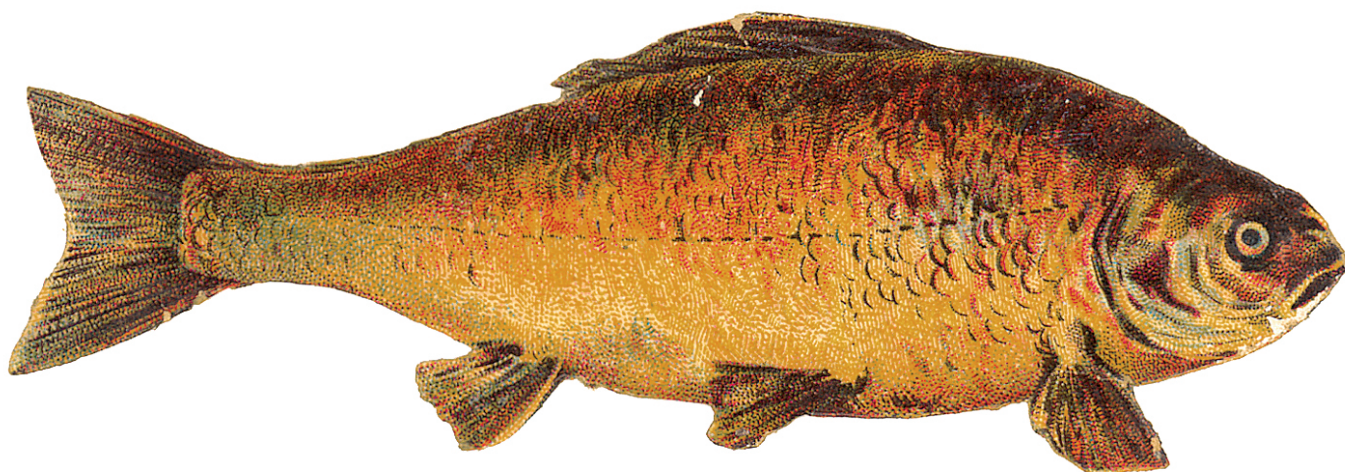




I N F O

AETINAPE

**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
NOVIEMBRE 2011**



Dossier AETINAPE Noviembre 2011

2 Contenido

3 Norte

4-13 Informes y Noticias

14-16 Formación

17-38 Colaboraciones y Opiniones

39-44 Revista de Prensa

45-47 Legislación



Crisis...? La nuestra ya es veterana

■ Atravesamos momentos críticos, algo que no es ninguna novedad en el sector marítimo-pesquero. Miremos sobre todo en dos direcciones: se renueva el equipo gobernante del país, algo natural en democracia; y la crisis económica se extiende más allá de sus espacios tradicionales, afectando a segmentos de la población cada vez mayores.

■ Cada vez está más claro que la UE se mueve manejado por oligarquías financieras o grupos de poder de confusa naturaleza, y que los ciudadanos tenemos escaso poder organizativo para orientar la política hacia nuestros intereses reales, extremo demostrado por el actual espectáculo de destrucción de los estados de bienestar europeos a manos de la globalización

■ Pero a niveles administrativos inferiores, todavía quedan algunos espacios en los que la orientación política y el sentido común se alían para resolver cuestiones interesantes para la mayoría. Las recientes modificaciones legales que permiten la normalización de la profesión marítimo-pesquera constituyen un fiel ejemplo de cómo la política con mayúsculas, inteligente y bien orientada, es capaz de reconvertir situaciones enquistadas y adaptarlas a los tiempos que corren.

■ Los nuevos mandatarios tienen por delante, entre otros muchos desafíos, trabajar en la UE para profundizar más en la armonización y homologación de las profesiones marítimas.

■ La situación de la economía en general y del sector marítimo-pesquero en particular, no da lugar a tanto optimismo. La crisis que vive la economía europea y el temor que se extiende al conjunto de la población no pillan de nuevo al sector marítimo pesquero, que lleva años en un estado de permanente «reconversión», palabra que esconde otra más dura y que ningún responsable europeo o español pronuncia por cobardía: «aniquilación».

■ La pesca industrial y el transporte marítimo, sectores llamados a generar más empleo y convertirse en unas potencias endógenas de este país, han sido unos adelantados a lo que ahora le ocurre al resto de la economía: deslocalización, pérdida de derechos sociales, desempleo, destrucción de empresas... todo ello amparado por la UE.

■ Responsables políticos que no creen en la capacidad tradicional de las comunidades marítimo-pesqueras para reinventarse y adaptarse al actual momento de los mercados, y empresarios que renunciando a su papel emprendedor, se entregan a la especulación o al beneficio fácil, abandonando sus cuotas de mercado ante marcas y empresas de otros países que sí apuestan por la pesca y el transporte marítimo como valores de su crecimiento y su desarrollo humano y económico.

■ **Aetinape**

LOS SINDICATOS PACTAN CON LA PATRONAL ABARATAR EL TRABAJO A BORDO

El catálogo de puestos «de difícil cobertura», un instrumento perverso para el empleo marítimo

La polvareda que salpicó meses atrás al sector pesquero con motivo de la publicación del “Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura”, ha salpicado a los sindicatos, pues ellos, junto con ANAVE, incluyeron las profesiones marítimo pesqueras en ese informe internacional que trimestralmente publica el Estado Español y difunde en todo el mundo.

El catálogo tiene una trascendencia especial en el tercer mundo, ya que la práctica totalidad de los trabajadores que se incorporan a nuestro país proceden de la parte económicamente menos favorecida del planeta.

Fue el Ministerio de Trabajo quien dio la clave del asunto mediante una carta remitida a AETINAPE: la inclusión de las ocupaciones del sector marítimo-pesquero en el Catálogo de ocupaciones de Difícil Cobertura, se adoptó por acuerdo de la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración, reunida el día 26 de junio de 2006 y a la vista del acuerdo suscrito el 29 de marzo de 2006 entre UGT-Mar, CCOO-Mar y ANAVE.

De ello se deduce que estos sindicatos (UGT y CCOO) continúan colaborando con la patronal para abaratar el trabajo a bordo, autorizando a los armadores a “llamar” trabajadores del tercer mundo, mientras en el litoral español continúa creciendo el paro entre los profesionales que exigen una mayor dignidad tanto en las condiciones salariales como en las mejoras de la vida a bordo, algo en lo que no se fijan tanto las personas que proceden de países más empobrecidos y con el mercado laboral más precario.

Esta práctica favorece 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.

AETINAPE había denunciado esta situación mediante sendas cartas al Ministro de Trabajo y al Defensor del Pueblo, institución esta última que está estudiando el asunto. En estas misivas, la organización profesional náutico-pesquera se refería a “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”

En la misma carta, AETINAPE solicita que se reitren las profesiones marítimo-pesqueras de ese catálogo y promuevan en el sector políticas generadoras de empleo nacional, ya que las medidas de convergencia aplicadas por la UE en las regiones de importancia marítimo-pesquera se justifican precisamente con el fomento del empleo marítimo-pesquero en esos lugares.

Para qué sirven las escuelas?

Considerar que las profesiones marítimas necesitan personal extranjero nos obligaría además a desmontar toda la estructura de formación marítimo-pesquera que existe en España, que se considera de las mejores del mundo, tanto por su dotación de centros-que superaron ampliamente las auditorias de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de los que cada curso obtienen sus titulaciones cientos de alumnos)- medios tecnológicos, como por sus resultados. El mantenimiento de estos centros cuesta cientos de millones de euros que financian las Administraciones públicas a través de los impuestos de los ciudadanos, y que ceden ante las presiones de los grupos económicos y solicitan internacionalmente personal barato para ocupar puestos que lógicamente corresponderían a titulados españoles.

AETINAPE recuerda una vez más que los empleos marítimos deben ir equiparándose con los de tierra en cuanto a su calidad laboral, y vuelve a solicitar a los gobiernos que se impliquen en la defensa del empleo autóctono con medidas de todo tipo: desde fiscales y sociales, hasta impedir el acceso a nuestros mercados a productos que no presenten una trazabilidad adecuada, que incluya datos sobre las condiciones sociolaborales del personal que participa en la actividad extractiva. Sólo con medidas de esta naturaleza podrán abordarse los desmanes de quienes llevan años eliminando empleo nacional de la flota española.

LA UE QUIERE TRASLADAR LA PESCA AL TERCER MUNDO

La multinacional del espectáculo «Greenpeace» apoya a las empresas que practican *dumping* social

La última campaña de la multinacional del espectáculo mediático denominada "Greenpeace" contra el sector pesquero español denota en qué medida algunos grupos autoconsiderados "ecologistas" no son más que herramientas de mercado en manos de grupos de presión.

Justo en el momento en que se está definiendo la Política Pesquera Común (PPC), este grupo de presión está apoyando directa y descaradamente al mayor lobby empresarial vinculado a la administración europea para destrozarnos nuestra pesca. Un grupo de intereses que encontró en el discurso "medioambiental" su mejor aliado para la deslocalización pesquera mundial que persiguen: trasladar la actividad europea a países con menores costes de la fuerza de trabajo y de gestión empresarial, especialmente en su dimensión impositiva.

No es casualidad que la Comisión Europea mime y le de preponderancia a los "pseudo-medioambientalistas" en diferentes órganos de representación pesquera vinculados a ella, frente a los profesionales del sector.

Si los autodenominados "ecologistas" quieren fomentar la pesca sostenible, deberían fijarse una perspectiva realmente global, y centrar sus esfuerzos sobre todo en los países y flotas que realmente esquilman los mares de forma desordenada para abastecer, vía importación, al mercado europeo. No hay más que comprobar cómo los mercados europeos están cada vez mejor abastecidos, mientras la flota menNo son ecologistas, sino un grupo de presión al servicio de los potentes lobbys empresariales de la importación de pescado.

Muchas personas creen que lo visto esos días, desgraciadamente, reduce a un lastimoso nivel de caricatura el prestigio que en el pasado tuvo esta organización, y recuerdan la vergonzosa campaña que en el 2004 llevaron a cabo en Vigo contra la pesca de arrastre en los caladeros de Hatton Bank y NAFO.

SIGUE EL VETO A LOS NAUTICO-PESQUEROS EN PUESTOS DE CONTROLADORES

Hay que acabar con los manipuladores de SASEMAR

La Sociedad Española de Salvamento Marítimo continúa cerrada a la profesión náutico-pesquera, toda vez que los sindicatos todavía no han revocado su decisión de impedir que estos profesionales se presenten a las plazas de controladores.

En un documento elaborado hace un año, AETINAPE destacaba que los titulados marítimo-pesqueros cumplen profesionalmente todos los aspectos relativos a la profesión de controlador, y así vino sucediendo sin incidencia alguna durante los últimos años. Por eso, este episodio sólo puede interpretarse como el uso de la marca y posicionamiento sindical para perseguir a un cuerpo profesional desde posiciones del más rancio corporativismo.

Son los manipuladores relacionados con otras profesiones marítimas las que están vetando a los titulados náutico-pesqueros, sirviéndose de las estructuras sindicales, cuyas cúpulas no han movido ficha en relación a este escandaloso tema. Los únicos profesionales que tienen acceso a esas plazas son los licenciados o diplomados en Marina Civil y titulados de la Marina Mercante, estamento profesional que mantiene una larguísima historia de agravios con nuestra profesión, últimamente neutralizados gracias a algunas inteligentes reformas que unifican la profesión marítima y normalizan sus atribuciones, acabando con viejas tensiones.

■ **HACE MÁS DE 20 AÑOS QUE AETINAPE SOLICITÓ SU ELABORACIÓN**

El Convenio STCW-F/95 de la OMI para buques pesqueros, en vigor desde septiembre de 2012

■ El Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (STCW-F 1995) entrará finalmente en vigor el 29 de septiembre de 2012, después de que se alcanzara el número de 15 ratificaciones requerido, ya que el 29 de septiembre de 2011 la República de Palau depositó en la Organización Marítima Internacional el documento de ratificación.

■ Hace más de 20 años que AETINAPE propuso al Gobierno de España que impulsase la creación de este instrumento ante la Organización Marítima Internacional (OMI). El objetivo era lograr la normalización y el reconocimiento profesional y el control internacional de nuestras titulaciones, tal y como ocurre desde hace años con el STCW-95 de la OMI para buques mercantes.

■ El Convenio STCW-F establece la certificación y los requisitos mínimos de formación de las tripulaciones de los buques pesqueros de navegación marítima de 24 metros de eslora igual o superior. La Convención consta de 15 artículos y un anexo con los reglamentos técnicos.

■ De acuerdo con el artículo 12 de la Convención, entrará en vigor 12 meses después de la fecha en la que por lo menos 15 Estados lo han ratificado. El Convenio STCW-F ha sido ratificado por: Canadá, Dinamarca, Islandia, Kiribati, Letonia, Marruecos, Mauritania, Namibia, Noruega, Palau, la Federación de Rusia, Sierra Leona, España, la República Árabe Siria y Ucrania.

■ El secretario General de la OMI Efthimios E. Mitropoulos, dio la bienvenida a la entrada en vigor del Convenio STCW-F, expresando que significaba un avance considerable y que habría de contribuir a mejorar la seguridad en el mar. Queros de la UE también se hará constar esta circunstancia.



RECLAMAN EN UN COMUNICADO QUE CESE LA HOSTILIDAD

La flota de Malvinas y del Atlántico SW, acosada por Argentina

Profesionales de la flota que faenan en estos caladeros han elaborado un informe denunciando la actitud argentina hacia estos buques; AETINAPE lo ha trasladado a los medios de comunicación, a la Ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y a la Comisaria Europea de Asuntos Marítimos y Pesca. AETINAPE ha remitido una carta de protesta al Embajador de Argentina en España.

De todos es conocida la postura del gobierno de Argentina ante la soberanía de las Islas Falkland (Islas Malvinas).

Hasta hace aproximadamente dos años, los buques de pesca que faenamos en aguas internacionales del Atlántico SW, así como en aguas de las Islas Falkland (40 buques con 600 tripulantes españoles y otros 600 de distintas nacionalidades), tanto al dirigirnos al puerto de Montevideo donde habitualmente realizamos escala para descargar las capturas y pertrechar el buque, como al regresar a los caladeros de pesca, navegábamos por aguas de la ZEE de Argentina, previa autorización de entrada en sus aguas que se solicitaba por UHF a Prefectura Naval Argentina.

Desde hace dos años, vulnerando todos los acuerdos del derecho de paso inocente por aguas de cualquier país, se nos niega la autorización a navegar por la ZEE de Argentina si en fecha posterior al 21 de junio del 2009 hemos navegado por aguas de las Islas Falkland, en cuyo caso se necesitaría una "AUTORIZACION ESPECIAL" para navegar por sus aguas.

Ante esto la flota que faena en los caladeros del atlántico SW y de las Islas Falkland, decidimos dirigirnos al puerto de Montevideo navegando por aguas internacionales, evitando la entrada en aguas argentinas, lo cual supone el retraso de un día en la llegada al destino debido a la mayor distancia a navegar, con las pérdidas económicas que ello supone tanto para los armadores como para las tripulaciones.

Aun así, desde hace un tiempo, estamos sufriendo un acoso constante por parte del gobierno argentino cuando al navegar por aguas de la "zona común

argentino/uruguayo del río de la Plata", en las proximidades al puerto de Montevideo, estamos siendo interceptados por buques de guerra de la armada argentina, que nos solicitan los datos del buque, de la empresa armadora y el nombre y número de pasaporte del capitán, así como si hemos navegado por aguas de las Islas Falkland, en cuyo caso nos informan que se nos abre expediente y seremos sancionados por un delito grave al vulnerar el "decreto argentino 256/210" que se refiere al requerimiento de una "autorización especial" para navegar por sus aguas.

Comunicado este hecho a las Autoridades Uruguayas y ante el temor de ser retenidos y conducidos a puerto argentino, Estas nos aconsejan navegar por aguas de jurisdicción exclusiva Uruguay y no por la "Zona Común argentino/uruguayo del río de la Plata", esto es a menos de siete millas de la costa Uruguay, pero ello conlleva un enorme peligro para las tripulaciones y sus buques, porque hay zonas de muy poca profundidad y existe la posibilidad de quedar varados en cualquier momento.

Los capitanes de los buques consideramos que no hemos cometido ningún tipo de infracción ó delito, ya que estamos debidamente autorizados tanto por nuestro gobierno, como por el gobierno de las Islas Falkland para navegar y faenar en sus aguas mediante licencias de pesca, y estamos siendo tratados como delincuentes por parte del gobierno argentino, y viviendo constantemente con el temor de ser apresados por sus patrulleras incluso en aguas internacionales. Así mismo tampoco entendemos por qué se nos niega el derecho de paso inocente por aguas de la ZEE argentina sin que nadie haga nada al respecto.

Por todo ello exigimos de la cooperativa de armadores, del gobierno español, de la U.E. , del gobierno uruguayo y del gobierno de las Islas Falkland, tomen cartas en el asunto y EXIJAN del gobierno argentino CEFEN EN SU ACOSO A NUESTRA FLOTA PESQUERA, Y SE NOS PERMITA Y RECONOZCA EL DERECHO DE PASO INOCENTE POR AGUAS DE CUALQUIER PAIS (INCLUIDA ARGENTINA), como rige en el Tratado Internacional para la navegación.

SE EMITIRÁN DE ACUERDO CON LA LEGALIDAD INTERNACIONAL

Las tarjetas profesionales de la pesca son ya por fin una realidad

Después de largas y difíciles negociaciones debido a la complejidad competencial para alcanzar un consenso, las nuevas tarjetas profesionales para el sector pesquero ya son una realidad. Estas nuevas tarjetas cumplen el Convenio STCW-F/95 de la OMI.

Definitivamente y después de una larga travesía burocrática y política entre AETINAPE y las diferentes administraciones, tanto la Secretaría General del Mar del Gobierno Central, como con las Comunidades Autónomas, se alcanzó una legítima demanda que pone fin a una escandalosa situación que provocaba que las tarjetas profesionales náutico-pesqueras para el sector pesquero se estuviesen emitiendo al margen de la legalidad internacional, con los consiguientes perjuicios para nuestro colectivo en el ámbito internacional, como ocurrió en Namibia, Irlanda, Francia, Mauritania, etc.

