



INFO **AETINAPE**

**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
NOVIEMBRE 2012**

aetinape
años de

30 

mar



Dossier AETINAPE Noviembre 2012

2 Contenido

3 Norte

4-19 Informes y Noticias

20-47 Colaboraciones y Opiniones

48-53 Formación

54-56 Revista de Prensa

57-58 Legislación



Sin bajar la guardia

■ Si dice el tango que 20 años no es nada....pues nosotros añadimos que 30 tampoco. Parece que fue ayer cuando unimos nuestras voluntades un grupo de titulados náutico-pesqueros que hasta entonces nos dedicábamos a hacer batallas por nuestra cuenta. AETINAPE nació a sabiendas de que cada uno, cada pequeño grupo de amigos, cada grupo en cada puerto...no éramos nadie.

■ Sin la visión que muchos de nosotros tuvimos en aquel momento, nada se hubiese conseguido. La unidad nos hizo fuertes, y de aquel grupo de jóvenes indignados con las condiciones de vida en el mar, nació un sólido grupo de presión profesional que se ha ido situando entre los principales interlocutores sociales del sector marítimo.

■ Claro que es obligado sentirnos satisfechos de estas tres décadas de evolución. Por mucho que hayan cambiado las cosas, por muchas canas que desde entonces hayamos generado, la mayoría de los factores continúan siendo válidos, por mucho que los escenarios y las coordenadas hayan cambiado de forma radical.

■ Cuando luchábamos por la dignidad más básica en relación con las condiciones de vida a bordo y por un reconocimiento profesional digno en marina mercante, hoy lo hacemos por la dignidad más esencial sobre las condiciones de los trabajadores en el mundo globalizado. Cuando luchábamos por reclamar seguridad a bordo o atención a las condiciones de habitabilidad de los barcos, hoy seguimos sin bajar la guardia.

■ Son sólo dos ejemplos, pero significativos. Los titulados náutico-pesqueros, como el resto de la clase trabajadora, no hemos subido pel-daños en la escala social, como a veces quieren hacernos creer. Seguimos luchando por arañar espacios de calidad de vida, mientras el poderoso dinero hace de las suyas a bordo de empresas y gobiernos.

■ Otro ejemplo que podéis leer en este número de AETINAPE consiste en la alegría de ciertas élites económicas y políticas porque Europa continuará sufragando el desguace de buques. Indigna pensar que alguien celebre que se subvencione la destrucción de puestos de trabajo, pues eso es lo que están haciendo, a la vez que se olvidan de gestionar nuevos acuerdos pesqueros. Así seguimos, como hace 30 años: luchando por la dignidad y el empleo.

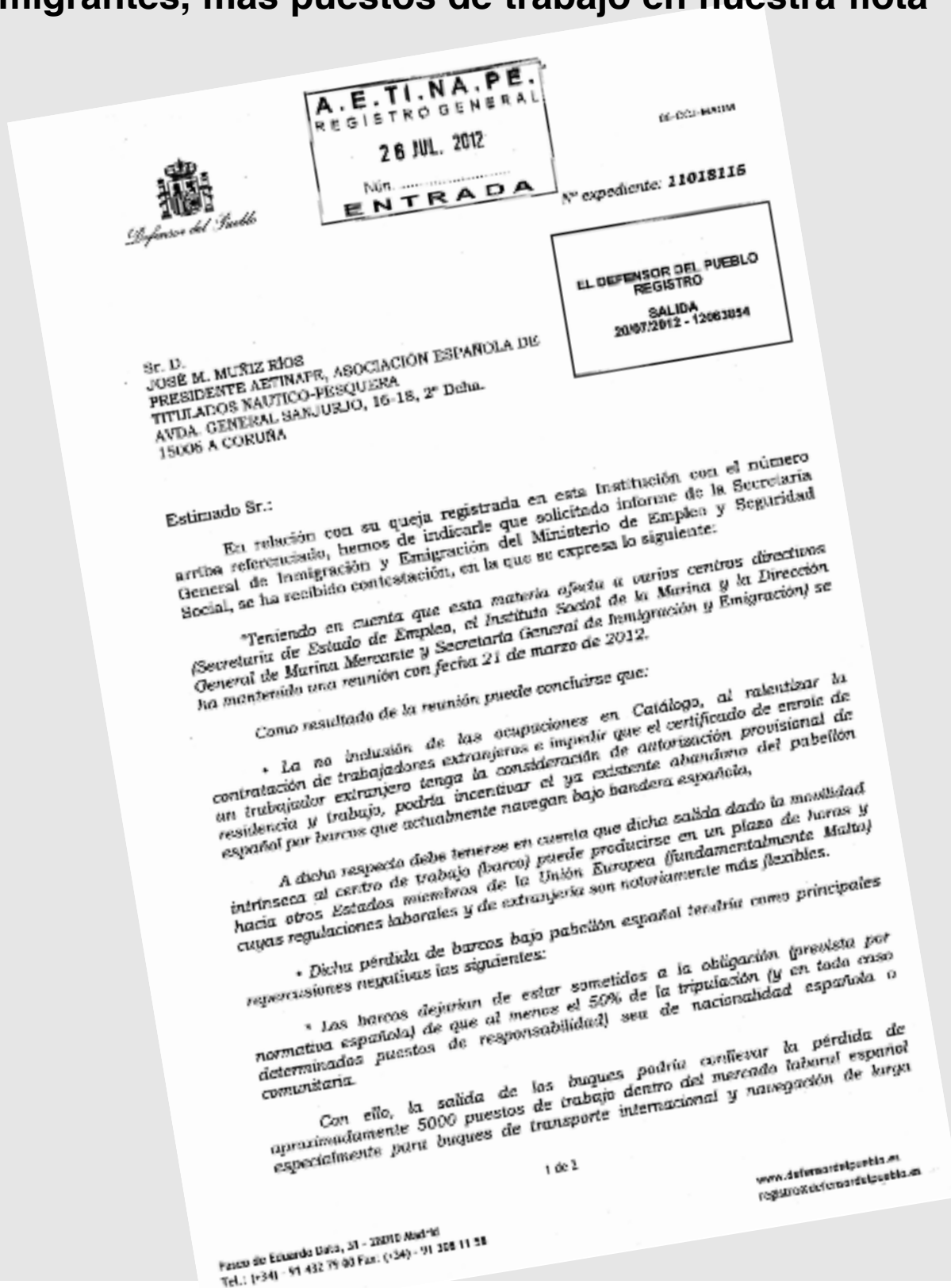
■ Injusto sería no reconocer los avances que hemos experimentado en los aspectos normativos de nuestra profesión, que nos facultan para nuevas misiones. Tras años y años de lucha contra prejuicios e ideas que parecían inamovibles, fuimos derribando muros cuya solidez parecía infinita, y acabaron resquebrajados ante la razón y la lógica.

■ Es el momento de recordar, como haremos en la Asamblea de este trigésimo año de la organización, a los fundadores, a los amigos, a los directivos, a los afiliados que fueron y son el fundamento de nuestra fuerza. Y a todos los que han llevado en algún momento el nombre de AETINAPE un poco más allá de lo que era su obligación. Gracias, sincera y noblemente, gracias.

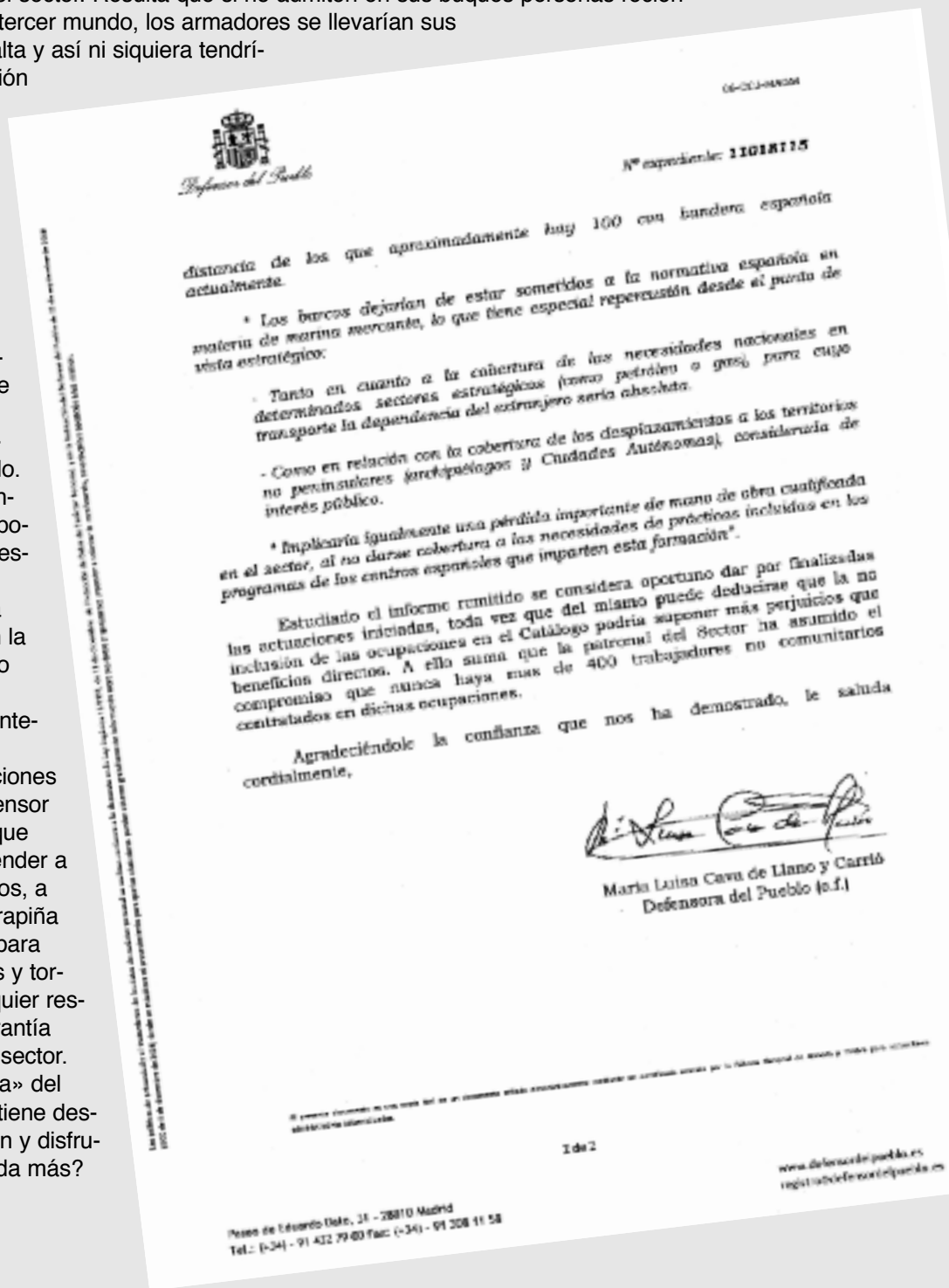
■
AETINAPE

El famoso Catálogo de Puestos de Trabajo de Difícil Cobertura

Convencen al Defensor del Pueblo: cuantos más inmigrantes, más puestos de trabajo en nuestra flota



Ver para creer. Nada mejor que una reunión entre los distintos departamentos del Estado para convencer al Defensor del Pueblo de que en realidad el famoso Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura es en realidad la tabla de salvación para el sector. Resulta que si no admiten en sus buques personas recién llegadas del tercer mundo, los armadores se llevarían sus buques a Malta y así ni siquiera tendrían la obligación de contratar algún tripulante español. La lógica del liberalismo y la globalización más despiadada se ha apoderado hasta de los rincones más recónditos del Estado. Desde los sindicatos, colaboradores imprescindibles de esta absurda normativa en la que el Estado abdica de su defensa del interés nacional, hasta instituciones como el Defensor del Pueblo, que pasa de defender a los ciudadanos, a respaldar la rapiña empresarial para bajar salarios y torpedear cualquier resquicio de garantía laboral en el sector. La «sentencia» del defensor no tiene desperdicio. Lean y disfruten. Alguien da más?



