relacionadas con la prevención de la contaminación por hidrocarburos.

■
El manual se ha estructurado en apartados, que siguen un paralelismo con la reglamentación, y que pretenden introducir al lector en el Contexto del Anexo I hasta el detalle de las reglas ayudándose por medio de anexos. Incorpora las enmiendas

adoptadas hasta la 61ª Asamblea del Comité de Protección del Medio Ambiente y la legislación nacional tras puesta hasta el 1 de enero de 2011.

■
El libro se escribe desde la experiencia personal de los autores, que han tenido que familiarizarse con el Anexo en el desarrollo de la profesión de Ingenieros Navales en astilleros, de inspectores de Sociedad de Clasificación, de bandera en la Administración Marítima

Española y del Estado Rector del Puerto (MOU de París), así como delegados de España en la Organización Marítima Internacional en el subcomité BLG y MEPC, entre otros.



FORMACIÓN

Oferta de cursos

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

Cursos para los próximos meses

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

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 comuniquen, 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**.

Para más información:

AETINAPE. Secretaría General.

Avenida 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, 3.840 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.

El factor humano en el nuevo Plan Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima

María Isabel Duránte Gil

Directora General de la Marina Mercante

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima tiene por misión la salvaguarda de la seguridad de la vida humana en el mar y la lucha contra la contaminación del medio marino. Como toda organización, Sasemar es deudora de la profesionalidad y dedicación de las personas que trabajan en ella.

Nuestros medios, nuestros planes y nuestros logros son consecuencia del buen hacer de los profesionales de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que, día tras día, dan lo mejor de sí mismos y logran que nuestra tarea pueda llevarse a cabo.

No puede negarse, sin embargo, que en un medio como el marino, en el que convergen multitud de intereses y personas, la implicación de los profesionales de una sola organización no puede asegurar el éxito a la hora de alcanzar los objetivos tan ambiciosos que persigue Sasemar.

Lograr un mar más limpio y seguro es una tarea que atañe a todos los usuarios del mar, pero especialmente a aquellas personas cuyo desarrollo profesional está más estrechamente vinculado a la mar.

Y entre los distintos profesionales marítimos son los tripulantes de las embarcaciones que navegan por nuestras aguas quienes tienen un papel protagonista, por su doble condición de referentes para el resto de usuarios del medio marino y por su propia responsabilidad profesional.

El Plan Nacional de Salvamento 2010-2018 ha articulado, en sus diversos Programas, un conjunto de medidas que tienen como eje común el factor humano como elemento clave en la mejora de la prevención, línea fundamental de este nuevo Plan.

Entre las medidas más destacadas están la difusión de la cultura de seguridad y protección del medio marino, el refuerzo de las medidas preventivas en sectores vulnerables, como el de los buques pesqueros, o la potenciación del Centro Jovellanos como instrumento ejecutor de la política formativa.

Todas estas medidas comparten como denominador común el requisito de la exigencia de implicación de los navegantes para lograr materializarse en unas mejores condiciones medioambientales y de seguridad de nuestros mares.

Transcurrido casi un año desde la presentación del Plan 2010-2018 quiero invitar a todos los asociados de AETINAPE a sentirse como coprotagonistas que son del mismo, y a animarles a conocerlo y a fomentar la difusión de los valores en que se basa y pretende difundir, y quiero hacer esta invitación recalcando el convencimiento de que su implicación es, sin duda alguna, una de las claves del éxito de este nuevo Plan.

ANÁLISIS

El CCR de Pesca de Larga Distancia, órgano representativo del interés general

Antonio Cabral

Presidente del Consejo Consultivo Regional de Flota de Larga Distancia en aguas no Comunitarias (LDRAC).

La Unión Europea asume que el ecosistema marino y sus recursos biológicos, tanto en aguas bajo la jurisdicción de sus Estados miembros o en aguas internacionales o alta mar con sujeción a la soberanía de los Estados ribereños, son parte del amplio concepto de Patrimonio de la Humanidad, deben ser manejados de acuerdo a los principios de sostenibilidad en el largo plazo.

Ese imperativo y la necesidad de armonizar los procedimientos en el manejo de los valores de sensibilidad ambiental y socioeconómica habrán estado en la base de la formulación de una política común de pesca, que comenzó con este ajuste en los años 80.

De 10 en 10 años, la Comunidad hace una evaluación de la eficacia de la aplicación de esta política mediante la comprobación del grado de compromiso entre la preservación de los recursos y el desempeño económico planteadas por los distintos segmentos de la flota europea.

Con la presentación del Libro Verde de la reforma y, más recientemente, la base de las regulaciones propuestas por la Comisaria Damanaki, nos encontramos, sin duda, en el momento adecuado para que el Consejo de Ministros y el Parlamento Europeo se pronuncien sobre la validez de estas propuestas, teniendo en cuenta los objetivos que la reforma debe cumplir.

En la primera interpretación, todavía superficial, de las líneas estructurales de la nueva política pesquera común, observamos un cierto descuido de la Comisión Europea en relación con las aspiraciones de desarrollo del bienestar económico y social de las comunidades pesqueras más dependientes de la pesca, cuyos sacrificios para rehabilitar los stocks no están siendo adecuadamente valorados.

El continente europeo y más concretamente la zona geográfica que corresponde a la actual Unión Europea, está compuesto principalmente por los países que tienen líneas de costa amplia y accesible, que inducida por los movimientos de población desde el interior a la costa, constituyen la búsqueda natural de mejores condiciones de vida para las poblaciones.

Una parte notable de este objetivo se ha logrado a través de actividades en el ámbito de la Economía del Mar, entre los que destaca, como un pilar central y permanente, la captura organizada, con una base profesional, de peces salvajes, con una creciente demanda de los consumidores europeos.

Prácticamente todos los Estados miembros con costa Atlántica tienen una estructura sólida de producción, que se articulan su potencial extractivo con modernas plantas de transformación y comercialización en tierra, en la que se añade valor a las capturas antes de ser colocadas en puntos de venta o en los circuitos de exportación.

La historia marítima de Europa tiene, especialmente en los países del sur, con Portugal y España en lugares destacados, un componente que se expresa más allá de las fronteras de nuestro continente. No es de extrañar, entonces, que desde hace siglos, la penetración y colonización de territorios lejanos haya sido acompañada por el arraigo de una dimensión pesquera.

Antes del advenimiento de las zonas económicas exclusivas, a finales de los 70, las actividades de pesca en aguas internacionales por parte de algunos países que ahora son miembros de la UE, han facilitado unos niveles muy significativos por el peso de los peces capturados, así como en el campo de los intercambios socioculturales entre las comunidades costeras locales.

En el frente externo, la pesca del bacalao y otras especies afines, desempeñó un papel importante en la estructuración de la dimensión exterior de la flota de la UE, especialmente en el Atlántico Norte.

Después de dos décadas de funcionamiento de la política pesquera común, los principales actores del sistema —los gestores públicos y profesionales— coincidían en su descontento, aunque por diferentes razones, pero reconociendo la complejidad de la legislación y la centralización del proceso de la toma de decisiones en Bruselas, fueron los talones de Aquiles que ponen en tela de juicio la conciliación de la obtención de buenos rendimientos de la pesca con la seguridad de los stocks.

Ya que la razón rara vez está de un solo lado, el Consejo de Ministros decidió crear, en la reforma de la política pesquera común de 2003, la creación de consejos consultivos regionales, como las estructuras de una amplia representación del sector pesquero y la sociedad civil, dándoles la competencia para asesorar a la Comisión Europea en la gestión de los recursos pesqueros en las zonas marítimas o de pesca sujetas a su observación.

El proyecto de Decisión del Consejo, que reguló el establecimiento de los CCR's no preveía la creación del CCR de Pesca de Larga Distancia, fracaso tan inexplicable como inaceptable, si nos centramos en el peso y el tamaño de la flota que faena en aguas no comunitarias, y el volumen de peces que pone a disposición del mercado.

España lideró la lucha en torno a este lapso lamentable, y de inmediato obtuvo la solidaridad de los países con intereses pesqueros en aguas internacionales o de terceros países. Para una comprensión clara del peso de los distintos Estados miembros en la pesca en alta mar, nos servimos de los datos del último informe de evaluación de este subsector, encargado por la Comisión Europea, que sitúa a España como flota principal, seguida a gran distancia por Francia, Portugal, Italia y Lituania.

La injusticia que representaría la supresión de la CCR que me honro en presidir, fue reparada a su debido tiempo. Se han creado 7 consejos consultivos regionales, con 6 áreas de observación en aguas de la UE y el de la pesca CCR de larga distancia, con vocación de seguir gestionando la pesca en todos los océanos y los mares que no se encuentren bajo la jurisdicción de los Estados miembros.

La importancia de este Consejo, si es necesario confirmarlo, se refleja en la adhesión de 74 organizaciones en el sector pesquero y otros grupos de interés, establecidas en 12 Estados miembros. La Secretaría se encuentra en Madrid, una elección que hizo justicia a la representatividad de los pesqueros españoles en estas flotas, y al empeño español en el impulso del Consejo.

Se unieron a este CCR asociaciones de la industria que tienen flotas pesqueras que operan en varios frentes, con especial relevancia las que operan en aguas internacionales de la NAFO y NEAFC, en virtud de acuerdos de reciprocidad con Noruega y la zona de protección de Svalbard, en acuerdos de asociación con terceros países en materia de pesca y las pesquerías de especies altamente migratorias, bajo gestión de las organizaciones regionales de la pesca del atún en el Atlántico, Pacífico e Índico.

En este contexto de la diversidad, son relevantes por lo menos 7 sectores de la pesca: cercadores de túnidos, arrastreros del Atlántico Norte, arrastreros del Atlántico Sur, Arrastreros en la Costa de África, palangresos de superficie y cercadores del Mediterráneo, además de otras zonas y artes.

El número de buques no es un indicador adecuado para medir el tamaño de la flota de pesca en aguas lejanas, porque estamos hablando de unidades de producción, por regla general, mayor dimensión estructural, que en algunos casos reúnen requisitos para realizar viajes de gran longitud y tienen a bordo equipos de última generación tecnológica, operan con mucha seguridad en la navegación y cuentan con maquinaria de gran calidad para el manejo y procesamiento de pescado, circunstancias no tienen parangón en otras flotas.

La tripulación, y en particular los profesionales que dirigen estas naves, han adquirido educación superior, están preparados para liderar equipos de trabajo sometidos a niveles de estrés emocional bastante más intensos que en la pesca costera.

A pesar del potencial productivo proporcionado por estos barcos, —que representa poco más del 20% del total de capturas de la flota de la UE—, las especies obtenidas, cuando no se consumen en los países originarios del buque, entran fácilmente en los canales de exportación, con precios por encima del promedio.

■ Sin embargo, es importante tener en cuenta que siendo la pesca una actividad global, en cuya dinámica tiene la intención de influir la Unión Europea, cualquier retirada forzosa de este segmento de la flota se reduciría a este papel y, en cambio, tienden a empeorar la exposición del mercado interno a las importaciones.

■ Los datos muestran que las flotas de larga distancia ganan exponencialmente a las internas en especies pelágicas y demersales, así como en crustáceos, moluscos y “otros”, mientras que en las capturas de túnidos se produce un cierto equilibrio entre el rendimiento de las flotas inmediatas y las de larga distancia.

■ El Consejo Consultivo Regional de Pesca de Larga Distancia concluyó en 2010 el primer ciclo de tres años de funcionamiento con la realización en Lisboa de su Asamblea General. La unanimidad en las decisiones no siempre fue una tarea fácil, pero como todo en la vida, sólo con las dificultades se conoce el carácter de los individuos y organizaciones.

■ El amplio alcance de la CCR, ha despertado el interés en la adhesión a un número de organizaciones de la sociedad civil mayor de lo habitual, especialmente de aquellas que se centran en la promoción de los valores ambientales, en colaboración con las comunidades pesqueras de otros países y la pesca deportiva.

■ La porción del sector pesquero está compuesta por asociaciones de armadores, organizaciones de productores, representantes de la transformación y comercialización, de las tripulaciones y de sociedades mixtas. Con un gran reconocimiento quiero saludar la excelente cooperación que con nosotros ha tenido el representante de AETINAPE, a través de quien les envío mis sinceros deseos de felicidad a todos sus miembros, quedando a disposición de todos ustedes para expresar sus puntos de vista a través del CCR.



ANÁLISIS

Navegando hacia la solución formativa de la Europa Marítima: el proyecto Marleanet

Rosa Quintana Carballo

Conselleira do Mar de la Xunta de Galicia

La creación de una red de cooperación en materia de formación marítimo-pesquera y de intercambio de conocimientos es una apuesta fundamental para progresar en la obtención de profesionales del mar cualificados. De ahí el nacimiento del proyecto MARLEANET, en el que colabora la Consellería do Mar a través del Centro Tecnológico del Mar. Esta iniciativa busca, a través de distintas acciones, crear una red de centros de formación marítima del Espacio Atlántico de alta calidad y que permita mejorar las políticas de formación marítima.

Para no perder todo el saber hacer de cada uno de estos espacios marítimos es clave compartirlos para saber aplicarlos de manera que se adapten fielmente a las necesidades específicas de cada una de las zonas. Este proyecto, que inició su trayectoria en 2010, es el producto de una convergencia de voluntades, pues está coordinado por el Centro Europeo de Formación Marítima Continua (CEFCM), en Francia, y en él además del Cetmar participan entidades de Cork, en Irlanda; de Portugal y de Francia.

El trabajo de estos socios de la iniciativa también está encaminado al intercambio de buenas prácticas para su aplicación conjunta y la puesta en marcha de una herramienta e-learning que introduzca a todos los socios del proyecto en la formación online. Esta herramienta facilita las acciones formativas, ya que puede utilizarse tanto a bordo de buques como desde casa y, por supuesto, desde los centros de formación.

Combinando todos estos ingredientes lo que busca MARLEANET es alcanzar la meta de capacitar a unas 3.000 personas al año a través de los centros de su red, así como obtener un distintivo de calidad para reconocer el valor añadido de la formación marítima impartida en el Espacio Atlántico. En este cometido es fundamental la unión de fuerzas y el intercambio de experiencias de las que unos y otros podemos aprender. Esta forma de gestión del cono-

cimiento a través de la fusión constituye una puesta en valor y mejor aprovechamiento de los recursos humanos cualificados, lo que redundará en una mayor competitividad de los sectores marítimo y portuario del espacio Atlántico, el corazón de las principales rutas marítimas intercontinentales.

Esta transmisión de buenas prácticas entre unos y otros socios se materializa en talleres como el celebrado en Santiago de Compostela en marzo de este año para debatir el diseño y desarrollo de herramientas para la plataforma de enseñanza online de MARLEANET. También queda patente en encuentros de intercambio, como el que se celebró en abril en la Bretaña francesa sobre formación en carpintería naval en madera.

El saber hacer conjunto también redundará en la seguridad de las actividades de navegación, un aspecto básico para garantizar el buen desarrollo y la eficacia de la actividad. Este trabajo emprendido a través de MARLEANET está encaminado a hacer realidad una experiencia pionera a la par que necesaria ya que, hasta el nacimiento de esta iniciativa, no existían atisbos de ninguna red que agrupase los centros de formación marítima del Espacio Atlántico.

Gracias a esta experiencia conjunta todas las tripulaciones de buques mercantes, pesqueros, de la armada, de recreo y los profesionales de las plataformas marinas podrán adquirir nuevas habilidades certificadas con sello de procedencia europea. Así, MARLEANET es la travesía hacia una solución formativa que se refleje en la red de centros a largo plazo y que confiamos sea el trampolín que abra las puertas hacia una formación europea homologada en materia náutico-pesquera.

Seguridad marítima: mentalidad, normas, cumplimiento, sanciones

Eduardo Cruz Iturzaeta

Capitán de la Marina Mercante, Capitán de Pesca, presidente de la Comisión de Investigación de accidentes e incidentes marítimos

De la seguridad se habla todo el tiempo. La seguridad en las carreteras, en la minería, en los espectáculos, en las industrias, por supuesto en los buques, embarcaciones y en las actividades marítimas y pesqueras. Se habla tanto porque todos estamos de acuerdo en que la seguridad es algo muy importante. En como se aplica la seguridad, como se materializa, como se mejora, que límites tiene la seguridad, ya no suele haber tanto acuerdo. Pero la falta de seguridad, la seguridad falseada, la seguridad solo administrativa, mata y hiere a personas, destruye preciados bienes, causa daños, ocasiona enormes gastos y ensucia nuestro planeta.