En la línea de Marina Mercante

Este nuevo documento profesional, al igual que ocurre con las nuevas tarjetas de marina mercante para nuestro colectivo, rompe con la malintencionada interpretación de las funciones a bordo de nuestros titulados, reconociendo y diferenciando entre titulación profesional con sus atribuciones profesionales y sus respectivas limitaciones.

Para todas las titulaciones se reconoce ocupar el cargo de Capitán, Jefe y Oficial de Puente y Máquinas en sus distintas categorías.

Este nuevo avance para la normalización de nuestra profesión en la recuperación del prestigio y el reconocimiento internacional, es fruto del esfuerzo y compromiso de todos y cada uno de los compañeros y compañeras de la Organización que con su apoyo posibilitan salir de la resignación y de los viejos "clichés" que tanto lastraron nuestra profesión.

La hora de nuestro compromiso

Pedimos a todos nuestros compañeros que exijan a la hora del despacho que en las Libretas de Navegación se reflejen las denominaciones y figuras profesionales de acuerdo a las nuevas tarjetas profesionales en el marco del Convenio STCW-F/95.

Conviene recordar que las figuras de Patrón de Costa, Mecánico, Motorista, etc., están fuera del nuevo contexto en cuanto a las funciones profesionales de cualquier titulación náutico-pesquera. No debemos olvidar que estas viejas denominaciones en muchos casos se utilizaron de una forma vejatoria y peyorativa contra nuestra profesión.

UNA PROPUESTA ELABORADA POR AETINAPE

Modificación del RD 930/98 sobre condiciones de idoneidad profesional en Pesca y Marina Mercante

Antecedentes de hecho y de derecho

Desde hace muchos años, AETINAPE tiene titulados náutico-pesqueros de puente y de máquinas que están ejerciendo como oficiales en buques de investigación oceanográfica, dependientes de la Administración General del Estado (adscritos a la Administración marítima) y clasificados en la lista 8ª del Registro de Buques. Sin embargo, no debemos olvidar que hasta mediados de los años 90, los buques pertenecientes al Instituto Español de

Oceanografía pertenecían a la lista 3ª, y como tal, estaban incluidos en el censo pesquero. La razón de permanecer a la lista 3ª, descansaba en el tipo de actividad que desarrollaban, ya que era análoga a la propia actividad pesquera.

Por otra parte, el artículo 2.5 del Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero, define al buque pesquero como «el buque civil

utilizado comercialmente para la captura de peces u otros recursos vivos del mar». Sin embargo, el artículo 2.14 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, muestra una definición del buque pesquero en la que omite “el término actividad comercial” y se centra en un concepto más concreto y, a la vez, más amplio: «un buque utilizado para la captura de peces u otros recursos vivos del mar».

Con este planteamiento introductorio, se quiere poner de manifiesto que los titulados náutico-pesqueros de puente, llevan ocupando desde hace años responsabilidades operacionales con categoría de oficial en este tipo de barcos, pero sin embargo, los periodos de embarco desarrollados en los mismos, no les son de aplicación para tramitar el título de “patrón de altura” y, por lo tanto, su promoción queda injustamente estancada por un vacío legal.

Es evidente que en estos buques se realizan en muchos casos el 100 % actividades profesionales extractivas, análogas las actividades pesqueras propiamente dichas, por lo que, también sería coherente, que el reconocimiento de su experiencia profesional a bordo fuera válida para facilitar su promoción profesional. No existe una diferencia palpable entre la actividad profesional de estos barcos (buques de investigación oceanográfica de la lista 8ª) y los barcos pesqueros (lista 3ª), máxime un oficial de puente que está constantemente realizando operaciones de guardia, largado y virado de los equipos de pesca.

Como prueba de ello, y ya remitido por carta a ese departamento, el Director General del IEO, Enrique Tortosa Martorell, había reconocido que en este tipo de buques deben estar al mando titulados náutico-pesqueros por “razones de objetividad en sus funciones”, y a pesar de que en principio la Dirección general de la Marina Mercante exigía titulados de marina mercante para despachar estos buques, finalmente reconoció el carácter de buques pesqueros y autorizó el despacho con titulados náutico-pesqueros. Sin embargo, y es muy curioso, esta Dirección general reconoce los días de mar a aquellos titulados de marina mercante que ejercen como oficiales en buques de la lista 8ª, pero no son válidos para los oficiales de pesca, aun sabiendo que las actividades profesionales desarrolladas a bordo están más bien relacionadas con la actividad pesquera.

Por estas razones, que consideramos lógicas e irrefutables, AETINAPE insta a esa Subdirección gene-

ral a reconocer los periodos de embarque para que los titulados náutico-pesqueros que ejerzan como oficiales de puente en este tipo de buques de la lista 8ª con títulos de Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Altura, Patrón de Litoral de 1ª Clase y Patrón de Litoral, puedan acceder a los títulos superiores de Patrón de Altura, Patrón de Pesca de Altura y Capitán de Pesca. En esta situación se encuentran titulados que ejercen como oficiales en buques de esta naturaleza, como son el “Cornide de Saavedra”, “Miguel Oliver”, “Vizconde de Eza”, etc.

Para el reconocimiento de los periodos de embarque, AETINAPE presenta la propuesta que se formula en el ANEXO I y que puede ser el vehículo formal más idóneo para buscar una salida a esta solución.

Antecedentes legales y fundamentos jurídicos

1. El Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero.

Artículo 2.5. Definiciones. Buque pesquero: el buque civil utilizado comercialmente para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.

Artículo 3.1.2. Patrón de Altura. Requisitos para ejercer como patrón en buques de pesca. Además de los requisitos establecidos en el apartado...(ver Real decreto 973/2009)
«Haber realizado un período de embarque no inferior a doce meses como oficial de puente en buques de pesca de eslora no inferior a dieciocho metros»

Artículo 5.1.2. Patrón de Litoral. Requisitos para ejercer como patrón en buques de pesca. Además de los requisitos establecidos en el apartado.....(ver Real decreto 973/2009)
«Haber realizado un período de embarque no inferior a doce meses como oficial de puente en buques de pesca de eslora no inferior a doce metros»

2. Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Artículo 2.14. Definiciones. Buque pesquero: un buque utilizado para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.

Artículo 8. Patrón de altura. Los requisitos para la obtención y las atribuciones del título profesional de patrón de altura son los siguientes:
Estar en posesión del título académico de técnico superior en navegación, pesca y transporte marítimo o de técnico especialista de la rama

marítima pesquera, especialidad de navegación de cabotaje o bien, estar en posesión del correspondiente certificado de profesionalidad donde se recojan las competencias profesionales propias de esta titulación.

— Haber cumplido 20 años de edad.

— Haber superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el Instituto Social de la Marina en el momento de la solicitud.

— Haber realizado un período de embarque no inferior a 12 meses, en calidad de alumno o marinero, realizando al menos seis meses en actividades de la guardia de navegación, como parte de un programa de formación conforme a los requisitos de la sección A-II/1 del Código STCW. Este hecho habrá de constar en el libro de registro de la formación.

— Haber superado la prueba de idoneidad profesional determinada por el Ministerio de Fomento, de acuerdo con las normas de competencia de la sección A-II/1 del Código STCW.

Artículo 9. Patrón de litoral. Los requisitos para la obtención y las atribuciones del título profesional de patrón de litoral son los siguientes:

— Estar en posesión del título académico de técnico en pesca y transporte marítimo o de técnico auxiliar de la rama marítimo pesquera, especialidad cabotaje, o bien, estar en posesión del correspondiente certificado de profesionalidad donde se recojan las competencias profesionales propias de esta titulación.

— Haber cumplido 20 años de edad.

— Haber superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el Instituto Social de la Marina en el momento de la solicitud.

— Haber realizado un período de embarque no inferior a 12 meses en calidad de alumno o marinero, realizando al menos seis meses en actividades de la guardia de navegación, como parte de un programa de formación conforme a los requisitos de la sección A-II/1 del Código STCW. Este hecho habrá de constar en el libro de registro de la formación.

— Superar la prueba de idoneidad profesional determinada por el Ministerio de Fomento, de acuerdo con las normas de competencia de la sección A-II/1 del Código STCW.

ANEXO I

— Propuesta de modificación de los **artículos 3.1.2 y 5.1.2** del Real decreto 930/1998, de 14

de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la marina mercante y del sector pesquero.

— Disposición adicional primera. Períodos de embarque de los oficiales en buques de investigación oceanográfica de la Lista 8ª.

— El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, a través de la Secretaría del Mar, podrá extender el reconocimiento de los períodos de embarque regulados en los artículos 3.1.2 y 5.1.2 del Real decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la marina mercante y del sector pesquero, a aquellos profesionales que se encuentren en buques de investigación oceanográficos matriculados en la Lista 8ª, y que soliciten la tramitación de los títulos profesionales reconocidos en los artículos 8 y 9 del Real decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, así como el de Capitán de Pesca.

Para ello, los períodos de embarque en buques de investigación oceanográfica de la Lista 8ª podrán ser homologados a los períodos de embarque en buques pesqueros, siempre que el programa de actividades profesionales desarrolladas a bordo sea análogo a las actividades llevadas a cabo en la actividad pesquera. Dicha homologación será expresa para cada caso concreto, previo análisis de la solicitud y documentación acreditativa que de lugar a la posible homologación. El expediente de homologación será aprobado mediante resolución de la autoridad competente, como equivalente al de las correspondientes actividades pesqueras.

La reforma de la PPC, según lo previsto: primero negro, después gris oscuro

La reforma de la Política Pesquera Común (PPC) está dando sus pasos previos según el guión previsto, y que supondrá continuar el proceso de descomposición del sector extractivo gallego y español.

La Comisaria de Pesca, María Damanaki, está actuando como es habitual en este tipo de procesos: en principio se anuncia una catástrofe total, y después se van “suavizando” las posturas hasta dejar las cosas en un nivel muy grave, pero sin llegar a catastrófico. Así ocurre cada año con el reparto de tacks y cuotas para la flota española, como también sucedió con las diferentes reformas de la PPC y así ocurrirá ahora gracias a las presiones de los lobbies apoyados en los supuestos informes científicos de inspiración conservacionista.

Una vez que Europa dibujó el panorama más negro posible para la pesca española, puede empezar ahora a resultar “generosa”, concediendo algunas tímidas medidas que no satisfacen a nadie.

En esta vidriosa y compleja negociación donde la mayoría de los Estados miembros nunca han sido solidarios con España en materia pesquera, es vital que las diferentes administraciones y el sector mantengan una demanda coordinada en un marco de consenso, en estos momentos es de vital importancia una política de Estado lo contrario debilitaría nuestra posición en Bruselas.

La flota española, de gran potencia a sector residual

El nuevo recorte de Tacs y cuotas pesqueras anunciado por la Comisaria de Pesca de la UE para el próximo año en aguas comunitarias, supone la enésima estocada para la pesca española, que se une a la reciente reducción del flétán y el bacalao acordado por NAFO días atrás.

Una vez más, los ya famosos “informes científicos elaborados a medida”, se ponen como excusa de este nuevo aldabonazo contra la pesca, siguiendo la sentencia dictada por la primera política pesquera común-entonces llamada “La Europa Azul”-acerca de la “sobredimensionada flota española”.

Año tras año han ido cayendo cientos de barcos y miles de puestos de trabajo, cediendo las cuotas de mercado alimentario a empresas mixtas o directamente abanderadas en otros países con menos costes laborales.

La ya casi inexistente flota española se ha ido muriendo gracias al neoliberalismo que permitió la drástica deslocalización de un sector que se ha ido trasladando a países donde la mano de obra es más barata, acabando con el empleo marítimo-pesquero en nuestro litoral.

A ello se une la ausencia de una política marítimo-pesquera de estado desde nuestra integración en la UE, que hubiese permitido reordenar el sector a través de fórmulas que permitiesen conservar el potencial de empleo.

Las ayudas europeas para desguazar barcos acaban apoyando la economía especulativa

Las ayudas al desmantelamiento de la flota como las aprobadas por la UE, son un apoyo encubierto a la deslocalización de los puestos de trabajo de nuestro litoral, un peldaño más de la planificada desaparición del sector primario de Europa.

En este momento más que nunca, en unas circunstancias económicas y de desempleo tan virulentas en España y desde hace años especialmente en el sector marítimo-pesquero, no debiera concederse ninguna ayuda pública sin que esta garantizase un incremento de puestos de trabajo. En este caso es justo al revés, pues se destruyen los empleos directos y los indirectos, profundizando en la desertización laboral de las comarcas marítimas, mientras a los empresarios se les ayuda a trasladar su capital donde se encuentren salarios más bajos.

Este nuevo ataque, unido a la reforma en curso de la Política Pesquera Común promueve la conversión de los empresarios beneficiados en jubilados de lujo. Pero en otros muchos casos, lo que están apoyando las autoridades son operaciones puramente especulativas, ya hay empresarios que desguazan barcos españoles y se trasladan a otros países americanos, africanos o asiáticos a explotar otros buques, normalmente más antiguos, con trabajadores pagados a precios tercermundistas.

Este burdo ultraliberalismo europeo está acabando con la capacidad de generación de empleo de la flota, pues se considera que por cada puesto de trabajo a bordo, existen 7 u 8 inducidos en tierra. Acabar con la industria transformadora española es sin duda una de las bases de la actual crisis económica, ya que España, inducida por la UE, fue sustituyendo en los últimos años su capacidad industrial por la economía especulativa, como en este caso.

En ningún otro sector económico se promueve el cierre de empresas con subvenciones públicas... sólo en el que afecta a las comunidades pesqueras y beneficia expresamente a unos pocos y desmembrando su estructura laboral.

Lo paradójico de todo este asunto es que los mercados están plenamente abastecidos de pescado, que se obtiene por flotas de países terceros y se importa a Europa, mientras nuestra flota se desguaza.

En comunidades como la gallega, vasca, andaluza o canaria, entre otras, fuertemente implicadas con el sector pesquero, esta política de eliminación de la llamada "sobreproducción pesquera" tiene nefastas consecuencias socio-laborales en las comarcas con mayor presencia de pescadores, ya que desertizan económicamente el país.

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.

El ISM corrige los requisitos de acceso al Plan de Formación Marítima

Después de las gestiones llevadas a cabo entre AETINAPE y la Dirección del Instituto Social de la Marina, esta Institución nos informa que ha corregido los requisitos de titulación de acceso al Plan de Formación Profesional Marítima, incluyendo las titulaciones náutico-pesqueras del extinto sistema de adultos, tanto de puente como de máquinas, ya que actualmente solo se contemplaban las titulaciones nuevas de Grado Medio y de Grado Superior. Con esta corrección todas las titulaciones náutico-pesqueras podrán tener acceso a los distintos cursos de Formación Marítima que imparta el ISM.

La DGMM informa a AETINAPE sobre la reforma del RD 973/2009

El trámite sobre la Reforma del Real Decreto 973/2009, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, se encuentra a informe del Consejo de Estado, informe preceptivo.

La DGMM espera que esta importante reforma, que debe resolver el acceso directo y definitivo de los titulados Patrones y Patrones Mayores de Cabotaje al nuevo título (Patrón litoral y Patrón Altura, respectivamente), así como la adaptación de los medios y programas de formación de las Escuelas Superiores de la Marina Civil al Tratado de Bolonia, esté publicado en el BOE antes de que finalice el año en curso. Esta demora, tal y como ya informamos en publicaciones anteriores, fue consecuencia de las dificultades de llegar a un consenso con los diferentes centros de formación marítima superior.

Los certificados de formación sanitaria caducan a los 5 años

ORDEN PRE/646/2004

Artículo 4. Personas obligadas a recibir la formación sanitaria.

1.- Sanidad inicial :

- Todos los oficiales encargados de la guardia en cámara de máquinas.
- Los Capitanes, patrones y oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en embarcaciones obligadas a llevar el botiquín C.

2.- Sanidad avanzada :

- Los Capitanes, patrones y oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques obligados a llevar el Botiquín A o B.

Artículo 8. certificados.

"Los certificados de Formación Sanitaria Específica a favor de Capitanes, Patrones y oficiales en quienes estos deleguen la utilización, control y mantenimiento del botiquín, tendrán una validez máxima de cinco años, debiendo, una vez transcurrido dicho plazo, realizar un nuevo curso de Formación Sanitaria específica (inicial o avanzada) a fin de renovar dichos certificados".

La Resolución de 14/06/2010, del Instituto Social de la Marina, establece que :

- Si el curso no ha caducado, se puede realizar un curso de actualización antes de que finalice el periodo de validez.
- Si esta caducado hay que volver a realizarlo.

Vamos a impartir cursos completos y de actualización, por lo que si necesitas hacer algún curso de sanidad ponte en contacto con la Secretaría de la Asociación.

FORMACIÓN

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 nº 171, 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.

ARRECIFE DE LANZAROTE

Nos informan del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero de Canarias, que si reúnen un número de interesados (+ 10) harían algún curso. Anotarse en la Secretaría de dicha Escuela.

¿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.

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 CONFECCIONAR 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 comunique, para ponerlo en conocimiento de los compañeros en situación de desempleo. Además, y al objeto de mantener la bolsa de embarque actualizada, reogamos a aquellos que encuentren trabajo nos lo notifiquen a la Secretaría de la Asociación.

Oposiciones

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

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, 4.135 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, Patronos Locales de Pesca, Patronos 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.

De tormentas, rayos y truenos

José Ignacio Espel

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco

Hace ya muchos años, navegando en el Caribe un mes de septiembre rumbo a Araba (una isla de las Antillas Holandesas), nos sorprendió una enorme tormenta, posiblemente los restos de un huracán que se encontraba a unas trescientas millas de nuestra posición.

Como en aquellos tiempos yo era un novato en el barco, me sorprendió ver que la mar estaba como un plato, los relámpagos tenían una luminosidad extraordinaria y los truenos retumbaban con estruendo en el horizonte. Otro detalle, las nubes eran enormes y de extrañas formas alcanzando gran altura sobre el horizonte.