■ Simplifica la transmisión de la información exigida por la normativa europea y española

Fomento moderniza el registro de los mercantes que llegan a España

■ El Consejo de Ministros, a propuesta de la ministra de Fomento, ha aprobado un Real Decreto sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles y salgan de estos.

■ La nueva disposición oficial incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE.

■ Tiene como finalidad simplificar, y armonizar los procedimientos y actuaciones relativas a la transmisión de la información exigida por la normativa comunitaria europea y por la española a los buques mercantes que entren y salgan de los puertos españoles.

■ Esta información, denominada “formalidades informativas”, está constituida por el conjunto de datos contenidos en el Anexo del Real Decreto y, a los efectos de simplificación y armonización indicados, se presentará en formato electrónico, a través de una ventanilla única que conectará entre sí varios sistemas electrónicos de transmisión de datos, todo ello sin imponer nuevas obligaciones en cuanto a los contenidos informativos.

■ La información deberá ser transmitida por el capitán u otra persona autorizada por el operador del buque a la Autoridad Portuaria competente con al menos 24 horas de antelación a la llegada del buque a un puerto de interés general o en el momento que el buque abandone el puerto de procedencia, si la duración del viaje es inferior a 24 horas o en cuanto se disponga de dicha información, si se desconoce el puerto de escala.

Ventanilla única

■ Las Autoridades Portuarias quedan constituidas como ventanilla única (de conformidad con lo dispuesto en la Orden FOM/1194/2011 por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general) y, por lo tanto, son los receptores de la información de referencia que habrán de transmitir a Puertos del Estado.

■ Excepcionalmente, por razones de operatividad, en los puertos autonómicos en los que no existe Autoridad Portuaria-, la información será transmitida a Puertos del Estado directamente por el operador del buque o por la empresa naviera. Puertos del Estado transmitirá la información a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).

■ La Administración Marítima deberá controlar el cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto, en cuanto el fin último del mismo es facilitar el tráfico marítimo. A tal efecto, las Capitanías Marítimas deben asegurarse de que la información sea efectivamente transmitida a las Autoridades Portuarias por el capitán del buque o persona autorizada para ello.

■ Este Real Decreto, publicado en el BOE 229, de 22/09/2012, entró en vigor el día siguiente al de su publicación.

AETINAPE vuelve a proponer a la DGMM que modifique la orden FOM/2296/2002

Regula los programas de formación de los títulos profesionales de Marineros de Puente y de Máquinas de la marina mercante, y de Patrón Portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional

Antecedentes

La ORDEN FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de Marineros de Puente y de Máquinas de la Marina Mercante, y de Patrón Portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional, mantiene un tratamiento completamente injusto y desproporcionado a la hora de determinar las cualificaciones de los profesores que impartan las enseñanzas reguladas en la citada orden.

Este tratamiento injusto que no respeta el principio de igualdad ante la ley, motivado por nuestra constitución (CE) deja sin posibilidades del derecho de opción a participar en la docencia a los profesionales titulados marítimo-pesqueros, y que están representados por esta organización profesional.

Aspectos objeto de controversia y sometidos a impugnación

Los aspectos objeto de impugnación por esta organización profesional son los que a continuación se relacionan:

Artículo 2. Programa de formación de los títulos profesionales de Marinero de Puente y Marinero de Máquinas de la Marina Mercante. Apartado 2. La Dirección General de la Marina Mercante expedirá los títulos profesionales de Marinero de Puente y Marinero de Máquinas a quienes cumplan los requisitos determinados en el citado artículo, hayan superado previamente los contenidos del curso del certificado de formación básica regulado en esta Orden y superen el curso y las pruebas prácticas, cuyos contenidos se desarrollan en el anexo I de esta Orden.

Anexo I. Puntos 1 y 2. Apartados B) Instructores

Artículo 3. Programa de formación del título profesional de Patrón Portuario. Apartado 1. La Dirección General de la Marina Mercante expedirá el título profesional de Patrón Portuario de la Marina Mercante, establecido en el artículo 12 del Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, a quienes cumplan los requisitos determinados en el citado artículo, hayan superado previamente el curso para

la obtención del certificado de formación básica regulado en esta Orden, y superen el curso y las pruebas prácticas, cuyo contenido, de acuerdo con las normas de la sección A-II/3 del Código de Formación del Convenio STCW, se desarrolla en el anexo I de esta Orden.

Anexo I. Punto 3. Apartado B) Instructores

Artículo 5. Certificado de Formación Básica.

Apartado 2. El «Certificado de Formación Básica» se obtendrá tras superar satisfactoriamente el curso cuyo contenido se desarrolla en el anexo I

Anexo I. Punto 4. Apartado B) Instructores

Artículo 6. Certificado Avanzado en Lucha Contra Incendios. Apartado 2. El Certificado Avanzado en Lucha Contra Incendios se obtendrá tras superar satisfactoriamente el curso cuyo contenido se desarrolla en el anexo I

Anexo I. Punto 5. Apartado B) Instructores

Artículo 7. Certificado de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (no rápidos). Apartado 2. El Certificado de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate no Rápidos se obtendrá tras superar satisfactoriamente el curso cuyo contenido se desarrolla en el anexo I

Anexo I. Punto 6. Apartado B) Instructores

Artículo 8. Certificado de Botes de Rescate Rápidos. Apartado 2. El Certificado Avanzado en Manejo de Botes de Rescate Rápidos se obtendrá tras superar satisfactoriamente el curso cuyo contenido se desarrolla en el anexo I

Anexo I. Punto 7. Apartado B) Instructores

Artículo 11. Certificado de Familiarización en Buques Tanque. Apartado 3. El Certificado de Familiarización en Buques Tanques se obtendrá tras superar satisfactoriamente el curso cuyo contenido se desarrolla en el anexo I

Anexo I. Punto 10. Apartado B) Instructores

Artículo 12. Certificado de Buques Petroleros. 2. El Certificado de Buques Petroleros se obtendrá tras superar satisfactoriamente el curso cuyo contenido se desarrolla en el anexo I

Anexo I. Punto 11. Apartado B) Instructores

Artículo 13. Certificado de Buques Gaseros. 2. El Certificado de Buques Gaseros se obtendrá tras superar satisfactoriamente el curso cuyo contenido se desarrolla en el anexo I



Anexo I. Punto 12. Apartado B) Instructores

Artículo 14. Certificado de Buques Químicos. 2. El Certificado de Buques Químicos se obtendrá tras superar satisfactoriamente el curso cuyo contenido se desarrolla en el anexo I



Anexo I. Punto 13. Apartado B) Instructores

Artículo 15. Certificado Básico de Buques de Pasaje. Apartado 2. El Certificado Básico de Buques de Pasaje se obtendrá tras superar satisfactoriamente el curso cuyo contenido se desarrolla en el anexo I



Anexo I. Punto 14. Apartado B) Instructores

Artículo 16. Certificado de Buques Ro-Ro de Pasaje y Buques de Pasaje Distintos a Buques Ro-Ro. Apartado 2. Este Certificado de Buques de Pasaje se obtendrá tras superar satisfactoriamente el curso cuyo contenido se desarrolla en el anexo I



Anexo I. Punto 15. Apartado B) Instructores

Artículo 17. Certificado de Radar de Punteo Automático (ARPA). Apartado 2. El Certificado de Radar de Punteo Automático se obtendrá tras superar satisfactoriamente el curso cuyo contenido se desarrolla en el anexo I



Anexo I. Punto 16. Apartado B) Instructores

Artículo 22. Condiciones generales de los centros de formación que impartan cursos conducentes a la expedición de los títulos profesionales y certificados regulados en esta Orden.

Apartado 1. Los centros de formación públicos y privados, homologados por la Dirección General de la Marina Mercante, estarán sometidos al cumplimiento de las disposiciones del Convenio STCW..... No se cumple en lo referente a los instructores

Apartado 2. Asimismo, los centros homologados deberán cumplir las condiciones específicas, determinadas en el anexo I para el respectivo curso, programa de formación y pruebas prácticas, salvo en el supuesto de los centros públicos que impartan formación conducente a la obtención de títulos académicos preceptivos para la expedición de un título profesional de Marina Mercante, que sólo tendrán que satisfacer respecto de todos los cursos los

apartados relativos al equipamiento de material práctico y evaluación, y, además, en relación con los cursos números 8 y 9, el apartado de Instructores.

En todos ellos: El instructor y evaluador principal deberá estar en posesión de una titulación profesional superior de la Marina Civil.

Añadir...»....o estar en posesión del ciclo superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura, ciclo superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo, o patrón mayor de cabotaje.

En los artículos 5, 6, 7, y 8 podrán ser instructores además, el Patrón de Pesca de Altura y el Capitán de Pesca.



3. Solicitud:

1. Se admita esta propuesta de modificación de los apartados B), del anexo I de la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de Marineros de Puente y de Máquinas de la Marina Mercante, y de Patrón Portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional.

2. Se dicte una nueva redacción del apartado correspondiente a la cualificación de los instructores, del apartado B) de los puntos correspondientes a los artículos 2, 3, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 Añadiendo...»....o estar en posesión de las titulaciones profesionales derivadas de los ciclos superiores en Transporte Marítimo y Pesca de Altura; y en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo, o la titulación profesional de Patrón Mayor de Cabotaje.

En el caso de los artículos 5, 6, 7, y 8 podrán ser instructores además, las titulaciones profesionales de Capitán de Pesca y Patrón de Pesca de Altura.

■
Un real decreto por el que se establece su régimen jurídico

Alegaciones sobre seguridad y contaminación para buques de recreo

■ Introducción

Una vez analizado el proyecto de Real Decreto, por el que se establece el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo, Aetinape, a través del presente informe, solicita la modificación del citado proyecto en orden a una medida precautoria y una propuesta de modificación:

■ Medida precautoria

Que el proyecto tenga muy en consideración, por razones de seguridad y prevención de la contaminación marítima, las disposiciones internacionales y nacionales siguientes:

- a) el Convenio Internacional STCW.78/95, y en su versión enmendada en 2010
- b) El Código STCW
- c) La Ley de Puertos y Marina Mercante;
- d) El Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante; y
- e) Los Reales Decretos 1393/2007, de 29 de octubre y el Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo

■ Propuesta de modificación

Artículo 7. Personal de gobierno y marinería del buque.

■ Nueva redacción:

Con independencia del uso privado o comercial de los buques de recreo y de las titulaciones náutico-deportivas de los propietarios de los buques o de los pasajeros embarcados, las tripulaciones deberán estar integradas por personal profesional.

■
«Los buques deportivos estarán bajo el mando de un Capitán, que deberá podrá estar en posesión del título de piloto de primera o de segunda de la marina mercante, patrón de altura o bien del título de patrón de litoral, patrón mayor de cabotaje, patrón de cabotaje, patrón de pesca de altura y patrón de 1ª clase de pesca de litoral de acuerdo con el desplazamiento del buque y las atribuciones que para dichos títulos establece el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, en función de la potencia y el arqueo del buque y para la salvaguarda de la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino»



AETINAPE responde a la encuesta sobre los Consejos Consultivos de la UE

El objetivo de esta consulta es recoger las opiniones y las ideas de los CCR sobre su propio rol futuro en el marco de una política regionalizada, así como sobre los cambios necesarios en los métodos de trabajo, en la composición y el funcionamiento de los Consejos Consultivos. Los resultados de esta consulta y del debate consiguiente confluirán en la elaboración de normas detalladas sobre papel, composición y funcionamiento, que se definirán tras la aprobación del paquete de reformas.