Abundan los planteamientos incompletos y equivocados al tratar de la seguridad marítima. Los vemos todos los días. Algunos dicen que la seguridad se consigue cumpliendo la normativa al efecto, por complicada que sea, que mucho lo puede ser, por la multiplicidad de leyes, reglamentos, convenios y protocolos que se extienden desde lo local, a lo regional, nacional e internacional. Otros afirman que como la seguridad total nunca se puede alcanzar, hay que conformarse con una seguridad inferior. Muchos afirman que la seguridad reduce los beneficios, cuando no genera pérdidas económicas, y que sin beneficios no hay industria ni empresa viable. Para tener una visión amplia de lo que es, a lo que obliga y lo que beneficia la seguridad, hay que integrar la parte de verdad que hay en esas afirmaciones, pero hay que ir más lejos, si se quiere tener una visión total.

Hay muchos ejemplos, muy luminosos, de los muchos avances que ha habido en la seguridad marítima a lo largo de los años. Solo citaré aquí uno, que es particularmente ilustrativo. Tuvo lugar en Inglaterra hace más de un siglo. Fue la tarea sacrificada y entregada de una persona, que luchó, años y años, en solitario casi todo el tiempo, muy criticado y hasta ridiculizado, pero con una firme tenacidad para que los buques fueran más seguros. Me refiero a Samuel Plimsoll (1824-1898), parlamentario inglés.

En aquel entonces los buques se cargaban hasta donde quería su armador o fletador. Está claro que si se carga mucho, se transportan más toneladas, y se gana más flete, a veces bastante más, que va a los bolsillos de los interesados. Algunos buques parecían casi submarinos. Pero ¿y la tripulación? Un barco sobrecalado pierde mucha defensa contra la mar. En el Mar del Norte la mala mar es dominante especialmente en los meses de invierno. Se embarcaba mucha agua a bordo, algo fatal y los buques se hundían, arrastrando al fondo muchas vidas, demasiadas tragedias, demasiados huérfanos y viudas. Es fácil imaginar los falsos consuelos 'La mar es así', 'Qué se puede hacer', 'El invierno es muy duro', etc.

Mr Plimsoll no se conformó. Tuvo claro que sobrecalar los barcos era la sentencia de muerte en muchos casos. Y luchó para que se prohibiese que los buques se sobrecalasen y solo se cargasen como máximo hasta una línea pintada en los costados referida a un círculo, adecuadamente llamado 'Disco de Plimsoll'. No tuvo buena acogida la propuesta de Plimsoll, todo lo contrario. Está registrado en las actas, que un armador de aquellos tiempos, muy contrariado por la reducción en beneficios que suponía no cargar lo que le viniese en gana, dijo públicamente que sí, que aceptaba el Disco de Plimsoll en sus buques, pero que dibujaría el disco "en lo alto de la chimenea". Sobran los comentarios.

Hace muchos años ya que nadie cuestiona u objeta el Disco de Plimsoll. Hoy la totalidad de los buques cargan hasta la línea que corresponda a su condición, invierno, trópico, agua dulce, etc. ¿Qué ha pasado pues, desde aquellos armadores que se oponían a los que aceptaron no sobrecalar los buques? Pasaron varias cosas: a) Se promulgó legislación al efecto; b) Se obligó a cumplirla, mediante inspecciones y sanciones; y c) Cambió la mentalidad de los interesados. Es esto último lo que interesa subrayar, porque se habla poco del cambio de mentalidad, que es la argamasa que une y solidifica los ladrillos del edificio de la seguridad marítima y de toda seguridad. El cambio de mentalidad es darse cuenta que un mayor beneficio jamás puede justificar los efectos destructivos de la falta de seguridad y después, actuar sin vacilaciones ni contra-

dicciones. No se admite la hipocresía con la seguridad. Es hipócrita decir, 'vamos a hacer esto y lo otro', y luego no hacerlo, no revisarlo y no seguir haciéndolo.

Parece claro que en los buques mercantes se ha avanzado en seguridad más que en los pesqueros, aunque aún falta muchísimo. Puede ser porque los mercantes son más fáciles de controlar porque hay menos, porque suelen ser más grandes y más visibles, porque hay mecanismos de inspección muy efectivos en grandes zonas del mundo, porque hay algunas uniones que presionan, porque si el buque mercante no cumple con lo legislado, la autoridad lo para con el enorme costo y los problemas que esto ocasiona. Pero, seamos realistas, sigue habiendo buques fuertemente sub-estándar. Basta con ver la lista de buques mercantes que tienen prohibido entrar en ciertos puertos.

Al asomarse a la seguridad en pesqueros aparece otro mundo, como si fuese otro planeta. Los Convenios y Protocolos internacionales para mejorar la seguridad de los buques pesqueros, algunos acordados hace bastantes años, no entran en vigor porque los países con flotas pesqueras no quieren y son los países los que deciden. A la gran variedad de tamaños y tipos de pesqueros se añade su dispersión geográfica en multitud de puertos y puertitos, lo que no facilita su control. Algunos armadores han encontrado cuasi vacíos legales para explotar sus buques pesqueros con inferiores controles de seguridad. El tradicional 'estilo de trabajo' de muchos armadores y pescadores es, primero pescar y luego veremos. Lo demás, la seguridad de la tripulación, la prevención de la contaminación, la jornada laboral, etc., queda atrás.

Hay mucha normativa para la seguridad en los pesqueros en España, tanto en lo de seguridad marítima y prevención de la contaminación, como en lo referente a lo laboral, jornadas, equipos, faenas, etc. Las autoridades responsables de que esa legislación se cumpla están en tierra, los pesqueros están en la mar. Siempre ha sido difícil controlar desde tierra lo que pasa en la mar. En el papel hay un amplio y detallado régimen de inspecciones, lo mismo relativo a las sanciones, pero siempre hay un espacio muy amplio para incumplimientos y transgresiones de las normas, lo que a veces trae sufrimiento, dolor y pérdidas humanas y materiales.

No parecen necesarias mas normas. Ya hay muchísimas. Lo que hace falta es un profundo 'cambio de mentalidad' que supone aceptar y cumplir esas normas. En consecuencia, también parece necesario endurecer mucho las sanciones para los que se demuestre que han infringido la ley. Así tiene que ser para llegar a esa reflexión personal, profundamente democrática, que vemos en otros países 'No vale la pena incumplir porque si te agarran, te crujen'. No es reflexión nueva, fijarse en las multas de tráfico o en las de Hacienda.

En los asuntos de seguridad a bordo y en tierra el objetivo fundamental es el cambio de mentalidad de autoridades, armadores y tripulantes. Pero no nos engañemos, cambiar la mentalidad en cualquier asunto no es fácil ni rápido de alcanzar. Significa cambiar la manera de pensar, abrirse a nuevas realidades, replantearse tradicionales actuaciones que se han demostrado que son inseguras o abusivas, renunciar a obtener mayores beneficios mediante prácticas que atentan a la integridad de buques y personas. No es ni fácil ni rápido, pero es crucial y absolutamente necesario si se quiere pasar de un mundo algo asilvestrado a un mundo algo civilizado. Como sucedió con Mr Plimsoll y con otros ejemplos similares.

Un papel destacado en el afán de mejorar la seguridad marítima en todo buque tiene que venir de la mano de la formación en escuelas y centros formativos. Se otorgan títulos y se expiden certificados que sirven para ejercer en uno u otro puesto a bordo, pero mirando a sus titulares siempre quedan preguntas pendientes: ¿Estarán mentalizado en seguridad? ¿Les habrán metido en la cabeza que la seguridad no es saber de memoria unos preceptos, sino vivir y respirar una suave 'paranoia' de recelo ante todo lo que puede convertirse en inseguro?

Hay que felicitar a AETINAPE por su preocupación por la seguridad marítima. Seguramente que este peliagudo asunto será de aparición constante en su revista.

Tsunami o maremotos

José Ignacio Espel

Ex-viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco

El origen de la palabra Tsunami lo encontramos en la palabra japonesa TSU-bahía y Nami-ola. El maremoto, que es lo mismo, genera unas olas de gran energía que se producen cuando un fenómeno extraordinario, por ejemplo un terremoto, desplaza verticalmente una gran masa de agua. El 90% de los casos se producen a causa de terremotos y por ello los maremotos deberían llamarse correctamente maremotos tectónicos.

Los maremotos son destructivos a partir de seísmos de magnitud 7.5. Su velocidad de propagación depende de la profundidad donde se ha producido, llegando a alcanzarse velocidades superiores a 500 km/h. Por el contrario, la altura de la ola en alta mar es pequeña, los buques ni la detectan; su longitud de onda (distancia entre dos crestas) supera habitualmente los 150 km. El periodo de la ola (tiempo que tardan en pasar dos crestas) oscila entre 10 y 30 minutos (en las olas generadas por el viento oscila entre 5 y 20 segundos).

Cuando la ola llega a la costa, su velocidad disminuye por el rozamiento con el fondo, mientras que su altura aumenta pudiendo alcanzar los 35 metros según sea la naturaleza del fondo.

El efecto destructor no es debido únicamente a su altura sino a la gran masa de agua que arrastra, que se visualiza por los que lo sufren “como si un río caudaloso entrase de la mar tierra adentro” arrastrando todo lo que encuentra a su paso.

Su llegada se advierte por una extraña bajamar que se producen entre 5 y 30 minutos antes de la gran ola. A veces se producen antes “pequeños” maremotos que anuncian la gran masa de agua.

Dada la gran energía que generan y que se mantiene casi constante, atraviesan océanos y llegan a afectar a costas muy alejadas del lugar de origen. El de Japón de este año llegó a producir pequeños destrozos en puertos deportivos de California.

Aunque hemos indicado que el 90% de los maremotos tienen su origen en terremotos, también pueden producirse por erupciones volcánicas, deslizamientos de tierras, meteoritos que chocan con la superficie del mar o explosiones submarinas. En estos casos las olas generadas son más altas, llegando hasta los 50 m, y su efecto destructivo es tal que pueden hacer desaparecer islas enteras, como es el caso de la explosión del Krakatoa en Indonesia en 1883.

En cuanto al devenir histórico de los maremotos tenemos referencias desde la más remota antigüedad.

Algunos historiadores afirman que la civilización Minoica que habitaba en Creta en el siglo XVII a.C., desapareció por la explosión de la isla de Santorini (hacia 1650 a.C.) dando origen a la leyenda de la Atlántida.

Más recordado por la prensa ha sido el terremoto y consiguiente maremoto de Lisboa del 1 de noviembre de 1755. Su magnitud aproximada fue de 9 (no existía la escala Richter). Destruyó Lisboa y miles de personas murieron en Andalucía y el Algarbe. Antes de la llegada de las grandes olas del maremoto, la mar se retiró del río Tago dejando a la vista cascos de antiguos barcos hundidos. Las olas se propagaron hasta las costas de América del Sur y Finlandia.

La explosión del volcán Krakatoa, en el mar de la Sonda en 1883, generó olas que alcanzaron los 30 m de altura y murieron más de 25.000 personas. Los gases de la explosión alcanzaron la estratosfera y provocaron una bajada mundial de las temperaturas cuyos efectos se notaron en Europa durante varios inviernos que fueron más fríos de lo habitual.

En 1958 en el golfo de Alaska un seísmo de 9.2 en la escala Richter derrumbó una montaña y se generó una pared de agua de más de 500 m, siendo la ola más grande registrada hasta el momento.

El maremoto más devastador, hasta la fecha, fue el del Océano Índico de 2004, de 9.1 Richter. Murieron o desaparecieron unas 250.000 personas y afectó

principalmente a Tailandia e Indonesia, aunque también se hicieron notar sus terribles efectos en la India, Bangladesh e incluso Somalia.

En Chile se produjo uno en Valdivia, en 1960, considerado el más fuerte del país y otro en 2010 al noroeste de Concepción que arrasó la costa y la isla de Juan Fernández (donde vivió Robinson Crusoe).

No podemos finalizar esta relación sin mencionar el terremoto, de magnitud 9, y posterior Tsunami del 11 de Marzo de este año en Japón. Las estremece-doras imágenes que hemos visto y las imprevisibles consecuencias que para la energía nuclear puede acarrear lo dicen todo y sobra cualquier comentario.

Y en España ¿podría producirse un maremoto? La respuesta es sí. De hecho el de Lisboa de 1755 afectó gravemente al Golfo de Cádiz. Un estudio elaborado por la U.E. (proyecto Transfer) considera el Golfo de Cádiz, el mar de Alborán y las Islas Baleares como zonas peligrosas para que se genere un maremoto como consecuencia de un seísmo. Esperemos que al menos durante varias generaciones no se produzca...

ANÁLISIS

Cabreados y sin miedo

Enric Tarrida

Marino y ciudadano

Cuando nadie daba un duro por una respuesta ciudadana a la continua agresión que están sufriendo los más desfavorecidos, cuando solo el hastío y la decepción parecían manifestarse ante las injusticias, defectos, vilezas y atropellos del sistema político – económico dominante, como ave fénix, una parte de la sociedad dice basta y con inusitado e ingenuo optimismo se levanta pacíficamente y se declara indignada, cabreada, mosqueada e indispuesta a seguir tragando carro y carretas.

Se niega a seguir guardando silencio cómplice ante el indecente reparto de la riqueza, al empobrecimiento de la mayoría en beneficio de unos pocos, a un sistema democrático que tan apenas tiene de democrático el hecho de votar cada cuatro años, al bipartidismo y al bisindicalismo complacientes, al expolio de nuestras empresas y servicios públicos en beneficio de los amigos, a la corrupción generalizada de la clase política, a la expropiación forzosa de los recursos naturales, a las guerras que alimentan al sistema, al sistema que se lucra con las guerras, etc.

Y no solo ponen un No a los hechos denunciados, proponen alternativas y políticas distintas, exigen una democracia de verdad y una sociedad más justa e igualitaria. Casi nada, de hecho su objetivo no por más que razonable es marcadamente revolucionario, y lo es porque la realidad de lo denunciado deja en evidencia la miseria social, ética y moral a la que nos están llevando los aprovechados de hoy, de ayer y de siempre.

Este movimiento, por espontáneo que parezca tiene un caldo de cultivo imprescindible, bebe de la fuente de intelectuales comprometidos, de políticos honrados, de trabajadores y sindicalistas combativos, de todos aquellos ciudadanos de a pie que con su generosidad y sacrificio llevan demostrando humildemente que “otros mundos son posibles”.

Todos ellos, uno detrás de otro, o a la vez, inventando su discurso o partiendo del del otro, desde el NE al SW, sin pedir ni medallas ni recompensas, ni copyright alguno, día tras día y año tras años, organizados, “o no”, en ongs, sindicatos minoritarios, partidos pequeños, grupos de afinidad o en solitario, nadan contra corriente, luchan contra viento y marea, hasta como ahora ha ocurrido que el sumatorio lo convierte en una ola, la cual temen todos aquellos que se cobijan bajo el indecente, injusto y frágil paraguas de sus supuestos privilegios sociales.

De las frases de este movimiento, con muchas de las cuales me identifico, hay una parte de una de ellas que me produce una especial satisfacción "...y sin miedo".

Para poder afrontar un problema lo primero es identificarlo y aceptar que tenemos este problema, luego es necesaria la voluntad para superarlo. El peso del miedo en nuestra sociedad / sistema es de tal calibre, que si de golpe la gente dejara de tener miedo a la multitud de razones que nos ponen para sentirnos amenazados, esto se derrumbaría como castillo de naipes.