Las nubes que originan las tormentas se llaman cumulonimbus y están catalogadas como de desarrollo vertical, alcanzando alturas que llegan al límite de la troposfera en latitudes bajas (hasta los 13 o 15 km). Adquieren las más variadas formas: de castillo, de yunque, de coliflor...

Estas nubes son auténticas centrales de energía que generan en su interior enormes corrientes ascendentes y descendentes, llegando a alcanzar velocidades de 300 a 500 km/h, haciéndolas muy peligrosas para la aviación. Más de una avioneta ha desaparecido al intentar atravesarlas. La parte superior de la nube se carga de electricidad positiva, mientras que la intermedia lo hace negativamente originándose una descarga eléctrica dentro de la misma: el relámpago. Cuando la descarga se realiza de la nube a tierra tenemos el rayo y su consecuencia sonora, el trueno, causado por la rápida expansión y compresión del aire generado por el brusco calentamiento del rayo, hasta 27.000°C, cuatro veces la temperatura de la superficie solar.

Para calcular aproximadamente la distancia a la que se encuentra una tormenta de nosotros, basta dividir por tres el número de segundos que transcurren desde que vemos el rayo hasta que oímos el trueno y obtendremos así los kilómetros que nos separan de la tormenta.

Aristóteles atribuía el trueno a una “exhalación seca” originada por una nube que se enfría al chocar con las nubes próximas. Descartes aseguraba que al descender el aire entre dos nubes se producía el mismo efecto que cuando pasa por el tubo de un órgano.

Los rayos pueden producirse dentro de una nube, como es el caso del rayo laminar. Menos habitual es el que va de nube a nube, en el que la descarga se produce de la zona negativa de una nube a la positiva de la vecina. Aunque la gente crea lo contrario, el rayo menos frecuente es el de nube-tierra que tanto nos asusta si estamos en un bosque o descampado. En la mar es difícil que descargue sobre un buque, aunque no imposible, ya que el casco produce el denominado “efecto Faraday” y habitualmente el rayo cae en el agua. Además, aunque son poco frecuentes, tenemos: el rayo “nube-aire” en el que la descarga va de la cresta del cumulonimbus al aire que está sobre ella, el “rayo en bola” que son pequeñas esferas de luz, del tamaño de una manzana, que muy ocasionalmente se ven “como flotando” al nivel de suelo en las tormentas.

En los últimos años se han observado unos extraños fenómenos eléctricos que se originan sobre los grandes sistemas tormentosos, a una altura de unos 70 km y que posteriormente descienden hasta los 20 km. En la última década del siglo XX se popularizó en el mundo científico llamarlos “duendes”. Hasta la fecha los meteorólogos no se han puesto de acuerdo en lo que son, ya que se producen por encima de la estratosfera, zona que se pensaba era inerte eléctricamente.

Recientemente se han descubierto los llamados “chorros azules”, que salen de la parte posterior de un cumulonimbus y llegan a los 40 km de altitud. Son poco frecuentes y únicamente se observan en tormentas con gran aparato eléctrico.

Como hemos visto un cumulonimbus no es únicamente un chubasco, granizo y viento racheado, están también los “rayos en bola”, los “duendes” y los “chorros azules”. En la próxima tormenta intentad verlos... no es fácil, pero si posible.

ANÁLISIS

El imparable crecimiento de la flota mercante y del transporte marítimo mundiales

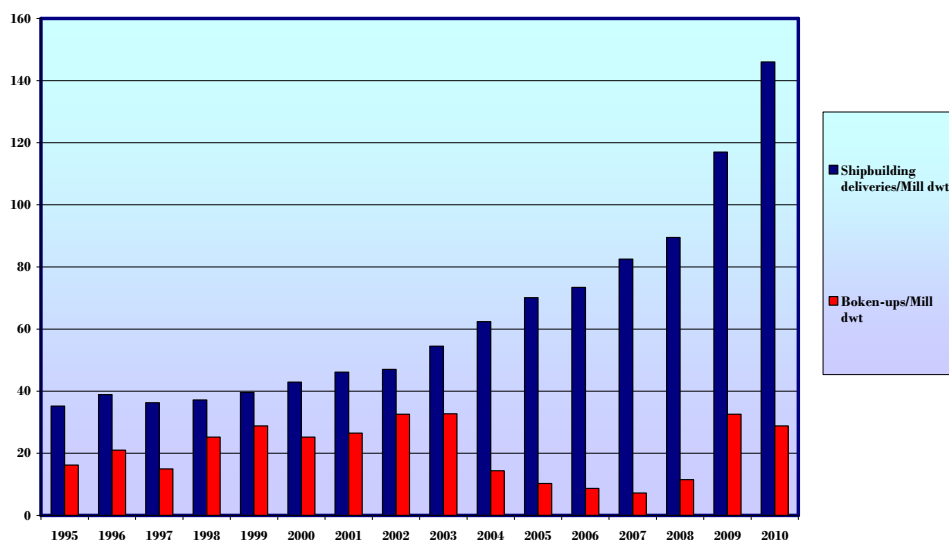
Alejandro Aznar Sainz

Presidente de la Asociación de Navieros Vascos

A 31 de Diciembre de 2010, la flota mercante mundial estaba compuesta por 47.833 buques y 1.348,9 millones de tpm (909 millones de gt), lo que representa un incremento del 9,3% en tpm sobre 2009. En la misma fecha, 2.744 nuevas unidades se habían incorporado a la flota mundial, con 146 millones tpm de nuevo tonelaje combinado, la mayor entrada en la flota mundial de la historia.

A principios de 2011, la cartera de pedidos de buques tanque (1.543 buques y 125 millones tpm) representa el 24% de la flota total de este sector, de los cuales se espera que el 50% se entregue en 2011. Por su parte, la cartera de pedidos de bulk carriers (2.944 buques y 253 millones tpm) representa el 48% de la flota existente de bulk carriers. Contando con que estos buques se entreguen en las fechas previstas, las nuevas unidades provocarán un aumento de la flota de más del 25% hasta finales de 2011.

NUEVAS INCORPORACIONES Y DESGUACE DE BUQUES DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL
Por años (1995-2010) en millones tpm/dwt



Por otra parte, el tonelaje desguazado ha aumentado notablemente desde el comienzo de la crisis. Tras un pico de 32,6 millones tpm en 2009, el volumen de tonelaje desguazado en 2010 alcanzó los 28,8 millones de tpm, pertenecientes a 1.344 buques.

Por primera vez la flota de bulk carriers es el mayor sector de la flota mundial, con una participación del 39,2%, frente al 38,8% del sector de buques tanque, seguidos por los sectores de porta-contenedores, con un 13,6% de participación, y

El sorprendentemente fuerte mercado de graneles en 2010, combinado con la caída del 40% en los precios de las nuevas construcciones en 2008-2009, ocasionó un "boom" de pedidos de 84 millones de toneladas de peso muerto (el 15% de la flota existente), aunque se supone que muchos de estos nuevos pedidos son la reactivación de antiguos contratos.

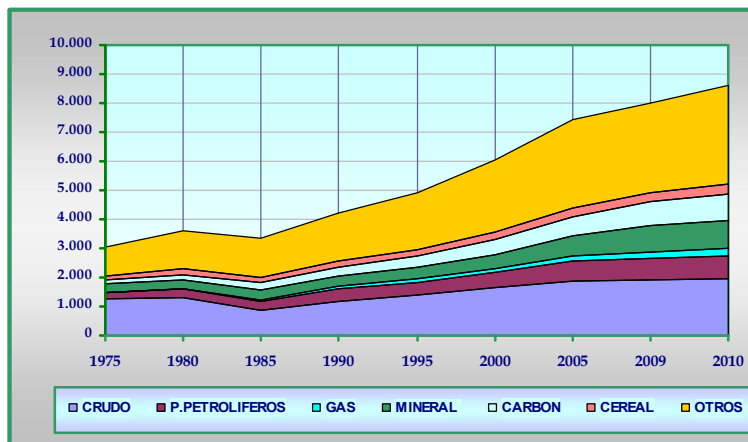
La cartera de pedidos en 2010 aumentó en todos los sectores. Con 442 millones de tpm, a principios de 2011, la cartera de pedidos mundial todavía representa alrededor del 33% de la flota mundial.

de carga seca, con el 7,9%. A pesar de un crecimiento de la flota del 12%, el mercado de carga seca resultó en 2010 más fuerte de lo esperado, siendo los índices de fletes marginalmente mayores que en 2009.

El Baltic Dry Index comenzó el año a 3.270 puntos, cerrando 2010 a 1.621 puntos, con un pico máximo anual en el mes de mayo de 3.882 puntos.

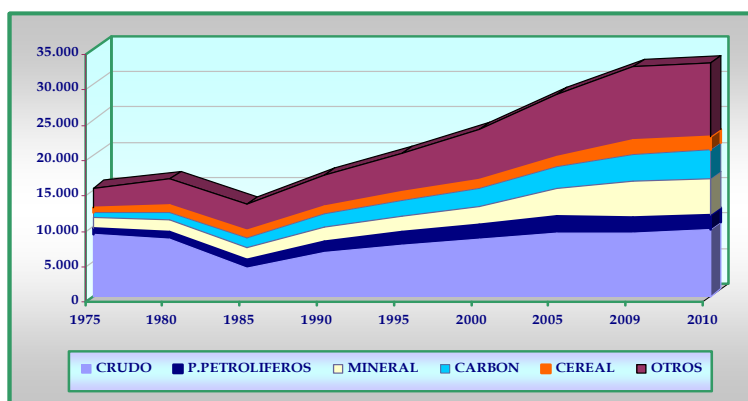
A pesar de que probablemente el crecimiento de las toneladas-milla en el transporte de crudo en 2010 ha sido el mayor desde finales de los ochenta, el año 2010 puede describirse como un año de renta-

TRAFICO MARITIMO MUNDIAL (1975-2010)



En millones de tpm

TONS-MILLA TRANSPORTADAS (1975-2010)



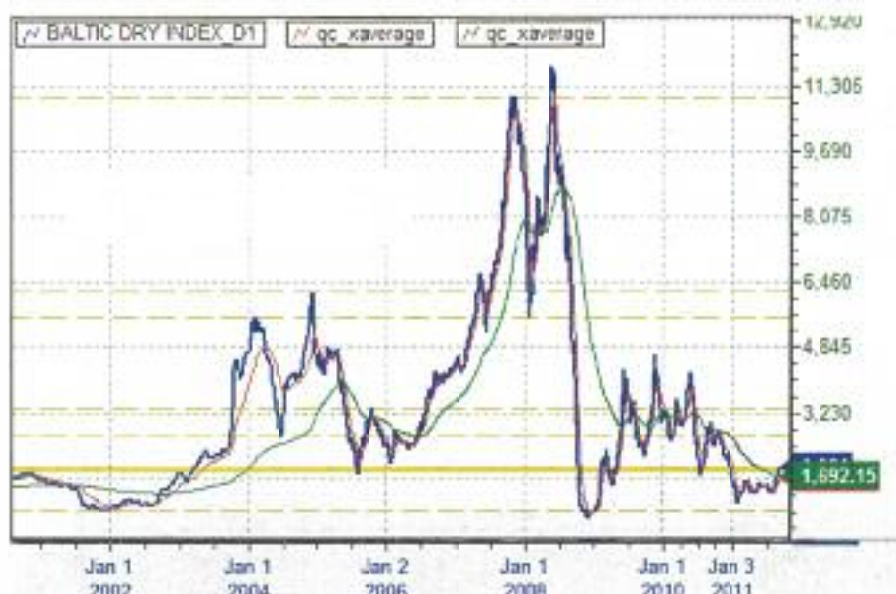
En millones de tpm

bilidad baja. La mayoría de las unidades entregadas desde 2006 se contrataron a unos precios que requerían fletes más altos que los obtenidos en 2010, (con descensos que van desde el -8% en los time charter de VLCC al -35% de los Aframax) y que se explican por el drástico descenso sufrido en 2009.

Durante 2010, el transporte mundial de todas las principales mercancías a granel aumentó tanto en volumen de toneladas como en toneladas milla (8.603 millones de toneladas y 33 billones de toneladas-milla). Con respecto a 2009, descendió el transporte de derivados del petróleo y el de cereales, mientras que aumentó el transporte de crudo, el de carbón y el de mineral de hierro.

Pero lo más llamativo de la evolución del mercado marítimo en 2010, fue el comportamiento del sector de portacontenedores. Mientras los operadores de líneas regulares perdieron más de 15.000 millones de dólares en 2009, en 2010 obtuvieron beneficios estimados en más de 13.000 millones de dólares. Así, por ejemplo, el índice HARPEX para portacontenedores de 6.500 teus obtuvo un incremento del 300% sobre el año anterior.

Nota: Principales datos extraídos de la Memoria 2010 de la Asociación de Navieros Vascos



La investigación de los siniestros y sucesos marítimos: el marco legal internacional (I)

Pedro Riveiro Domínguez

Analista de derecho internacional marítimo y pesquero

Introducción

Los estándares internacionales para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, contemplados en diversas resoluciones de la OMI y que veremos más abajo, establecen que todos los Estados de abanderamiento tienen la obligación de investigar cualquier siniestro que sufran los buques, cuando a su juicio tal investigación pueda ayudar a determinar los cambios que convenga introducir en el reglamento actual o si tal siniestro ha tenido un efecto perjudicial importante para el medio ambiente. Además, en virtud de lo dispuesto en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, todo Estado de abanderamiento adoptará las medidas necesarias para que una o varias personas debidamente cualificadas investiguen todos los siniestros o sucesos de navegación en alta mar o que presidan las correspondientes investigaciones. No obstante, también se reconoce que cuando ocurre un siniestro en el mar territorial o en aguas interiores de un Estado, ese Estado tiene derecho, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2º de la Convención mencionada, a investigar la causa de cualquier siniestro que pueda plantear un riesgo para la vida humana o el medio ambiente, o en el que intervengan las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño, o que afecte de cualquier otro modo a ese Estado. El objetivo de la investigación de todo siniestro marítimo es prevenir siniestros análogos en el futuro.

El propósito de estos estándares es promover un enfoque común en la investigación de siniestros y sucesos marítimos, así como fomentar la colaboración entre Estados para determinar qué factores contribuyen y dan lugar a tales siniestros. El enfoque común y la colaboración facilitarán las medidas correctivas y mejorarán tanto la seguridad de la gente de mar y de los pasajeros como la protección del medio marino. En este sentido, la comunidad marítima internacional estará mejor informada sobre

los factores que conducen a los siniestros marítimos, mediante la puesta en práctica de un enfoque común para la investigación y notificación de los siniestros marítimos.

¿Cuál es el marco legal y la evolución histórica de la investigación de siniestros?

Teniendo en consideración lo anteriormente dispuesto sobre los artículos 2 y 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, la regla I/21 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974, el artículo 23 del Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, y el artículo 12 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, establecen las obligaciones de los Estados del pabellón de llevar a cabo la investigación de siniestros y comunicar a la Organización Marítima Internacional (OMI) los resultados correspondientes a la investigación.

Tomando como base estos mandatos básicos, la OMI ha fomentado la cooperación y el reconocimiento de un interés común mediante diversas resoluciones: la primera de ellas fue la resolución A.173(ES.IV) sobre la participación en investigaciones oficiales de siniestros marítimos y adoptada en noviembre de 1968; la resolución A.322(IX) sobre la investigación de siniestros marítimos, adoptada en noviembre de 1975; la resolución A.440(XI) sobre el intercambio de información para las investigaciones relativas a siniestros marítimos de 1979; la resolución A.442(XI) sobre el personal y medios materiales que necesitan las Administraciones para la investigación de siniestros y de infracciones de los convenios, también adoptada en noviembre de 1979; y la resolución A.637(16) sobre cooperación en las investigaciones de siniestros marítimos, que fue adoptada en 1989.

Más tarde, la OMI refundió y amplió estas diversas resoluciones y creó el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, adoptado en noviembre de 1997, mediante la resolución A.849(20). La finalidad de este código es promover la cooperación y la adopción de un enfoque común

entre los Estados con respecto a la investigación de siniestros y sucesos marítimos. A su vez, este Código fue enmendado en 1999 por medio de la resolución A.884(21), para tratar de mejorarlo al facilitar directrices para la investigación del factor humano. Sin embargo, y a pesar de los importantes cambios y avances producidos desde 1968, este proceso de reformas, adaptaciones y mejoras alrededor de la investigación de los siniestros y sucesos marítimos, culmina (por lo menos hasta el momento) hasta la promulgación de la resolución MSC.255(84) de 16 de mayo de 2008.

Con respecto a la resolución MSC.255(84) mencionada conviene detenerse un poco y aclarar la necesidad de su puesta en vigor, destacando: a) la inquietud de que, pese a los esfuerzos de la OMI, continúan produciéndose siniestros y sucesos marítimos que ocasionan la pérdida de vidas y buques y la contaminación del medio marino; b) de que la seguridad de la gente del mar y de los pasajeros y la protección del medio marino pueden mejorarse mediante informes precisos y puntuales que indiquen las circunstancias y las causas de los siniestros y sucesos marítimos; c) la investigación y el correcto análisis de los siniestros y sucesos marítimos puede conducir a un mejor conocimiento de las causas de dichos siniestros y a que se adopten en consecuencia medidas correctivas, entre ellas una mejor formación para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino; d) la necesidad de contar con un código que, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, brinde un enfoque común para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, con el objetivo de prevenir siniestros y sucesos marítimos en el futuro; e) en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1948, se incluyó una disposición mediante la cual se exigía a las Administraciones de los Estados de abanderamiento que investigasen todo siniestro de un buque que ondeara su pabellón si esto podía ayudar a determinar cuestiones de índole reglamentaria que hubieran podido ser un factor coadyuvante. Esta disposición se conservó en las versiones de 1960 y de 1974 del Convenio SOLAS. También se incluyó en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966. Asimismo, se exige que los Estados de abanderamiento lleven a cabo investigaciones sobre determinados siniestros y sucesos marítimos en alta mar; f) la soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores, abarcando su mar territorial. Este ámbito jurisdiccional dota a los Estados ribereños de derechos inherentes para investigar los siniestros y sucesos marítimos que estén de algún modo relacionados con su

territorio. La mayor parte de las Administraciones nacionales se han dotado de normas jurídicas que regulan la investigación de sucesos marítimos dentro de sus aguas interiores y mar territorial, independientemente del pabellón que se enarbole; g) más recientemente, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), (que no ha entrado aún en vigor) incluye una disposición sobre la investigación de algunos siniestros marítimos graves además de establecer las condiciones de trabajo de la gente de mar. Reconociendo debidamente la necesidad de otorgar una protección especial a la gente de mar durante el curso de la investigación, la Organización adoptó, en diciembre de 2005, las "directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", mediante la resolución A.987(24). Estas Directrices fueron publicadas por la OMI y la OIT el 1 de julio de 2006; y h) otra de las razones que motivaron la promulgación de esta nueva resolución es que desde la adopción de la primera versión del Convenio SOLAS, ha habido muchos cambios tanto en la estructura del sector del transporte marítimo como en el derecho internacional. Estos cambios han supuesto que haya aumentado potencialmente el número de Estados con intereses en los procedimientos y resultados de las investigaciones sobre seguridad marítima cuando se producen siniestros o sucesos marítimos, aumentando asimismo la posibilidad de diferencias en materia de jurisdicción y procedimientos entre los Estados afectados.