Regionalización

Con la regionalización el papel de los CC experimentará varios cambios. Los CC podrían intervenir en dos momentos del proceso de toma de decisiones:

Consulta en la fase preliminar de desarrollo y preparación de los planes plurianuales propuestos por la Comisión. Esto no cambiará de forma significativa lo que hasta ahora se ha venido haciendo, sin embargo modificará el enfoque de la idea central del dictamen: los planes sometidos a la aprobación del Consejo y del Parlamento no incluirán medidas detalladas, sino más bien objetivos, metas y plazos para conseguirlos.

Tras la negociación y la aprobación por parte de los legisladores del plan plurianual, los CC desempeñarán un papel esencial asesorando proactivamente a la Comisión y a los Estados miembros en su implementación: qué medidas técnicas son las más adecuadas y qué medios los más eficaces para alcanzar los objetivos. Los CC presentarán sus recomendaciones a los Estados miembros que deberán concordar medidas comunes.

Por lo tanto los CC tendrán que desarrollar modalidades de planificación avanzadas, dando prioridad en su trabajo al cumplimiento de los plazos previstos y a la aprobación de los planes plurianuales de la UE. Además los CC evaluarán el tipo de aportación a incluir en la elaboración de sus dictámenes, como por ejemplo el tipo de información y los datos científicos.

Pregunta 1: ¿Qué consecuencias acarrea la regionalización para los CC?

La necesidad de implementar mayores cuotas de participación regional. Los CC deberían plantear a los órganos de decisión de la UE en cuanto a la PPC, el papel y la fuerza que deben tener ciertas regiones en el seno de la toma de decisiones del marco regulador de la PPC. Por ejemplo, Galicia debe tener una mayor capacidad de decisión debido a que el volumen de flota y pescadores es muy superior al de otras regiones, y por lo tanto, también será en mayor medida afectado por dichas decisiones.

En resumen, quien sea el mayor afectado por la toma de decisiones, debe tener mayor capacidad de representación en esas decisiones. Por consiguiente, los CC deben canalizar esa importancia.

Pregunta 2: ¿Cómo puede evitarse la redundancia en las consultas de los CC (por parte de los Estados miembros y de la Comisión)?

Habiendo una mayor coordinación entre los órganos colegisladores y los CC, de manera que estos estén más especializados y sus valoraciones y dictámenes tengan mayor rigor técnico, a la vez que estos CC deberían disponer de un staff de personal especializado en los temas cruciales que debe defender ante los órganos de toma de decisiones de la UE.

Además de presentar recomendaciones y sugerencias sobre la implementación de medidas específicas en el ámbito de los planes, hay otras actividades que adquieren cierta importancia (por ejemplo, contribuir en la recogida de datos en colaboración con el mundo científico y a través de la cooperación científicos-pescadores). Los CCR participan ya, en calidad de observadores, en los grupos científicos de trabajo del CCTEP y del CIEM.

Pregunta 3: ¿Deberían los CC tener derecho a participar en la identificación de las prioridades de investigación?

Si. Si los CCR estuvieran dotados del staff técnico adecuado, y teniendo en cuenta que gozan de una información y posición privilegiada, por estar encuadrados entre el sector afectado y el legislador, la decisión sobre las prioridades de investigación deberían contar con la participación activa de estos

CCR por estar muy próximos a estos dos sectores (operadores pesqueros y legislador), los cuales les afectarán las medidas que se adopten en el campo de la investigación.

■
Pregunta 4: ¿Cómo podría reforzarse ulteriormente la cooperación entre CC y científicos para hacerla más eficaz?

Con una red técnica de operadores que sirviera de enlace entre la parte investigadora y la consultiva

■
Pregunta 5: ¿Deberían involucrarse a los CC en la elaboración de medidas de control?

Si. Los CCR al estar en estrecho contacto con el sector pesquero, debería comprometerse en la elaboración de medidas de control. Resultaría un ejercicio de responsabilidad, de información al sector afectado y de correspondencia órgano consultivo + sector pesquero

■
Financiación

Los CCR disponen de recursos propios (en su mayoría procedentes de subvenciones de la UE, de las cuotas mínimas de asociación y de las contribuciones de los Estados miembros) que suman una cantidad anual de 250.000 € para cada CCR.

Aunque se hayan recibidos diversas peticiones de incremento de la financiación UE, existen significativas limitaciones al empleo de los fondos comunitarios y es importante encontrar la forma de ampliar la base de financiación. Los CC tendrán que adaptar sus modelos de gastos en el marco de la reformada PPC para responder a las necesidades de su nuevo papel.

Las cuotas de adhesión pueden variar mucho entre un CCR y otro, y en algunos casos la cantidad necesaria puede dificultar la participación de las entidades más pequeñas. Es necesario por lo tanto encontrar nuevas fuentes de financiación. Puesto que la regionalización requerirá cierto tiempo y los planes de gestión plurianuales conllevarán una mayor carga de trabajo, en esta fase puede parecer prematuro sugerir cambios en las modalidades de financiación de la UE.

■
Pregunta 6: ¿Cómo pueden los CC adaptar sus cuotas de adhesión en función del tamaño y de la capacidad financiera de sus miembros?

Al estar especializadas, justificarían la capacidad y necesidad de su intervención, y por lo tanto, la fijación de cuotas de adhesión por sus servicios.

■
Pregunta 7: ¿Qué nuevas fuentes de financiación pueden identificar los CC y cómo pueden acceder a ellas?

Por publicidad, información y formación al sector, a

las empresas, a los operadores pesqueros en general.

■
5. Composición futura de los CC, aprobación y seguimiento de los dictámenes

Queda abierta la posibilidad de adhesión al sector pesquero y a otros grupos de interés dentro de la PPC, como las ONG ambientalistas o la pesca de recreo. La Comisión, los Estados miembros y los científicos pueden participar en calidad de observadores (no miembros) y en algunos casos son invitados a participar los representantes de países terceros. En los órganos decisorios de los CCR (Comité Ejecutivo y Asamblea general), dos tercios de los asientos le corresponden al sector pesquero y el tercio restante a los demás grupos de interés. Varias agrupaciones de interés (por ejemplo la pesca artesanal) han planteado dudas acerca del sistema de representación, se han cuestionado las normas de composición y se ha evidenciado la necesidad de garantizar una representación equilibrada capaz de dar voz a todos los legítimos intereses.

Para la aprobación de los dictámenes, ¿deberían los CC intentar lograr la unanimidad o votar por mayoría (dejando constancia en las actas del voto en contra)? La tendencia general hasta ahora ha sido la de buscar la unanimidad, aunque a veces el dictamen se haya aprobado con votos en contra. Sin embargo ahora es necesario reconsiderar la cuestión, puesto que la regionalización fija el objetivo de alcanzar el acuerdo sobre el tipo de medidas de gestión que deberían aplicarse en el ámbito de los planes.

Otra cuestión de interés es la del seguimiento por parte de los Estados miembros y de la Comisión de los dictámenes de los CC. En la medida de lo posible la Comisión procura siempre tenerlos en cuenta, sobre todo si el dictamen se ajusta a los objetivos previstos. Pero la Comisión no puede verse obligada a transformar automáticamente el dictamen de un CC, aunque aprobado por unanimidad, en propuestas o normas.

■
Pregunta 8: ¿Cómo se puede garantizar la adecuada participación/representación de todos los legítimos intereses, como los de la pesca artesanal?

Teniendo la debida representación cuando se adopten medidas que afectan a este sector de la pesca artesanal. Posiblemente no pueda haber un alto de nivel de representantes permanentes en la Asamblea de la CCR, sin embargo, si puede haber una especie de comisión o subcomisión de pesca artesanal que adopte una determinada fuerza en el seno de la Asamblea u otros órganos de decisión y

que se activa solo cuando se discuten temas que afectan a este sector.

Se trataría de hacer comisiones especializadas (en este caso del sector de la pesca artesanal) cuyas decisiones se discuten en el seno de la Asamblea por sus canalizadores/representantes, y siempre y cuando se garantice una capacidad de representación de las decisiones adoptadas en esas comisiones especializadas.

Consideramos excesivo el peso de representación en los diferentes ámbitos de los CCR de las organizaciones medioambientalistas y patronales frente a los responsables de ejecutar los acuerdos de pesca, que son los Capitanes, quienes, a nuestro juicio debieran tener mayor presencia, no solo en la Asamblea General y los diferentes Grupos de Trabajo, sino en el Comité Ejecutivo.

Es por ello que debieran buscarse mayores equilibrios de representación de los distintos actores en el mundo marítimo-pesquero.

■ **Pregunta 9: ¿Deberían existir diferencias en las normas de composición de los órganos decisorios o debería aplicarse la misma norma a todos los CC?**

Deberían existir diferencias en las normas de composición de los órganos decisorios para poder llevar a cabo lo argumentado en la pregunta 8

■ **Pregunta 10: ¿Debería mantenerse la norma de aprobar todos los dictámenes por unanimidad (registrando los votos en contra en caso de no alcanzarse el consenso)?**

No. La unanimidad será muy difícil cuando existe una variada gama de intereses. Las decisiones deberían tener mayorías de 2/3, 3/5, cuanto menos mayoría absoluta, y si registrar los votos en contra

6. Dimensión internacional

La Unión Europea pertenece a muchas organizaciones internacionales y regionales, sobre todo ORGP. De hecho el CCR de flotas de larga distancia fue creado expresamente para asesorar a la Comisión en el ámbito de las negociaciones internacionales. Además, en varias regiones, las actividades pesqueras y las poblaciones cubiertas por algunos CC son compartidas con países terceros. Es el caso del Mediterráneo y del mar Negro (para este último está prevista la creación de un nuevo CC), así como de importantes poblaciones del mar del Norte y de muchas poblaciones pelágicas. Es necesario por lo tanto desarrollar ulteriormente y asegurar un suficiente nivel de participación de los grupos de interés en áreas caracterizadas por una marcada dimensión internacional. Actualmente los CCR pueden invitar a representantes de países terceros a parti-

par en calidad de observadores.

■ **Pregunta 11: En vista de una intensa agenda exterior, ¿cómo puede garantizarse la elaboración de un dictamen exhaustivo de los grupos de interés para la organización de encuentros internacionales?**

Implicando a los operadores pesqueros de mayor capacidad de intervención, por medio de comisiones de trabajo.

■ **Pregunta 12: ¿Cómo puede un CC con proyección internacional tener en cuenta los puntos de vista de los grupos de interés de países terceros?**

Entrando en contacto con los ORP

■ **Pregunta 13: ¿Es suficiente la participación de los grupos de interés de países terceros en calidad de observadores o la UE debería promover la consulta de los mismos a través de las ORGP?**

Los órganos regionales de pesca (ORP) son los principales mecanismos organizativos a través de los cuales los países trabajan conjuntamente para garantizar la sostenibilidad a largo plazo de los recursos pesqueros compartidos. El término ORP también comprende las organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP), que tienen competencia para establecer medidas vinculantes de conservación y ordenación. Como organizaciones intergubernamentales, los ORP dependen de la voluntad política de los gobiernos de sus miembros para aplicar medidas convenidas y llevar a cabo reformas. La mayoría de los ORP están teniendo dificultades para cumplir sus mandatos, muchos de los cuales han quedado obsoletos. Sin embargo, se están realizando importantes avances en la ampliación de la cobertura de los ORP a nivel mundial a través de nuevos organismos reforzados y emergentes. Además, numerosos ORP han llevado a cabo exámenes independientes de sus resultados. La Conferencia de revisión de las Naciones Unidas en 2010 describió la modernización de las OROP como una prioridad y señaló que se habían logrado avances en la elaboración de mejores prácticas para estas organizaciones así como en el examen de sus resultados a la luz de nuevas normas. Hasta el momento, diez OROP han llevado a cabo exámenes sobre sus resultados. La Conferencia de revisión observo que, en general, los exámenes de los resultados se reconocían como útiles, en particular si llevaban a la adopción de nuevas medidas de ordenación.