Si no es por el miedo ¿por qué dejamos que otros decidan por nosotros, nos condenen a trabajar más años, a cobrar menos y a hacer más horas, aceptamos que reduzcan la calidad de nuestras escuelas y hospitales, empeoren los servicios públicos, se destruyan los paisajes naturales comunes, dejamos que roben el dinero público que es el de todos? ¿Por qué si no es por miedo, aceptamos que unos se hagan ricos con el trabajo de otros, que entre todos paguemos los desaguisados de los bancos y de los especuladores? ¿Por qué aceptamos que hagan negocio con la educación de nuestros hijos o con nuestras enfermedades? ¿Por qué aceptamos la condena de hipotecar nuestras vidas por un sitio donde vivir? ¿Por qué aceptamos jugarnos la vida y la salud en el trabajo, ser tratados como material desechable, el despido fácil y barato, ¿Por qué aceptamos que de todo esto y más, de nuestro honrado y duro trabajo, mantenemos a una pandilla de vividores, sinvergüenzas, tahúres y maleantes (me refiero a los de guante blanco) que ignoran lo que es el trabajo de verdad, pero que viven como dioses, sin importarles los más mínimo el sufrimiento ajeno?

Permitir todo esto y mucho más solo se puede entender por el miserable y asfixiante miedo que adornado con excusas de todo tipo, es la mejor, única e infalible herramienta de control del sistema.

Por esto y ante todo, estoy convencido de que la visualización de la mera posibilidad de que podamos realmente perder "el miedo", hace temblar los cimientos del injusto sistema.

Esperemos que el cabreo, o indignación se extiendan, se especialicen y se organice, desbordando a todo aquel que pretenda hacer suyo el movimiento para instrumentalizarlo, manipularlo o simplemente aniquilarlo. Por fin algo se ha puesto en marcha.

Sin miedo, nada tendríamos que temer, no se culparía al pobre, al emigrante de nuestras miserias en lugar de señalar a los que nos explotan a todos, indígenas o extranjeros.

Sin miedo, de nada servirían los discursos vacíos y tremendistas, ni las mentiras y populismos porque nadie los escucharía, no temeríamos al distinto, ni nos impresionarían trajes, corbatas y otras guirnaldas de nuestros "dirigentes", lo mismo nos daría verlos en pelota picada, o quizás al contrario su desnudo nos generaría más respeto porque apreciaríamos la verdadera fragilidad del ser humano en lugar de aplaudir entupidas e innecesarias armaduras.

Sin miedo no harían falta policías porque nadie robaría al no sentir necesidad de poseer ni de ser poseído, y sin miedo seríamos inevitablemente solidarios con nuestros semejantes al sabernos parte esencial y única de un todo y no solo individuos egoístamente individualistas.

¡Ah, sin miedo!, no harían falta las religiones, ni los sacerdotes, ni sus dogmas e imposiciones, sin miedo no habrían guerras, ni ejércitos, al reconocer al otro como igual sin importarnos origen, raza o color, y las banderas serían simples adornos, al estar todos unidos bajo un pabellón invisible. Sin miedo nuestros hijos serían educados para ser personas libres y solidarias. Preparadas para vivir una vida plena, para ser felices y hacer felices a los demás.

Sin miedo, nadie viviría del trabajo de los demás, ni habrían clases sociales, ¿porqué como podríamos aceptar que unos nadaran en la abundancia mientras otros mueren de hambre, sino fuera por el temor a ser de estos últimos? Sin miedo no nos dejaríamos arrebatar lo nuestro o lo de todos, que sería lo mismo.

Sin miedo reconoceríamos al sabio de verdad. Sin miedo, que bien lo pasaríamos. Eso si todos, no solo unos pocos.

Salud y mucha caña

Limitar la responsabilidad civil a los buques que contaminan... Un error histórico?

Pedro Riveiro Domínguez

Analista de derecho internacional marítimo y pesquero

Los daños causados por la contaminación marítima procedentes de buques pone de manifiesto la problemática derivada de la contaminación marítima, no solo en relación con su prevención, sino también por lo que se refiere a la compensación de los daños producidos.

En relación con este último aspecto, este artículo, tratando de completar el artículo publicado en la revista anterior (síntesis sobre los instrumentos y estándares internacionales en materia de contaminación marítima), trata de profundizar sobre un tema tan importante como la responsabilidad objetiva ante daños causados por contaminación marítima procedente de buques y el posible error histórico acerca de la regulación de esta limitación de responsabilidad.

Ante ello, hacer una reflexión alrededor del origen de la responsabilidad objetiva, la contaminación marina en nuestro derecho interno, la contaminación en el ámbito marítimo, y unas reflexiones finales, tratarán de orientar hacia una valoración sobre el error histórico de la responsabilidad objetiva, conocida en inglés como «strict liability».

El origen de la responsabilidad objetiva

El origen de la responsabilidad objetiva, como responsabilidad limitada nace tras el accidente en 1967 del petrolero «Torrey Canyon» frente a las costas francesas, que vistas las insuficiencias y lagunas de la normativa entonces vigente, la comunidad marítima internacional dio los primeros pasos en la búsqueda de una normativa internacional uniformadora en esta materia, y nació el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, de 1969 (CLC 69), vigente en nuestro país.

Ante este instrumento internacional la responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos se establece sobre una base objetiva, aunque atenuada (art. 3 CLC 69). Esa responsabilidad objetiva «strict liability», se

funda en el principio de que «quien contamina paga», independientemente de la existencia o no de culpa, elemento de cuya presencia se prescinde a la hora de determinar responsabilidades por la producción de este tipo de daños.

Sin embargo, no sólo se proclama una responsabilidad objetiva, sino que desde el primer momento se identifica al responsable, esto es, quién habrá de proceder al resarcimiento de los daños ocasionados: el propietario del buque al tiempo de producirse el suceso. A estos efectos, se simplifican o se canalizan esas responsabilidades hacia un único sujeto, que es el propietario del buque.

La justificación no es otra que facilitar a los perjudicados el ejercicio de sus acciones contra un sujeto que pueda resultar de fácil identificación, al menos formal o teórica. Hago esta salvedad porque, si bien puede resultar fácil acudir al registro de buques en cada caso particular para identificar a la compañía que consta inscrita como propietario registral, lo cierto es que habitualmente nos encontramos con una falta de vinculación absoluta entre quien formalmente aparece registralmente como propietario con quien resulta ser el verdadero titular del buque, ya sea por razones o exigencias financieras, ya por otras razones más «dudosas».

Tal es el caso de las flotas navieras con la típica estructura de «one ship companies», esto es, en que cada uno de los buques es controlado o gestionado generalmente por una única compañía vinculada a quien es el beneficiario último («beneficial owner») de esa estructura artificial, y constando registralmente cada buque como propiedad de compañías distintas, ya estén registradas en una misma jurisdicción o en varias.

En resumen, la responsabilidad en el derecho marítimo ha sido siempre limitada. El problema es que en el derecho marítimo tradicional, la limitación se aplica, sobre todo en el contexto contractual con el propietario de la carga. Este propietario de la carga que espera mayores pérdidas podría solicitar protección a través del seguro correspondiente. Por otro lado, el problema se extiende cuando vemos que la responsabilidad del armador del buque tanque está fijada tomando como base el tonelaje de

dicho buque. Ante ello, cabe preguntarse si la cantidad fijada para ese tonelaje de desplazamiento es suficiente para cubrir los costes ocasionados por la contaminación. El resultado es, que el tonelaje tiene una importante influencia en el volumen del daño ocasionado, y que en la mayoría de los casos, la cantidad a pagar es muy inferior al daño ocasionado, pues el tonelaje de desplazamiento no es proporcional al daño que pueda causar.

La contaminación marina en nuestro derecho interno

El derecho a un medio ambiente adecuado ha sido aceptado como un verdadero derecho subjetivo por la mayoría, y de la misma forma, lo ha sido el derecho a exigir la restauración del medio ambiente, consagrado por el artículo 45.2 de nuestra Constitución. Sin embargo, llama mucho la atención que este derecho, calificado como un Derecho de la Humanidad, cuando se aplica a los daños producidos en el medio ambiente marino, vea reducida parte de su eficacia jurídica por la existencia de Convenios Internacionales y normativas nacionales que hacen inefectivo en derecho de los terceros, de los ciudadanos, a la total reparación del daño sufrido.

Pudiendo el derecho al medio ambiente, además como un “derecho global”, debería causar asombro que la reparación del daño, en los casos de contaminación marítima, se vea limitado a unas sumas que resultan muy insuficientes en comparación con el daño efectivamente causado; tales daños son, por otro lado, consecuencia del ejercicio de una actividad que conlleva un riesgo.

En realidad, se puede comprobar, que en el Derecho Marítimo se produce una quiebra del principio de la responsabilidad patrimonial universal del deudor y de la íntegra reparación del daño causado en materia extracontractual proclamado por nuestro Código Civil (CC). Si analizamos nuestro CC, vemos que se produce una quiebra del principio de la responsabilidad patrimonial universal del deudor y de la íntegra reparación del daño causado en materia extracontractual proclamado por el artículo 1902 del Código Civil.

Estas dos características típicas del derecho marítimo conforman uno de los privilegios más antiguos y arraigados de la rama del derecho: la limitación de responsabilidad. Limitación que, además, se ejerce tanto en el plano contractual frente a aquellos con los que los navieros contratan, como en el plano extracontractual frente a los terceros, a través de los Convenios Internacionales.

De acuerdo con el derecho marítimo, no podemos perder de vista los privilegios que ostentan los operadores marítimos. Sin embargo, este privilegio, resulta injustificado en los tiempos actuales en los que la navegación ya no es un arte sino una ciencia y al menos, en lo que respecta a la limitación de responsabilidad frente a terceros, el derecho marítimo está siendo sometido a revisión en uno de sus privilegios más característicos, como una lamentable consecuencia de catástrofes previas, de las cuales, por citar las más importantes, las causadas por los accidentes de los buques “Torrey-Canyon” (1967); “Amoco-Cádiz” (1978); “ExxonValdez” (1987); “Erika” (1999), “Prestige” (2002) y últimamente el producido por la plataforma “Deepwater Horizon” (2010).

La contaminación en el ámbito marítimo

Lamentablemente, comienza a resultarnos familiar las imágenes de cualquier ave marina empapada de crudo, las columnas de voluntarios limpiando parajes que eran maravillosos, las fotos de cómo avanzan las ya conocidas “mareas negras”, las manifestaciones y protestas y las tardías explicaciones políticas. También nos acostumbramos al inmediato olvido.

El 50% de la población mundial vive en zonas marítimas, según estimaba el Banco Mundial y más del 60% de la población mundial vivirá en las zonas costeras en el 2030. Para el 2015 se calcula que las tres cuartas partes de las Mega-Ciudades estarán situadas en la costa. Por otra parte conviene recordar la importancia de los océanos y de los mares que cubren más del 70% de la superficie del Planeta.

Ya en el año 2005, la Organización Marítima Internacional (OMI), declaró que el modo de transporte marítimo se ha convertido en el “transportista mundial por excelencia”. Más del 90% del transporte mundial tiene lugar por mar. “En el 2003 el transporte por vía marítima alcanza una cota creciente de 24 billones y medio de toneladas por milla y sigue aumentando.

Otro dato a tener en cuenta es que el 60% de los 3,6 billones de toneladas de consumo mundial de petróleo es transportado por mar y de ellas el 99,997% se entregan de manera segura y sin problemas. Se calcula que un 80% de la contaminación total procedente de buques se produce en vertidos operativos, muchos de ellos deliberados (en operaciones de limpieza en mar abierto conocidos vulgarmente como “sentinazos”). Según la Agencia

Marítima Europea para la Seguridad (EMSA) ha informado que los 1.200 puertos de la UE mueven más del 90% de las transacciones exteriores Europeas y más de un 40% del tráfico interior de mercancías dentro de la UE; ello supone más de 3,7 billones de toneladas de mercancías y más de 400 millones de pasajeros que utilizan el buque al año.

Reflexiones finales

Las reflexiones anteriores muestran que el límite de responsabilidad civil para los daños ocasionados por contaminación marina procedente de buques, es un error histórico. La evolución histórica pone de manifiesto que dicha limitación fue un claro error. La razón queda demostrada al comprobar que tras cada nuevo accidente marítimo, los daños ocasionados al medio marino eran muy superiores a la responsabilidad patrimonial limitada para afrontar esos daños. Ante ello, las adaptaciones de los Convenios existentes siempre eran necesarias para afrontar estas nuevas carencias. El resultado ha sido una cascada de protocolos y enmiendas, que obligaron al legislador internacional adoptar y adaptar para cada nuevo incidente. La solución a este serio problema sería la de eliminar del derecho marítimo tradicional la responsabilidad patrimonial limitada en los casos de contaminación producidos por buques. Todo esto, sería como decir, modificar el Convenio CLC 69, de forma que elimine de su contenido legal esta limitación y, por lo tanto, la consagración de la responsabilidad objetiva «strict liability»,

dueños de las cargas (y las petroleras) sean los responsables de los daños por contaminación (ya que su carga es la que en realidad contamina) y pueda quizás establecerse un sistema mixto en el que no existan perjuicios para los terceros y sus daños sean reparados en su totalidad y sus indemnizaciones satisfechas en su integridad. En realidad, queda mucho por hacer: desde revisar la constitucionalidad de los convenios limitadores de la responsabilidad del causante de los desastres ecológicos, hasta tomar mayor y mejor conciencia de lo que estos accidentes suponen no ya en las países costeros directamente afectados por el suceso, sino a nivel global. Muchos se llenan la boca con discursos sobre el cambio climático pero no limpian su propia casa y entienden que solo a nivel internacional ha de actuarse.

Nuestra ley de 26/2007, de 23 de Octubre de Responsabilidad Medioambiental podría haber modificado esta situación. Sin embargo, establece una responsabilidad objetiva e ilimitada para los casos de contaminación y crea un Fondo Estatal para la reparación de daños. Sin embargo y pese a lo que pudiera parecer al comenzar su análisis, su artículo 3º.5 excluye su aplicación a aquellas materias que, contenidas en el Anexo IV se encuentren reguladas por los convenios internacionales que allí se detalla. El anexo incluye los Convenios que regulan los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (CLC 92 y FONDO 92). Es decir, excluye su aplicación a los daños por contaminación marítima.

Llegará un día en que el transporte marítimo, los



Por falta de personal

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

Esta parece ser la nueva formula de ingeniería social que se esta aplicando en muchos ámbitos de la sociedad actual Española, tal vez sea la consecuencia de los resultados de las ultimas obras de ingeniería financiera y como sucede en otros aspectos de la sociedad esto se refleja también en la actividad pesquera y aunque algo mas tarde, sus efectos también llegan a los barcos de pesca aunque con las características propias de la actividad.

No lo recuerdo muy bien pero creo que fue la primera o segunda marea que me embarqué para el Gran Sol, cuando acabábamos de meter el último lance a bordo, el “Abuelo” que estaba a mi lado preparando el cuchillo de abrir rapante me dice:

—Bueno rapaz por esta marea se acabaron “los abusos y los malos tratos”-

Al ver mi cara de sorpresa sonrío y me dice de nuevo: Que si hombre que ya se acabaron los abusos y malos tratos, que ya nos vamos para tierra.

Tarde unos instantes en darme cuenta de que me estaba diciendo que ya íbamos navegando para tierra. Era mi primera o segunda marea y por lo tanto yo era muy joven e inexperto, pero aquella frase nunca la olvidé y a lo largo de mi vida como profesional de la pesca tuve ocasión de comprobar que muchas veces (mas de las que me hubiese gustado) se ajustaba a la realidad literalmente y no era una forma metafórica de decir que nos íbamos para casa.

Aunque la pesca sigue siendo un oficio duro, rudo, y poco atractivo, afortunadamente se ha progresado bastante en la calidad de vida a bordo y la expresión :”Se acabaron los abusos y malos tratos “es solo eso, una expresión. Yo la sigo utilizando para decir que nos vamos para casa, y la gente que lleva tiempo navegando conmigo ya no me pregunta cuando nos vamos sino que directamente me pregunta cuando se van a terminar los abusos y malos tratos, lo cual produce sorpresa entre los nuevos y a nosotros nos hace reír.

Reconozco que hay expresiones marineras que dan lugar a malos entendidos entre los profanos y esta debe ser una de ellas.