El resultado de todo ello fue la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros), mediante la resolución MSC.255(84) de mayo de 2008, y que entró en vigor el 1 de enero de 2010, al entrar en vigor las enmiendas a la regla XI-1/6 del Convenio SOLAS. Este código, si bien contiene algunas disposiciones de carácter obligatorio, reconoce las diferencias existentes en las legislaciones nacionales e internacionales con respecto a la investigación de siniestros y sucesos marítimos. El código se ha elaborado con la finalidad de facilitar unas investigaciones sobre seguridad marítima objetivas para beneficio de los Estados de abanderamiento, los Estados ribereños, la Organización y el sector del transporte marítimo en general.

Por último, el Código para la aplicación de los instrumentos obligatorios de la OMI anejo a la Resolución A.996(25) de la Asamblea de la OMI, de 29 de noviembre de 2007, recuerda que los Estados

del pabellón están obligados a garantizar que las investigaciones en materia de seguridad marítima sean llevadas a cabo por investigadores debidamente cualificados, competentes en los aspectos relacionados con los siniestros e incidentes marítimos. Dicho Código también exige que los Estados del pabellón estén en condiciones de facilitar investigadores cualificados a ese fin, con independencia de la localización del siniestro o incidente. Ante ello, no debemos olvidar que los estándares comentados han reconocido a la gente de mar como una categoría especial de trabajadores y, dada la naturaleza globalizada de la industria naviera y las diferentes jurisdicciones con las que pueden estar en contacto, necesitan una protección especial, particularmente en lo que se refiere a sus contactos con las autoridades públicas. En beneficio de una mayor seguridad marítima la gente de mar debe poder confiar en recibir un trato justo en caso de accidente marítimo. Deben respetarse sus derechos humanos y su dignidad en todo momento y todas las investigaciones de seguridad deben realizarse de manera justa y diligente. Por ello, los Estados miembros deben, de conformidad con sus legislaciones nacionales, tener en cuenta en mayor medida las disposiciones pertinentes de las directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo.

■ **¿Cuál es el objetivo y la aplicación de estos estándares?**

El objetivo de la investigación de todo siniestro marítimo es prevenir siniestros análogos en el futuro. Las investigaciones determinarán las circunstancias del siniestro investigado y establecerán las causas y los factores que han contribuido al mismo mediante la recopilación y el análisis de la información, junto con la adopción de las conclusiones pertinentes. En cuanto a la aplicación, el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos se aplica, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, a la investigación de siniestros o sucesos marítimos en los que uno o más Estados tengan intereses de consideración y esté implicado un buque sometido a su jurisdicción.

■ **¿Existe responsabilidad de investigar los siniestros y sucesos marítimos?**

A través de los estándares internacionales mencionados, se insta a los Estados de abanderamiento a que investiguen todos los siniestros que sufran sus buques. Como mínimo se investigarán todos los casos de siniestros graves y muy graves. Cuando ocurra un siniestro o suceso marítimo en el mar territorial de un Estado, los Estados de abanderamiento y ribereños, en reconocimiento de las obliga-

ciones de aquel Estado para con sus ciudadanos y del estado jurídico del mar territorial en virtud de lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cooperarán en todo lo posible y decidirán por acuerdo mutuo qué Estado debe reunir la función de investigación principal.

■ Cuando ocurra un siniestro o suceso marítimo en alta mar, todo Estado de abanderamiento realizará una investigación sobre el siniestro sufrido por, o a bordo de, alguno de sus buques. Si se trata de un abordaje en el que intervenga un buque de otro Estado de abanderamiento, ambos Estados mantendrán consultas y decidirán cuál de ellos ha de asumir la función de Estado investigador principal, y determinarán el mejor medio de colaboración en virtud de los estándares mencionados.

■ La plena participación en una investigación conjunta llevada a cabo por otro Estado con intereses de consideración se entenderá como cumplimiento de las obligaciones contraídas en virtud de la sección 7 del artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La investigación comenzará lo antes posible después de ocurrido en siniestro. Los Estados con intereses de consideración podrán, de mutuo acuerdo, participar en cualquier momento en la investigación ya iniciada por otro Estado con intereses de consideración.

■ **¿Cuáles son las responsabilidades del Estado investigador principal?**

El Estado investigador principal tendrá la obligación de elaborar una estrategia común para investigar el siniestro, manteniéndose en contacto con los Estados que tienen interés de consideración; coordinar la investigación y proporcionar el investigador encargado de la misma; establecer los parámetros de la investigación basándose en su legislación y garantizar que dicha legislación se respete; custodiar las actas de las declaraciones y otras pruebas que se hayan reunido durante la investigación; redactar el informe de la investigación y obtener y transmitir las opiniones de los Estados con intereses de consideración; asegurar la coordinación, si procede, con las entidades que estén llevando a cabo otras investigaciones; proporcionar un apoyo logístico razonable; y mantener contactos con otros organismos y personas que no formen parte del equipo de investigación.

■ **¿Cuáles son las pautas generales para las investigaciones de los siniestros?**

Al realizar una investigación debe tenerse en cuenta las siguientes consideraciones: las investigaciones imparciales y minuciosas sobre siniestros marítimos son el mejor método para establecer las circunstancias y las causas de los mismos; sólo mediante la colaboración entre Estados con intereses de consideración puede llevarse a cabo un análisis completo de los siniestros marítimos; las investigaciones de siniestros marítimos deberán tener el mismo grado de prioridad que las investigaciones penales o de otra índole para determinar la responsabilidad o la culpa; los investigadores de siniestros marítimos deben tener fácil acceso a la información pertinente sobre seguridad, así como a los expedientes de los reconocimientos que obren en poder del Estado de abandono, los propietarios de buques y las sociedades de clasificación, además, el acceso a la información no deberá impedirse so pretexto de que haya en curso otras investigaciones; en la investigación de todo siniestro o suceso marítimo que se produzca han de emplearse de manera efectiva todos los datos disponibles, e igualmente los registradores de datos de la travesía (RDT) que lleve instalados el buque [resolución MSC.163(78) de mayo de 2004]. El Estado que realice la investigación debe organizar una lectura de los RDT; los investigadores de siniestros marítimos deben tener fácil acceso a los inspectores gubernamentales, funcionarios del servicio de guardacostas, operadores del servicio de tráfico marítimo y prácticos, o a cualquier otro miembro del personal marítimo de los Estados respectivos; la investigación debe tener en cuenta las recomendaciones o instrumentos publicados por la OMI o la OIT, en particular los relativos al factor humano, así como cualquier otra recomendación o instrumento aprobado por otras organizaciones internacionales pertinentes; y los informes sobre las investigaciones surten mayor efecto si se comunican al sector del transporte marítimo y al público.

■ **ANÁLISIS**

El muro de las convalidaciones

■ **José Manuel Costas Capelo**

Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas
IES Universidad Laboral

■ En un artículo publicado en la revista de noviembre de 2010, escribíamos sobre los problemas que se le presentan a un titulado Técnico Especialista de la Formación Profesional Marítimo-Pesquera, tanto de Navegación de Cabotaje, como de Pesca Marítima, cuando se ven obligados a recurrir al Ministerio de Educación en solicitud de convalidaciones de módulos que permitan acortar su horario lectivo en el ciclo superior de Navegación, Pesca y Transporte Marítimo.

■ Ahora recuperamos el asunto porque, comenzado el curso escolar actual, volvemos a encontrarnos con alumnos matriculados en este ciclo superior, que estando en posesión de la titulación de Técnicos Especialistas en Navegación de Cabotaje o en Pesca Marítima, descubren que la Administración no les reconoce las convalidaciones a las que deberían tener derecho.

■ A este respecto, tenemos que recordar, para situar el tema en su verdadero contexto, lo siguiente:

1º.- El título de Técnico Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo, sustituye a dos de los títulos anteriores: Técnico Especialista en Navegación de Cabotaje y Técnico Especialista en Pesca Marítima. Los currículos de estas últimas compartían las mismas asignaturas y contenidos a excepción de dos de ellas que son las que aportan la especialidad. Incluso, estas dos materias llegan a compartir gran parte de sus contenidos. Como consecuencia de la anterior estructura, el titulado que poseía una de las dos especialidades tenía la oportunidad de adquirir la otra con el único requisito de superar los exámenes de dos materias que, en el caso de la especialidad de Pesca Marítima, eran únicamente parciales. En el caso de la especialidad de Navegación de Cabotaje, una materia era parcial y la otra comprendía todo el programa.

■ 2º.-El Decreto 707/1976, de 5 de marzo, sobre Ordenación de la Formación Profesional, en su artículo 12, apartado 2, dice:

■
El Ministerio de Educación y Cultura, previa consulta a las Administraciones educativas, establecerá las convalidaciones entre aquellos módulos profesionales para los cuales, aun cuando no posean idénticas denominaciones, tengan similares capacidades terminales y contenidos básicos a los descritos en los Reales Decretos por los que se establecen los títulos y las correspondientes enseñanzas mínimas.

■
A este respecto, tenemos que decir que, al amparo de este artículo del Decreto, alumnos de los primeros cursos de la Logse sí obtuvieron las convalidaciones solicitadas. La necesidad de revisión de los criterios de convalidación con los que se venía operando en aquel momento en el conjunto de la formación profesional, fue la razón aducida para paralizar el proceso, que ya nunca más se recuperó. En su lugar, el Ministerio ha venido denegando las peticiones de convalidación echando mano del mismo Decreto que le permitió concederlas; y que, en su artículo 10, dice lo siguiente:

■
El título de Técnico Especialista en la correspondiente especialidad tiene los mismos efectos académicos y profesionales que el título de Técnico superior, tal como se indica en el anexo III, según lo preceptuado en la disposición adicional cuarta, apartado 4, de la Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo.

■
Nunca entendimos este cambio radical en la Dirección General y así lo hemos manifestado en multitud de ocasiones, aportando argumentos que nos parecen incuestionables. Sin embargo, por si no tuviéramos razones suficientes, ahora incorporamos otra que nos parece de gran calado. Las distintas universidades españolas, en su necesidad de adaptación al Espacio Europeo de Enseñanza Superior, siguiendo los acuerdos del Plan Bolonia, están inmersas en un proceso de convalidación de materias de los currículos de los títulos de Técnicos Superiores, a créditos de las distintas titulaciones de Grado. En algunos casos, las convalidaciones afectan a un número superior a los 60 créditos, que suponen más de 600 horas lectivas de la carrera en

la que se matriculan. Evidentemente, estas medidas benefician también, de acuerdo a los términos del artículo 10 ya mencionado, a los Técnicos Especialistas.

■
Muchas son las razones que le podríamos dar al Ministerio para que decida reanudar el proceso de convalidaciones. De ellas, tres nos parecen fundamentales:

■
1.- Es inaceptable que un Técnico Especialista que se matricula en el Ciclo Superior de Navegación, Pesca y Transporte Marítimo, se vea obligado a iniciar unos estudios de los cuales ya ha superado en torno a un ochenta por ciento del contenido de su programa.

■
2.- No resulta fácil entender que, apoyándose en dos artículos del mismo Decreto, se haya podido conceder y, al mismo tiempo denegar, las mismas solicitudes de convalidación.

■
3.- Es incomprensible que los estudios de un Técnico Especialista le sirvan para convalidar distintos créditos de una carrera superior y no tengan ningún valor para ser reconocidos en la formación profesional.

■
Es necesario que los responsables del Ministerio hagan sus deberes, aunque ello requiera de un gran esfuerzo de información y análisis. Decía Montesquieu: es una experiencia eterna que todo hombre que tiene poder siente la inclinación de abusar de él. Vivimos en democracia, y ese poder se haya limitado por las leyes; pero no es menos cierto que, a veces, la dificultad o complejidad de un problema nos invita a resolverlo por medio de la simplificación; y, en este caso, la simplificación ha sido no hacer nada y esperar a que llegue otra Ley General que, a lo mejor, resuelve el entuerto. Los intereses de los administrados, cuando por su número no constituyen un grupo de presión, importan poco.

La realidad actual de la importancia de la pesca española y algunos pronósticos sobre su futuro

Pescador

Cuando comienza el otoño en nuestro hemisferio y disminuyen las horas de luz solar durante las que se puede pescar los atunes al “curricán”, o con cañas al “tanqueo con cebo vivo”, la flota española con bases en los puertos del Cantábrico y del Noroeste que participó este año en la “campana de la pesca del bonito”, ha abandonado ya esta pesquería. El principal motivo ha sido el bajo volumen de capturas que han obtenido durante esta temporada, por escasear la pesca en esta zona del Atlántico, que en campañas pasadas prolongaban hasta mediados o finales de los meses de octubre.

Las noticias e imágenes que nos ofreció la televisión sobre las descargas del “bonito” en las lonjas de los puertos del Norte y Noroeste, eran en su mayoría peces de tallas “mediana” y “pequeña” -en mis tiempos de pescador, a los bonitos y demás atunes o listados de talla pequeña le llamábamos “monos”- y los encargados de su primera venta decían que los precios medios fueron superiores a los de la campaña del año pasado.

En la actualidad las pesquerías de los atunes tienen una gran importancia en nuestro país para los buques de altura, que pescan al bonito durante los veranos y los conservan en hielo enfriado para atender la demanda del mercado en fresco para el consumo directo, que es el que más paga por la mercancía, cuyo valor depende de su grado de frescura en el momento de la subasta. También la tiene para las flotas de los puertos del Sur, y del Mediterráneo, que se dedican a esta pesquería para su venta en fresco, o para suministrar en vivo a las piscifactorías flotantes para su crecimiento y engorde. Dejo aparte al más antiguo y tradicional sistema de pescar los atunes en el Sur, como son el “sector de las almadras”, por ser “artes fijos” calados desde la costa en zonas apropiadas y que disponen de las correspondientes concesiones para su fondeo.

También recordamos que ya hizo dos años por estas fechas, que el protagonismo sobre las noticias de la pesca española de los atunes lo protagonizó el atunero vasco de gran altura “ALAKRANA” que, cuando faenaba en el Índico, fue capturado por

piratas que se dedican al negocio de “pescar” los barcos indefensos que navegan o pescan por aquellas aguas, cuyos rescates supongo que les proporcionan buenos ingresos.

No sabemos si estos “pescadores de barcos” que operan en el Índico pertenecen a los sectores de las pesquerías “industriales” o a las “artesanales” de los países cuya bandera enarbolan, -no creo que usen la tradicional bandera negra con la calavera blanca- ni si las retribuciones de las dotaciones son por el sistema “a la parte”, después de descontar los “gastos del montemayor”, incrementados por las “primas del seguro” suscriptas para cubrir los altos riesgos laborales de esta antigua y legendaria modalidad del comercio marítimo.

Lo que si conocemos es que, los gastos de explotación de las empresas españolas cuyos buques operan bajo nuestra bandera, y que siguen interesadas en continuar pescando atunes en el Índico, se ven incrementados por los costes de la seguridad necesaria para disminuir los riesgos de ser capturados (“pescados”) por los piratas de estos tiempos.

También sabemos que el 50 % de los importes de estos gastos son subvencionados por el Gobierno Central y por los de las Autonomías en las que los buques están matriculados, con el dinero público que manejan los actuales políticos y demás administradores del Reino. Que estos señores que ya llevan tiempo tomando medidas para sacar al país de la crisis en que lo metieron los que mandan en ellos, o sea, los que manejan lo que conocemos por “Economía Libre del Mercado”, entre las medidas encaminadas a recortar los gastos del Estado, incluyeron la congelación de nuestras pensiones, rebajaron los sueldos a algunas categorías de funcionarios y también los salarios de los trabajadores.

Aún que no tengo la menor idea de lo que significa la “economía libre de los mercados”, estimo que las subvenciones del dinero del Estado destinadas al sector de la pesca, debería favorecer a las empresas, grandes, medianas o pequeñas, en función del empleo que generan, y de los puestos de trabajo que oferten a los técnicos y trabajadores españoles que tienen como medio de vida la pesca en el agua salada.

■ En cuanto a la evolución que sigue nuestro sector pesquero en general, en el que cada año disminuyen los empleos directos que genera, según las estadísticas que conocemos, los afiliados al Régimen Especial del Mar en Galicia, que es la Comunidad del Estado que más empleo directo genera en España, en Junio del año 2007 había afiliados 26.038 trabajadores, y ahora son 23.216 los afiliados al ISM. En la provincia de Lugo hay registradas 1.869 personas que trabajan en actividades marítimo-pesqueras. En la de A Coruña son 6.097, y en la de Pontevedra 15.623, y sigue su tendencia hacia abajo.