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y actividades relacionadas (en muchas

ocasiones propiciadas por practicas corruptas) comprometen los esfuerzos por asegurar una pesca sostenible a largo plazo y promover ecosistemas mas saludables y robustos. La comunidad internacional sigue manifestando su seria preocupacion por el alcance y la repercusion de la pesca INDNR. Los paises en desarrollo, que suelen tener escasa capacidad tecnica, son los principales perjudicados por este tipo de pesca, que socava sus limitados esfuerzos relacionados con la ordenacion de la pesca, les niega la obtencion de ingresos y afecta negativamente a sus intentos de promover la seguridad alimentaria, erradicar la pobreza y lograr medios de subsistencia sostenibles. Sin embargo, existen indicios de que la pesca INDNR se esta moderando en algunas zonas, como por ejemplo en el Oceano Atlantico nordeste, gracias a la entrada en vigor de politicas y medidas.

No obstante, la comunidad internacional se encuentra profundamente frustrada por el hecho de que numerosos Estados del pabellon no cumplen sus principales responsabilidades con arreglo al derecho internacional de ejercer un control efectivo de sus buques pesqueros y garantizar el cumplimiento de las medidas de conservacion y ordenacion pertinentes. Revisten especial preocupacion aquellos buques de pabellones de "incumplimiento", que corresponden a Estados del pabellon que no pueden o no quieren ejercer un control efectivo sobre sus buques. Como consecuencia, la carga del control de estos buques furtivos recae progresivamente en los Estados costeros, los Estados del puerto, los ORP y otros. Ello ha hecho que los Miembros de la FAO soliciten la convocatoria de una Consulta tecnica sobre la actuacion del Estado del pabellon.

Se espera que el resultado sea un conjunto de criterios voluntarios para evaluar la actuacion de los Estados del pabellon, junto con una lista de posibles acciones contra los buques que enarbolan pabellones de Estados que no cumplan estos criterios y posiblemente un procedimiento convenido para evaluar el cumplimiento. Aunque existen grandes diferencias en los logros obtenidos por los ORP en cuanto a la limitacion de la pesca INDNR, la mayoria de estos organos promueven y aplican medidas para luchar contra este tipo de pesca. Estas medidas van desde actividades mas pasivas, como la concientizacion y la difusion de informacion (principalmente por parte de los ORP que no tienen funciones relacionadas con la ordenacion pesquera) hasta programas de fuerte vigilancia de los puertos, del espacio aereo y de la superficie.

Más allá de las fronteras nacionales, existe la necesidad creciente de establecer una cooperacion internacional para mejorar la ordenación pesquera mundial de los recursos marinos compartidos y conser-

var los empleos relacionados y otros beneficios economicos de la pesca sostenible. Conscientes de ello, la Union Europea y los Estados Unidos de América, como líderes del comercio pesquero mundial, emprendieron una cooperacion bilateral (en 2011) para luchar contra la pesca INDNR manteniendo el pescado capturado de forma ilegal fuera del mercado mundial. En los paises en desarrollo es fundamental fortalecer la capacidad de ordenacion pesquera a fin de posibilitar pesquerias sostenibles y reducir los efectos de la pesca INDNR. El desarrollo de la capacidad reviste especial importancia para apoyar la aplicacion plena y eficaz de los instrumentos actuales y nuevos de alcance mundial, como por ejemplo el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto para combatir la pesca INDNR[1].

7. Creación de un nuevo CC para la acuicultura

Este nuevo CC desarrollará actividades de asesoramiento en el sector de la acuicultura. En razón del análisis costo/beneficio se ha previsto un CC único para todos los tipos de acuicultura. Este CC podrá crear grupos de trabajo específicos (como han venido haciendo algunos CCR), por ejemplo sobre acuicultura de especies marinas, moluscos y especies de agua dulce.

Pregunta 14: ¿Deberían existir normas específicas para el CC para la acuicultura, por ejemplo para la composición de los órganos decisorios, o deberían aplicarse las mismas normas de los demás CC?

Se podría aplicar en forma de comisión delegada al igual que se podría hacer para la pesca artesanal

Pregunta 15: ¿Cómo se puede garantizar la adecuada participación y representación de todos los tipos de acuicultura?

Creando subcomisiones bajo la coordinación de la comisión especializada

[1] FAO, 2012. SOFIA. Estado Mundial de la Pesca

Ayudas para tripulantes de pesqueros en Mauritania

En el BOE de 19 de octubre se publica la Orden AAA/2012, de 18 de octubre, por la que se convocan ayudas por la paralización temporal a tripulantes de buques afectados por la reducción de posibilidades de pesca del acuerdo de la Unión Europea con Mauritania.

Podrán ser beneficiarios de las ayudas por paralización temporal de la actividad los tripulantes españoles, los nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo y los extranjeros que cuenten con autorización de trabajo y residencia en vigor enrolados a bordo de los buques pesqueros españoles de las modalidades de pesca arrastreros cefalopoderos y arrastreros marisqueros que hubiesen faenado en el caladero mauritano, en los últimos doce meses del periodo de vigencia del Acuerdo, afectados por el Acuerdo de pesca entre la Unión Europea y Mauritania, desde el 1 de agosto, y que cumplan con los requisitos establecidos en la Orden PRE/198/2012, de 6 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a los tripulantes enrolados en buques pesqueros españoles afectados por la paralización temporal de la actividad pesquera.

Los tripulantes deberán acreditar un mínimo de tres meses de alta en la Seguridad Social en la cuenta asociada a cualquier buque de los afectados por la parada en el caladero mauritano, en el periodo comprendido entre el 1 de agosto de 2011 al 31 de julio de 2012.

Para más información consultar el BOE de 19 de octubre: <http://www.boe.es/boe/dias/2012/10/19/pdfs/BOE-A-2012-13028.pdf>

¿Quieres estudiar para Capitán de Pesca?

Nos informan del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, en Vigo, que van a impartir un curso de Capitán de Pesca. El curso comenzará en el mes de enero de 2013 y finalizará en el mes de junio. Para acceder al curso de Capitán de Pesca hay que estar en posesión de la titulación de Patrón de Altura o de Patrón de Pesca de Altura. Todos aquellos que estén interesados en ese curso deben ponerse en contacto con la Secretaría de ese Instituto.

Cursos de aumento de caballaje para mecánicos, en Cádiz

Centro Integrado de Formación Profesional Marítimo-Zaporito. San Fernando-Cádiz. Telf.- 658 78 76 40

MECANICO NAVAL- 120 horas

Del 4 al 19 de marzo, de lunes a viernes, en horario de mañana y tarde. Importe: 350 € (El período de pago del curso comenzó el 22/10/2012) Plazas: 20

MECANICO MAYOR NAVAL- 175 horas

Primer curso, del 4 al 27 de febrero, de lunes a viernes, en horario de mañana y tarde. Importe: 500 € (El período de pago del curso comenzó el 22/10/2012). Plazas: 20

Segundo curso, del 6 al 29 de mayo, de lunes a viernes, en horario de mañana y tarde. Importe: 500 € (El período de pago del curso comenzó el 22/10/2012). Plazas: 20

Para más información ponerse en contacto con la Secretaría de Aetinape o con la Secretaria de dicho Centro.



■
Consagra el derecho de los marinos mercantes a un entorno de trabajo seguro

La Convención Laboral Marítima, vigente en un año

■
La Convención Laboral Marítima, que vela por los derechos laborales de 1,2 millones de marineros en todo el mundo, consiguió finalmente la luz verde para entrar en vigor en el plazo de un año tras ser ratificada por el mínimo requerido de 30 países -incluida España-, según informó la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

■
"Es una gran noticia para los marineros de todo el mundo. Este era un sueño de la OIT desde la década de 1920", manifestó el director general de la organización, Juan Somavía. El texto consagra el derecho de los marinos a un entorno laboral seguro, con condiciones justas de trabajo y de vida decentes a bordo de los barcos, protección sanitaria y otras formas de salvaguarda social.

■
La convención fue adoptada por unanimidad en 2006, pero eran necesarios dos requisitos para su entrada en vigor: la ratificación por parte de 30 Estados (Rusia y Filipinas han sido los últimos) y que los países ratificantes representaran el 33 % de tonelaje bruto del transporte marítimo.

■ Titulaciones para el servicio portuario de mercancías

■
Ministerio de Fomento, BOE 27/10/12, ORDEN FOM/2297/2012, de 23 de octubre, por la que se determinan las titulaciones de formación profesional exigibles para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

■
En cuanto a nuestras titulaciones serían las siguientes:

- Técnico en operación, control y mantenimiento de máquinas e instalaciones del buque o técnico en mantenimiento y control de la maquinaria de buques y embarcaciones.
- Técnico en pesca y transporte marítimo o técnico en navegación y pesca de litoral.
- Técnico superior en navegación, pesca y transporte marítimo o técnico superior en transporte marítimo y pesca de altura.

– Técnico Superior en Supervisión y control de máquinas e instalaciones del buque o técnico superior en organización del mantenimiento de maquinaria de buques y embarcaciones.

■
También reconocerán las equivalentes o aquellas que, en su caso, las sustituyan.

■
Puedes ver este Boe en esta dirección:
<http://www.boe.es/boe/dias/2012/10/27/pdfs/BOE-A-2012-13325.pdf>

Responde así a la demanda de AETINAPE

El ISM corrige los requisitos de acceso al plan de formación marítima

El pasado mes de julio Aetinape se ha vuelto a poner en contacto con la Dirección General del Instituto Social de la Marina, ya que estábamos recibiendo quejas de titulados náutico-pesqueros del extinto sistema de adultos a los que se les estaba denegando el acceso a los cursos que imparte dicho Instituto.

Adjuntamos la respuesta que hemos recibido y comunicamos a todos los socios que hayan tenido este problema, que vuelvan a solicitar los cursos que le hayan denegado y si alguien tiene problemas de acceso que lo comunique a la Secretaría de Aetinape.

 MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

A.E.T.I.N.A.P.E.
REGISTRO GENERAL
30 JUL. 2012
NÚM. 11111111111111111111
ENTRADA

 INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE ACCIÓN SOCIAL MARÍTIMA

OFICIO
REF: 11111111
FECHA: 28 de julio de 2012
ASUNTO: EQUIVALENCIAS TITULACIONES PROFESIONALES DEROGADAS
DISTRIBUIDO: AETINAPE (Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros)
Aud. General Santiago N-16, 2ª Dcha.
15001 - A. CORDOBA

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
S.G. ACCIÓN SOCIAL MARÍTIMA
Salida
Nº. 20120091000000438
24/07/2012 12:15:25

En contestación a su escrito núm. 237/12, de 13 de julio de 2012, en el que nos trasladan de nuevo la queja de un profesional del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, en relación con la denegación de solicitudes, por no cumplir los requisitos de acceso a cursos de formación profesional marítima y sanitaria que este Instituto exige, en concreto, con las titulaciones profesionales, les indicamos que se ha reiterado de nuevo a todas nuestras direcciones provinciales y Centros Nacionales de Formación Marítima mediante fax (del que se adjunta copia), la necesidad de que se tenga en cuenta la tabla de equivalencias de titulaciones profesionales, derogadas y actuales, así como de titulaciones académicas.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
ACCIÓN SOCIAL MARÍTIMA

José M. Pérez Toribio

■ Normas sustitutorias de la derogada ordenanza de trabajo en las embarcaciones de tráfico interior de los puertos

■ El Ministerio de Empleo y Seguridad Social publica, en el BOE del 30/10/12, la Resolución de 11/10/12, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Acuerdo de 30/05/12 de las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos.

■ Este Acuerdo regula la Estructura salarial, Clasificación Profesional, Promoción Profesional y Faltas y Sanciones (Régimen Disciplinario) de todas las empresas cuya actividad consista en el remolque portuario, tanto interior como exterior de los puertos, de altura, actividades off-shore, de asistencia, y salvamento, cuantas actividades sean consecuentes a dicho fin, siempre y cuando las empresas de que se trata no tengan reguladas por Convenio Colectivo, Acuerdo o Pacto las materias sobre las que se trata, y que son objeto de regulación sobre las que versa este Acuerdo.