La Comisaria de Pesca, la señora Maria Danamaki ha debido mal interpretar la expresión de “se acabaron los abusos y malos tratos”, porque de otra manera no se entiende ese empeño en mandarnos para tierra a marchas forzadas, mejor dicho ya no quería dejar salir a los barcos para la pesquería de la gallineta, tal como ocurrió con la pesquería de la bacaladilla y de la caballa ; de hecho se retrasó el inicio de la pesca un mes mas tarde de lo habitual.

Pues esta señora, nuestra Comisaria Europea de Pesca , con el apoyo explícito de nuestra Ministra de pesca Española ha decidido POR FIN ACABAR CON LOS ABUSOS Y MALOS TRATOS en el mundo de la pesca, pero no de forma racional y civilizada como seria de esperar, si no que lo hace siguiendo las últimas tendencias de “Ingeniería Social”, que decía al principio.

Es decir que si la aspiración de la mayoría de la gente es vivir sin trabajar, pues nada se cierran las empresas y asunto concluido, que el tabaco provoca mas gastos en la seguridad social que beneficios a hacienda, pues prohibido fumar y los que fumen que paguen el doble y así sucesivamente .

En los barcos de pesca a pesar de ser el ultimo reducto al que no pueden acceder de forma directa estos “Ingenieros Sociales “ no deja de sentirse el reflejo de lo que ocurre en tierra y en este sentido también nos afectan estas medidas.

Volviendo al principio, pues esta Señora como ultima responsable de la política pesquera común ha debido oír en alguna parte, tal vez sea radioaficionada, y me haya escuchado decir alguna vez por la radio —Bueno compañeros por esta marea se han acabado los abusos y malos tratos-y tomando la expresión al pie de la letra pues ha terminado con los abusos y malos tratos en toda la Flota Española y comunitaria que faena en NEAFC , pero lo hace por Falta de Personal es decir si acabamos con los “maltratados “ se acaban los maltratos . Está claro ¿No? Pues una formula tan sencilla y evidente parece que no se le ha ocurrido a nadie antes o

mejor dicho que nadie se haya decidido a aplicarla al menos en la pesca.

— Bueno chavales por esta marea se acabaron los “abusos y los malos tratos”, les digo a los marineros al meter el lance a bordo.

— Me miran con sorpresa y me dice el contra maestres, ¡pero si aun no hemos terminado la marea!.

— No, pero dicen de Bruselas que se ha terminado la cuota y que no se puede pescar mas y están pensando en prohibir la pesca por unos años.

Caras largas, llenas de preocupación, hasta que llega “el sordo” y pregunta ¿Qué pasa?

— ¡Que nos mandan para tierra por falta de cuota, responde el pañolero

— ¡JA JA JA JA! suelta una de sus carcajadas (se ríe por todo) y exclama ¡POR FIN CHEGAMOS A DONDE QUERÍAMOS! Nos hace reír a todos .

— Y es que este sordo ¡Nunca se entera de nada! Exclama el pañolero

— Claro, ¡como a él no le afecta! Pues va a cobrar una indemnización por sordo crónico por eso se ríe.

Pues así están las cosas, y yo no veo señales de que vayan a cambiar. Como dice nuestro entrañable compañero el que tenga oídos que oiga.

HISTORIA

Evolución de la pesquería de sardinas en Galicia

Pescador

La noche de la víspera del pasado día de San Juan siguiendo la tradición de años anteriores hicimos la hoguera con su correspondiente “sardiñada” (sardinas asadas en una parrilla con brasas con ramas secas de laurel), de la que disfrutamos en familia con los amigos. Las sardinas que degustamos éste año eran de tamaño mediano (terciadas), “pescadas al xeito al amanecer”, según informaba su vendedora, y tenían poca grasa para ésta época puesto que, “en san Xoan a sardiña pinga no pan” que es cuando tienen mejor sabor y alcanzan el mayor precio y demanda para el consumo directo.

El todavía reciente recuerdo del sabor de las sardinas asadas, las noticias que éstos días se publican sobre su pesquería, y los recuerdos de mi época de aprendiz de pescador con mi padre en la pesca del cerco, allá por la mitad de los años cuarenta del siglo pasado, cuando las sardinas eran la materia prima más importante para las fábricas de salazón y de las conservas, son el motivo de éstos comentarios.

El periodista Javier Mosquera reproducía en el “Faro de Vigo” una noticia de la actualidad de hace 100 años, publicada en éste Diario en el día 27-04-1911, sobre los problemas de la pesca de las sardinas en los tiempos de mi abuelo, el pescador.

“La pesca de la ardora, fuera de las rías”. *“Se publica por fin la Real Orden donde se señala qué mientras se llevan a cabo los estudios “que demuestren clara y terminantemente que la pesca de la ardora no es una de las causas que influyen en la desaparición de los bancos de sardinas en la costa de Galicia, solo se permitirá su uso fuera de las rías y a una distancia mínima de la costa de dos millas. Paralelamente se establece “que se persigan las especies de cetáceos conocidos como arroaces, que ahuyentan a las sardinas y destruyen los aparejos, dotando para ello a tres barcos de vapor del tipo bou, de ametralladoras y armas portátiles y recompensar a los particulares que presenten ejemplares muertos”.*

Recordando lo que mi abuelo opinaba sobre la pesca cuando yo era un adolescente y comenzaba a interesarme por los sistemas que usaban cuando él era joven, me decía que “la pesca no se iba a acabar nunca”, y que son las “herramientas” que se usan en las diferentes formas de pescar las que se quedaban anticuadas y fuera de uso. Él empleaba la palabra “herramientas” para referirse a las embarcaciones, vapores, artes, aparejos, y demás utensilios que se usaban para pescar en su tiempo.

Las “guerras” que había hace cien años entre los pescadores “artesanales” y los “industriales” que empleaban el arte de cerco desde barcos de vapor, que eran las “herramientas” más modernas y eficaces para pescar las sardinas, al usarlos dentro de las rías, ó a menos de dos millas de la costa, entraban en colisión con los intereses de los pescadores “artesanales de bajura” que las pescaban con traineras movidas a remos, armadas con redes de enmalle a la deriva (“al xeito”), ó con cercos de pequeñas dimensiones que ellos consideraban como tradicionales.

El mismo Diario publicaba con fecha del día seis del mes de San Juan del mismo año, otra noticia sobre su pesca:

La vigilancia en la pesca. *Reunión de armadores, fabricantes de conservas y exportadores de pescado fresco en la fábrica de Luís Lamigueiro, en La Coruña, con numerosa concurrencia. Se acordó, entre otras cosas, telegrafiar al Jefe del Gobierno y al director general de Navegación y Pesca “suplicándole el envío a aquellas aguas de una lancha de vapor para vigilar el cumplimiento de la ley de pesca y evitar sobre todo el uso de dinamita, que es la principal causa de la escasez de sardinas en nuestras costas”. Y también solicitar el nombramiento de personal para hacer el servicio de vigilancia en los vapores de la tarrafa (nombre que le daban a los cerqueros de mayor eslora) que los armadores ponen a su disposición, para que pueda embarcar en los mismos y realizar dicho servicio”.*

Cien años después, las sardinas aún no se han extinguido por la “sobre-pesca”, mientras que las “modernas herramientas” con que se pescaban en mis tiempos de aprendiz, forman parte de la historia de la pesca y de sus artes en nuestro País. La evolución de las pesquerías siempre ha estado marcada -y sigue estándolo- por legislaciones que favorecieron y facilitaron la pesca a gran escala cuando las aguas nacionales solo alcanzaban las tres millas y eran libres los caladeros de todos los mares del mundo, hasta que los gobiernos los Países que limitan con los Mares fueron ampliando sus dominios hasta las actuales 200 millas de ZEEs para la pesca, adueñándose de los recursos para su exclusivo beneficio.

Las normas que imponía la legislación de aquellos tiempos sobre las pesquerías de las sardinas, que eran el recurso de mayor interés como “materia prima” para las industrias de salazón y conservas, y las disposiciones complementarias... “para eliminar

el mayor número posible de los cetáceos conocidos como arroaces, que ahuyentan las sardinas y destruyen los aparejos”..., es posible que le resulten extrañas a los actuales defensores de la naturaleza. Los que son miembros de la organización del “Arco Iris” opinan que la pesca actual está poniendo en peligro de extinción á muchas de las especies que pueblan las aguas de todos los Mares del Mundo, y siguen defendiendo la prohibición pescar ballenas y delfines, y por lo tanto en contra de “eliminar todo tipo de cetáceos” que se convertirán en “especies dominantes”, lo mismo que otras muchas especies marinas que para ellos están en “peligro de extinción”, según sus fundamentadas opiniones.

Hoy los delfines ó “toniñas” y los arroaces, ya no pueden “destronar” los artes de pesca por estar confeccionados con hilos de fibras artificiales de gran resistencia a la rotura (nylon) y, como éstos nadan entre aguas cerca de la superficie, se alimentan de pequeños pelágicos y su carne no es apreciada comercialmente en los países de la UE, éstos países no han tenido reparo alguno en prohibir la pesca con redes de enmalle a la deriva a las flotas comunitarias para evitar su captura.

Los informes que se publican de los investigadores dicen que los bancos de sardinas en esta zona del Atlántico entre el Golfo de Cádiz y el de Vizcaya, están muy mermados, y que habrá que tomar medidas en cuando a las cuotas de captura autorizadas, para que su pesca siga siendo “sostenible” –í, yo añado- (y también rentable, sin las continuadas ayudas estatales), por ser las flotas que se dedican al la pesca del cerco en estas zonas, una parte muy importante de nuestra “flota artesanal y de bajura”.

Reproducimos otra noticia sobre la pesca de hace cien años (3/5/1911) publicada por el mismo Diario titulada: “Bous y dinamiteros en la pesca de la sardina.

Fuera de las islas Cíes “apareció un buen banco sardinas y las traineras fueron a buscarlo”. Al regresar a puerto estas embarcaciones sus tripulantes trajeron la noticia de que en las mismas entradas Norte y Sur estaban pescando varios “bous extranjeros” cuyos aparejos tantos daños causan en nuestras costas. Se llama por ello la atención de las autoridades marítimas acerca de ese incalificable abuso. Desde que se marchó el cañonero “Marqués de Molins” se ha producido un recrudecimiento del malhadado vicio de emplear dinamita en la pesca. De momento lo hacen en las entradas de la Ría, pero pueden acabar pescando frente a las avenidas de Canovas y Elduayen.

■ A más de todos los medios electrónicos de los que disponen ahora los pesqueros para localizar los bancos de peces, todavía el año pasado por éstas fechas fue noticia de primera página en la Prensa gallega la llamada “Operación Abuelo”, desatinada a perseguir é erradicar la dinamita que usaban algunos cerqueros que tienen su base puertos de las Rías Baixas.

■ Es éstos tiempos, las sardinas han dado paso a los atunes que pescan en el Atlántico y en el Indico la flota atunera/cerquera de Gran Altura española, y también los de las empresas mixtas de capital español que pescan bajo banderas de conveniencia, como la “materia prima” más apreciada por los industriales pesqueros y conserveros españoles.

■ Para defender los intereses de éstas empresas -que apenas ofertan puestos de trabajo a los pescadores nacionales, puesto que las mayorías de las tripulaciones de sus barcos están formadas por extranjeros, para abaratar los costes de sus dotaciones -como muestra de ello, la tripulación del “Alakrana” cuando fue apresado por los piratas-, los actuales responsables de nuestra política pesquera del Estado, están inmersos en atender las demandas y peticiones de éstas empresas, para mejorar la seguridad de sus barcos que pescan en el Índico, y piden a los gobiernos de los países desde los que operan sus flotas que autoricen el embarque de ametralladoras de mayor calibre, a más de las armas ligeras que están usando los especialistas que tienen contratados para evitar los secuestros, y qué ayudamos á pagar los ciudadanos españoles con nuestros impuestos.

■ Cien años después, los intereses que mueven la “pesca industrial española” y quizás también la de CEE, siguen prevaleciendo sobre los de medianas y pequeñas empresas dedicadas a las “pescas artesanales” del litoral y la bajura, en las que todavía algunos pescadores siguen utilizando dinamita para pescar las sardinas, mientras que los armadores industriales tienen que seguir usando en sus buques las ametralladoras y armas ligeras para defenderse, -no de los arroaces que destrozaban sus redes- sino de los rescates que exigen los “piratas” de estos tiempos.

■ HISTORIA

Los naufragios en la flota pesquera de Huelva

■ **Ignacio Palacios Esteban**

Experto en Pesca

■ Las pérdidas de barcos por abordajes, incendios, malos tiempos, varadas y vías de agua son una tragedia que golpea al sector pesquero. No siempre hay víctimas pero siempre causan sufrimiento y angustia. Nuestro propósito es rescatar los naufragios que han asolado a la flota pesquera de Huelva en los últimos cincuenta años. Es un homenaje a tantos marineros anónimos que dieron su vida en la mar

■ **Desaparece el “Trincher”.** El 21 de enero de 1965, un pesquero recogió un salvavidas del “TRINCHER”. Ni rastro del barco. Durante diez días, la mar fue arrojando los cuerpos de los nueve tripulantes entre las playas de Huelva, y del Algarve. Reposan en sepulturas contiguas en el cementerio de Huelva presididas por un gran ancla.

■ **Abatido el “Arrizabalaga Oriondo”** a la altura de Cabo Sin, (Marruecos) al colisionar con un mercante italiano el 22 de febrero de 1972. Hubo que lamentar dos muertos.

■ **Cuatro desaparecidos en el “Meli”.** Sucedió el 8 de marzo de 1972 al S.E. de la Fuceta (Algarve). Todos eran ayamontinos. Dos cuerpos aparecieron flotando sobre las aguas.

■ **El “Pionero” da la vuelta.** El 3 de julio de 1973 se hunde a 18 millas de Maspalomas (Canarias) el pesquero congelador “Pionero”. Desaparecen diez tripulantes y se encuentra un cadáver. Nueve supervivientes fueron recogidos por un barco francés. El Pionero pertenecía a una serie de seis barcos de similares características que también se perdieron. El 20 de septiembre del año 1968 naufraga el “Parné”. Tres desaparecidos. En noviembre de 1966 el “Puerto de Villajoyosa” desapareciendo cuatro tripulantes, y el 11 de abril de 1969 el Pesquero “Villa Isabel”, también con cuatro desaparecidos. Estos barcos de nueva construcción



tenían gran envergadura y navegaban en lastre. Todos dieron la vuelta en escasos segundos. El “Emiliano Cabot” y el “Gelo”, gemelos del Pionero ya tuvieron problemas de estabilidad en el viaje inaugural, con dificultades para recuperarse de los golpes de mar. El “Marco Antonio” y el “Costa de la Luz” fueron reformados. Una triste historia que no se investigó.

■ **El “Quo Vadis” abatido por un golpe de mar.** De 22 hombres que formaban parte de la tripulación, solo cuatro se salvaron. Sobre la medianoche de 26 de julio de 1974 un golpe de mar abate el barco y sin tiempo para enderezarse, otro golpe le da vuelta. La mayoría de la tripulación duerme, para siempre. Los supervivientes fueron despedidos del barco, lan-

zados violentamente al agua, agarrándose a lo que pudieron. Tras tres horas batallando con el oleaje y pidiendo auxilio, una pareja que iba al arrastre pasa cerca, escucha sus voces, y les recoge.

■ **“Mis Nietos” se hunde por un golpe de mar** en las proximidades de Mazagón el 22 de abril de 1974. El barco que tenía su base en el puerto del Terrón-Lepe. Dos tripulantes perdieron la vida.

■ **Embarranca el “Ángela Pérez”.** Noche oscura y cerrada; agosto de 1974. Mala mar. El barco embarranca al Norte de Sidi Ifni y se rompe al golpearse en los bajos. Se divisa un enorme acantilado y un playita en un paisaje plagado de rocas bañadas con la espuma del oleaje. Imposible arrojar las bal-

sas. Un tripulante se tira al agua y consigue llegar a tierra tras muchos esfuerzos y no menos golpes. Y así todos. Menos dos, los de mayor edad que se quedan en el camino.