■ Según publicó el diario "Faro de Vigo" con fecha del 13/6/2011, citando como fuente una "Encuesta sobre la Población Activa en Galicia", las personas empleadas del sector "Público Gallego" superan a los de los "Sectores Privados". Decía la información que: Los empleos de las diferentes ramas de la "Actividad Pública" sumaban 198.900. En los "sectores privados", los empleos en el "sector de la Industria", sumaban 167.490. En el "sector del Comercio al por mayor y al por menor", sumaban 154.700. En el "sector de la Construcción", sumaban 101.500. Los del "sector de la Hostelería", sumaban 70.400. Los del "Sector de la Agricultura y la Ganadería", sumaban 68.500. Los del "sector del Transporte", sumaban 51.600. Los del "sector de la Venta y Reparación de vehículos", sumaban 44.100. Los de las "Actividades Científicas y Técnicas", sumaban 24.900. Los de las "Actividades Financieras y de Seguros", sumaban 22.500, y los del "sector de la Pesca y la Acuicultura", sumaban 18.600. El número total de empleos registrados en Galicia era de 923.100.

■ Los datos de estas Estadísticas que manejan los políticos, y demás expertos que dirigen las políticas de las pesquerías, tanto en nuestro país como en Bruselas, en donde están preparando una "legislación muy ecologista" para aplicar a las pesquerías del futuro para que sean "responsables" y "sostenibles", me hacen comprender la poca importancia que ya tiene hoy el sector de la pesca en España, aunque seamos considerados por los países de la UE como una potencia pesquera que apuesta por el I+D+i para que los buques de las pesquerías industriales del futuro sean los que se diseñan dentro del Proyecto Zenit B.A.I.P.

■ A este ex- pescador le gustaría conocer cuantos empleos inducidos creen que generan los 18.600 pescadores de Galicia en los sectores gallegos y españoles de la Industria, del Comercio al por-

mayor y por-menor, de la Hostelería, del Transporte marítimo y terrestre, de las Actividades científicas y técnicas, y de las Actividades financieras y de seguros.

■ Y, en cuanto a las opiniones de los actuales responsables de nuestra política pesquera, que ahora comanda doña Rosa Aguilar como ministra del Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y doña Alicia Villauriz como segunda de abordaje para la pesca española, parece que ambas no están de acuerdo con algunas de las Normas que nos quieren imponer en la nueva "Legislación Ecologista y Pesquera Europea", ni con la importancia que quieren darle a los sectores de las "pesquerías artesanales" los legisladores de Bruselas.

■ En cuanto a nuestra "flota pesquera artesanal", parece que a estas alturas todavía hay un número importante de embarcaciones que no figuran como legales en los Registros de Buques, anomalías que la Sra. Villauriz pretende corregir convocando reuniones con las diferentes organizaciones que las representan. Por lo que escuchamos sobre este problema, parece que doña Alicia opina que doña Rosa Quintana, que comanda la política de la pesca en Galicia, que es la Comunidad que tiene el mayor número de embarcaciones irregulares, no ha hecho los deberes como debía para tratar de arreglar este problema, puesto que lleva muchos años desarrollando altos cargos en la administración pesquera gallega, lo que me hace recordar que allá por el año 2.004, cuando era Directora de Innovación y Desarrollo Pesquero decía quE...." no era mejor pescador quien más pescaba, sino quien mejor vendía".

■ Ahora la señora Quintana Carballo cree que los responsables del Gobierno Central no defienden bien nuestros intereses pesqueros en Bruselas, y uno de sus pronósticos -que hizo público- es de que "dentro de 10 años en España no habrá pescadores profesionales".

■ Por el bien de nuestra industria pesquera en general y en particular por la que depende de la "pesca artesanal" que es la que más empleos genera, deseamos que esta "experta en política pesquera" esté equivocada en sus predicciones sobre el futuro, que son muy diferentes de las que hacía mi abuelo - el pescador- que allá por los años cuarenta del siglo pasado, cuando opinaba que..." la pesca nunca se iba a acabar, y que eran las herramientas que se usaban para pescar las que quedaban anticuadas y fuera de uso".

Diario de a bordo. Recorrido histórico (II)

Jesús Saavedra España

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

Iniciamos la segunda parte de nuestro trabajo, a través del mismo haremos un breve recorrido espacio-temporal que abarcará, por una parte, desde el Reglamento (CE) nº 1461/2003, de la Comisión, hasta el Reglamento (CE) nº 1224/2009, del Consejo, ya que a partir del 1 de enero de 2010, entra en vigor y es aplicable para los buques con una eslora total igual o superior a 24 metros, el diario electrónico (DEA), y a partir del 7 de mayo de 2011, a través del Reglamento (UE) nº 404/2011, de la Comisión, es obligatorio el diario de a bordo en formato impreso para aquellos buques pesqueros, con una eslora total igual o superior a 10 metros y que no estén obligados a la cumplimentación y transmisión electrónica de los datos del cuaderno diario de pesca, declaraciones de transbordo y declaraciones de desembarque.

REGLAMENTO (CE) Nº 1461/2003, DE LA COMISIÓN, establece las condiciones de los proyectos piloto de transmisión electrónica de información sobre las actividades pesqueras y de teledetección.

En el mismo, se establece que el Consejo tiene que tomar una decisión a tenor de lo establecido en el Reglamento (CE) nº 2371/2002, del Consejo, sobre las obligaciones de transmitir por vía electrónica la información sobre las actividades pesqueras con el objeto de mejorar la eficacia de la gestión de las posibilidades de pesca en el mar. Para ello, los EE.MM. deben realizar proyectos piloto relacionados con la transmisión electrónica de información sobre actividades pesqueras. Dichos proyectos piloto deberían ser operativos a partir del 1 de diciembre de 2003, a más tardar, y deberán mantenerse operativos al menos hasta el 31 de mayo de 2004. Antes del 30 de abril de 2004, cada E.M. presentará a la Comisión, un informe de evaluación sobre los proyectos piloto que haya efectuado, y a partir del 31 de julio de 2004, cada E.M. presentará un informe final que contenga, en particular, detalles sobre la relación coste-eficacia y el funcionamiento de los sistemas.

REGLAMENTO (CE) Nº 1966/2006, DEL CONSEJO, sobre el registro y transmisión electrónicas de las actividades pesqueras (derogado por Reglamento (CE) nº 1224/09, con efectos a partir del 1 de enero de 2011).

Establece la obligatoriedad para los buques pesqueros comunitarios de registrar por medios electrónicos la información relativa a las actividades de pesca que deben consignar en el cuaderno diario de pesca, así como la transmisión por medios electrónicos de una declaración de transbordo y una declaración de desembarque, todo lo cual debe ser transmitido a la autoridad competente del Estado de bandera. Los datos del cuaderno diario de pesca se deben transmitir al menos una vez al día, así como a petición de la autoridad competente del Estado de bandera, pero en cualquier caso, se deben transmitir después de haber finalizado la última operación de pesca y antes de regresar a puerto. Esta obligación de la transmisión electrónica se aplicará a los buques pesqueros de más de 24 de eslora total a los 24 meses de entrada en vigor de las disposiciones previstas en el Art. 5, y a los capitanes de los buques de pesca de más de 15 metros de eslora total a los 42 meses de la entrada en vigor de dichas disposiciones de aplicación. Lo que no establece este Reglamento son normas de exenciones así como tampoco disposiciones aplicables en caso de fallo técnico o no funcionamiento de los sistemas electrónicos de registro y notificación.

REGLAMENTO (CE) Nº 1566/2007, DE LA COMISIÓN, establece las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 1966/2006 del Consejo. (derogado por Reglamento (CE) nº 1077/2008 de la Comisión).

REGLAMENTO (CE) Nº 1077/2008, DE LA COMISIÓN, establece disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 1966/2006, del Consejo. (derogado por el Reglamento (UE) nº 404/2011, de la Comisión).

De estos dos reglamentos, tan solo haremos constar las normas del último de ellos, ya que, en cuanto al tema que nos ocupa, recoge íntegramente las disposiciones establecidas en el primero.

■
En su Considerando (3) reconoce que, la transmisión diaria de las actividades pesqueras contribuye a mejorar significativamente la eficacia y eficiencia de las operaciones de seguimiento, control y vigilancia tanto en el mar como en tierra.

■
Este Reglamento se aplicará:

- a).- a los buques pesqueros comunitarios de más de 24 metros de eslora total, a partir del 1 de enero de 2010;
- b).- a los buques pesqueros comunitarios de más de 15 metros de eslora total, a partir del 1 de julio de 2011.

■
Sin embargo, con respecto a este apartado, debemos tener en cuenta las normas establecidas en el artículo 15 del Reglamento (CE) nº 1224/2009, del Consejo (Reglamento de control). En un primer momento, en lo referido a la eslora, según dicho artículo, la eslora a tener en cuenta será “cuya eslora total sea igual o superior ...”, y esta será la que prevalezca, ya que, como sabemos, prevalece la norma posterior sobre lo anterior en aquellas materias que presenten antinomias y no estemos tratando de normas especiales y generales.

■
Asimismo, este artículo introduce un nuevo elemento no recogido en el Reglamento que nos ocupa, y es que “a partir del 1 de enero de 2012 los buques pesqueros comunitarios cuya eslora total sea igual o superior a 12 metros e inferior a 15 metros” también deben realizar sus transmisiones de forma electrónica, aunque para este sector, y a tenor de lo establecido en el apartado 4 del artículo ahora tratado, los EE.MM. cuando se den ciertas condiciones podrán establecer una eximente para los mismos.

■
Este reglamento (1077/08), se aplicará a los buques pesqueros comunitarios, con independencia tanto de las aguas donde desarrollen sus operaciones de pesca como de los puertos donde desembarquen. Este apartado, no es recogido ni en el Reglamento (CE) nº 1224/09, ni en el de su desarrollo, en realidad, tampoco es necesario, ya que, de ambos reglamentos, y en una interpretación teleológica, se llega a esta conclusión.

■
Tampoco se aplicará a los buques pesqueros comunitarios utilizados exclusivamente para la acuicultura.

■
La transmisión electrónica del cuaderno diario de pesca a las autoridades competentes del Estado de bandera se deberán realizar al menos una vez al día y no más tarde de las 24:00 horas, incluso en

el supuesto de no efectuar capturas. También deben enviar estos datos: a).- a instancias de las autoridades competentes del E.M. de abanderamiento; b).- inmediatamente después de la última operación de pesca; c).- antes de entrar en puerto; d).- cuando se proceda a una inspección en la mar; e).- en las ocasiones que determine la normativa comunitaria o el E.M. de abanderamiento. Se podrán transmitir correcciones al cuaderno diario de pesca y de las declaraciones de transbordo, estas se deberán realizar antes de entrar el buque en puerto. El capitán conservará una copia de la transmisión del cuaderno diario de pesca a bordo del buque durante cada una de las mareas, hasta que se haya presentado la declaración de desembarque. Asimismo, en su Art. 9 establece una serie de exenciones, y la primera establecida es corregida por el apartado 4, artículo 15 reglamento 1224/09, consecuencia de esto fue la corrección llevada a cabo en la Orden ARM/3145/2009, de 19 de noviembre. En su artículo 10, regula las disposiciones en caso de fallo técnico o no funcionamiento de los sistemas de registro y notificación.

■
REGLAMENTO (CE) Nº 1224/2009, DEL CONSEJO, establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la PPC.

■
En su Art. 14, recoge de forma general la cumplimentación del cuaderno diario de pesca, no establece distinción entre el diario de pesca en papel y el DEA. Hasta la entrada en vigor del Reglamento (UE) nº 404/11, llevada a cabo el 7 de mayo de 2011, el diario de pesca en papel era el establecido en el Reglamento (CEE) nº 2807/83, este Reglamento fue derogado por el nº 404/11, el cual desarrolla dicho artículo 14, a partir de este momento, entra en vigor el diario de papel en formato impreso. Por su parte, para el diario electrónico, el artículo 15.1 del presente Reglamento, establece la obligatoriedad de registrar y de enviar la información a que se refiere el artículo 14, por lo cual, antes de entrar en vigor este artículo, parte de la información en él contenida era de obligado cumplimiento para el diario electrónico. En el Artículo 15, regula, entre otras normas, que buques están obligados a tener instalado y operativo el DEA y fechas de esta operatividad. Asimismo, concreta el plazo para enviar tanto las declaraciones electrónicas de desembarque como las de transbordo, dicho plazo será de 24 horas, a partir de la finalización de la operación de transbordo, y 24 horas a partir de la finalización de las operaciones de desembarque. En su Art. 17, regula la “Notificación previa electrónica”, entre otras normas.

REGLAMENTO (UE) Nº 404/11, DE LA COMISIÓN, establece las normas de desarrollo del Reglamento (CE) nº 1224/09.

Este Reglamento, como ya vimos, deroga al Reglamento (CEE) nº 2807/83, y desarrolla el artículo 14 del Reglamento de control (1224/09), estableciendo un nuevo modelo de diario en papel, denominado cuaderno diario de pesca, declaración de transbordo y declaración de desembarque en formato impreso, llevando a cabo esta regulación en sus secciones 1, 2 y 3, del Capítulo I, del Título III.

A tenor de esta normativa, los buques pesqueros de la UE cuya eslora total sea igual o superior a 10 metros y no estén obligados a la cumplimentación y transmisión electrónica de los datos del cuaderno diario de pesca, declaración de desembarque, cumplimentarán y presentarán los datos del cuaderno diario de pesca, declaración de transbordo y desembarque, contemplados en los artículos 14, 21 y 23, del Reglamento de control en formato impreso. Asimismo, referente al formato impreso, debemos tener en cuenta lo dispuesto en el Anexo X, del Reglamento que estamos tratando, ya que en el mismo se dan las instrucciones para rellenar el cuaderno diario de pesca y para rellenar y presentar la declaración de desembarque y/o transbordo en formato impreso.

Mención aparte requiere el apartado 3, de dicho anexo, ya que en el mismo se dan instrucciones adicionales para aquellos buques de 10 o más metros de eslora total que no estén sujetos al sistema de localización de buques (SLB), así como tampoco a la cumplimentación y transmisión electrónica de los datos del cuaderno diario de pesca. A día de hoy, el diario de pesca en formato impreso junto con este apartado tercero, afecta al sector de la flota comprendido entre esloras iguales o superiores a los 10 metros e inferiores a los 15 metros, sin embargo, si el Estado español no hace uso de la exención establecida en el apartado 4, artículo 15, del Reglamento (CE) nº 1224/09, a partir del 1 de enero de 2012, dicho sector quedaría reducido a pesqueros con eslora total igual o superior a 10 metros e inferior a 12 metros. Este apartado 3, presenta dificultades a la hora de rellenar el diario por parte de este sector, asimismo, personalmente entiendo que el susodicho apartado supone una carga desproporcionada con respecto a su capacidad pesquera. Asimismo, debemos tener en cuenta la Orden ARM/3145/2009, de 19 de noviembre, regula la implantación del registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad de los buques pesqueros españoles, así como la Resolución de la S.G.M. de 22 de diciembre de 2009, desarrolla el Art. 3.3 y el Art. 9 de la mencionada Orden.

Para finalizar y resumiendo, diremos que la normativa ahora en vigor al tema tratado son el Reglamento (CE) nº 1224/2009, Reglamento (UE) nº 404/2011, y la normativa nacional, Orden ARM/3145/2009, y la Resolución de la S.G.M. de 22 de diciembre de 2009.



Generalidades sobre las consecuencias jurídicas de los accidentes laborales

Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Sabido es que en nuestro país, al menos sobre el papel, la prevención de los riesgos en el trabajo se ha consagrado como un principio fundamental en nuestro ordenamiento jurídico, y que la represión de las conductas generadoras de dichos riesgos, a la par que el resarcimiento integral a las víctimas de un accidente laboral, se erigen como piezas fundamentales en dicha materia (antaoño designada como seguridad e higiene en el trabajo). Lo que pretendo en este artículo, es llamar la atención, de forma somera, sobre las consecuencias que se derivan de los incumplimientos de la normativa de prevención de riesgos laborales; y de los accidentes laborales, para quienes hayan sido declarados sujetos responsables de tales incumplimientos, ya lo sea por un actuar u omisión doloso, como negligente. Así, y en términos generales, hemos de reseñar que todo accidente laboral, en materia de exigencia de responsabilidades a los sujetos activos del mismo, puede ser abordado o puede dar lugar a la exigencia de responsabilidades en la jurisdicción penal, civil, laboral y/o contenciosa-administrativa, ya sea de forma independiente o simultánea, parcial o total.

En la jurisdicción penal, se ha de destacar que no sólo son castigados los homicidios o lesiones cometidos por imprudencia grave o leve -como pueden ser los producidos a causa de un accidente laboral-, sino también las infracciones de la normativa en materia de prevención de riesgos laborales, que pongan en peligro grave la vida, la salud o la integridad física de los trabajadores, bien de forma deliberada y consciente, como de forma imprudente, tal como se contempla en los artículos 316, 317 y 318 del Código Penal. Tipos penales, estos últimos, que como se observa no exigen la producción de un resultado lesivo para el trabajador, y que se conocen como delitos de mero peligro.

Infracciones penales que dependiendo de su gravedad, pueden conllevar la imposición de penas de prisión y multa a sus autores, y el pago de indemnizaciones a las víctimas o los perjudicados por el hecho sancionado. No siendo extraño encontrarnos con sentencias dictadas por los Tribunales del orden

penal con pronunciamientos condenatorios de los superiores jerárquicos del trabajador accidentado. Conocimiento de los Tribunales penales de la materia que tratamos que, de ordinario, puede tener lugar a instancia de la Fiscalía y de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, y de las propias víctimas de su accidente, de ser el caso, o de sus familiares.

También es factible que la jurisdicción civil entre a conocer de las consecuencias dañosas de un accidente laboral, cuando no ha conocido de él la jurisdicción penal, o bien cuando en dicha jurisdicción se haya renunciado al ejercicio de la acción civil; con imposición de condenas indemnizatorias a todos aquéllos que hayan tenido intervención directa en la génesis del accidente laboral, con discriminación de las diferentes responsabilidades de los implicados en el mismo; al amparo de lo que en el artículo 1.902 del Código Civil se contempla, al sentar el principio de que quien causa un daño a otro, ya lo sea por acción u omisión, tiene la obligación de reparar o indemnizar el daño causado.