■ Tendrá una vigencia de 5 años desde el día de su entrada en vigor, 30/05/12, prorrogándose automáticamente por sucesivos períodos de 5 años a menos que , cualquiera de las partes lo denuncie de forma fehaciente con una antelación de tres meses a la fecha de su vencimiento.

■ Podeis verlo en el siguiente enlace .

<http://www.boe.es/boe/dias/2012/10/30/pdfs/BOE-A-2012-13479.pdf>

NUEVOS CICLOS Y DENOMINACIONES DE FORMACION MARITIMO-PESQUERA

En aplicación de la reforma educativa LOE, se han reformado los curriculos y denominaciones de la formación marítimo-pesquera, en el apartado de legislación están reseñados estos cambios que se han publicado ya en el BOE.

Las nuevas denominaciones son:

- * El Técnico en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque, pasa a denominarse **Técnico en Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones.**
- * El Técnico en Pesca y Transporte Marítimo, pasa a denominarse, **Técnico en Navegación y Pesca de Litoral.**
- * El Técnico Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo, pasa a denominarse, **Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura.**
- * El Técnico Superior en Supervisión y Control de Máquinas e Instalaciones del Buque, pasa a denominarse, **Técnico Superior en Organización del Mantenimiento de Maquinaria de Buques y Embarcaciones.**

Europa prorroga las ayudas a los desguaces y armadores y gobierno se muestran encantados

La parte económica del sector pesquero, compuesta por los armadores, se ha mostrado encantada con que los ministros de Pesca de la UE hayan decidido prorrogar las ayudas europeas a los desguaces, una alegría que ha compartido el ministro de Agricultura y Pesca, Arias Cañete, unas declaraciones que deberían hacer sonrojar a cualquier responsable público, ya que los abandonos subvencionados de actividad lo único que suponen es más paro y menor creación de riqueza en las regiones pesqueras.

AETINAPE ha reaccionado airada a esta realidad, especialmente porque estas subvenciones al abandono de la flota se realizan sin que exista ningún plan compensatorio hacia la parte social de la flota. De hecho, esta minoración de los puestos de trabajo en las regiones marítimas fuertemente dependientes de la actividad pesquera extractiva no ha ido acompañada de un plan alternativo de fomentar la economía.

La realidad demuestra una vez más la enorme fragilidad pesquera española, cuyo gobierno ha renunciado a convertir este sector en un asunto estratégico, abandonando su potencial de desarrollo y provocando la práctica estrangulación, a nivel de PIB, de actividad empresarial, y lo que es más trascendente, en relación a su capacidad de crear empleo.

Una vez más resulta patente lo poco que le interesan las comunidades pesqueras a los gobiernos y lo pendientes que estos están del lobby de los armadores, auténticos beneficiarios de una política que la UE quería frenar con toda la razón, ya que no es moralmente aceptable incentivar la destrucción de empleo.

Ni una palabra ha generado el Gobierno para establecer fórmulas de desarrollo alternativas pensadas para las zonas de fuerte dependencia pesquera, ni para el futuro de miles de familias cuyos ingresos dependían de trabajadores expulsados del sector gracias a las imposiciones de la UE, con las que el gobierno español se muestra encantado.



■ «Soltando amarras», una novela de Pedro Castilla refuerza los vínculos humanos entre Galicia y Cádiz

■
La gran vinculación histórica que existe entre la pesca gaditana y Galicia se pone de manifiesto en datos como los siguientes: en los años 20 del pasado siglo XX el 17% de la población de Cádiz estaba compuesta por gallegos, o que de los 17 armadores de buques registrados en la asociación pesquera de la ciudad, 11 tenían su origen en Galicia. Con ese trasfondo, Castilla recrea un relato en que se subraya la importante significación cultural y económica de la emigración gallega a Cádiz durante esta época.

■
La pesca en Cádiz tuvo durante todo el siglo una gran influencia en el desarrollo económico, que se prolongó hasta casi los años 90, cuando entró en declive. En ese ambiente se desarrollan las historias noveladas de los tres protagonistas, tres gallegos que emigran a la ciudad del sur con 14 años y se convierten en patrones de pesca, entremezclada con un hecho histórico, la tragedia de una pareja de buques que desaparece con 24 pescadores gallegos a bordo en 1938, un episodio investigado en principio por el historiador coruñés afincado en Cádiz, José Regueira, al que posteriormente se une el nieto del patrón de los buques, Gaspar Santos, uno de los protagonistas de la novela.

■
En un vibrante prólogo a la novela, José Antonio Hernández Herrero, invita intensamente a su lectura: «Tras la fascinante visión de Cádiz que, desde la perspectiva del mar, genera “una elevación en forma de parálisis emotiva”, Pedro logra, mediante bellos y minuciosos dibujos multicolores, que los espacios y los rincones tan frecuentemente transitados como la Plaza de San Juan de Dios o de la Catedral y las calles Pelota, San Juan, Arbolí o

Ancha, nos resulten más atractivos y más habitables. Ya verán cómo, si leen relajadamente estos relatos, los recorridos por el Campo del Sur, por el Parque Genovés, por la Alameda Apodaca o por el Muelle, les despertarán también unas sensaciones inéditas. Y es que la lectura de muchas de estas páginas nos proporciona esa rara felicidad que nos aportan los paseos por nuestras calles más conocidas o la evocación de unos parajes que, en la actualidad, han cambiado de aspecto y de funciones. Si, además, nos detenemos con él para escuchar un cante en la “Bella Sirena”, podremos presenciar ese permanente milagro gaditano de manifestar una desbordante alegría, a pesar de las carencias materiales y de la escasez económica».

■
Hernández concluye que «a través de la lectura de Soltando amarras, entramos en contacto directo con esos seres sencillos que nos muestran con espontaneidad sus sensaciones y sus sentimientos, que nos descubren las dramáticas condiciones de las vidas de los marineros en “El Moro”, Terranova o Gran Sol, y conocemos –vivimos– unos episodios que, demasiadas veces, terminan en dolorosas tragedias provocadas por los aciagos días de temporal. Y es que Pedro Castilla, más que coleccionista de experiencias es un ávido, –sensible, tenaz y exultante– contador de historias que posee esa difícil capacidad para hacernos gozar con las palabras»

■
Sin duda, una recomendable forma de disfrutar de la literatura y de las aventuras de aventureros emigrantes, navegantes intrépidos y de vidas apuradas al límite en una época no tan lejana en la que navegar era caminar siempre por el filo de una navaja afiladísima.

Función estratégica del Sector Náutico-Pesquero

Ana Pastor Lorenzo

Ministra de Fomento

El Ministerio de Fomento tiene competencias sobre un amplio abanico de áreas relacionadas con diversos medios de transportes. Gestiona desde las grandes infraestructuras de comunicación a la regulación e impulso de los distintos modos de transporte.

Respecto al sector marítimo, el Ministerio de Fomento se ha adaptado para alcanzar, en sus renovadas estructuras, una mejor eficiencia de la gestión. Como he subrayado en la presentación del Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI) con el horizonte puesto en el año 2024, nuestro objetivo pasa por generar empleo y riqueza.

El Plan nace al tiempo que se producía una de las crisis económicas más profundas de nuestra historia reciente y dibuja cinco grandes objetivos que se suman al enunciado anteriormente. Primero : mejorar la eficiencia y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes. Segundo : promover el desarrollo económico equilibrado como herramienta al servicio de la superación de la crisis. Tercero : promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente. Cuatro : reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes. Quinto : promover la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal.

Para cumplirlos nos regimos por los criterios de invertir a niveles acordes con la situación actual, al facilitar la actividad de los sectores productivos como es el marítimo-pesquero en el ámbito de nuestras competencias, y por otro lado, fijar un nivel estable de las inversiones para dar mayor certidumbre a los mismos.

Además, son tres los principios que presiden nuestras actuaciones en el corto-medio plazo: profundizar la liberalización y apertura al mercado de la gestión de infraestructuras y servicios de transporte ; potenciar una creciente participación del sector privado en el desarrollo y gestión del sistema de transporte y adecuar el sistema de provisión de infraestructuras y prestación de servicios a la demanda real de la sociedad. En el largo plazo estos principios mantendrán plenamente su validez, aunque se haya avanzado en el reequilibrio y la optimización del sistema.

Entonces tendrán su oportunidad las iniciativas centradas en el ajuste dinámico de la capacidad en función de la evolución efectiva de la demanda.

También quiero subrayar la manera en que el Gobierno afronta la múltiple y transversal situación del mundo marítimo. La palabra clave es "integración". La política marítima integrada va más allá de la asunción de competencias en la materia por diversos organismos e instituciones. La complejidad del mundo marítimo nos obliga a contemplar como un todo la pesca, el transporte marítimo, la acuicultura, el turismo costero, la demografía que afecta a la franja litoral, el medio ambiente marino o la contaminación.

Hay otro aspecto a destacar y es el de la siniestralidad en la actividad pesquera. Somos responsables, a través de la normativa y del esfuerzo inspector que promueva la Dirección General de la Marina Mercante y de los medios humanos y materiales de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, de mejorar la seguridad de la navegación, aplicando las mismas medidas que con el resto de las flotas que transitan por nuestras aguas de soberanía. Es incuestionable que la mejora de la seguridad es un hecho, ayudada por Asociaciones como AETINAPE. Como también es un hecho que la flota pesquera, aunque disminuida en número, ha sido modernizada y es mucho más segura.

Una vez más, la respuesta está en mayores esfuerzos en la prevención, mayor implicación con el sector y mayor formación en seguridad por parte de armadores, patrones y tripulaciones.

Quiero poner de relieve que desde el Ministerio de Fomento alentamos a los actuales y futuros titulados Náutico-Pesqueros a escoger la profesión de marinos. En ella hay un fuerte componente vocacional, trenzada con muchas dosis de entrega, renuncia y dificultades. Los profesionales que forman parte de AETINAPE y, en general de todo el sector, desarrollan una actividad difícil que tenemos que agradecer. Su trabajo nos aporta alimentos de alta calidad. Son ciudadanos que llevan a cabo una función estratégica. El mensaje no puede ser otro que el de reconocimiento y admiración. Una función que será cada vez más necesaria para la sociedad. Y para todo ello cuentan con nuestro apoyo y el del Gobierno de España.

Una nueva política pesquera común que es asunto de todos

María Damanaki

Comisaria de Asuntos Marítimos y Pesca,

La UE se encuentra a la zaga del resto del mundo en lo que se refiere a gestión sostenible de sus recursos pesqueros. El 68 % de las poblaciones de peces de la Unión se encuentra en situación de sobrepesca, mientras que, a escala mundial, este porcentaje es solo del 25 %. Para poner remedio a ello, la Comisión Europea ha presentado una ambiciosa propuesta de reforma de la Política Pesquera Común de la UE. Este paquete de reformas puede, en mi opinión, imprimir un cambio de rumbo radical a la actual realidad de las pesquerías europeas, caracterizada por unas poblaciones de peces sobreexplotadas y unas flotas pesqueras económicamente frágiles. El paquete de medidas que hemos presentado está siendo ahora debatido en el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros, y confío en que pueda producirse la pronta adopción de esta nueva política.