■ **Desparecido el “Begoñita y Pinito”** En diciembre de 1974, un pesquero de Punta Umbría recogió el cadáver de un marinero que llevaba un salvavidas con el nombre del “Begoñita y Pinito”. Se desconocen las causas de este naufragio que asoló a Isla Cristina. Desaparecen seis tripulantes. Ni rastro del barco

■ **Incendio a bordo del “Lasalle Primero”** en aguas del Sahara, el 6 de julio de 1976. Ocho tripulantes consiguieron llegar a tierra, en una balsa, después de 56 horas. Tres marineros caminaron por el desierto hasta que fueron recogidos por una patrulla del Ejército de Marruecos y conducidos a Tarfala. Otros seis saltaron a otra balsa, pero tras 20 días de búsqueda, se dieron por desaparecidos.

■ **El “Lanzada” embarranca** pereciendo doce de sus trece tripulantes. El 13 de julio de 1976, terminada la singladura, el patrón de pesca mandó retirar al personal, quedándose solo en el puente. Llevaba 24 horas sin descansar. A las 05,30 se produjo el embarrancamiento. Los tripulantes encendieron bengalas, hicieron sonar la sirena, y echaron a la mar las balsas. Una cayó volteada, y las otras fueron arrastradas por las corrientes. La radio quedó inutilizada. Se refugiaron en el puente, y algunos en el palo del radar pero fueron arrastrados por la mar que les golpeó contra las rocas. El único superviviente fue lanzado por un golpe de mar por encima de los arrecifes.

■ **Naufraga el “Fina y Flores”** el 7 de noviembre de 1982, en la barra del puerto de Isla Cristina, abatido por las fuertes corrientes cobrándose la vida dos tripulantes

■ **Desaparece el “Islamar Tercero”** en agosto de 1984, en el banco sahariano en la zona conocida como la Mantilla, entre cabo Jubi y El Aaiún. Con base en Isla Cristina, tenía 30 metros de eslora. Dio la vuelta por un corrimiento de la carga, en tan escaso espacio de tiempo que la tripulación no pudo reaccionar. Algunos marineros murieron víctimas de la congelación, el cansancio y las quemaduras. Es el mayor naufragio en la historia de la pesca del país. De los 28 tripulantes solo se salvaron dos. En el centro urbano de Isla Cristina, frente a la Casa del Mar, un sencillo monumento recuerda la trágica historia. (Foto: Monumento a los naufragos del “Islamar Tercero”. Isla Cristina)

■ **Se hunde el “Panchita, Reina del Mar”** el 19 de diciembre de 1989, a 50 millas de la barra de Huelva cuando volvía de Marruecos, falleciendo sus seis tripulantes, todos de Isla Cristina.

■ **Naufraga el “Mari Belli”** el 26 de agosto de 1997 frente a la barra del puerto de Huelva, desapareciendo un marinero. Tres tripulantes fueron rescatados.

■ **Da la vuelta el Peix del Mar Siete** en escasos segundos a 50 millas de Agadir, 19 de marzo de 1998. Desaparecen nueve tripulantes. Tres se salvaron encaramados en la quilla. Cinco nadaron durante doce horas hasta que fueron recogidos por un pesquero. Los marineros eran marroquíes, gallegos y onubenses.

■ **Desaparece el “Blanca de Prieto”** el 18 de diciembre de 2002 en el Golfo de Cádiz con sus cinco tripulantes, todos de Punta Umbría. Un cuerpo apareció a diez millas de la costa al sur de Vélez-Málaga en el Mediterráneo

■ Habría que recordar también los fallecidos a bordo en accidente de trabajo o por muerte natural y los desaparecidos de las cubiertas de las embarcaciones. En total, en torno a 200 marineros se ha llevado la mar durante estos últimos cincuenta años. Es la historia del holocausto de la pesca en Huelva.

■ **Decía Rosalía de Castro, en su novela “La Hija del Mar” que “a la muerte del marino sigue el silencio más profundo. Nadie canta su valor ni nadie puede contar sus últimos momentos, los más llenos de desesperación. Con este reportaje queremos romper ese silencio y rescatar del pañol de los olvidos a nuestros náufragos, recordando sus últimos momentos.**

Diario de a bordo, recorrido histórico (I)

Jesús Saavedra España

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

Dada la extensión de este trabajo, y ello, sin adentrarnos en un estudio exhaustivo, lo vamos a seccionar en dos partes. La primera, abarcará tomando como referencia, el Reglamento de control (CEE) nº 2057/83, del Consejo de 29 de junio de 1982, hasta la derogación del Reglamento (CEE) nº 2807/83 de la Comisión, de 22 de septiembre de 1983, llevada a cabo por el Reglamento de Ejecución (UE) Nº 404/2011 de la Comisión.

La segunda, comprenderá el período que va desde el establecimiento de un proyecto piloto para la transmisión electrónica de información sobre actividades pesqueras hasta su incorporación progresiva y obligatoria, así como el establecimiento y obligatoriedad del diario de pesca en formato impreso. El 25 de enero de 1983, los “Diez”, crean la Política Común de Pesca.

El 29 de junio de 1982, Alemania-Bélgica-Francia-Italia-Luxemburgo-Países Bajos-Dinamarca-Irlanda-Reino Unido-Grecia, denominados los “DIEZ”, adoptan el Reglamento (CEE) nº 2057/83, del Consejo, de 29 de junio de 1982, por el que se establecen ciertas medidas de control respecto a las actividades pesqueras ejercidas por los barcos de los Estados miembros. Dicho Reglamento comenzó a aplicarse el 1 de enero de 1983. El mismo presentaba una gran sencillez en sus aspiraciones, constaba de 16 artículos y un Anexo, frente a la gran complejidad que presenta el actual, Reglamento (CE) Nº 1224/2009, del Consejo, el cual consta de 124 artículos y dos Anexos, a los que debemos añadir su Reglamento de Ejecución, (UE) Nº 404/2011, de la Comisión, el cual presenta 167 artículos y XXXVII Anexos.

El Reglamento tomado como referencia, establece la obligatoriedad, para los barcos pesqueros de un Estado miembro, o matriculados en éste y que pesquen especies de una población o grupo de poblaciones objeto de un TAC (total admisible de capturas), de llevar un diario de a bordo en el que se indiquen por lo menos:

a).- Las cantidades de cada especie capturadas y mantenidas a bordo;

b).- la fecha y el lugar de dichas capturas así como el tipo de arte utilizados.

Establece, asimismo, que estarán exentos de esta obligación:

— Los buques cuya eslora total sea igual o inferior a 10 metros;

— superior a 10 metros, pero no superior a 17 metros si realizan una salida de una duración de 24 horas como máximo, calculadas desde la hora de salida del puerto hasta la hora de vuelta al puerto, o

— igual o inferior a 12 metros, si faenan en el Skagerrat o en el Kattegat.

Por otro lado, dispone la obligatoriedad de realizar la declaración de desembarque para aquellos barcos de pesca cuya eslora total supere los 10 metros, en esta declaración constarán los siguientes datos: cantidades desembarcadas, indicando el lugar de la captura. También establece la declaración de transbordo.

Este Reglamento fue derogado por el Reglamento (CEE) Nº 2241/87 del Consejo, de 23 de julio, el cual, a su vez, también fue derogado por el Reglamento (CEE) Nº 2847/93 del Consejo, de 12 de octubre, Reglamento, al que también deroga, en casi toda su totalidad, el Reglamento (CE) Nº 1224/2009, del Consejo, de 20 de noviembre, sus artículos 6, 8 y 11, quedaron derogados a partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento de Ejecución (UE) Nº 404/2011 de la Comisión de 8 de abril, este Reglamento entró en vigor el 7 de mayo de 2011, excepto su Título VII, que entrará en vigor el 1 de julio de 2011, su Título II, Capítulo III, y el Título IV, Capítulo, se aplicará a partir del 1 de enero de 2012. De conformidad con el artículo 124, letra c), del Reglamento de control y con el párrafo anterior, el Título VII se aplicará a partir del 1 de enero de 2012. Resumiendo, los artículos 6, 8 y 11 quedaron derogados a partir del 7 de mayo del 2011.

Para dar debido cumplimiento a lo establecido en el Reglamento (CEE) Nº 2057/83, se publica en el DO L 276 de 10 de octubre de 1983, el Reglamento (CEE) Nº 2807/83 de la Comisión, de 22 de septiembre de 1983, por el que se definen las modali-

dades particulares del registro de los datos relativos a las capturas de pescado por los Estados miembros.

Este Reglamento, al final de su existencia, presentaba ocho modificaciones reglamentarias, dos modificaciones llevadas a cabo por las Actas de adhesión de España y Portugal, así como por la adhesión de Austria, Finlandia y Suecia, y tres rectificaciones.

En su redacción original, constaba de seis artículos, (al final constaba de ocho), y ocho anexos, (finalmente, presentaba ocho anexos, tres anexos bis, y dos anexos a) y b).

Entre sus normas, figuraba que modelo de diario de a bordo, debía ser rellenado en función de la zona para cualquier actividad pesquera relativa a las especies sometidas a TAC.

Así tenemos que, el modelo que figura en el Anexo I, se utiliza para todos los caladeros con excepción del caladero NAFO 1/CIEM Va y XIV. El diario de a bordo que figura en el Anexo II, se deberá utilizar en estas zonas.

También establece en que modelos se efectuarán tanto la declaración de desembarque como la de transbordo. Dispone que el margen de tolerancia en cuanto a las estimaciones de las cantidades en kilogramos de pescado sometido a la tasa admisible de capturas mantenidas a bordo será del 20%. Este apartado lo debemos precisar de la siguiente manera. En varios países europeos, entre ellos España, se calculaba esta diferencia en base a la declaración de desembarque. Algún Reglamento especial, ya dispone que esta diferencia se debe hacer en base a las estimaciones de pescado mantenidas a bordo.

Tras varias consultas efectuadas por algunos EE.MM. la Dirección General de Pesca de la Comisión, con fecha de 13 de septiembre de 2004, manda un escrito donde establece la forma de calcular esta diferencia porcentual quedando ahora de la siguiente forma: $B-A:A \times 100$, es decir, B) es la cantidad verificada en la descarga de cada especie. A) son las cantidades anotadas en el diario de pesca de cada especie. Sin embargo, ahora debemos tener en cuenta el apartado 3, del artículo 14, del Reglamento (CE) Nº 1224/2009, el cual establece que, la diferencia porcentual es de un 10% para todas las especies, pero el modo de calcular este porcentaje es el explicado.

Sin embargo, no contempla en su articulado que

buques están obligados a llevar el diario de abordó, lo que si hace luego en su Anexo IV y V.

Veamos ahora los anexos de que constaba a su publicación..

ANEXO I.- Diario de a bordo para todas las zonas excepto NAFO 1/CIEM Va y XIV.

ANEXO II.- Diario de a bordo para las zonas NAFO 1/CIEM Va y XIV.

ANEXO III.- Declaración desembarque/transbordo de las Comunidades Europeas.

ANEXO IV.- establece entre otras normas, que buques deben llevar el diario de a bordo, datos a consignar, cuando se debe cubrir, etc, para los capitanes que tengan que llevar el diario según Anexo I o el Anexo III para las declaraciones desembarque/transbordo.

ANEXO V.- Idem del anterior, pero ahora referido al diario de abordó según Anexo II, la declaración desembarque/transbordo se hace en el modelo del Anexo III.

ANEXO VI.- Figuran en el mismo, los distintos tipos de artes, así como los códigos que los identifican.

ANEXO VII.- Establece la lista de especies cuyas capturas deberán registrarse obligatoriamente en el diario de abordó, en aguas europeas, así como aquellas que deben declararse en las zonas NAFO 1/CIEM Va) y XIV, y las que deben declararse en America del Norte (NAFO 3Ps).

ANEXO VIII.- Establece los procedimientos de transmisión por radio.

Modificaciones sufridas a lo largo de su existencia

Vamos a ver tan sólo aquellas que se consideran que introducen modificaciones de mayor calado, aunque como es bien sabido, las modificaciones por pequeñas que sean siempre causan alteración en la versión original.

Reglamento (CE) Nº 2945/95, de la Comisión, de 20 de diciembre de 1995.

Introduce los artículos 1a,) y 3a,), así como los anexos IVa) y VIa). En el Anexo IVa, se dan instrucciones complementarias para registrar el esfuerzo pesquero en el diario de a bordo. Esto es consecuencia del establecimiento del reglamento (CE) Nº 685/95 del Consejo de 27 de mayo, relativo a la gestión del esfuerzo pesquero en determinadas zonas. Este Reglamento fue derogado por el Reglamento (CE) Nº 1954/2003, del Consejo de 4 de noviembre de 2003, sobre la gestión del esfuerzo pesquero.

Mediante el Anexo VIa, se introducen los códigos de las distintas zonas de esfuerzo. Ejemplo: CÓDIGO

J.- Se corresponde con las zonas VIIIc, VIIIe, IX (aguas españolas).

■
**Reglamento (CE) Nº 2737/99,
de la Comisión de 21 de diciembre.**

Sustituye el contenido del artículo 1, pasando a disponer ahora, entre otras cosas, << Los capitanes de los buques pesqueros de eslora total superior a 10 metros consignarán los datos previstos en el artículo 6 del Reglamento (CEE) Nº 2847/93 en el cuaderno diario de pesca (...). Modifica asimismo, el apartado 1 del artículo 2. En el Anexo IV, sustituye el punto 2.4.2. dándole una nueva redacción, introduce otras modificaciones en este Anexo. En el Anexo V, introduce las mismas modificaciones. Establece el Anexo II bis, el cual establece el modelo del cuaderno diario de pesca, así como de la declaración de desembarque/transbordo para el Mediterráneo, para aquellos buques de eslora total igual o inferior a 18 metros, que efectúen salidas diarias a una sola zona y mantengan a bordo un único arte de pesca.

■
**Reglamento (CE) Nº 1804/2005,
de la Comisión de 3 de noviembre.**

Se sustituye el Anexo VI bis, (se corresponde con el Anexo VIa), ahora los códigos de las zonas de esfuerzo no se corresponden con los mentados en el Anexo VIa, establecido por el Reglamento (CE) nº 2945/95, prueba de ello es que ahora el CÓDIGO J, se corresponde con la zona biológicamente sensible, según definición dada a la misma por el apartado 1, del artículo 6 del Reglamento (CE) Nº 1954/2003.

■
Se resalta que, estos códigos no se encuentran recogidos ni en el diario de pesca electrónico así como tampoco en el diario de pesca en formato impreso, lo que si se sigue recogiendo en la normativa que regula ambos diarios, son las zonas de esfuerzo, es decir, aquellas zonas que son recogidas en el Anexo, del Reglamento (CE) Nº 1954/2003, del Consejo de 4 de noviembre, sobre la gestión del esfuerzo pesquero.

■
Llegamos así al final de esta primera parte, como se puede apreciar, este Reglamento, en términos generales, gozó de una larga existencia, estuvo en la vida de las normas unos 28 años, lo que no está nada mal para un Reglamento el cual se tuvo que ir adaptando a través del tiempo a los distintos cambios introducidos por la Política Pesquera Común.

■
ANÁLISIS

La acreditación de la competencia profesional de los titulados de la Marina Mercante

■
Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

■
Como sujeto pasivo de un “Curso de Actualización de Conocimientos”, por supuesto, reconocido por la Dirección General de la Marina Mercante, obligatorio, para poder revalidar mi tarjeta profesional de la Marina Mercante, creo que me encuentro en condiciones de exponer mi opinión, totalmente subjetiva, evidentemente, sobre tal Curso, que a la vista de cómo se ha enfocado la docencia del mismo, no por quienes tuvieron la desgracia -para ellos-, de facilitarnos el paso por tal trace, sino por quienes lo diseñaron, ya lo fuese en la Secretaría General de Transportes, la Dirección General de la Marina Mercante o donde fuere; a mi criterio, nula o escasa aportación tendrá a nuestro acervo profesional, y por ende, en nada va a subsanar las carencias profesionales que se imputan a quienes tras haber estado alejado de las funciones profesionales de su título profesional de la Marina Mercante, durante el período de tiempo que la normativa que recoge la obligatoriedad de tal Curso, contempla; al menos en mi caso.