Es en estos ámbitos civil y penal, en donde ya no sólo se puede ver involucrado el empresario, sino, como decíamos antes, el superior jerárquico del trabajador accidentado, por no velar directamente del fiel cumplimiento de las normas de seguridad e higiene del trabajo por parte del trabajador afectado, o bien por no hacerlas cumplir. Lo que traducido a nuestro sector, implica que ya no sólo el capitán o patrón de un buque, o el jefe de máquinas; sino también el contraamaestre, el calderero, el cocinero, etc., pueden verse sujetos a las responsabilidades penales y civiles derivadas de los incumplimientos en materia de seguridad e higiene en el trabajo, en atención a su conducta dolosa o imprudente a la hora de velar por la salud y/o integridad física de quienes le son directamente sus subordinados.

Igualmente se observa que en la jurisdicción laboral, nuestros Tribunales vienen declarando la responsabilidad directa del empresario en la génesis de un accidente laboral, cuando estiman que en un accidente han existido incumplimientos por parte de aquél, de las normas en materia de seguridad e higiene en el trabajo; e imponiendo al empresario infractor el abono de un recargo entre el 30% y el

50%, de todas aquellas prestaciones que tienen su origen en el accidente laboral del que se trate.

Recargo del que es de destacar no es posible liberarse de su pago el empresario por vía del aseguramiento de tal responsabilidad, y ello por expreso mandato de la ley; ni tampoco aunque se hubiese apreciado concurrencia de culpas del trabajador accidentado; salvo que se detectase imprudencia temeraria en el accidentado, supuesto que en raras ocasiones es apreciado por nuestros Tribunales.

En la jurisdicción contenciosa-administrativa, tampoco es extraño, la existencia de fallos condenatorios del empresario con imposición de multas a éste, a veces de notoria cuantía, por los incumplimientos de la normativa de prevención de riesgos, tipificados o descritos en el Texto Refundido de la Ley de sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

Con este artículo se pretende hacer ver que la prevención de los riesgos laborales es cosa de todos. Y que hay que ser militante activo en pro de la seguridad e higiene en el trabajo, pues además de los indudables beneficios que reporta a empresarios y trabajadores el cumplimiento de las normas que regulan dicha materia; su conculcación puede reportar gravísimas consecuencias de índole personal y patrimonial al infractor o infractores.

ANÁLISIS

La crisis de las pesquerías del atún rojo

Ignacio Palacios

Experto en Pesca

Terminada la campaña de las almadrabas del Estrecho, es el momento adecuado para analizar los datos de la producción de atún rojo, también conocido como cimarrón (*Thunnus Thynnus*) tras las últimas medidas adoptadas para recuperar una especie gravemente amenazada.

No es nuestro propósito mediar en el debate sobre el volumen de capturas autorizado y su reparto en cuotas, sino hacer un análisis de las repercusiones de estas medidas en las pesquerías del atún rojo y en el conjunto de la actividad pesquera de Andalucía.

Como es sabido, dos son los sistemas de captura del atún rojo: las almadrabas tradicionales del Estrecho de Gibraltar y una flotilla de barcos con base mayoritariamente en los puertos de Algeciras, Tarifa, Carboneras y Roquetas. Otros puertos andaluces también descargan este apreciado producto pero en cantidades poco apreciables

1.- Las almadrabas

Desde al año 1985, las almadrabas venían perdiendo producciones registrándose mínimos históricos entre el 2003 y 2006, con profundas caídas cercanas al 75% sobre las capturas medias de la década de los ochenta, para remontarse muy tímidamente en los años 2007, 2008 y 2009

Estas caídas, sin lugar a dudas, recomendaban entre otras medidas no menos importantes, unas fuertes limitaciones de las capturas, limitaciones que para las almadrabas andaluzas han supuesto en el año 2011 pérdidas del 84% de las producciones con respecto a la media anual de las campañas de los años 1985-1990 y del 63% respecto a los años 2007-2009. Estas pérdidas hacen inviable la pesquería.

Cuadro 1

Evolución de la producción de las almadrabas 1985-2011

Media/año	Toneladas	Año	Toneladas
1985/89	2.689	2007	1.317
1990/94	2.963	2008	1.191
1995/99	1.995	2009	1.207
2000/02	1.361	2010	886
2003/06	765	2011	452

2.- Producciones de la flota

Los desembarcos de atún rojo de la flota andaluza alcanzaron en el año 2008 las 660 toneladas, mientras que en el año 2011 no superan

las 67 toneladas, una caída superior al 86%

Cuadro 2

Desembarcos de la flota

Año	Mil/ kilos
2006	414
2007	482
2008	660
2011	67

3.- Producciones por puertos.

Los desembarcos de atún rojo en los puertos de Algeciras, Tarifa, Carboneras y Roquetas que han sido una importante fuente de ingresos para las flotas locales, se han vuelto irrelevantes en los años 2010 y 2011.

En efecto las capturas del atún llegaron a alcanzar 44% de la producción local del puerto de Algeciras lo que era un desahogo para una flota muy afectada por la crisis del año 2000 tras la negativa de Marruecos a renovar los Acuerdos de Pesca. En Tarifa y en Carboneras representaban en torno al 20% de la producción local de sus flotas, permitiendo diversificar una actividad muy atrapada por el monocultivo del voraz en el primer puerto y del pez espada en el segundo.

Cuadro 3

Desembarcos de atún rojo por puertos en Mil/tn

Puerto	2008	2011
Algeciras	189	16
Tarifa	70	24
Carboneras	353	27
Roquetas	24	0.6

4.- Los precios del Atún rojo

Los precios del atún de almadraba que se mantenían en los años 2000/2003 por encima de los 10 euros/kilo, sufrieron una fuerte caída entre los años 2004 y 2007 de aproximadamente dos euros por kilo, para remontar en el año 2008, hasta los 12,2 euros. Sin embargo, esta subida no se ha consolidado en los tres últimos años oscilando los precios entre 8 y 9 euros.

Cuadro 4

Precio medio del atún rojo de almadraba

Año	€/kilo	Año	€/kilo	Año	€/kilo
2000	10,44	2004	7,35	2008	12,2
2001	12,66	2005	7,88	2009	8,2
2002	11,58	2006	8,13	2010	8,7
2003	10,27	2007	8,15	2011	9,8

Fuente datos: Consejería de Agricultura y Pesca

Conclusiones

1.- Se esperaba que las fuertes restricciones de las capturas redundaran en una subida de los precios. Por el contrario, han decaído más de dos puntos porcentuales. Es necesario investigar este fenómeno de desajuste entre oferta y demanda en los mercados internacionales del atún rojo, que parece indicar que existe margen de maniobra para incrementar los precios si se mejora la gestión comercial

2.- Durante estos años se han hecho importantes esfuerzos en este sentido: se ha abierto una fábrica de procesados de atún de almadraba en conserva y en mojama y se han desarrollado importantes campañas de promoción con iniciativas originales de gran alcance. Entre estas, la convocatoria en Barbate de los más famosos cocineros del país, que ha dado prestigio a los productos de almadraba. Es una importante estrategia para abrir mercados más selectivos que debe incrementarse.

3- La recuperación del stock se prevé lenta. La Administración y los productores deben estar alerta en todos los foros en los que se debate el futuro de la pesquería para conseguir criterios más justos de reparto de cuotas que tengan en cuenta los derechos históricos del sector pesquero andaluz, y la selectividad del arte de almadraba y de la pesca con anzuelo.

4.- Las almadrabas del Estrecho son el más importante patrimonio pesquero de Andalucía, que se pierde en el túnel de los siglos. Son un legado escrito con figuras como Aristóteles, Opiano, Cervantes y Alberti, que han glosado la belleza del arte de las almadrabas. Las ruinas romanas de Baelo Claudia de Tarifa, el Castillo de los Duques de Zahara de los Atunes, las chancas de Conil de la Frontera, Santi Petri y Terron en las que se salazonaban los atunes y las atalayas desde la que se vigilaba su llegada a las costas son testimonio de un pasado repleto de historia y un patrimonio arquitectónico y cultural.

5.- Mientras persista la situación de precariedad e incertidumbre, es necesario mantener, en lo posible, el empleo y las instalaciones de las almadrabas, con medidas de ayuda, que sean productivas para el conjunto del sector pesquero andaluz. Una de estas medidas puede ir encaminada a recuperar el legado histórico de las almadrabas, con el objetivo no solo de mantener el mejor patrimonio pesquero de Andalucía, sino también crear una fuente de empleo y riqueza.

Al opuesto

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

Recibo la amable invitación de AETINAPE para escribir un artículo para la próxima publicación de la revista.

Llevamos casi cinco meses de mar, y aún nos falta bastante para finalizar la marea, hacía ya muchos años que en el Atlántico Norte no se echaban mareas tan largas y no se si es debido a tantos días de mar sin ver tierra o a otros factores, pero la verdad es que no se me ocurre nada de interés para los titulados y demás profesionales de la pesca que sea publicable o que no se haya dicho ni escrito con anterioridad.

Aquí en alta mar al cabo de tantos meses todo son penas, llantos y lamentos y ya se sabe que el que cuenta una pena, encuentra catorce.

No tengo ni idea de quien inventó ese refrán ni porque se dice catorce y no otro número cualquiera, sea como fuere el catorce es el nombre de la calle de Nueva York donde viven la mayoría de los españoles y por supuesto gallegos.

Me vienen a la mente recuerdos de cuando éramos jóvenes e inexpertos marinos pero con una enorme ilusión y ganas de ver mundo que compensaban nuestra juventud e inexperiencia.

— Hola Mani, me han dicho que vas a ir al calamar a Nueva York con el “Tigre”- me dice un conocido en la terraza del bar.

Tenía la costumbre de llamar Mani a todo el mundo, a veces para dirigirse a alguien como en este caso y otras veces para terminar una frase le añadía la palabra “mani” sin dirigirse a nadie en concreto. Por ese motivo le llamaban a él Mani y todos le conocíamos por ese nombre.

— Pues aún no estoy muy seguro, porque mañana me examino para el carnet de conducir y si no apruebo, tendré que esperar otra semana para repetir y no podré ir.-Le respondí-
Aprobé el examen y salimos para la mar.

Al cabo de mes y medio de mar (no lo recuerdo con exactitud) nos enteramos por “Radio Mamparo” de que la próxima semana iríamos a tierra a hacer consumo y de que el Patrón de Pesca ha dicho y prometido que si entramos con la bodega sellada echaremos dos días en tierra.

Al escuchar esta noticia y una vez contrastada con fuentes fidedignas de que era cierta, se produjo un gran cambio en el ambiente y en la convivencia en el barco.

Pero la pesca era escasa y cada día que pasaba, por un lado era un día menos para ir a puerto pero en la bodega seguía faltando la misma cantidad para sellar y por lo tanto no estaríamos dos días en tierra sino que echaríamos el tiempo necesario de hacer combustible o sea unas horas y otra vez a la mar. A todos nos hacia ilusión visitar Nueva York y a mi más que a ningún, pues era la primera vez que iba a ver América, el país de la Ilusión y la Libertad.
— Nada Mani, con estas pescas no sellamos ni para el próximo año – decía “Mani”

— Pues yo creo que aún sellaremos a tiempo- respondió el timonel. La pota es lo que tiene, lo mismo no se hace nada como viene toda junta.

De repente suenan las tres pitadas del timbre –La llamada a Virar-

— ¿Qué habrá pasado para virar tan pronto? Si aún no llevamos tres horas de lance-dijo el contramaestre.

— Seguro que embarramos o enganchamos alguna nasa dijo el maquinillero preparándose para la maniobra.

Salimos a cubierta y vemos al patrón todo nervioso

— Vamos a virar que cogimos mucha marca en la sonda de red y tengo miedo de que sea pez plano. Empezamos a virar el arte y al llegar las bandas ya vimos que venían muchas potas malladas en toda la red.

— ¡Era pota! -exclamó el patrón. Vamos rápido para largar al opuesto.

■ Metimos un buen lance y lógicamente largamos al opuesto y conseguimos sellar la bodega antes de acabar el combustible. El patrón cumplió su palabra y estuvimos dos días en Nueva York, en la que recuerdo como la vez más excitante de mis estancias posteriores.

■ Visitamos los lugares mas emblemáticos de la Ciudad de los Rascacielos y por supuesto conocimos el autentico “sexo en Nueva York”, pero eso merece un capítulo aparte.

■ Aún recuerdo cuando escuché por primera vez la frase “al opuesto” o calcular el rumbo opuesto. Fue cuando empecé a estudiar los rudimentos de la navegación. Tuvieron que pasar algunos años para que comprendiera realmente su significado y seguramente aún ahora tendrá alguna acepción que yo no conozco.

■ En la pesca no voy a decir ahora lo que significa “largar al opuesto” pues todo el mundo lo sabe, y los anteriores párrafos sirven como ejemplo. Pero aparte de ese caso tan literal existen otros casos o situaciones en los que largar al opuesto tiene otro significado.

Y viene a ser casi lo contrario que el anterior ejemplo, pues todos sabemos que cuando uno no sabe que hacer, cuando un Patrón de Pesca se encuentra lleno de dudas y no sabe que decisión tomar pues la solución es : “Cuando no se sabe que hacer largar al opuesto”, es todo un axioma.

■ De vez en cuando escuchamos a los políticos usar términos náuticos o marineros para dar énfasis a sus palabras, por ejemplo Mao, el gran dirigente chino se autodenominaba “El Gran Timonel”, nuestro expresidente Adolfo Suárez usaba mucho la expresión dar un golpe de timón, alguno incluso ha llegado a “capear el temporal”.

■ Parece ser o al menos a mi me da la impresión de que la mayoría no ha pasado de la primera lección de náutica o ni siquiera eso, porque hasta el momento ningún presidente o ministro -que yo sepa hasta la fecha – “ha decidido largar al opuesto” y mira que ocasiones no les han faltado en los últimos años.

Me imagino que después de las elecciones del próximo 20 N la situación económica mundial y nacional no irá a cambiar mucho y también que el nuevo gobierno que salga elegido, no tendrá muy claro lo que tiene que hacer: ¿Dará un golpe de timón, nuestro próximo/a ministro/a de pesca? .¿Mantendrá el rumbo de la nave tal y como va? .¿O habrá que decirle o aconsejarle que si no tiene las cosas claras “que largue al opuesto” por si acaso?. Para que no le pase como a los actuales dirigentes pesqueros, que a base de experimentos de ingeniería ecológica nos han metido en un laberinto del cual va a ser muy difícil salir y de unas consecuencias todavía inimaginables.

■ Saludos a todos los compañeros.



OPINIÓN

Atalaya para la reflexión

Ramón Martínez Caamaño

Patrón de Pesca de Altura, Capitán de Yate y Sacerdote

Pienso que mucho se ha hablado y también exagerado en décadas pasadas, sobre la importancia de los tests de inteligencia o del coeficiente intelectual de las personas. Es decir, sobre pruebas que miden la capacidad mental de las mismas.

Afortunadamente, la ciencia ha ido modificando paulatinamente ciertos preconceptos al respecto, evitando de esta manera conclusiones a veces apresuradas cuando no incompletas.

Pero hoy no quiero tocar este tema. Prefiero hablar acerca del “coeficiente humano” de las personas. Tema mucho más relevante e interesante. Entiendo por ello el conjunto de cualidades, dotes y valores que caracterizan a una persona, permitiéndole destacarse entre el resto con sello propio y definido. Es su quilate, aquello que le da prestancia y atracción, peso propio. Cuando se piensa en ella, no se alude a su inteligencia sino a su calidad humana incluida aquella.

Para triunfar en la vida, pienso que se necesita algo más que inteligencia. Personalmente no dudo de las múltiples riquezas que yacen en el interior de cada ser humano. Riquezas y valores humanos que, de ser correctamente explotados y ponerlos al servicio de la comunidad, serían capaces por sí solos de provocar una verdadera transformación tanto a nivel personal como social.

Resultado de ello: paz, unión, tolerancia, cooperación, progreso. Menos luchas, menos hambre, menos miseria. Pero sobre todas las cosas, presencia de Amor. Amor que posibilita todas las audacias, todas las locuras, todas las grandezas.

¿Utopía, sueño, imaginación? Tómalo como quieras. Pero sin duda todo es posible si nuestro coeficiente humano se despliega en toda su amplitud. Nadie, creo, puede negar las capacidades que tiene el hombre para desarrollarse plenamente. Hay reservas aún ocultas en su interior, todavía no desarrolladas y que sólo esperan ser convocadas para convencernos de su poder y eficiencia. Poder ¿para qué? Para enfrentarnos con nosotros mismos, con otros

hombres, con otras circunstancias. Para saber observar e interpretar sucesos y acontecimientos. Para ver con ojos propios lo que otros ojos no ven, escuchar lo que otros no escuchan, sentir lo que otros no sienten. Para recuperar energías perdidas, resucitar fuerzas yacentes...para llegar al final de la empresa.

¿Sueño, ilusión o mentira? Imposible negar nuestra condición humana, nuestro peregrinaje real y concreto en la Tierra. Esto es historia pura. En esta empresa todos vivimos momentos claves y decisivos, apelamos a nuestros mejores recursos. Como en la aventura aludida existe una meta, hay un comienzo, un fin, un plazo y un premio final. También hay fuerza, coraje, garra y valor, ambición y ansias por terminar lo empezado. Asimismo, existen dolorosos desgarros: angustias, tristezas, envidias, desaliento, celos y desesperación. Hay llantos, gritos, risas, ruegos y maldición. Todo entreverado: lo bueno y lo malo. Se debe sobrevivir y llegar al final. Todo nuestro potencial humano es exigido a fondo, sin asco. Hasta nuestros errores aportan su parte positiva al menos como experiencia. Lo que no es poco.

¿No lo pensaste nunca? Nuestro paso por la tierra no es otra cosa que la ocasión propicia para vivir semejante hazaña en pos de la meta indicada. Hazaña única que no se repetirá jamás, no habrá dos ediciones. Al igual que en el renglón televisivo, no hay duda de que al final de la acción reconoceremos quizás, mucho de lo que ni siquiera pensábamos tener: riquezas, fuerzas y valores humanos desconocidos. Y confesaremos al igual que sus protagonistas -y de esto no hay duda-, que el Bien triunfó sobre el Mal y que la experiencia valió ser vivida porque dejó una marca para siempre. Que quien más quien menos, todos hicieron méritos para llegar. Que nadie puede ni debe juzgar al otro pues todos somos iguales. Que la experiencia enseñó a creer cosas aparentemente no creíbles, (a modificar conceptos sobre cosas y personas, a barrer prejuicios). Que no todo el mundo es malo: hay mucho para rescatar. Que se tuvo la oportunidad de construir una sociedad mejor, basada en el principio de igualdad. ¿Por qué entonces tantas luchas y enfrentamientos, tantas envidias y celos, tantos egoísmos? ...Y si somos todos iguales ¿no sería mejor COMPARTIR?