Los principales elementos de la reforma de la Política Pesquera Común (PPC) se articulan en torno a la sostenibilidad a largo plazo. El objetivo que se persigue es garantizar que las poblaciones se exploten de manera sostenible en el año 2015, mediante la aplicación de índices de explotación en niveles correspondientes al rendimiento máximo sostenible. En nuestros planes plurianuales adoptaremos asimismo el enfoque basado en los ecosistemas, a fin de tener en cuenta la relación que existe entre éstos y la pesca. Con ello, los planes de gestión para especies únicas se sustituyen por planes de pesquerías, basados en los mejores dictámenes científicos disponibles. Además, debemos poner fin al derroche de recursos que supone la práctica del descarte (devolución al mar del pescado no deseado) y hacer que se desembarquen todas las capturas. Hemos propuesto también un nuevo sistema de concesiones de pesca transferibles, con la finalidad de contribuir a ajustar la capacidad de la flota a

los recursos y de aumentar la viabilidad económica de las flotas. Por último, se va a prestar más atención a la acuicultura europea, a través de la puesta en marcha por parte de los Estados miembros de planes de desarrollo estratégico.

Los procedimientos de adopción de decisiones también se reforman, dando paso a un sistema descentralizado: en Bruselas se decidirá un marco general con metas y objetivos globales y se pasará el testigo a los Estados miembros para que diseñen, en colaboración con los grupos de interés, sus propias medidas de gestión de la pesca en función de las especificidades regionales que les sean propias, reintegrando parte de la responsabilidad al sector pesquero.

Dentro del paquete de reformas se ha propuesto un nuevo Fondo para las políticas marítima y pesquera de la UE en el periodo 2014-2020: se trata del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP). Este Fondo contribuirá al logro de los ambiciosos objetivos de la reforma de la PPC apoyando la transición hacia la pesca sostenible, especialmente en las comunidades costeras que dependen estrechamente de la actividad pesquera y necesitan diversificar sus economías. También se fomentará el desarrollo de la acuicultura.

La UE, en su condición de primer importador mundial de productos de la pesca, debe actuar tanto externa como internamente. Por ello, continuaremos trabajando, aunque más decididamente, en esta línea, desarrollando las dimensiones exteriores de nuestra política pesquera como parte integrante de la Política Pesquera Común. En las organizaciones internacionales y regionales, la UE defenderá por lo tanto los principios de sostenibilidad y conservación de las poblaciones de peces y la biodiversidad marina, así como los derechos sociales y laborales, además de los requisitos sanitarios que se aplican en ella para garantizar la seguridad de los alimentos. Como es obvio, seguiremos estableciendo alianzas e impulsando medidas

junto a socios clave para combatir la pesca ilegal, intensificando un control adecuado de la pesca INDNR (pesca ilegal, no declarada y no reglamentada), y para reducir el exceso de capacidad.

La reforma de la Política Pesquera Común es asunto de todos: pescadores, comunidades costeras, comercio minorista, consumidores y contribuyentes. Cambiar el rumbo de nuestra forma de ejercer la actividad pesquera no es tarea fácil, y nadie puede emprenderla a solas.

Sin embargo, todos juntos podemos avanzar en la movilización de los gobiernos y la ciudadanía, y conseguir que la Política Pesquera Común esté en condiciones de afrontar los desafíos medioambientales y socioeconómicos de hoy y de mañana.



Una visión retrospectiva



José Ignacio Espel

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de Honor de Aetinape

A partir de la década de los sesenta del pasado siglo, la pesca española entró en una fase de gran expansión. El descubrimiento de nuevos caladeros en África y Sudamérica, el desarrollo tecnológico de los buques de pesca y la mejora de los sistemas de congelación y conservación a bordo de las capturas impulsaron las capturas en el exterior de las aguas europeas.

Pero había un problema básico: no teníamos tripulaciones suficientemente preparadas para abordar la aventura de la pesca en caladeros lejanos. La solución del problema se buscó en la creación de unos Institutos Politécnicos Marítimo-pesqueros en Pasajes, Vigo, Cádiz, Alicante y Lanzarote que realizaron una labor titánica en la formación náutico pesquera de las nuevas generaciones. Así mismo se creó el título de Capitán de Pesca, que permitía el mando de buques de pesca sin límite de tonelaje ni de océanos. Paralelamente se fueron ampliando las atribuciones de los Mecánicos Navales para que fuesen acordes con la potencia de los buques, cada vez mayor.

En este contexto expansivo de la actividad pesquera surgió, a principios de los 80, AETINAPE, una asociación cuyo objetivo era la defensa de los derechos de la gente de la mar, tan desconocidos y minusvalorados por la Administración y los sectores “terrestres”.

En aquellos años, el que escribe estas líneas era director del I.P.M.P. de Pasajes, y enseguida comprendí que AETINAPE tenía que ser el “cemento” que aglutinase a los titulados náutico-pesqueros que salían de nuestros Institutos y los que realizaban ya su primera actividad profesional en la mar.

Contacté con su presidente-fundador, José Manuel Muñiz, y pronto surgió entre nosotros una profunda amistad que todavía perdura. Ambos teníamos unos objetivos comunes: que el sector pesquero se hiciese visible ante la sociedad civil, mejorar sus condiciones de vida (salarios y descansos) e incrementar su capacidad profesional para que pudiesen mandar buques cada vez mayores en tonelaje y en potencia.

Muñiz, buen orador y polemista, se dio cuenta enseguida que la clave estaba en la Administración y a ella se dirigió para iniciar la larga andadura de AETINAPE en la dignificación del sector pesquero; labor en la que contó con el apoyo incondicional de los jóvenes equipos de profesores que gestionábamos los Institutos Politécnicos.

Las alegrías y sinsabores fueron muchos, pero podemos afirmar que se alcanzaron gran parte de los objetivos propuestos. En la actualidad las enseñanzas náutico-pesqueras están incluidas en el sistema general de educación y sus profesionales son altamente valorados, no sólo en la actividad pesquera sino en otras muchas actividades conexas.

Las restricciones Comunitarias e Internacionales han restringido mucho el desarrollo de la pesca española, que no pasa ahora por sus mejores momentos. La presión de los grupos ecologistas sobre la opinión pública y las administraciones, muchas veces sin ningún criterio científico, está haciendo mucho daño al equiparar la pesca a una actividad depredadora, pero pienso que las aguas volverán a su cauce y la pesca responsable será un actividad valorada por la sociedad.

Para finalizar, AETINAPE (lo personalizo en su presidente J. M. Muñiz), sigue en tu labor, los profesionales de la mar te lo agradecerán siempre.

El proyecto de Real Decreto por el que se regulan las Titulaciones Profesionales del sector pesquero

Carlos Domínguez Díaz

Secretario General de Pesca

En mi anterior colaboración abordé la trasposición, a la normativa pesquera española, del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F), 1995. En dicha colaboración hice ya mención a un proyecto de real decreto que, además de incorporar el citado Convenio al acervo jurídico español, pretende reunificar la dispersa legislación existente sobre titulaciones náutico-pesqueras y, adaptar la normativa relativa a las mismas a la situación actual de la flota pesquera española.

Si en la anterior ocasión incidí sobre la vertiente del referido proyecto que trasponía la norma internacional a nuestra legislación, en la presente aportación es mi intención abordar algunas de las novedades que, en materia de titulaciones náutico pesqueras, aporta la actual redacción del proyecto, novedades que son independientes de la ratificación por España del STCW-F. Todo ello teniendo en cuenta que, al tratarse todavía de un proyecto normativo, se halla sujeto a posibles modificaciones durante lo que resta de su tramitación.

Primeramente señalar que se pretende reunificar la variada normativa existente en materia de titulaciones náutico pesqueras lo que conllevará la derogación de los reales decretos 662/1997, de 12 de mayo, por el que se establecen los requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de patrón local de pesca y patrón costero polivalente; RD 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la marina mercante y del sector pesquero; RD 1833/2004, de 27 de agosto, por el que se fijan los requisitos mínimos para la obtención del título de capitán de pesca y RD 2017/2004, de 11 de octubre, sobre atribuciones de las titulaciones de patrón de pesca de altura, patrón de primera clase de pesca litoral y mecánico naval de primera clase. Junto a los citados reales decretos se derogarán otras disposiciones de menor jerarquía normativa.

En segundo lugar, por la importancia que estimo tiene este asunto para los titulados náutico pesqueros, es de reseñar que el proyecto establece un plazo en el que se permitirá la obtención de las correspondientes titulaciones profesionales a las personas que, tras haber superado los exámenes de la antigua formación de adultos, no hubieran podido obtener dichos títulos en su momento por carecer de los días de mar necesarios con anterioridad al 31 de diciembre de 2008. Durante el referido plazo, se podrán aportar nuevos períodos de embarco al objeto de cumplimentar los necesarios para la obtención del título profesional.

La futura norma, introducirá la posibilidad de que las titulaciones profesionales puedan ser expedidas o renovadas sin necesidad de disponer de un certificado médico del Instituto Social de la Marina (ISM), que podrá ser sustituido por otro expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC). No obstante, para enrolarse en un buque de pesca seguirá siendo indispensable el reconocimiento médico realizado por el ISM, pues el documento expedido por el CRC tiene como único objetivo, que los titulados que no se hallen embarcados puedan renovar su titulación profesional.

Se pretende también, una unificación de la denominación de las diferentes titulaciones náutico-pesqueras, previendo que, cuando sea posible, todas ellas reciban el nombre que les otorga el proyecto junto con las atribuciones inherentes a la nueva denominación. Como ejemplo, citaré que un título profesional de patrón de primera clase de pesca litoral, en el momento de su renovación, se expediría como patrón de litoral.

También aborda el proyecto normativo una posible modificación de las atribuciones de algunos títulos, sirva como ejemplo el caso del título de mecánico mayor naval del que se pretende que, si se cumplen determinados requisitos, tenga atribuciones que le permitirán ejercer como jefe de máquinas en cualquier buque pesquero independientemente de la potencia de éste. Por otro lado, pero también en materia de titulaciones de máquinas, se desea que los poseedores del título

de mecánico naval de segunda clase puedan, bajo determinadas condiciones, obtener el título profesional de mecánico naval.

Por lo demás, el proyecto aborda campos tales como la documentación necesaria para acreditar los períodos de embarque y las condiciones en que deben realizarse éstos; el ejercicio de la alta inspección en materia de enseñanzas náutico pesqueras; la formación a bordo; el reconocimiento de titulaciones extranjeras; las atribuciones de los titulados de la marina mercante en los buques de pesca; las convalidaciones que procede otorgar, en su caso, a los poseedores de un título náutico pesquero cuando desean obtener otro; una enu-

meración de los principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación etc.

Finalmente, señalar que el futuro real decreto mantendrá las denominaciones de las titulaciones profesionales náutico pesqueras establecidas en los vigentes reales decretos 930/1998 y 662/1997. No obstante, debemos recordar que los títulos académicos dependientes del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, relativos a la formación náutico pesquera si han cambiado de nombre, tal y como recogen los reales decretos 1691/2011, de 18 de noviembre; RD 1144/2012, de 27 de julio; RD 1075/2012, de 13 de julio y RD 1072/2012, de 13 de julio.

La mar y los marinos todo lo tragan

Diez años después, el juicio del Prestige debe repartir responsabilidades

Paco Arjona

Jefe de Programas e Informativos de Radio Exterior de España, RNE.

Hace diez años todo nuestro país miraba, por una vez, a la mar. La culpa la tenía un viejo petrolero de nombre Prestige que ha quedado grabado a fuego en la memoria colectiva, especialmente en la de las villas y localidades costeras afectadas por la llegada del chapapote, que tantos daños económicos causó, además de demostrar la enorme solidaridad de los ciudadanos de a pie que acudieron a socorrer a los damnificados, la famosa marea blanca.

Ahora es el tiempo de dirimir responsabilidades y también de apuntarse tantos una vez que el partido ya acabó. Hemos oído recientemente como distintos grupos ecologistas piden la máxima pena para los responsables de este desastre, además de reiterar que ellos habían apostado por llevar el buque a una ría y realizar allí todas las labores que fueran necesarias; es decir, focalizar en una zona cerrada todo el daño para evitar lo que luego ocurrió, que el crudo se expandió sin control.