■
Estimo que viene a avalar mi opinión sobre el Curso en cuestión, el dato de que el contenido docente del mismo, se limitó en esencia a informarnos sobre la existencia de una numerosa y abstrusa normativa reguladora en materia de seguridad marítima, prevención de la contaminación, respeto del medio ambiente, etc.; lo que me dio pie para reflexionar sobre la relación entre el contenido del Curso y lo que en el Código Civil, en su artículo 4.1, se contempla al hablar de los efectos del desconocimiento de las leyes, en donde, literalmente se reseña: “la ignorancia de las leyes no excusa de su cumplimiento” E igualmente a extraer la conclusión de que, y dejando aparte la practicidad del Curso, y a la par compartiendo la sabiduría que se desprende del conocido refrán “el saber no ocupa lugar”; tal Curso, al menos en actual diseño, de ninguna manera ha de poder erigirse como la barrera a superar para revalidar las

tarjetas profesionales de quienes por las razones que sean, no han navegado dentro de los períodos exigidos que les eviten el tener que revalidarlos a través de los llamados “Cursos de Actualización”. Siendo un axioma irrefutable en nuestro ordenamiento jurídico, el que el hecho de que desconozcamos la existencia de las normas con las que nos bombardearon a lo largo del Curso, amén de demostrar nuestra ignorancia jurídica, no por ello no se nos van a dejar de aplicar, y por ende los buques no dejarán de navegar.

Lo que, en la práctica significa que ya se habrán de cuidar los armadores u operadores de los buques en los que en un día embarquemos, de ponernos al corriente en aquellas normas cuya observancia hemos de tener en cuenta a la hora de desempeñar nuestras funciones y para un correcto desempeño de la actividad empresarial marítima.

He de reconocer que a medida que nos íbamos adentrando el Curso, me he convencido de la necesidad acuciante de especialistas en Derecho Marítimo, rama “I.M.O”, que han de tener las empresas armadoras a la hora de un correcto desempeño de sus funciones empresariales.

Llama la atención que a un licenciado en biología, ciencias del mar, derecho, medicina, etc. no se le exija que revalide sus conocimientos para poder ejercer su profesión, y resulte que sí se le exija tal reválida a quienes han de desempeñar su profesión en la mar dentro del sector de la Marina Mercante; reflexión que hago sin adentrarme en disquisiciones más o menos didácticas relativas a que tal puesta al día continua de los titulados de la Marina Mercante, en los conocimientos referidos a las nuevas tecnolo-

gías que surgen en el sector del transporte y comercio marítimo, como a la normativa que regula o está relacionada con dicho sector, viene impuesta por la indudable trascendencia que para la economía mundial tiene el transporte y comercio marítimo, en todas sus variantes; y que con tales exigencias formativas se puede garantizar un avance constante en la mejora del transporte y comercio marítimo mundial.

Llegado a este punto, aprovecho la ocasión para rememorar la respuesta que a un periodista le dio un ex-político (a la sazón reciente ex-Presidente de Comunidad Autónoma), cuando se le preguntó sobre qué haría tras dejar el cargo; y que fue la siguiente: “¡volveré a mis clases en la Universidad; soy profesor titular de francés (?); no me acuerdo de nada, pero ya me formará la Universidad!

He de llamar la atención sobre el dato de que el Sr. Presidente en cuestión, había permanecido en su cargo más de 20 años, y sin que hubiese constancia de que durante tan largo período haya ejercitado la docencia en tal materia. Llamativa y sorprendente respuesta por parte de una persona con tanta “Auctoritas”, que podríamos también tildar de frívola; que si bien puede servir para apoyar el criterio que sustento en este artículo, la de la escasa utilidad para los titulados de la Marina Mercante, a la hora de incorporarse a sus cometidos profesionales en dicho ámbito laboral, de las enseñanzas que actualmente se imparten en el Curso al que me refiero en este artículo, o de las que se impartieron en el Curso en el que fui sujeto pasivo del mismo.



De plásticos y mercurios

Paco Arjona

Españoles en la Mar. Radio Exterior de España

Comer atún rojo, pez espada o lucio puede ser una insensatez para una mujer embarazada o para una madre con niños de menos de tres años. La Agencia Estatal de Seguridad Alimentaria y Nutrición ha lanzado un alarmante mensaje a estos grupos sociales recomendándoles no consumirlos porque hay ejemplares estudiados que presentan niveles de metilmercurio por encima de lo permitido por la Unión Europea. Y el mercurio, es cierto, es de lo peor que podemos ingerir.

No es cuestión ahora de poner en duda ese informe, que en ello ya se han puesto los armadores, algunos de ellos, por cierto, con bases de muestras más completas y exhaustivas que las de la propia agencia; tampoco dudaremos del peligro del metilmercurio y del cadmio, éste último en la cabeza de determinados crustáceos; ni tampoco abordaremos si era la manera, la forma y el momento para dar esta información, nada novedosa por otra parte, pero altamente sensible en un país donde por una "simple" declaración de una política alemana nos hemos dado un pepinazo.

Tomando el ejemplo del campo, lo que sí nos toca pensar es qué pasa con los profesionales afectados por esta alarma social. A tenor del ejemplo del pepino, podemos hacer una comparación en forma de regla de tres: si es malo para niños y embarazadas tomar pescado azul de grandes depredadores, el resto de los consumidores también podemos pensar que lo más conveniente es no adquirir este producto en nuestras pescaderías. Y si eso es así, no se vende; y cuando algo se queda en la tienda, se deja de seguir comprando en lonja; y a quien lo captura, o baja los precios hasta perder dinero, o, como se dice popularmente, se lo come. Y eso es justo de lo que se trata, de que no se puede comer.

También es inapropiado, desde luego, cargar la responsabilidad en el consumidor, bastante tiene/tenemos con vigilar que lo que compramos no nos mate poco a poco, si es que son verdad todos los avisos de Sanidad. Sin embargo, lo que sí podemos reclamar es una protección para nuestros pescadores.

Esta alarma del atún y el pez espada puede ser la puntilla definitiva para unas flotas que ya están demasiado castigadas por múltiples problemas de todos conocidos: subida del precio del combustible; amenazas de desguace por parte de la Comisión Europea; intentos abortados de reducción de cuotas en un 25 por ciento si no hay informes científicos; o precios muy bajos en lonjas. Podríamos seguir.

Ya hemos escuchado algunas alternativas para el consumidor: optar por pescados más pequeños como la caballa o la sardina. Curioso, curioso, especies de las que se nos han recortado cuotas en Bruselas en cantidades tal que han hecho peligrar la rentabilidad del trabajo. Nos consta que esta situación preocupa, y mucho, a la Secretaría General del Mar y al From, porque se trata de un ataque inesperado y bastante serio contra el producto nacional y el trabajo de los pescadores. Lo que el tiempo nos tiene que mostrar es si los profesionales de la mar tendrán ayudas para este nuevo golpe a su labor. Y en su caso, como en el de tantas y tantas profesiones en peligro, no hay mejor ayuda que tener trabajo, que vivir del esfuerzo propio.

Algunos armadores estaban tan preocupados por algunas de las cuestiones ya mencionadas, que no dan crédito a una recomendación que les puede abocar a dejar amarrada la flota o a tirar los precios del pez espada; no entran ingresos, no hay dinero para el trabajador. Otros estaban algo más tranquilos, con la temporada ya acabada, como el atún rojo del Mediterráneo; pero igualmente supone una brecha que, o se supera con satisfacción, o puede lastimar futuras campañas.

Y los marineros, otra vez más, a explicar que lo que ellos capturan es fresco, es sano, es fruto de su trabajo y de su sudor, que no esquilman los mares como se les acusa reiteradamente y que no son los responsables de que algunos mares tan emblemáticos como el Mediterráneo estén repletos de plásticos que acaban con la vida marina. Faltaría más.

Al final, lo que al principio parecía una idea disparatada, si el tiempo y las circunstancias no lo remedian, se convertirá en el devenir del sector: a recoger plásticos a las costas. No lo vean con malos

ojos, que la idea es ingeniosa. Desde luego, lo que no debe ser nunca es la solución a los problemas pesqueros, el camino para la sostenibilidad de los recursos y el único trabajo que les quede a nuestros profesionales.

Si esto va para adelante, en futuras generaciones los pescadores van a distinguir mejor un plástico en estado de descomposición y el PVC que una anchoa y un boquerón. Es el extraño camino a una gestión, de momento en abstracto, que en poco veremos qué forma adopta con el primer borrador de la reforma de la Política Pesquera Común.

CARTA DE UN VIEJO PESCADOR A SU NIETA, RECIÉN NACIDA

Un canto a la vida

Ramón Martínez Caamaño

Patrón de Pesca de Altura, Capitán de Yate y Sacerdote

El día se engalanó de azul con ribetes de plata y oro. Alguien hubiera insinuado que se preparaba una fiesta. Y vaya qué fiesta fue. Imposible recibir regalo más bello y hermoso ¡Qué cosa maravillosa ver descolgarse del cielo ese cachito de carne vibrando con un corazón!

Pensar que todos los días del año se presencia igual milagro. Muchos son, sin embargo, los que no saben agradecerse a Dios.

Pero al fin, nieta del alma, ya estás con todos nosotros. Te esperábamos con ansia. Nueve meses no son nada. Pero cuando la espera transcurre por la llegada de un ángel, los días o meses que pasan pueden trocarse en eternos, parece que nunca llegan.

Pero ya ese día arribó y te estamos contemplando, acurrucadita en la cuna con ese cuerpito de pan y esos ojitos de luna.

Con tu presencia trajiste inmensa paz y alegría, junto con el abrazo muy cariñoso de Dios ¿Qué más podemos pedir? ¿Qué más para ser felices?

El amanecer de una vida es tan espectacular que no se puede explicar ni aunque uno lo quisiera. Todos ellos encierran una magia muy especial.

Lástima que muchos mortales saturados con bagatelas terrenas, no lleguen a ver ni a gozar tantísimos amaneceres.

Pero dejemos la filosofía y vayamos a lo que interesa.

¿Te acuerdas, angelito, de mis pasos lentos y pausados, que muchas veces velaban tu quieto sueño uterino, mientras tu madre soñaba con felices fantasías?

Cuántas veces presentí y también imaginé que desde "adentro" me hablabas contándome cosas bellas, que llegaban hasta el alma. Jamás olvidaré esos invisibles mensajes cargados con tanta dulzura.

Tampoco podré olvidar tus cartitas que un día hasta mi casa llegaron y supieron sacudir la raíz de mis emociones.

Gocé tanto con ese estilo y acento, tan suave como divino, que dabas a tus renglones, que a veces llegué a dudar que eso pudiera ser fruto de una criatura en su plena gestación. Pero fue sólo un instante. La duda se disipó muy pronto.

■
Gracias por tu inocencia y tus mensajes tan sabios. Con esto me confirmé que la real sabiduría se esconde en vasos pequeños, pero hay que saberla encontrar.

■
A veces yo me pregunto, queridísima nieta, ¿por qué se dará tanta dicha entre dos existencias extremas: la tuya, que marca el nacer, y la mía, que va declinando? Esa misma que se da entre lo pequeño y lo grande, entre el mar y el cielo, entre el ser y la nada.

■
Siempre me gustó investigar el misterio de las cosas. Confieso que algunos logré aclarar, otros quedaron flotando en el aire. Pero no dudo y reafirmo que lo fabuloso y lo grande que el hombre busca y rastrea, se encuentra muy escondido en la pequeñez de las cosas y no en los bultos grandes.

■
Y ya que tu abuelo te escribe esta primera misiva, no quiero dejar de decirte algo que siento profundo y muy hondo dentro del alma: que has nacido en un maravilloso momento por no llamarlo estupendo. Quizás otros no piensen igual y afirmen todo al revés. A nosotros los grandes nos cuesta, a menudo, entender esos raros caminos que, vaya a saberse porqué, se descuelgan a veces del cielo.

■
Pero si naciste justo ahora, por algo sabio y hermoso será. No existe la casualidad. Dios no juega a los dados como alguien afirmó. Tiene todo calculado, Sus planes no fallan jamás. Él es el único dueño y señor de toda la creación. No se asusta ni echa atrás ni siquiera ante los más espantosos peligros. Sabe regir sus dominios y disponer de los hechos.

■
Es posible que esté ahora planeando una nueva generación, para vivificar este mundo que parece fenecer.

■
Necesita de tiernos y frescos retoños para poder reparar los yerros que todos nosotros -pudiendo- no logramos, o quizás no quisimos hacer.

■
Vendrá una nueva vendimia con puro y auténtico vino que cuando llegue su tiempo, vosotros, la nueva generación, con gusto podréis brindar. Seréis vosotros quienes retomareis el pulso del mundo que se avecina.

■
Querida nieta del alma: sé que sabrás comprender con tu lenguaje inocente y puro, cuánto te quise decir en estas líneas sencillas. Guarda con celo lo que hoy te escribe el abuelo. Y cuando llegue el momento de brindar con el nuevo vino de las futuras cosechas, recuerda una vez más que Dios no jugaba a los dados, que todo estaba previsto en su saber infinito. Tu nacimiento esperado y querido vino en el momento mejor.

■
No te olvides de pedirle que, pese a todo lo que pasare en esta nueva vuelta del mundo, no se olvide de nosotros y a ti te haga inmensamente feliz.

■
Tu abuelo que mucho te quiere.



Una oportunidad perdida... ¿o no?

José Arteche

Patrón de Pesca de Altura

La crisis sigue más vigente que nunca sin que nada parezca que pueda ponerle fin, pero la realidad es que de la crisis hay muchos que nunca han salido, e incluso deberíamos hablar de sectores de trabajadores enteros, los cuales como es el caso de los marinos, difícilmente se acordaran de las denominadas vacas gordas.

Porque aún en esos supuestos periodos de abundancia, en donde parece que todos atábamos a los perros con longanizas, las profesiones marítimas en general y en la pesca en particular estaban sufriendo una constante perdida de empleo, calidad del mismo y de derechos laborales, a la vez que su peso específico como fuerza de trabajo en nuestro primer mundo iba cayendo en picado.

De tal forma era evidente la perdida de vocaciones, que nuestra querida UE puso en marcha campañas para convencer a sus ciudadanos de la maravillosa vida que le esperaba a quien escogiera “tan linda profesión”, eso si sin procurar en ningún momento que dicho reclamo fuera acompañado de medidas efectivas en la mejora de las condiciones sociales y laborales de la gente de mar, a lo sumo lo que ya sabemos, la asunción por parte de la “Europa social” del Convenio de Mínimos para la gente de mar de la OIT, algo que a todos luces nos debería ser absolutamente insuficiente, y aún así no se aplica por parte de nuestro armadores a la mayoría de quienes trabajan para ellos, puesto que nuestros “gobernantes” han permitido y permiten, bajo los segundos pabellones (finalmente los únicos), la contratación de tripulantes extracomunitarios sin apenas amparo ni derechos.

Se les subvenciona la construcción de buques, el impuesto de sociedades, la seguridad social de sus empleados, pero nadie les exige como contrapartida unos mínimos de responsabilidad social, una ética y porque no estética hacia los trabajadores y trabajadoras que les hacen posible que sus barcos y empresas funcionen.

En esa lógica de la ley de la selva, de la imposición

del más fuerte, del poderoso sobre el débil, del que tiene el dinero sobre el que solo tiene sus manos para vivir, y dentro del contexto actual, no podemos esperar otra cosa que más de lo mismo, porque si todo esto ya ocurría con las ahora si mal llamadas “vacas gordas”, ¿cuál será el límite que saciara la ambición de los amos del cotarro ahora que la supuesta la crisis excusa cualquier actuación encaminada a preservar los beneficios, sin importar quien o que, se quede por el camino?

Las regulaciones mínimas que actualmente se están incumpliendo provienen de la asunción de que para evitar repetir los graves errores del futuro que nos llevaron a entre otras desgracias a dos guerras mundiales, era necesario una cierta justicia social, una educación y una sanidad para todos, unos derechos mínimos que nos permitieran a todos los ciudadanos de este planeta una vida como poco digna.