Lector amigo: Mientras el tiempo juega a nuestro favor, tenemos oportunidad para activar a full nuestro coeficiente humano en la dirección de la meta establecida: desarrollar nuestro proyecto de vida de la mejor forma y manera.

¿Será esto posible? No te voy a dar una respuesta. Preguntáselo a tu corazón.

Difícil cobertura, difícil explicación

Enric Tarrida Martínez

Marino y ciudadano

Si uno lee el BOE del jueves 20 de octubre, y es marino en nuestro país, se encontrará con la agradable sorpresa de que cualquiera de nuestras profesiones marítimas, desde mozo de cubierta hasta Jefe de Máquinas, está Catalogada de difícil cobertura, es decir que prácticamente no existe el paro en la mar.

Lamentablemente eso no es así, y sino que se lo pregunten a los centenares de compañeros desempleados que buscan desesperadamente un embarque en una de nuestras navieras. El hecho de que se nos equipare en situación a los deportistas profesionales y a los entrenadores deportivos, obedece a un acuerdo firmado hace más de 5 años, entre los “agentes sociales”, es decir la patronal del Sector (ANAVE) y CCOO / UGT, en donde se decide, en nombre de todos y todas, que nuestras profesiones, trimestre tras trimestre se incluyan en dicho catálogo, el cual permite a los empresarios de la Marina Mercante (denominados Armadores) la contratación de trabajadores extracomunitarios de las profesiones recogidas en él.

Es decir, se les permite con este truco la contratación y explotación (salarios escasos y condiciones laborales penosas) de mano de obra de lejanos países, mientras los profesionales del país de origen de las empresas se encuentran en el paro.

De este modo, con bandera del país, con los beneficios fiscales y laborales del segundo registro, con las ayudas recibidas desde la Administración, se dedican a dejar de lado a nuestros trabajadores de la mar. ¿Y los dos grandes sindicatos?, pues a lo suyo, a atender a la voz de su amo, a firmar lo que les pongan por delante y a participar de cualquier fundación, consejo de administración o actividad que les reporte subvenciones que les aseguren sus ingresos, ¿para la defensa de los trabajadores?, Ojalá, para el mantenimiento de sus privilegios.

Y sino aquí tenemos la muestra, se asegura el negocio de los armadores sin exigirles ninguna contrapartida social, y de ello también tiene gran responsabilidad la Administración Española, que debería velar por los intereses de todos los ciudadanos, y no solo de los empresarios.

La correlación de fuerza actual es sin duda la clave de lo que ocurre. Con sindicatos amaestrados, que como premio reciben cuantiosas subvenciones y en algunos casos ejercer de agencia de colocación (ya sabes siempre me deberás estar trabajando....), y una patronal que sabe que todo está a su favor y cuyo único objetivo es maximizar beneficios a cualquier precio pocas esperanzas quedan.

Mientras tanto, los marinos, en referencia al lema de “se entera o no se entera la clase obrera”, parece más bien que el asunto no va con ellos, nada y guarda la ropa, se queja pero se apunta al bando ganador....(el de la empresa, el de los que enchufan...etc)...sin darse cuenta de que irremediablemente estamos en el bando de los vencidos, a menos que seamos capaces de romper con estos lastres, de que nos quitemos los temores y de que seamos capaces de decidir nuestro propio rumbo.

No esperemos que otros nos resuelvan el futuro, porque quizás nos encontremos mañana que el futuro no existe. Como primer paso deberíamos mostrar nuestra indignación, exigir que esta situación se corrija de inmediato. El Ministerio de Trabajo debe quitar nuestras profesiones del Catálogo de Difícil Cobertura, los empresarios deben contratar a los profesionales en paro y los sindicatos (los dos grandes también) a exigir condiciones laborales dignas, para todos, sin distinción de origen. Aunque todo ello represente que algunos ganen un poco menos y otros vean reducidas sus prebendas.

Un Plan de Empleo para el sector que hiciera cierto que no hay parados en la mar, lo que tenemos ahora, solo tiene un nombre, vergonzoso.

Cuestión de solidaridad

Camilo Camaño Xestido

Artista y amigo de AETINAPE

Es posible, que el colectivo al que nos referimos, sea de los reconocidamente más solidarios. Ello no es fruto de casualidad, tal vez simplemente las condiciones y medio en los que se desenvuelven sus habituales tareas, den lugar a ese singular comportamiento solidario.

Es obvio, que las gentes del mar, marinos o marineros, mandos o tripulación, están abocados a constituirse en un cuerpo generosamente cómplice, estrechamente unido y solidario, no solo por las condiciones adversas por las que en situaciones su medio les proporciona, además de su hábitat, minúsculo comparado con el inmenso elemento líquido por el que se mueven.

Si a lo referido, añadimos las infinitas distancias entre naves o minúsculas islas, y tierra firme, donde en caso necesario ha de recurrir, incrementa sensiblemente esa necesidad solidaria, puesto que a diferencia de oficios y colectivos operantes en tierra, no dispondrán de una intervención rápida, en caso necesario, como estos últimos.

Hecha esta observación a favor de tan singular colectivo, es mi intención hacer referencia a que no siempre la vida del marino o gente del mar, arriesga más en el mencionado inmenso elemento líquido, que en tierra firme y, prueba de ello lo encontramos en múltiples ocasiones, con el colectivo en cuestión.

Sin alejarnos demasiado, referenciar el fallecimiento de mi querido padre (a propósito, a la vez amigo), a manos de un desaprensivo cirujano, que por negligencia, hizo que no saliese vivo de una intervención. Esto podría quedarse ahí, en una simple y desafortunada negligencia, si no fuese el añadido de que tal error, pudo ser enmendado antes de la desgraciada intervención, puesto que el responsable del equipo de intervención, se percató del olvido de suprimir el anticoagulante, lo que a todas luces era evidente el fracaso de la operación. Se le solicitó un aplazamiento de dicha intervención, algo que nos fue denegado, con el consiguiente fracaso, lo que roza el delito.

No vendría al caso esta referencia, algo que abre de nuevo nuestras llagas, si no se tratase de un marino, aunque al tiempo labrador, como sucede en muchos casos en el rural, si no fuese por traer a colación, algo que nos ha sensibilizado profundamente a amigos y compañeros y, suceso que atañe a un marino de pro, miembro y amigo de AETINAPE, un caso de tan mayúsculo despropósito, que no nos puede dejar indiferentes. Estoy a referirme a la persona de José González Barreiro, cariñosa y amigablemente conocido en el mundo del mar como "Maradona".

Cierta tarde, la primera que tuvimos ocasión de verle en tan desafortunado estado, el corazón se nos encogió en sobremanera. Aquel recuerdo de amigos de juventud, de compañeros del servicio militar y, de tantas correrías y fiestas compartidas, se desmoronó y revirtió absolutamente aquellos tiempos de bonanza. Recuerdo que llegó a "La Mangallona" - mi y vuestra casa -, José Manuel Muñiz, amigo entrañable, hermano salado y Presidente de la Asociación de Titulados Náutico Pesqueros de España, para cumplir algo que habíamos comentado en pasadas ocasiones, la de visitar al mencionado común amigo "Maradona", puesto que nos había llegado la noticia de haber sido intervenido quirúrgicamente de un problema de columna. Ignorábamos su estado. Nos ha recibido como un señor. Lamentablemente su estado era infinitamente distinto al que nos esperábamos. A pesar de ello, nos reconoció, se emocionó, pronunció los nombres de ambos y así compartimos largas horas de la tarde.

Muñiz y yo, al despedirnos de Pepe y familia, subimos al coche y como si nos congelasen, fuimos incapaces de ponerlo en marcha. Un largo silencio nos embargó.

Creo que era lo más ilustrador luego de lo vivido. No se si lloramos o nos desangramos interiormente. Vino la calma y comentamos. Hablamos ininterrumpidamente del suceso y lo vivido aquella tarde y, sin darnos cuenta, estábamos organizando lo que realmente pensábamos sería lo más justo, para honrar a nuestro amigo, que de un estado pronunciadamente vital, había pasado a otro casi vegetativo.



De la serie Mar Adentro, óleo de Camaño Xestido

Una vez más, el marino, en este caso “Maradona”, su peligro estaba en tierra, en manos de facultativos, y no en el elemento líquido.

La propuesta, con la debida autorización del entorno familiar y la mejor de las intenciones, la de estimular y reconocer a tan generoso personaje, obtiene una respuesta como no podía ser de otra manera. Sus compañeros, sus amigos, los marinos y marineros, los armadores y por supuesto AETINAPE, y emana una excepcional solidaridad, la SOLIDARIDAD a la que tan acostumbrados están las gentes del mar y, aunque pasado algún tiempo, contaremos en breve, con lo ansiado y maquinado aquella emotiva tarde.

Creo, o mejor dicho, tengo la certeza, de que el próximo día 3 de diciembre, será uno de esos días repletos de salitre, también de amor al prójimo, de amistad profunda, de reconocimiento a un hombre ejemplar y, en él, al conjunto del colectivo del mágico, sacrificado y singular mundo marino. Un día para la SOLIDARIDAD, personalizada en esta ocasión en

“Maradona”.

Gracias a toda la gente del mar, por dejarme ser partícipe de vuestro colectivo, de compartir tantos y tan intensos momentos de amistad y, a AETINAPE, por dejarme formar parte de tan noble colectivo, aunque sea a título honorífico o simbólico y, por dejarme asimismo, pensar humildemente en voz alta sobre este papel.

A todos, solidarias gracias.

El Confidencial

[iCotizados](#) | [Linkedin](#) | [Twitter](#) | [Facebook](#) | [Tuenti](#) | [RSS](#) | [Hemeroteca](#) | [Archivo](#) | [Agenda Económica](#) | [Mapa Macro](#) | [Resultados Empresariales](#) | [Inmo 50](#)

AETINAPE: el desguace de pesqueros busca la desaparición del sector primario

EFE - 15/10/2011

Santiago de Compostela, 15 oct (EFE).- La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE) ha asegurado hoy que las ayudas al desmantelamiento de la flota aprobadas por la UE "son un peldaño más de la planificada desaparición del sector primario de Europa" y resulta, afirma, un apoyo encubierto a la deslocalización de los puestos de trabajo en nuestro litoral.

"En unas circunstancias económicas y de empleo tan virulentas en España y desde hace años especialmente en el sector marítimo-pesquero -agrega AETINAPE en un comunicado- no debiera concederse ninguna ayuda pública sin que esta garantizase un incremento de puestos de trabajo".

Considera que el desguace de la flota "profundiza en la desertización laboral de las comarcas marítimas, mientras a los empresarios se les ayuda a trasladar su capital donde se encuentren salarios mas bajos".

"Este burdo ultraliberalismo europeo está acabando con la capacidad de generación de empleo de la flota" con lo que también se "acaba con la industria transformadora española" dado que por cada puesto de trabajo a bordo existen siete u ocho inducidos en tierra.

Advierte AETINAPE que "España inducida por la UE está sustituyendo en los últimos años su capacidad industrial por la economía especulativa" y afirma que "en ningún otro sector económico se promueve el cierre de empresas con subvenciones públicas".

Llama la atención y cree paradójico que pese a ello los mercados estén plenamente abastecidos de pescado que se obtiene de flotas de países terceros y se importa a Europa, mientras nuestros barcos se desguazan.

Por último advierte de las "nefastas" consecuencias sociolaborales que esta situación está teniendo en las comunidades de Galicia, País Vasco, Andalucía o Canarias. EFE cos/jrr

Diario de Pontevedra

Galiciae

MAIR

Aetinape dice que los TAC y las cuotas de la CE 'hunden' al sector pesquero

Galiciae / Arecias. La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) ha asegurado este sábado que los TACs y cuotas propuestos por la Comisión Europea "hunden todavía más al sector pesquero", cree que la flota de este país pasó de "gran potencia", a convertirse en "un sector residual".

Aetinape subraya que los recortes suponen "la enésima estocada para la pesca española, que va unido a la reciente reducción del fletan y el bacalao, acordado por NAFO días atrás".

La organización pesquera dice que una vez más, en los ya famosos "informes científicos elaborados a medida" se pone como excusa de este nuevo aldabonazo contra la pesca, siguiendo la sentencia dictada por la primera política pesquera común -entonces llamada La Europa Azul acerca de la "sobredimensionada flota española".

Dicen los titulados Náutico Pesquero que año tras año han ido "cayendo cientos de barcos y miles de puestos de trabajo", porque "se ceden las cuotas de mercado alimentario a empresas mixtas o, directamente, son abanderadas en otros países con menos costes laborales".

"La ya casi inexistente flota española se ha ido muriendo gracias al neoliberalismo que permitió la drástica deslocalización de un sector que se ha ido trasladando a países donde la mano de obra es más barata, está acabando con el empleo marítimo-pesquero en nuestro litoral", concluye.

01/10/2011

36 MARÍTIMA

Sábado, 22 de octubre del 2011 | La Voz de Galicia

Argentina hostiga a la flota gallega que descarga en Uruguay

Los afectados exigen que se obligue a garantizar el derecho de paso inocente

ESPE ARIÁN

REDACCIÓN / LA VOZ

El fuego cruzado entre Argentina y Gran Bretaña a cuenta de las islas Malvinas —o Falkland, según se llaman— ha vuelto a sorprender a los pescadores gallegos trabajando en medio. A las 40 embarcaciones que fueran en aguas internacionales del Atlántico sur y en las estancias del archipiélago disputado no se les ocurre ni por asomo tocar un puerto argentino, pues de sobre-abien que serían detenidos y sancionados. Y desde hace un tiempo, alrededor de dos años, desde que Buenos Aires exige una autorización especial para atravesar el derecho de paso inocente que reconocen las leyes del mar y los tratados internacionales, ni siquiera se atreven a atravesar aguas del país sudamericano. Prefieren esquivar la zona económica exclusiva (ZEE) de Argentina y dar un rodeo que les amplía un día más la ruta para evitar problemas. Pero ahora resulta que los problemas han ido a buscarlos a ellos.

La flota —compuesta en parte por barcos de bandera española y otros con pabellón de las Falkland, pero todos de capital gallego— denuncia que buques de guerra de la Armada argentina les están exigiendo un permiso especial cuando navegan por la zona común argentino-uruguay del río de la Plata en su ruta

hacia el puerto de Montevideo, donde estas embarcaciones descargan la mercancía, se vitrealizan, reparan y pertrechán. «Las patrulleras, además de solicitar los datos del buque, de la empresa, armadores, así como el nombre y el pasaporte del capitán y de corroborar si hemos navegado por aguas de las Falkland, nos informan de que se nos abre expediente y de que seremos sancionados por un delito grave al haber vulnerado el decreto argentino 256/2010, que se refiere, precisamente, al requerimiento de una autorización especial para navegar por sus aguas», explican los afectados.

Exigencias

Aunque hasta el momento nadie de los aperechados ha recibido la propuesta de sanción, la actuación de las autoridades argentinas ha coimado la paciencia de los marineros, que han hecho llegar sus quejas a la Asociación

La zona del tratado



de Timóteo Nájico-Esquero (Astinape) para que de una vez por todas se exija al Gobierno de Argentina a que cumpla la ley y se restablezca el derecho de paso inocente que existe a la flota

Difícil operar en las islas

Con el acceso a los puertos argentinos cerrados, la terminal de Montevideo es casi la única salida que tiene la flota gallega para transferir la mercancía, reponer el barco o avituallarse para la siguiente travesía. Hacer esas operaciones en Malvinas es casi inviable. Aunque en Port Stanley emplean a

haber infraestructuras portuarias, todavía era muy caro, dicen los afectados. Sigue siendo más rentable comprar la ruta hacia Montevideo, aparte de que en el que es el principal puerto de las Malvinas no hay talleres, ni viveres y hay más problemas para hacer combustible,

Asínape ha puesto el asunto en conocimiento del Gobierno español, de la Comisión Europea e, incluso, se ha puesto en contacto con el embajador de Argentina en España para trasladarle la queja de los capitanes de los pesqueros gallegos: «Consideramos que no hemos cometido ninguna infracción ni delito, ya que estamos autorizados por nuestro Gobierno como por el de las Falkland para navegar y fondear en sus aguas mediante licencias y estamos siendo tratados como delincuentes por Argentina y viviendo constantemente con el temor de ser aprehendidos por sus patrulleras incluso cuando navegamos en aguas internacionales», se lamentan.

Aguas uruguayas

El único Gobierno que ha intentado dar una solución a la situación ha sido el uruguayo, que propuso «que navegáramos dentro de las siete millas exclusivas que tiene Uruguay en el canal», comentó uno de los afectados aperechados en agosto pasado. Pero ese remedio no es válido, porque genera un problema de seguridad: «Estima demasiado riesgo, porque no hay estado suficiente para embarcaciones de gran porte, como es nuestro caso», añade. Además, uno entiende por qué tendría que imponerse el peligro y por qué no puede ejercer el derecho de paso inocente que alguien debería hacer respetar y encargarse de restablecerlo,

Apresamientos y leyes en un intento de cortar los ingresos por pesca de las Malvinas

No es la primera vez que Argentina detiene los barcos de la flota gallega en su intento de meter chinas en el zapato a Gran Bretaña a cuenta de las islas Falkland, situadas a 400 millas del territorio argentino. El archipiélago vive de las ovejas y de la pesca y, según denuncian los afectados, Buenos Aires pretende hacer gripar este motor poniendo trabas a quienes les reportan ingresos. Es obvio que en este objetivo tenía que dar con los gallegos.

Hace unos años, en el 2007, el Gobierno argentino obligó a las empresas pesqueras que tenían licencias para fondear tanto en el país andino como en el archipiélago británico a declararse por una de las autorizaciones, al negar los permisos de pesca a aquellas compañías con intereses en las Malvinas. Reaccionó así después de que el Gobierno británico decidiera otorgar autorizaciones pesqueras con una vigencia de 25 años, en un intento de dar mayor seguridad jurídica a las empresas.