Desde luego que la medida hubiera sido acertada, pero si echamos mano de los diarios de aquel entonces, ¿quién le hubiera puesto el cascabel al gato? Porque es cierto que el impacto se minimizaba, pero todos los alcaldes consultados rechazaron que fuera en su ría y señalaban con el dedo la del vecino. Ninguno estaba dispuesto a asumir ese coste. Esta es una de las razones que explica el recorrido erráti-

co del Prestige desde que se produjo el inicio del siniestro hasta su hundimiento. De hecho, les propongo un ejercicio: pónganse en la piel de un director general de Marina Mercante que asume las tesis ahora esgrimidas por los ecologistas. Sólo que a ustedes les corresponde convencer, contrarrelajar, a alcaldes y demás autoridades políticas y administrativas de que su ría, y no la de al lado, debe cargar con todas las consecuencias derivadas de un vertido enorme del crudo. Piensen, piensen.... Y llegarán a la conclusión de que, o lo hacen por las malas, o no hay manera. Y por las malas, ya se sabe, el precio a pagar es demasiado alto para ti, tus profesionales y el gobierno que te respalda.

De este macrojuicio que acaba de comenzar, primero con cuestiones técnicas y posteriormente con las declaraciones de los inculpadados, deben salir, como decimos, responsabilidades civiles y penales; pero a tenor de lo que hemos oído y escuchado en medios de comunicación ya hay culpables. Sobre todos ellos, destaca uno: el capitán Apostolos Mangouras. No entraremos a valorar si hay razones o no para que así sea, eso corresponde a los jueces; pero sí es cierto que el sentir popular ya ha dictado sentencia y difícilmente cambiará de opinión. Eso sí, difícilmente se preocupará por si los barcos cumplen con la normativa de doble casco, si los armadores amparados en banderas de países de conveniencia responden de sus malas praxis o si Salvamento Marítimo padece recortes de profesionales. A fin de cuentas, si la mar tragó con el crudo, por qué no iban a tragar con lo demás las gentes de mar.

Reforma y calidad

José Manuel Costas Capelo

Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas
IES Universidad Laboral

Acabamos de inaugurar la reforma LOE con la puesta en marcha del nuevo ciclo superior de Transporte Marítimo y Pesca de Altura en sustitución del de Navegación, Pesca y Transporte Marítimo. Es un buen momento para hacer balance de los resultados conseguidos en estos últimos catorce años y analizar si los cambios, que ahora se introducen, permitirán garantizar los objetivos a los que aspira la ley.

Sin duda la reforma LOGSE representó un avance importante en la mejora de la calidad de la enseñanza de nuestra formación profesional. Entre las razones que la hicieron posible cabría apuntar, por un lado, el mayor nivel de conocimientos con el que los alumnos se han incorporado desde entonces a las aulas, como resultado de los nuevos requisitos que fueron incluidos en la ley para el acceso a los distintos ciclos permitiendo, además, su mayor homogeneidad; esto ha favorecido sin duda el desarrollo del proceso educativo. Otro factor importante lo constituyó la introducción del módulo de formación en centros de trabajo, a través del cual los alumnos, además de tener la oportunidad de conocer la organización productiva y el entorno de trabajo, les ha permitido adquirir aquellas competencias profesionales que, por sus especiales características, no podrían ser adquiridas en las aulas. Por último, otro aspecto destacable vendría de la mano de la propia norma que ha condicionado la puesta en marcha de un ciclo formativo a la necesidad de dotarlo de un equipamiento mínimo para su desarrollo. Sin embargo, junto a estos avances hemos tenido que lamentar la comisión de errores que, en algún caso, han afectado a la misma línea de flotación de la calidad que la propia norma perseguía, como ya hemos denunciado en otras ocasiones.

La actual LOE incorpora nuevos cambios que, en algunos casos, suponen un paso en la buena dirección, pero en otros, no hacen más que cronificar la situación heredada. Entre las primeras tenemos que destacar la incorporación de un nuevo módulo en el

segundo curso, como es el de Guardia de Puente, con toda su carga lectiva, de doce horas semanales, en el aula de simulación, y con la posibilidad de impartirlo en inglés. Esto supone una novedad de enorme calado ya que significa incorporar el barco al proceso de enseñanza aprendizaje en el aula eliminando así el tradicional contraste entre experiencia académica y práctica laboral. Entre los segundos es necesario mencionar todo el proceso selectivo del profesorado, sin cuya mejora no será posible avanzar en el nivel de calidad.

En este sentido, si tomamos como base del análisis los requisitos de titulación necesarios para que un profesor forme parte de la lista de contratación temporal, nos encontramos con que, bajo las especialidades existentes: de Navegación e Instalaciones Marinas y Máquinas y Servicios a la Producción, cohabitan titulaciones que, si bien están relacionadas con el buque, sus currículos académicos y experiencias profesionales nada tienen en común. A título de ejemplo, podríamos preguntarnos si a un Licenciado en Máquinas Navales debe reconocérsele acreditación docente en el módulo de Navegación, Gobierno y Comunicaciones, o a un Licenciado en Navegación Marítima en el de Técnicas Auxiliares de Mantenimiento Industrial. El error es de tal envergadura que nos ahorra todo comentario.

Cuando nos detenemos en las condiciones de acceso al cuerpo de profesores mediante concurso oposición, el error es aún mayor. La lista de titulaciones de los aspirantes se amplía a las de arquitectos y todas las de licenciados e ingenieros. Supongo que los defensores de tal postura argumentarán que un titulado superior que haya superado una oposición cuyo temario, supuestamente, incluye las materias propias de los ocho currículos de los ciclos formativos de la formación profesional marítimo-pesquera, deberán estar acreditados para la docencia de cualquiera de sus veintisiete módulos, incluidos en aproximadamente quince áreas de conocimiento. Si tenemos en cuenta que el temario solo contempla nueve de estas áreas en sesenta y nueve temas, me pregunto cómo se podrá demostrar la competencia si no es con el respaldo de una titulación superior específica cursada en el centro superior

correspondiente. Podríamos seguir formulando algunas preguntas más, por ejemplo, cómo se pueden transmitir determinados procesos que son exclusivos de la experiencia profesional adquirida a bordo de un buque, si nunca se ha tenido la oportunidad ni siquiera de observarla. Sinceramente, no cabe explicación alguna.

■
También quisiera referirme al cambio que ha sufrido el segundo curso en la duración de sus módulos. Hasta ahora el período escolar en el centro educativo era de un trimestre y de dos la formación en centros de trabajo. A partir de ahora se invierten los períodos: será de dos la formación en el centro escolar y de uno las prácticas en las empresas. Considero que es un acierto, aunque con reparos. Un solo trimestre en las aulas era excesivamente corto, pero reducir las prácticas a un solo trimestre perjudicará, hasta prácticamente su extinción, los embarques en buques mercantes que considero de enorme interés para los alumnos de los ciclos superiores, tanto de puente como máquinas. Dos son las razones que avalan esta opinión: una de ellas está

ligada a la compleja gestión de los embarques que la hacen especialmente lenta; a veces por la situación geográfica del propio buque y otras porque la disponibilidad de la plaza de alumno no siempre es inmediata. Otra de las razones está ligada a la duración mínima del período de prácticas que están dispuestas a aceptar las navieras para asumir el costo de los desplazamientos y manutención del alumno. Creo que la solución hubiera sido dividir el curso en dos cuatrimestres. Sin embargo, consumado el cambio, sería necesario pensar en crear estímulos a los armadores, en términos de subvenciones o exenciones fiscales, a fin de facilitar la continuidad de esta formación.

■
A modo de conclusión diría que es necesario definir bien los objetivos para lograr una enseñanza de calidad. Esta debe ser la verdadera prioridad y no podemos sacrificarla en aras de abaratar su coste porque, como decía el pedagogo canadiense Lawrence J. Peter: “Si no sabes a donde vas, acabarás en otra parte”.



Pescador

Cuando escribo estos comentarios nos encontramos en plena campaña electoral en Galicia y en el País Vasco, para que elijamos a los políticos que los Partidos presentan a Diputados para formar los nuevos Parlamentos de estas "Nacionalidades Históricas". Ellos elegirán a los nuevos gobernantes, porque los que ahora lo hacen ya "en funciones", decidieron "tirar sus toallas" y abandonar el "puente de mando" de estas Nacionalidades, medio año antes de terminar sus mandatos.

También los que gobiernan en Cataluña han decidido "tirar sus toallas", y celebrar elecciones anticipadas en aquella "Nacionalidad Histórica" que como las dos anteriores, al limitar con los mares que nos rodean, también tienen que defender los intereses de su flota pesquera ante las "políticas ecologistas" que programan los administradores de Bruselas.

Creemos que los que están "en funciones", saben que sus "toallas" ya estaban desgastadas por el uso, y también sucias por haberlas empleado en tapar y ocultar todas las promesas que incumplieron durante su mandato. Todos creen necesario equiparse con otras nuevas, que tengan sus colores favoritos, cuyos costes presupuestados para las del País Vasco y Galicia, suman 5,13 millones de Euros según las noticias publicadas, que se cargarán al "Montemayor" del Estado, con las que desean volver a embarcarse para comandar (gobernar) estas dos importantes "Naves" del Reino.

Algunos creemos que sus decisiones están basadas en qué no han sido capaces (hasta ahora), de encontrar los rumbos más apropiados para seguir navegando dentro del "ojo del huracán" que está azotando de lleno al actual "Sistema Capitalista Europeo". Sus cambios de dirección, bandazos y marejadas, hacen difícil que podamos salir de esa "zona" navegando "a la capa", aún que se pueda contar con la ayuda de algún remolque que ayude a mantenernos afloat al temporal, se corre el riesgo del hundimiento del "Estado de Bienestar", o de no llegar a buen puerto dentro del "Sistema Capitalista Europeo", según opinan públicamente la mayoría de los expertos en economía.

Estos comentarios sobre la actualidad política, los hacemos cuando AETINAPE cumple su XXX Aniversario defendiendo la dignidad profesional de los "Técnicos Pesqueros Titulados Españoles", que por las actuaciones de los profesionales de la política -casi todos procedentes del secano-, todavía siguen siendo "ciudadanos de 2ª clase" al ser ignorados sus derechos constitucionales cuando se celebran elecciones. Desde los tiempos ya lejanos en que se aprobó la Constitución, todos los parlamentarios que formaron parte del Congreso y del Senado, nunca se han interesado en legislar las "Normas" que les permitan ejercer su derecho a votar abordo de los buques de bandera española, que son parte del territorio nacional, cuando están navegando o pescando por las aguas internacionales o por las ZEE para la Pesca de casi todos los mares del mundo.

Esta profesión tiene ya una antigüedad de casi 70 años, y las primeras promociones se formaron en las Escuelas Medias Oficiales de Pesca, creadas a principio de los años cuarenta del siglo pasado, que con el paso del tiempo se convirtieron en los actuales "Institutos Náutico Pesqueros". Su objetivo era, y sigue siendo, el de formar los Técnicos que se iban a necesitar para comandar con éxito las nuevas flotas industriales pesqueras, que aquel nuevo Estado programaba para sustituir a los pesqueros de mayor porte -la mayoría de vapor-, que habían sido requisados y destinados a tareas militares durante la Guerra Civil.

Los Programas de los Gobiernos de aquellos tiempos, cuyos miembros no podían "tirar la toalla", pero sí ser cesados fulminantemente de sus cargos por "El Jefe", los fueron cumpliendo los responsables de los diferentes "Planes de Desarrollo", que fueron los que contribuyeron a que España llegase a ser una de las primeras naciones industriales y pesqueras europeas allá por las décadas de los años 60/70 del siglo XX.