Dentro de esa órbita la Organización Internacional del Trabajo (OIT), organismo acordémonos que pertenece a la ONU, estableció una serie de convenios y recomendaciones, que pretendían ser el marco de una normativa internacional de mínimos para los trabajadores y trabajadoras, englobados por sectores, siendo el trabajo marítimo uno de los más regulados desde esta organización, dado lógicamente el carácter internacionalizado de la actividad marítima – portuaria.

De este modo y en base a dichos Convenios, a los marinos españoles se les doto de una serie de derechos cuya aplicación y competencia correspondía en gran medida al Instituto Social de la Marina, no siendo por tanto ni gratuito ni regalado el que se contara con una Oficina de Empleo Marítimo, o que tengamos que pasar por una revisión previa a embarque (y que además sea gratuita), o que estas Oficinas de Empleo fueran gestionadas por personal conocedor del sector marítimo y con la formación necesaria (ATLM). Esto y otras cosas recogía el Convenio 179, sobre colocación y contratación de la Gente de Mar, acuerdo revisado dentro del más reciente Convenio sobre Trabajo Marítimo de 2006, el cual aún no esta en vigor pero si ratificado entre otros por nuestro País. Por no hablar del que regula la obligación de una seguridad social para los mari-

nos (C 165 de 1987), o de otros tantos que se han ido incorporando a nuestra legislación nacional, y fueron la razón, creo, para la creación del ISM y de la existencia de una serie de servicios y derechos diferenciados de los terrestres, no como privilegio sino por la evidente necesidad de que la gente de mar requiera de una especial protección, algo que parece de sobra demostrado.

■ Pero desde esos escasos derechos que nos permitían de una atención médica especializada con más premura que a los cotizantes de otros sectores, o tener un punto de referencia en los locales del ISM en cuanto todo aquello que fuera búsqueda de empleo, gestión y percepción de prestaciones o ayudas diversas, atención sanitaria, formación continua y ocupacional, asesoramiento diverso e incluso alojamiento ocasional en las Hospederías, la política de transferencias realizada (que desde luego no tuvo en cuenta para nada el interés de los marinos), junto a la nula defensa que se hizo a los trabajadores del sector desde sindicatos mayoritarios y algunas organizaciones profesionales, e incluso partidos políticos, lo cual debemos suponer que más por ignorancia que por mala fe, dejaron tirar para adelante un proceso de transferencias a las Comunidades Autónomas de una serie de competencias que básicamente sustentaban en gran parte su razón de ser, justamente en esa gestión conjunta de las necesidades del colectivo de los marinos. Todo esto ocurrió como si en lugar de esto, de necesidades elementales, de derechos vinculados al especial trabajo en la mar, se trataran de privilegios dirigidos a unos colectivos elitistas.

■ Así, entre la dejación de unos, la incompetencia de otros y el despiste general de los marinos, nos encontramos con la actual realidad que todos conocemos, sino en su totalidad, sufridores particulares de las diversas verdades que la conforman. Nuestra sanidad integrada en el régimen general de las diversas autonomías (excepto en Madrid que aún conserva su clínica el ISM) ya no tiene la necesaria agilidad para quien hoy esta en su casa pero a los pocos días marcha por dos, tres o seis meses, el aclararse con la formación es un milagro, porque cuando estas embarcado/trabajando igual no puedes permitirte ir a hacer un curso (formación continua) y si estas en el paro, donde supuestamente te sobra tiempo, debes recurrir a Servicio de Empleo Autonómico, puesto que en dicho caso es Formación Ocupacional, competencia transferida. Y no hablemos ya a la hora de inscribirte en el paro si perteneces a lugar con poca tradición marinera, y respecto a recibir asesoramiento ya sería un milagro.

■ Debemos también acordarnos de las Hospederías, también transferidas a unas administraciones que en general ni comparten ni entienden que deban dar servicio a unas personas que ni viven ni votan en esa comunidad, mientras piensan que ese espacio y dinero lo podrían usar para cosas mucho más interesantes, y que sin duda más rentables a sus intereses.

■ Poco importa que los Reales Decretos que regulan las transferencias obliguen a los receptores de dichas competencias a mantener los objetivos de las mismas, la realidad es que nadie va a pelearse por cuatro marinos, y lo cierto es que el veneno ya esta inoculado, solo hace falta esperar que pase el tiempo para ver como fallece el enfermo.

■ Mucho más nos podríamos extender sobre otras realidades paralelas, como es lo que ocurre con la formación y las titulaciones profesionales en general, pero siendo asuntos importantes no tienen las mismas y directas consecuencias sobre el bienestar de los profesionales de la mar, aunque pongan su grano de arena.

■ Y que tendrá que ver la crisis con todo esto, simplemente que evidencia y agrava la penosa situación descrita, y quizás por eso mismo nos podría servir de revulsivo, de acicate para decir basta, para exigir el cambio de rumbo que revierta la situación. Eso si queremos seguir siendo un país marítimo.

■ Pero para que esto sea posible, como mínimo dos cosas; la primera agrupar todas nuestras energías en la defensa común de nuestro trabajo, y del medio que lo hace posible, y a continuación exigir que aquello que atañe al ámbito marítimo se tenga en cuenta las necesidades, la realidad y las opiniones de los trabajadores del sector, no solo la de los armadores y empresarios, cuyas reglas de juego e intereses (en general) son tan básicos e injustos como el de la obtención del máximo de beneficios inmediato, como si el medio marinos fuera de su exclusiva propiedad en lugar de ser un bien común de las personas. Y para que eso sea posible se requiere la implicación generosa de todos y no esperar que venga alguien y nos los arregle. Respecto a esta última receta ya tenemos experiencia de lo que ocurre y de seguir el actual estado de cosas, el finiquito, es solo cuestión de tiempo.

■ Que lejos estamos de cuando se pedía una Administración específica para la mar que aglutinara las diversas competencias, es evidente que hemos seguido el rumbo opuesto, y clama al cielo una urgente ciaboga.

La Opinión

Jueves, 28 de abril de 2011

Los mandos de la flota piden aplazar el cambio de las tripulaciones mínimas

Redacción

A CORUÑA

El proyecto gubernamental para modificar las tripulaciones y cuadros mínimos que deben llevar las embarcaciones pesqueras, de forma que se actualice una normativa “preconstitucional” —la vigente data del año 1964—, obliga a abrir un debate “sosegado” para “reflexionar sobre una cuestión demasiado importante” como para “despachar el asunto de forma frívola”. Así lo entiende la asociación profesional que agrupa a los titulados náutico-pesqueros (Aetinape), que ha solicitado a la Dirección General de la Marina Mercante que aplaze el periodo de alega-

ciones” de esta reforma, por entender que “quizás ahora, tal como está el mercado laboral, no es el momento más adecuado para abordar un problema tan complejo, en el que hay que encontrar un razonable equilibrio entre las cuestiones económicas y de seguridad y las condiciones laborales”.

Presiones empresariales

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, cita, en lo que se refiere a las mencionadas cuestiones económicas, intereses y presiones empresariales para reducir los tripulantes titulados que debe llevar cada pesquero por ley. “Habitualmente este tipo de procesos son convenientemente trabajados

por los grupos de poder próximos a las empresas marítimas, ya que suelen utilizar argumentos como el progresivo equipamiento tecnológico para prescindir de trabajadores titulados”. Muñiz recuerda también que la reglamentación de 1964 “ya no se está cumpliendo” al aplicarse criterios mucho más restrictivos y, por eso, cree que no es el momento ahora de regular aún más reducciones de las tripulaciones mínimas.

Aetinape entiende que cualquier intento de nueva regulación debe tener en cuenta también los estándares preceptivos que marcan los organismos marítimos y laborales internacionales, europeos y locales.

EL PAÍS.COM | 04/07/11

Chacón apoya que los pesqueros en el Índico lleven ametralladoras pesadas

El Gobierno de Seychelles estudiará la petición de la ministra, que viaja a la zona acompañada por atuneros gallegos y vascos.- Los agentes de seguridad privada de los barcos se enfrentan a piratas cada vez más agresivos



NOTA DE PRENSA

LA COMISARIA DE PESCA, REHEN DE FALSOS AMBIENTALISTAS, ECHA TIERRA SOBRE EL FUTURO DE LA PESCA COMUNITARIA

AETINAPE PIDE A LOS EURODIPUTADOS ESPAÑOLES QUE SE ACTIVEN ANTE LA POLÍTICA PESQUERA

AETINAPE hace un llamamiento a los eurodiputados españoles para que traten de frenar la “entrega” de la Política Pesquera Común a algunos grupos de opinión ambientalistas, una situación que acabará provocando la lenta muerte de las economías pesqueras tradicionales europeas,

La responsable pesquera debería comparecer ante el Parlamento Europeo para explicar la falta de compromiso con el sector pesquero, cuyos intereses no sólo no están representados en Europa, sino que son constantemente atacados por el grupo de gestión Damanaki, quien entre otras recetas, sugiere acelerar el desguace de nuestra flota.

Detrás de estos grupos llamados ambientalistas no están los defensores de una pesca responsable y sostenible, como pudiese parecer, sino los intereses de países con fuerte presencia en el mundo de las importaciones, así como en la comercialización pesquera y el sector acuícola, competencia directa de las industrias pesqueras extractivas tradicionales de la UE.

El sector pesquero español, ya de por sí muy perjudicado por la incorporación a la UE, se enfrenta a un nuevo desgaste a manos de la Política Pesquera Común que se redacta actualmente y se configura como la gran amenaza de las pesquerías tradicionales, sean industriales o artesanales, ensimismadas en una filosofía conservacionista radical.

La responsabilidad pesquera de la UE que se entregó-por cupo-a Grecia, un país sin peso en el sector extractivo, hizo caer en un saco las esperanzas de recuperación del sector pesquero español.

Entre la presión de los fuertes grupos económicos que defienden la importación masiva y los duros rigores de la globalización y del dumping social, las economías sociales pesqueras españolas están abocadas a continuar sufriendo las consecuencias de la escasa importancia de la pesca tradicional en España y Europa, huérfanas de un poder político que realmente tome en serio su futuro.

Informes interesados y manipulados políticamente de Comités Científicos, importaciones masivas, reducción de cuotas y ahora la presión de los grupos de falsos ambientalistas se configuran como las grandes causas de la aniquilación de nuestra economía social pesquera.

europapress.es

Pesca Galicia
La comisión de investigación de accidentes marítimos

27/05/2011

Pesca.- Aetinape pide investigar el naufragio del 'Nuevo Luz' y "depurar responsabilidades si hubo negligencia"

Traslada sus condolencias a las familias de los dos fallecidos y reclama "tener en cuenta" las denuncias de los profesionales

SANTIAGO DE COMPOSTELA, 27 May. (EUROPA PRESS) -

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, reclama dos investigaciones entorno al naufragio del buque pesquero 'Nuevo Luz': una para conocer cuáles fueron las causas del hundimiento y otra acerca del funcionamiento del protocolo de salvamento marítimo.

Sobre la segunda, incide en que habrá que "depurar responsabilidades si hubo negligencia", como apuntas las denuncias de algunos profesionales que acudieron al lugar tras recibir el aviso, que "hay que tener en cuenta".

En declaraciones a Europa Press, Muñiz hace hincapié, con todo, en que no es momento de "condenar a nadie a priori", sino de estar "con el sector y con las familias" de los dos fallecidos, a las que ha enviado las condolencias de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros.

Este colectivo forma parte, de hecho, de la comisión nacional de investigación de accidentes marítimos --habilitada por la Dirección de la Marina Mercante--, que es la que se tiene que encargar, según destaca Muñiz, de dilucidar los motivos del siniestro y la actuación de Salvamento Marítimo.

Este es un proceso que "lleva su tiempo", apunta, y señala a las declaraciones de los cuatro supervivientes a los responsables de Capitanía Marítima, que permitirán saber si los hechos se produjeron debido a factores endógenos --pérdida de estabilidad del barco, por ejemplo-- o exógenos --por un golpe de mar--. "Hay que saber por qué se ha hundido y en qué circunstancias", subraya.

"Es una temeridad, a tan pocas horas, querer decir lo que ha ocurrido", insiste, pero reitera que las denuncias de algunos marineros que estuvieron en la zona durante el salvamento "no son un tema baladí".

"CONTROVERSIA" ENTRE LOS PROFESIONALES Y SALVAMENTO

"Hay una controversia entre lo que dicen y lo que defiende salvamento", resalta. Los pescadores aseguran que navegaron "más de media hora en sentido contrario al accidente porque Salvamento Marítimo dio los datos erróneos y que los helicópteros tardaron una hora en llegar", destaca.

Este es un "asunto muy delicado y de mucha trascendencia", agrega, que, a su juicio, requiere "una profunda y transparente investigación". Porque, en los accidentes, "el factor tiempo es determinante" y "la demora en la llegada al punto" genera "la duda de que si se llegara a tiempo se podría haber evitado la pérdida de vidas humanas", proclama.



NOTA DE PRENSA

EL CARNE POR PUNTOS, ENÉSIMO INVENTO DE LA UE CONTRA LA FLOTA COMUNITARIA

Los Estados Miembros ya disponen de mecanismos jurídicos y administrativos que garantizan el control de posibles ilegalidades

Este carné, se debería aplicar a los responsables de la Política Pesquera Comunitaria “por su nivel de eficacia”

La reciente aprobación del Carné por Puntos para el sector pesquero resulta una auténtica barbaridad en las relaciones laborales y profesionales de la UE, ya que presupone una supuesta culpabilización de los profesionales del mar, ataca a su dignidad profesional y sobre todo sitúa a la pesca europea en condiciones de suspicacia con respecto a otras flotas.

Además, se trata de una medida excepcional e injustificada, ya que no está en juego la seguridad de la vida humana ni se trata de una medida que afecte a la práctica totalidad de la población (como sucede en la conducción de automóviles, con gravísimas tasas de mortalidad). Para controlar a los profesionales del mar, los Estados de Derecho de la UE disponen de medidas de control suficientes y de regímenes jurídicos que garantizan el correcto desarrollo de las relaciones laborales y profesionales.

Tal y como ha resuelto la Comisaria de Pesca, María Damanaki, la medida supone un auténtico estímulo a la deslocalización empresarial, un gravísimo atentado contra la ya de por sí débil estructura productiva pesquera y una medida del todo inútil, pues el panorama globalizado de la pesca convierte la medida en irrisoria, ya que se dirige únicamente a las flotas europeas.

Por otra parte, establece un agravio comparativo entre los técnicos pesqueros y otros profesionales e incluso entre los altos ejecutivos de la UE, a los que **también podrían aplicárseles medidas punitivas relacionadas con su nivel de eficacia al frente de sus departamentos.**

A los grandes sacrificios de la pesca española para adaptarse a las rigideces de la Política Pesquera Común se une ahora esta absurda medida que creará nuevos problemas, violentará un sector convertido en sospechoso y extenderá el hastío entre las pocas empresas que todavía desarrollan su proceso productivo en España.

La asunción cada vez más generalizada de los criterios de Pesca Responsable por parte del sector en Europa, convierten esta medida en más inútil e inapropiada, ya que los niveles de incidencias y contratiempos creados por los profesionales de la pesca son ínfimos.

Domingo, 8 de mayo del 2011 | La Voz de Galicia



Eloy Calvar quiere ejercer su derecho al voto. RAMÓN LEIRO

TESTIMONIOS

«Me fastidia no poder votar»

Marcos Nine es uno de los marineros a los que no les coincidirá estar en tierra el 22-M. En su caso, poco le importa. Es más, «casi me alegro» de que la elección le pille en alta mar, más cerca de los piratas somalíes que de los entresijos municipales de Boiro, donde está censado. «Haberá a algún que lle preocupe non poder votar; a min, persoalmente, dame igual». No sabe quién es el alcalde boirense, pero bueno, «tampouco el me coñece a min». Solo lamenta perderse las generales.

A esa misma cita con las urnas es la que más le duele faltar a Eloy Calvar, patrón del *Playa de Barra*. Lleva 26 anos trabajando en embarcaciones pesqueras

y ha podido ejercer su derecho a voto «muy pocas veces». Que Mauritania haya impuesto a la Unión Europea un paro biológico de dos meses que coincide en mayo y junio ha hecho posible que pueda participar en la elección del alcalde de Marín, donde está censado. En los últimos comicios municipales se hartó de realizar gestiones para explicar que no podía ser presidente de mesa: «Tuve que presentar justificantes y los billetes de avión para demostrar que ese día iba a estar embarcado».