Posteriormente, en el 2009, Buenos Aires aprobó un decreto en el que exigía una autorización especial a toda aquella embarcación que hubiese navegado por aguas de las islas Falkland con posterioridad al 21 de junio del 2008.

Es, sin contar los apresamientos de embarcaciones que fondean en la milla 200 acusadas de haber invadido las aguas argentinas y la incesante vigilancia a las que fondean en la 199 de las islas Malvinas.

La Opinión

Domingo, 25 de septiembre de 2011

Redacción

A CORUÑA

El presidente de la Asociación Española de Técnicos Náuticos Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, reclamó ayer la puesta en marcha, por parte de la Unión Europea, de medidas como las desplegadas en el océano Índico contra la piratería en el golfo de Ghana, una vez han sido liberados los tripulantes del *Matthew I*. Muñiz consideró que, una vez terminado este asalto, es momento de reclamar acciones políticas, de cooperación con los estados de esta zona de África para eliminar los ataques sobre barcos que se producen en esa costa. Aseguró que es necesario adoptar medidas "de

Los capitanes urgen a la UE que equipare la protección de la zona a la del Índico

Aseguran que es necesario adoptar medidas de tipo "preventivo" para evitar nuevos ataques

tipo preventivo", aunque la piratería en el golfo de Ghana "no tenga la gravedad que tiene la del Índico".

"No deja de ser una amenaza", matizó, puesto que por las costas occidentales pasan las rutas de los petroleros y hacen "muchos bar-

cos de pesca", capataces o con tripulación española a bordo. Pidió "no bajar la guardia" y reclamar también ante la ONU que se tomen medidas "para perseguir este tipo de piratería" tanto en tierra como en el mar. La ministra española de Asuntos Exteriores, Tri-

inidad Jiménez, expresó ayer su "satisfacción" porque el secuestro del petrolero *Matthew I* se hubiese resuelto. "Recibo con alegría la noticia de que los marineros se encuentran sanos y salvos", manifestó ayer la ministra, que espera que "pronto puedan volver a sus hogares". La jefa de la diplomacia española, que asiste en Nueva York a los debates públicos de la Asamblea General de la ONU que concluyen el próximo martes, dijo que "desde el principio" las embajadas habían "estado en contacto con las autoridades de la región". Las delegaciones diplomáticas españolas "están atentas para que cuando los marineros lleguen a un puerto seguro, se les preste asistencia", concluyó.

elNuevoHerald.com

Publicado el martes 18 de octubre del 2011

El atunero español 'Alakrana' repele con éxito un ataque de piratas en Índico

El atunero español "Alakrana", que se encuentra fariando en el Océano Índico, repelió hoy un ataque de piratas y se encuentra a salvo, según informaron a Efe fuentes del sector pesquero.

El ataque al "Alakrana", que hace dos años fue secuestrado por piratas somalíes, se produjo a primera hora de esta mañana y fue la seguridad privada, que está dotada con armas de guerra, la que logró repeler la agresión con éxito.

El ataque fue, según las primeras informaciones, en la misma zona donde este fin de semana se produjeron acciones similares a barcos franceses, y coincide con el período intermonzónico, época en la que aumenta la actividad pirata.

Las mismas fuentes precisaron que el intento de abordaje y secuestro fue frustrado al aplicarse el protocolo de respuesta y defensa que se utiliza para este tipo de situaciones.

El "Alakrana" cuenta con seguridad privada desde que fue secuestrado, el 2 de octubre de 2009, por piratas somalíes que retuvieron durante 47 días a sus 36 tripulantes, 16 de ellos españoles.

En aquella ocasión, el atunero, con base en Bermeo (Vizcaya, País Vasco, norte español), fue liberado tras el supuesto pago de un rescate, extremo siempre negado por el Gobierno español. EFE

FARO DE VIGO DOMINGO, 21 DE AGOSTO DE 2011

La Defensora del Pueblo investiga el catálogo de puestos de difícil cobertura

Los titulados náutico-pesqueros creen que ayuda a precarizar el empleo en el mar

REDACCIÓN • Vigo

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) acaba de denunciar el catálogo de puestos de difícil cobertura que cada tres meses publica el Ministerio de Trabajo ante la Defensora del Pueblo, María Luisa Cava de Llano, al entender que fomenta la precarización del empleo en la mar y allana el camino a quien busca reducir los costes laborales en el sector marítimo-pesquero.

La aparición de las profesiones vinculadas con la pesca en este catálogo dentro de Galicia permite a los empresarios tramitar la solicitud de un permiso de residencia y trabajo para un extranjero que ya resida en el país para cubrir esa oferta laboral.

En Galicia y pese a la crisis, los armadores tienen dificultades para cubrir los puestos de frigorista, maquinista, mecánico naval, engrasador de máquinas de barcos, motorista naval, solrecargo de buques o de calderero para barcos de pesca. La mayoría de los titulados de los cuatro centros de formación marítimo-pesquera que hay en Galicia se emplean en tierra o en la marina mercante, mucho mejor pagada, pero también en estos buques de carga hay déficit de jefes de máquinas, pilotos o contramaestres de cubierta, marineros, camareros y cocineros de barco, y hasta de azafatas de buques de pasaje y mozos de cubierta.

Desempleo

Aetinape asegura que el índice de desempleo en el sector profesional marítimo "no deja de crecer", apoyado por "la globalización del trabajo y ahora también por las administraciones", y exige a los gobiernos que se impliquen en la defensa del trabajo autóctono con medidas fiscales y sociales, como impedir el acceso al mercado español de productos que no presenten "una trazabilidad adecuada, con datos sobre las condiciones laborales del personal que participa en la actividad extractiva".

La asociación recuerda que las escuelas náutico-pesqueras españolas están entre las mejores del mundo y son financiadas por la Administración, "que ceden a las presiones de grupos económicos para pedir internacionalmente personal barato para ocupar puestos que correspondían a titulados españoles".

FARO DE VIGO LUNES, 17 DE OCTUBRE DE 2011

Aetinape avisa de que las ayudas al desguace buscan la desaparición del sector

REDACCIÓN • Vigo

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) mantiene que las ayudas al desmantelamiento de la flota por la UE "son un peidazo más de la planificada desaparición del sector primario de Europa" y representan un apoyo encubierto a la deslocalización de los puestos de trabajo en nuestro litoral.

"En unas circunstancias económicas y de empleo tan virulentas en España y desde hace años especialmente en el sector marítimo-pesquero no debiera concederse ninguna ayuda pública sin que esta ge-

nitivase un incremento de puestos de trabajo", señala Aetinape, que considera que el desguace de la flota "profundiza en la deslocalización laboral de las comarcas marítimas, mientras a los empresarios se les ayuda a trasladar su capital donde se encuentren salarios más bajos".

"Este fondo ultraliberalismo europeo está acabando con la capacidad de generación de empleo de la flota" con lo que también se "araba con la industria transformadora española" dado que por cada puesto de trabajo a bordo existen siete u ocho inducidos en tierra, señala la asociación.

FARO DE VIGO MARTES, 26 DE JULIO DE 2011

Los mandos de la flota denuncian que el Gobierno fomenta el empleo de extranjeros en el sector

Reclaman que se elimine el sector marítimo del Catálogo de Puestos de Trabajo de Dificil Cobertura

REDACCIÓN • vga

La actual crisis de empleo que atraviesa España y que también "golpea" al sector marítimo-pesquero se ve "ampliada" con la difusión de "sesquios" como el Catálogo de Puestos de Trabajo de Dificil Cobertura, firmado entre el Ministerio de Trabajo e Inmigración, los sindicatos y la patronal. Así lo entiende la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), que considera que la difusión de tal documento por parte del Gobierno español en el ámbito internacional actúa de "efecto llamada" para "interferir en la capacidad de empleo del sector marítimo-pesquero" nacional.

La asociación que agrupa a la mayor parte de los mandos de la flota española denuncia "una vez más" esta práctica con la que "las autoridades españolas favorecen la llegada de inmigrantes al sector marítimo. A continuación, Aetinape precisa que "esta opinión tiene que ver únicamen-

te con asuntos relacionados con las condiciones laborales y no con planteamientos de otro tipo". Así, indica también la asociación de titulados españoles que "reconocemos, por supuesto, el derecho de todos los ciudadanos y ciudadanas del mundo a desempeñar un puesto de trabajo digno allí donde se encuentran".

El colectivo profesional que lidera el gallego José Manuel Muñiz explica y denuncia también que "las presiones de la industria y la merma de las condiciones laborales en el mar se traducen en falsas evidencias de que los españoles no quieren trabajar en el mar o que muchas ofertas [de trabajo en el sector] no se cubren", además de que "a la parte empresarial le resulta mucho más rentable contratar extranjeros que mejorar las condiciones de trabajo de los empleados nacionales".

Como ejemplo de la actual situación, Aetinape se hace eco de un texto extraído de una página



electrónica editada en Perú en la que se señala que se necesitan marinos de todas las categorías para trabajar en España, como oficiales de puente, jefes y oficiales de máquina, oficial radioelectrónico de la marina mercante, sobrecargo de buques, calderero, cocinero de barco o engra-

sador y así hasta medio centenar de áreas de trabajo y 350 puestos disponibles en barcos y puerto.

Tras tal presentación, señala Aetinape que en la misma página se solicita a los interesados que consulten en internet el Catálogo de Puestos de Trabajo de Dificil Cobertura 2011 para, finalmente, "ofrecer condiciones como alta en la Seguridad Social, tarjeta de residencia y trabajo, salarios de acuerdo al cargo, semestralidades, incentivos, horas extra y contrato indefinido".

Ante tales hechos, Aetinape anuncia que solicitará tanto a los responsables del Ministerio de Trabajo, como al Defensor del Pueblo, que "se definan sobre este asunto, refinen las profesiones marítimo-pesqueras de ese peculiar catálogo y promuevan en el sector políticas generadoras de empleo nacional" por entender que "la exhibición internacional del mencionado Catálogo contribuye a disminuir la calidad del empleo en el sector marítimo-pesquero".

Diario de Arousa Domingo, 31 de julio de 2011

Aetinape se une al rechazo al proyecto para la reforma de la política pesquera

EFE • SANTIAGO

■ La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) anunció ayer su rechazo la propuesta de la comisaría europea de Pesca, María Damanaki, para la reforma de la Política Pesquera Común (PPC).

Aetinape se une de esta forma a todas la voces que se alzaron en contra de esta propuesta que en Galicia logró unir al Gobierno y a los partidos de la oposición para rechazar esta iniciativa.

La asociación pesquera consideró, según indicó en un comunicado, que se está siguiendo el guión previsto, "primero negro, después gris oscuro", por lo que

apuntó que su aprobación "supondrá continuar el proceso de descomposición del sector extractivo gallego y español".

Suavizar poco a poco > Para la asociación profesional, la comisaría María Damanaki utiliza una estrategia para conseguir que se dé luz verde a sus objetivos. Así, indicó que Damanaki "está actuando como es habitual en este tipo de procesos: en principio se anuncia una catástrofe total y después se van suavizando las posturas hasta dejar las cosas en un nivel muy grave, pero sin llegar a catastrófico". Tras insistir en que así fue siempre, aseguró que "así

ocurrirá ahora gracias a las presiones de los lobbies apoyados en los supuestos informes científicos de inspiración conservacionista".

Por ello, consideró que "en esta vidriosa y compleja negociación, donde la mayoría de los estados miembros nunca han sido solidarios con España en materia pesquera, es vital que las diferentes administraciones y el sector mantengan una demanda coordinada en un marco de consensos".

No conseguir una "política de Estado" en esta materia "debilitaría nuestra posición en Bruselas", concluyó Aetinape.

LEGISLACION

PORCENTAJES DE PARTICIPACION FLOTA ESPAÑOLA QUE FAENA EN NAFO

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 177, de 25-07-11

RESOLUCION 08-07-2011,

de la Secretaría General del Mar, por la que se publica la actualización de los anexos I,II,III,IV,V,VI,VII y VIII de la Orden de 21-12-1999, por la que se ordena la actividad pesquera de la flota española que faena en la zona de regulación de la Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental.

ORDENACION GENERAL DE LA FORMACION PROFESIONAL DEL SISTEMA EDUCATIVO

MINISTERIO DE EDUCACION

BOE 182, de 30-07-11

REAL DECRETO 1147/2011,

de 29 de julio, por el que se establece la ordenación general de la formación profesional del sistema educativo.

ACTUALIZACION, ADECUACION Y MODERNIZACION DEL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL

JEFATURA DEL ESTADO

BOE 184, de 02-08-11

LEY 27/2011,

de 1 de agosto, sobre actualización, adecuación y modernización del sistema de Seguridad Social.

CATALOGO NACIONAL DE CUALIFICACIONES PROFESIONALES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

BOE 186, de 04-08-11

REAL DECRETO 1033/2011,

de 15 de julio, por el que se complementa

el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, mediante el establecimiento de cuatro cualificaciones profesionales de la familia profesional Marítimo-Pesquera.

CENSO FLOTA AUTORIZADA PESCA DEL ATUN ROJO

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 193, de 12-08-11

RESOLUCIÓN de 29-07-11,

de la Secretaría General del Mar, por la que se publica el censo específico de la flota autorizada para el ejercicio de la pesca del atún rojo.

PLAN DE PESCA CALADERO NACIONAL DEL GOLFO DE CADIZ

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

BOE 202, de 23-08-11

ORDEN ARM/2296/2011,

de 27 de julio, por la que se modifica la Orden ARM/2457/2010, de 21 de septiembre, por la que se establece un plan de pesca para la pesquería de arrastre de fondo en el Caladero Nacional del Golfo de Cádiz.

AYUDAS TRIPULANTES BUQUES ESPAÑOLES FLETAN NEGRO

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

BOE 208, de 30-08-11

ORDEN PRE/2322/2011,

de 25 de agosto, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes afectados por la paralización temporal de la actividad de buques pesqueros españoles, dirigidos a la pesquería del fletán negro, que faenan en la zona de regulación de la organización de la pesca del Atlántico Noroccidental.

CONTROL DE DESEMBARQUES DE ARENQUE, CABALLA Y JUREL

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO
RURAL Y MARINO

BOE 218, de 10-09-11

RESOLUCION de 02-09-11,

de la Secretaría General del Mar, por la que se publica el listado de puertos designados conforme a la 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.

REGISTRO DE AYUDAS DE MINIMIS EN EL SECTOR PESQUERO

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO
RURAL Y MARINO

BOE 223, de 16-09-11

REAL DECRETO 1149/2011,

de 29 de julio por el que se establece y regula el registro español de ayudas „de minimis% en el sector pesquero.

REGULACIÓN DE LA PESCA CON ARTES DE CERCO EN EL CALADERO MEDITERRÁNEO.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO
RURAL Y MARINO

BOE 230, de 24-09-11

ORDEN ARM/2529/2011,

de 21 de septiembre, por la que se regula la pesca con artes de cerco en el caladero Mediterráneo.

DESMANTELAMIENTO MEDIANTE PARALIZACIÓN DEFINITIVA BUQUES PESQUEROS CALADEROS INTERNACIONALES Y PAISES TERCEROS

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO
RURAL Y MARINO

BOE 243, de 08-10-11

REAL DECRETO 1362/2011,

de 7 de octubre, por el que se establece un Plan Nacional de Desmantelamiento mediante la paralización definitiva de las actividades de buques pesqueros españoles incluidos en censos de caladeros internacionales y países terceros.

BOE 261, de 29-10-11

Corrección de errores del Real Decreto 1362/2011, de 7 de octubre, por el que se establece un Plan Nacional de Desmantelamiento mediante la paralización definitiva de buques pesqueros españoles incluidos en censos de caladeros internacionales y países terceros.

AYUDAS TRIPULANTES BUQUES AFECTADOS POR EL PLAN DE RECUPERACIÓN MERLUZA DEL SUR

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

BOE 249, de 15-10-11

ORDEN PRE/2766/2011,

de 13 de octubre, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques españoles afectados por el plan de recuperación de la merluza del sur y la cigala.

LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y MARINA MERCANTE

MINISTERIO DE FOMENTO

BOE 253, de 20-10-11

REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011,

de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

LEGISLACION

PROTOCOLOS DE FORMACION PARA ATENCION DE PERSONAS CON DIS- CAPACIDAD

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

BOE 272, 11/11/11

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.

ORDEN PRE/3028/2011,

de 4 de noviembre, por la que se establecen los protocolos de actuación y de formación de las tripulaciones de los buques de pasaje y la formación del personal de las empresas navieras que presten servicio en las terminales portuarias para la atención de las personas con discapacidad.

Xuntanza Compañeiros do Mar HOMENAJE A PEPE "MARADONA"

■
El próximo día 3 de diciembre, los compañeros tripulantes, armadores y proveedores de la flota de NAFO y otros caladeros, tanto españoles como portugueses, coincidiendo con el encuentro que mantienen cada fin de año para celebrar una comida de confraternidad, quieren este año ofrecer un reconocimiento y apoyo a un gran amigo y compañero, el Capitán de Pesca de Cangas do Morrazo José González Barreiro, más conocido en la flota como "**Maradona**", gran profesional y viejo compañero de fatigas en AETINAPE.

■
Hace 6 años, en una operación rutinaria tuvo la fatalidad de quedarse con una minusvalía física del 90% y mental del 60% y en la actualidad sigue en estas condiciones. Queremos resaltar el gran esfuerzo y compromiso que su esposa y familia realizan para que nuestro amigo Pepe esté rodeado de bienestar y cariño. Todos los que le conocemos le queremos y deseamos lo mejor.

■
AETINAPE SE SUMA A ESTE DIGNO Y MERECIDO ACTO Y SOLICITA EL MÁXIMO APOYO

Fecha y Lugar del Homenaje y Almuerzo : **3 diciembre de 2011 a las 13:30**
Castelo Soutomaior - <http://www.hotelpousadadelcastillo.com>

Nota: Para asistir ponerse en contacto con la Secretaría de AETINAPE y para más información consulte la web **www.aetinape.com**.