A Calvar le «fastidia no poder votar» en todas las elecciones, no tener opción a ejercer un derecho que le asiste como ciudadano. «Y como a mí, también a muchos compañeros», dice.

22 | MARÍTIMA

Lunes, 16 de mayo del 2011 | La Voz de Galicia

Los gallegos del «Vega 5» podrían llegar hoy mismo a una zona segura

«La incertidumbre nos tenía atragantados», dice José M. Muñiz, presidente de Aetinape

A. R. REDACCIÓN / LA VOZ

José Manuel Muñiz, el presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, confirmó ayer, después de hablar con los familiares de los dos tripulantes liberados, que ambos se encuentran bien y que se mantienen los planes de llegar cuanto antes a puerto seguro. «Su estado de salud es bueno, según nos han dicho, pero todo indica que necesitarán un enorme apoyo psicológico y afectivo, porque han pasado por una

situación durísima, de las más duras que yo me puedo imaginar», explicó, y añadió que durante los últimos meses los contactos tanto con las familias como con la empresa propietaria del barco han sido «fluidas pero silenciosas para no entorpecer un proceso que sí puedo decir que no ha sido nada fácil».

Según Muñiz, el largo cautiverio de Alfonso Rey y José Alfonso García ha tenido tintes dramáticos que lo hacen muy diferente a situaciones como las que

vivieron hace meses en aguas del Índico marineros del *Alakrana* o el *Playa de Bakio* porque, entre otras cuestiones, «probablemente ellos no han sabido hasta ahora qué había pasado con sus compañeros del *Vega 5*».

Por todo ello, concluyó que, al margen de cómo se haya gestado la liberación, «hemos asistido al cierre de un episodio durísimo en el que la incertidumbre sobre lo que podía suceder en cualquier momento nos tenía a todos atragantados».

«Desconozco los términos en los que se produjo la liberación definitiva, pero creo que lo único importante ahora es que se han salvado vidas inocentes y, personalmente, a mí lo que digan los piratas no me merece la más mínima credibilidad», insistió Muñiz, que sí hizo un llamamiento al Gobierno para que se mantengan los esfuerzos encaminados a garantizar la seguridad de los pescadores españoles que trabajan en aguas del océano Índico.

Bruselas, 12 de abril de 2011

Pesca: tolerancia cero de la Unión Europea en su campaña contra la pesca ilegal

A partir de ahora será mucho más difícil seguir faenando impunemente de forma ilegal gracias al nuevo régimen creado por la UE para controlar las actividades pesqueras, que ya se aplica plenamente. Con la adopción de normas de desarrollo sobre la manera de practicar controles en toda la cadena comercial «del mar a la mesa», la UE dispone por fin de medios adecuados para romper con el pasado y establecer un auténtico marco que garantiza el cumplimiento de la normativa y tiene como objetivo acabar con la sobrepesca y contribuir a un sector pesquero europeo realmente sostenible. Este nuevo régimen asegura la trazabilidad en toda la cadena, desde la captura del pescado hasta que el consumidor lo adquiere. Las autoridades de los Estados miembros pueden detectar irregularidades en cualquier punto de la cadena comercial y tirar del hilo hasta identificar a quienes las han cometido. Las inspecciones se realizarán del mismo modo en toda Europa. Los datos se recopilarán y comprobarán por vía electrónica. Cuando el producto llegue a los establecimientos comerciales, el consumidor podrá tener la certeza de que se ha pescado con todas las de la ley. Quienes infrinjan la normativa se enfrentarán a severas sanciones, estén donde estén y sea cual sea su nacionalidad. En caso de reincidencia, pueden acabar perdiendo su licencia merced a un nuevo sistema de puntos.

Maria Damanaki, Comisaria de Asuntos Marítimos y Pesca, ha declarado lo siguiente al respecto: *«Si no somos capaces de hacer cumplir nuestra propia normativa, la credibilidad de toda la Política Pesquera Común se ve menoscabada, independientemente de todas las virtudes que la caracterizan. De ahora en adelante contaremos con un régimen de control y ejecución global que espero propicie un mayor cumplimiento de la normativa pesquera de la UE. Ya no podemos permitir que una minoría de pescadores, por muy exigua que sea, eluda las normas y no reciba el correspondiente castigo. Aparte de no ser equitativa, esta pesca ilegal mina el esfuerzo de conservación, trastorna los mercados falseando la competencia, penaliza a los pescadores que sí cumplen las normas, rompe el círculo de cumplimiento y, lo que es más grave, destruye las poblaciones de peces.»*

Era preciso adoptar normas de desarrollo para poder aplicar plenamente el Reglamento de control de 2010. Las nuevas normas:

- hacen posible un control «del mar a la mesa» que abarca todas las fases de la cadena de abastecimiento; el sistema de trazabilidad permite a los inspectores detectar infracciones en cualquier punto de la cadena;
- establecen mecanismos concretos para garantizar la igualdad de condiciones entre pescadores, otros operadores y Estados miembros; se han armonizado las sanciones y se ha instaurado un nuevo sistema de puntos gracias al cual las infracciones graves acarrearán consecuencias similares en todos los Estados miembros;
- contribuirán a una mayor simplificación por cuanto todas las normas aplicables en materia de control de las actividades pesqueras en la UE, que hasta ahora se hallaban dispersas en numerosos y distintos instrumentos, se recogen en un solo texto;
- generalizan la utilización de nuevas tecnologías, que, por una parte, reducen los costes administrativos de operadores y autoridades y, por otra, facilitan considerablemente el control de los datos, lo que redundará en una mayor eficiencia.

Asimismo, el nuevo reglamento expone pormenorizadamente los mecanismos a los que puede recurrir la Comisión para cerciorarse de que los Estados miembros cumplen la normativa: mayores competencias de verificación, inspecciones y auditorías independientes, investigaciones administrativas, suspensión o retirada de fondos de la UE y reducción de cuotas y del esfuerzo pesquero en caso de que el régimen de control de un Estado miembro carezca de eficacia.

A fin de facilitar la aplicación de las normas, la Comisión concede ayuda financiera a los Estados miembros cofinanciando algunos tipos de proyectos, especialmente aquellos centrados en las nuevas tecnologías.

LEGISLACION

RELACION DEFINITIVA DE APROBADOS -ESPERANZA DEL MAR Y JUAN DE LA COSA-

MINISTERIO TRABAJO E INMIGRACION

BOE 71, de 24-03-11

ORDEN TIN/622/2011,

de 7 de marzo, por la que se aprueba la relación definitiva de los aspirantes que han superado el proceso selectivo para proveer plazas de personal laboral en los Buques "Esperanza del Mar" y "Juan de la Cosa" del Instituto Social de la Marina, convocado por Orden TIN/1710/2010, de 21 de junio.

MODIFICACION DEL PROTOCOLO DE DETALLE DE DESCARGA DE BUQUES METANEROS

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

BOE 78, de 01-04-11

RESOLUCIÓN de 22-03-2011,

de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se modifica el Protocolo de Detalle PD-05 - "Procedimiento de determinación de energía descargada por buques metaneros.

PESCA MARITIMA DE RECREO EN AGUAS EXTERIORES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO
RURAL Y MARINO

BOE 81, de 05-04-11

REAL DECRETO 347/2011,

de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores.

CENSO FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA NAFO

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO
RURAL Y MARINO

BOE 88, de 13-04-11

RESOLUCIÓN de 28-03-11,

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

COMPETENCIAS PROFESIONALES POR EXPERIENCIA LABORAL

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

BOE 90, de 15-04-11

ORDEN PRE/910/2011,

de 12 de abril, por la que se crea la Comisión Interministerial para el seguimiento y evaluación del procedimiento de reconocimiento de las competencias profesionales adquiridas por experiencia laboral.

CENSO BUQUES ARRASTREROS SUBZO- NA IX, JURISDICCION PORTUGAL

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO
RURAL Y MARINO

BOE 101, de 28-04-11

RESOLUCIÓN de 15-04-11,

de la Secretaría General del Mar, por la que se publica el censo de buques que pueden pescar con artes de arrastre, en aguas de la subzona IX del Consejo Internacional de Exploración del Mar, sometidas a la soberanía o jurisdicción de Portugal, durante 2011.

**GESTION DE LA PESQUERIA
DE LA MERLUZA**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO
RURAL Y MARINO

BOE 103, de 30-04-11

ORDEN ARM/1083/2011,

de 25 de abril, por la que se modifica la Orden ARM/3361/2010, de 23 de diciembre, por la que se establecen medidas para la gestión de la pesquería de merluza en las divisiones CIEM

VIIIc y IXa.

Corrección de errores en el BOE 114, de 13-05-11

ADHESIÓN AL CONVENIO INTERNACIONAL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES

JEFATURA DEL ESTADO

BOE 104, de 02-05-11

INSTRUMENTO

de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12-03-1999.

**ESCALA DE BUQUES EN LOS PUERTOS
DE INTERES GENERAL**

MINISTERIO DE FOMENTO

BOE 114, de 13-05-11

ORDEN FOM/1194/2011,

de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés General.

**PROTECCIÓN DE LA SALUD Y ASISTENCIA
MEDICA TRABAJADORES DEL MAR**

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

BOE 114, de 13-05-11

REAL DECRETO 568/2011,

de 20 de abril, por el que se modifica el 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.

*Corrección de errores del RD 568/2011, BOE 15-07-110.

**PLAN DE GESTION CAPTURA DE
ESPECIES MIGRATORIAS**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO
RURAL Y MARINO

BOE 118, de 18-05-11

ORDEN ARM/1267/2011,

de 9 de mayo, por la que se fija un Plan de gestión para 2011, 2012 y 2013 de la actividad pesquera de los buques que operan con arte de palangre de superficie para la captura de especies altamente migratorias en aguas de los océanos Atlántico, Índico y Pacífico.

**REGLAS Y NORMAS DE SEGURIDAD
BUQUES DE PASAJE TRAVESIAS ENTRE
PUERTOS ESPAÑOLES**

MINISTERIO DE FOMENTO

BOE 124, de 25-05-11

REAL DECRETO 457/2011,

de 1 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.

LEGISLACION

I CONVENIO COLECTIVO BUQUES ISM

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACION

BOE 125, de 26-05-11

RESOLUCIÓN de 09-05-11,

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

NORMAS MEJORA SOSTENIBILIDAD DE LA MERLUZA, GALICIA, ASTURIAS, CANTABRIA Y PAIS VASCO

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

****BOE 126, de 27-05-11***

ORDEN ARM/1383/2011,

de 25 de mayo, por la que se extiende a los productores no miembros de la Organización de Productores Artesanales de Galicia y la Asociación de Organizaciones de Productores de Pesca del Cantábrico, determinadas normas orientadas a la mejora de la sostenibilidad de la merluza, en las Comunidades Autónomas de Galicia, Principado de Asturias, Cantabria y País Vasco.

****BOE 157, de 02-07-11***

ORDEN ARM/1842/2011,

de 29 de junio, por la que se modifica la Orden ARM/1383/2011, de 25 de mayo, por la que se extiende a los productores no miembros de la Organización de Productores Artesanales de Galicia y la Asociación de Organizaciones de Productores de Pesca del Cantábrico, determinadas normas orientadas a la mejora de la sostenibilidad de la merluza, en las Comunidades Autónomas de Galicia, Principado de Asturias, Cantabria y País Vasco.

VENTA TEMPORAL RAOR Y VERDEROL EN ISLAS BALEARES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 129, de 31-05-11

ORDEN ARM/1429/2011,

de 25 de mayo, por la que se modifica la Orden APA/831/2005, de 30 de marzo, por la que se establece una veda temporal para la pesca del raro y del verderol en las aguas exteriores de las Illes Balears

COMISION DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES MARITIMOS

MINISTERIO DE FOMENTO

BOE 139, de 11-06-11

REAL DECRETO 800/2011,

de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

OBLIGACIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN SEGURIDAD Y CONTAMINACIÓN MARINA

MINISTERIO DE FOMENTO

BOE 139, de 11-06-11

REAL DECRETO 799/2011,

de 10 de junio, por el que se establecen las obligaciones que incumben al Ministerio de Fomento en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación marina sobre buques españoles.

**PRESTACIÓN DE SERVICIOS MÓVILES A
BORDO DE BUQUES**

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

BOE 144, de 17-06-11

ORDEN ITC/1668/2011,

de 10 de junio, por la que se regula la prestación de los servicios de comunicaciones móviles a bordo de buques (servicios de MCV).

**REGLAS DE INSPECCIÓN Y
RECONOCIMIENTO DE BUQUES**

MINISTERIO DE FOMENTO

BOE 151, de 25-06-11

REAL DECRETO 877/2011,

de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

**AYUDAS A TRIPULANTES POR
PARALIZACIÓN TEMPORAL BUQUES
PALANGRE DE SUPERFICIE**

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

BOE 144, de 17-06-11

ORDEN PRE/1684/2011,

de 9 de junio, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas por paralización temporal a tripulantes de buques de palangre de superficie, afectados por el Plan integral de gestión para la conservación de recursos pesqueros en el Mediterráneo.

**REGULACIÓN DE LA PESQUERÍA DEL
ATÚN ROJO**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 151, de 25-06-11

ORDEN ARM/1753/2011,

de 22 de junio, por la que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico oriental y Mediterráneo.

**CERTIFICADOS DE PROFESIONALIDAD
FAMILIA MARÍTIMO PESQUERA**

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACION

BOE 146, de 20-06-11

REAL DECRETO 718/2011,

de 20 de mayo, por el que se establecen seis certificados de profesionalidad de la familia profesional Marítimo-Pesquera que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad.

**PESCA DE ESPECIES ALTAMENTE
MIGRATORIAS**

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,
Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 155 de 30-06-11

ORDEN ARM/1793/2011,

de 27 de junio, por la que se modifica la Orden ARM/1647/2009, de 15 de junio, por la que se regula la pesca de especies altamente migratorias.

MARINERO EN BUQUES DE PESCA

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,
Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 155, de 30-06-11

REAL DECRETO 884/2011,

de 24 de junio, por el que se modifica el

LEGISLACION

Real Decreto 1519/2007, de 16 de noviembre, por el que se establecen los conocimientos y requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de marinero en buques de pesca.

SUBVENCIONES SEGURIDAD PRIVADA A BORDO DE ATUNEROS

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,
Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 157, de 02-07-11

REAL DECRETO 803/2011,

de 10 de junio, por el que se regula la concesión directa de subvenciones para la contratación de seguridad privada a bordo en los buques atuneros congeladores que actualmente operan el Océano Índico.

CENSO DE EMBARCACIONES VORACERA

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,
Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 159, de 05-07-11

RESOLUCIÓN de 20-06-11,

de la Secretaría General del Mar, por la que se actualiza el censo de embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca, con el arte denominado voracera, en la zona regulada por la Orden ARM/3536/2009, de 23 de diciembre.

CATALOGO NACIONAL DE CUALIFICACIONES FAMILIA MARÍTIMO-PESQUERA

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

BOE 167, de 13-07-11

REAL DECRETO 885/2011,

de 24 de junio, por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, mediante el establecimiento de seis cualificaciones profesionales de

la Familia Profesional Marítimo-Pesquera y se actualizan determinadas cualificaciones profesionales de las establecidas en el Real Decreto 295/2004, de 20 de febrero, en el Real Decreto 1179/2008, de 11 de julio, y en el Real Decreto 101/2009, de 6 de febrero.

REQUISITOS PARA EMBARCAR EQUIPOS MARINOS

MINISTERIO DE FOMENTO

BOE 169, 15-07-11

ORDEN FOM/1954/2011,

de 21 de junio, por la que se actualizan las condiciones técnicas del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por la que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE.

CONTROL DESEMBARQUE ARENQUE, CABALLA Y JUREL

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE,
Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 171, de 18-07-11

ORDEN ARM/2017/2011,

de 11 de julio, por la que se establece el control de los desembarques de más de 10 toneladas de arenque, caballa y jurel.

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.