La evolución de las legislaciones nacionales e internacionales para proteger los recursos de los mares de los métodos de la "pesca olímpica", -expresión que usan en los países suramericanos para definir la pesca que hacen los "buques factoría de altura y gran altura"- desde aquellas épocas hasta la actuali-

dad, obligaron a ir reduciendo continuamente el volumen de estas flotas por falta de rentabilidad, hasta la dimensión actual. Esta dimensión parece que todavía es considerada excesiva por los “expertos” pesqueros europeos, para qué en los caladeros se puedan alcanzar los objetivos de la Pesca Responsable Sostenible y Rentable dentro de un periodo de unos cuatro o seis años.

También tiene que seguir reduciéndose la flota de bandera española a la vista del nuevo Acuerdo entre la CEE y Mauritania qué, a más de reducir el número de las licencias de Pesca, las encareció demasiado, por lo que dejan de ser interesantes para algunos tipos de los pesqueros españoles que pescan diferentes especies, de fondo o pelágicas. La reducción afectó de lleno a los arrastreros españoles dedicados a la pesca de los cefalópodos, para los que no hay nuevas licencias, porque los expertos negociadores mauritanos estiman que los stocks de estas especies están sobre-explotados, y necesitan retirar las mayores “unidades de esfuerzo” para que puedan recuperarse en el menor espacio de tiempo, para obtener de ellas los “máximos rendimientos sostenidos”.

Desconocemos cual será el destino de los “pesqueros de altura” españoles que perdieron sus “Licencias” para pescar en las aguas de Mauritania, y que se vieron obligados a regresar a sus “puertos Base”, lo que permite a sus oficiales y tripulantes que estén censados en estas Comunidades Históricas, dejar de ser “ciudadanos de 2ª clase”. Ahora, los que siguen desembarcados vuelven a ser ciudadanos normales, y pueden decidir si van o no a participar en las elecciones, al tener que votar a los que nunca se interesaron por legislar las Normas que les permitieran hacerlo cuando están abordo de los buques españoles navegando o pescando por los mares del mundo, porque siguen habitando en Territorio Nacional.

Como ya estamos casi al final de la campaña electoral, aquí en las tierras de Breogán, todos ellos nos hablan de sus gestiones ante Bruselas para tratar de conseguir que la Sra. Damanaki pida la anulación, o modificación, del Tratado con Mauritania, para que pueda seguir siendo rentable y utilizado por la mayoría de las flotas europeas. Y, que si ganan las elecciones, seguirán navegando al mismo rumbo, aunque tengan que aumentar las r.p.m. para tratar de conseguir que todas las gentes que hemos vivido, y viven de la Pesca, puedan seguir haciéndolo adaptando las “Flotas” a las Normas de las futuras “Pescas Sostenibles”, que también serán “responsables” si permiten que las flotas y las industrias derivadas de la pesca sigan siendo rentables cuando se supriman las ayudas estatales.

Como ex-Técnico Pesquero que colaboró en la defensa de los derechos y dignidad de su profesión, me duele que en estos tiempos en que a los compañeros se les obliga a usar un “Diario Electrónico”, a más del tradicional “Diario de Navegación”, para que los “expertos” en las cosas de la mar salada puedan conocer en tiempo real lo que pasa en los buques, quiero recordarle en estos tiempos de elecciones a todos los compatriotas que en alguna ocasión ejercieron -o ejercen- de Diputados y Senadores, que nunca se han preocupado de crear las “Normas” que evitasen que en el Estado Español todavía siga habiendo ciudadanos de 2ª clase, por no tener derecho a poder elegir a sus representantes.



Abriendo caminos tras 30 años de peaje

Es el itinerario de este colectivo por el respeto al ser humano



María Cristina de Castro

Coordinadora de Relaciones de "Rosa dos Ventos"

AETINAPE, Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros, este año 2012 celebráis el 30 aniversario de su fundación y desde "Rosa dos Ventos", queremos unirnos a vuestra fiesta y manifestaros de todo corazón nuestra cercanía y ¡¡ felicitación!!

El trabajo continuado de AETINAPE, durante 30 años, para lograr el respeto que corresponde a la dignidad de las personas, en este caso los trabajadores del mar y sus familias, tiene un profundo significado porque el centro de interés que promueve esta insistente reclamación no es otro que la defensa de los derechos humanos.

El motor originario que invade vuestro corazón y compromete a vuestra razón, que compartimos desde "Rosa dos Ventos", es la certeza de que todas las personas somos acreedoras de los mismos derechos, dependientes unos de los otros para poder contribuir al bienestar de la sociedad, sin egoísmos y sin la manipulación del poder económico, con el consentimiento de quienes tienen la responsabilidad de vigilar el cumplimiento de la Ley; una Ley tan necesaria cuando se quebranta el sentido de la convivencia y se implanta la explotación del ser humano, en este caso de los trabajadores del mar y sus familias, alejados y desconocidos de nuestra sociedad por el silencio que produce la lejanía de la mar.

Desde nuestra cercanía tenemos que agradecer vuestra presencia en nuestros Congresos y el haberme dado la palabra a través de vuestra revista, de tan importante difusión, mediante la cual hemos podido transmitir las inquietudes que compartíamos y reivindicar los derechos de los trabajadores del mar, que con tanta frecuencia son conculcados sin la defensa legal de su "invisible" fraude. En este aniversario, nuevamente: ¡¡gracias!!

La asistencia a vuestras Asambleas nacionales, fueron también una manera de sentir vuestra solidaridad con nuestras inquietudes y actividades y percibir la sensibilidad que mantenía vuestra lucha sin descanso. Entre ellas quiero recordar la inolvidable Asamblea del año 2005:

El homenaje al amigo, capitán de pesca, José Manuel García Piay

AETINAPE le dedicó un caluroso homenaje con las palabras de su presidente, José Manuel Muñiz, que le transmitieron un profundo reconocimiento y afecto. Recogemos algunas de sus frases: "Hoy venimos a repasar, con tintes de homenaje, la vida de un hombre, que es mucho más que un capitán de pesca, de un hombre que es un símbolo para nuestra profesión. De un hombre de los que Bertold Brecht decía que son los que resultan imprescindibles, porque, amigo Piay, pocas personas existen capaces de dedicar toda su vida a dignificar su profesión" (...) Repasar la vida de nuestro amigo, es recorrer un completo itinerario por la historia de la pesca gallega de los dos tercios finales del siglo XX (...).

En este 30 aniversario: José Manuel Muñiz, presidente de AETINAPE, nos unimos a esta celebración y te felicitamos de corazón por tu impecable y comprometido itinerario.

Nuestra conclusión: Abriendo caminos trata de abrir puertas, esperando respuestas de los responsables, quienes tienen conocimiento de la situación y de las leyes que por derecho son de aplicación ante la gran injusticia que sufren los trabajadores del mar y sus familias.



De izda. a dcha. Capitán Marítimo de Vigo, **Juan José Escolar Calzón**; **José M. García Piay**; **José Manuel Muñiz Ríos**, Presidente de Aetinape; **Antonio Coello Bufill**, Concejal del Ayuntamiento de Vigo y **Ramiro Gordejuela**, Presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo.

Felicitaciones y agradecimientos a AETINAPE



Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Transcurridos ya veintidós años desde mi incorporación a la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape), tengo la certeza de que las cosas en nuestra profesión no han discurrido como muchos esperábamos; quizás porque en los años ochenta-noventa del pasado siglo, y en el ámbito en el que nos desenvolvemos los titulados náutico-pesqueros, ninguno de nosotros se había imaginado una situación tan desoladora como la que presenta el sector pesquero de altura y gran altura en la actualidad, y el del cabotaje nacional, y sus secuelas en lo referente al déficit de empleo y calidad del mismo a bordo de los buques que operan en los caladeros de altura y gran altura y en el tráfico de cabotaje nacional.

No obstante no hemos de dejar escapar la ocasión para evocar el refrán: “no hay mal que por bien no venga”; al que podemos acudir los titulados náutico-pesqueros que, nada o bien poco nos habíamos preocupado de hallar otras vías o expectativas profesionales, más allá del estrecho margen de la actividad profesional a bordo; pues gracias a Aetinape, se nos ha mostrado, al menos en mi caso, que había y hay más posibilidades para los titulados náutico-pesqueros que la mera colocación a bordo; amén de ser el mejor instrumento que se pudo haber creado a la hora de poner en valor al colectivo de los titulados náutico-pesqueros, o lo que es lo mismo la mejor embajadora de nuestra profesión.

No he encontrado a lo largo de los últimos veinte años mejor abogado defensor de nuestro colectivo que nuestra Asociación; así me permito rememorar hitos dignos de mención, entre otros, el apoyo y defensa de los capitanes y patrones detenidos en puertos de Irlanda, Canadá, Marruecos, Sud-Africa, etc.; es un hecho constatable que nuestra Asociación, con las limitaciones en materia de recursos humanos y materiales, que obviamente tiene, cuando menos ha estado al mismo nivel de compromiso en la defensa de los titulados náutico-pesqueros en situaciones de desamparo y abandono, que nuestras Autoridades. No encontraríamos a ningún titulado náutico-pesquero o su familia que habiendo buscado la información, colaboración o apoyo en nuestra Asociación, cuando se hallaba en

situación desesperada, fuese o no afiliado, que no lo haya obtenido; los éxitos obtenidos en un gran número de casos de capitanes y patrones de pesca sancionados en concepto de responsables directos, por aplicación de la derogada Ley 53/1982, sobre Sanciones e Infracciones en materia de Pesca, que tanta angustia y desesperación generó no solamente en los titulados sancionados sino en sus familiares más directos. Ha sido constante la presencia en los medios de comunicación social de nuestro presidente, D. José Manuel Muñiz Ríos, apoyando a los titulados y sus familiares que se encontraban en el horroroso trance de ver embargado su patrimonio a causa de las sanciones que se les impusieron en aplicación de la mencionada Ley.

Decía que Aetinape ha supuesto un revulsivo importantísimo para un gran número de titulados náutico-pesqueros a la hora de abrirnos los ojos a otras formas de sacar partido de nuestra formación; pues no pocos pasamos de tener una idea de la profesión orientada únicamente al embarque, a abrirnos a otros horizontes; opción en la que sin ningún asomo de dudas ha sido posibilitada por el constante batallar con la Administración de Aetinape, son los casos del acceso de titulados náutico-pesqueros al Cuerpo de Profesores de los Institutos Náutico-Pesqueros, al de Inspectores de Pesca del Estado, al del Servicio de Guardacostas Gallego, al Servicio de Vigilancia Aduanera, al de Agentes de Extensión Pesquera, al de Controladores de Tráfico Marítimo; y la defensa de la presencia de los titulados en los buques del Estado (oceanográficos, de investigación, etc).

Es tal el peso específico de nuestra Asociación que ha servido para posibilitar la presencia de titulados náutico-pesqueros en puestos de la Administración marítima española otrora vedados a nosotros, a causa de una desdibujada imagen de nuestro colectivo proyectada por quienes, velando únicamente por sus intereses y no por el interés general, se arrogaban una concepción gremial de los puestos administrativos, amparándose en una invocada cualificación académica de superior nivel, que en no pocas ocasiones, ocultaba un déficit de capacitación profesional. Llegado este punto, obligado es referirnos a la incesante lucha de nuestra Asociación propugnando un cambio en el modelo educativo de las enseñanzas náutico-pesqueras; posición de nuestra Asociación que si bien pudo haber sido cuestionada

incluso por miembros de nuestro colectivo, lo cierto es que tal cambio venía exigido por los signos de los tiempos, tal como el paso del tiempo ha venido a confirmar la necesidad de tal adecuación de las enseñanzas a los tiempos actuales, pues sin ello imposible para nosotros encontrar ocupación más allá del estrecho límite del desempeño de nuestra profesión a bordo de los buques. Desterrando el trasnochado modelo de acceso a las titulaciones náutico-pesqueras por la vía de la formación de adultos, pues no es entendible la pervivencia de tan paternal sistema de formación en unos tiempos como los que nos está tocando vivir, en donde la formación integral y de calidad de los educandos es la base de nuestro sistema educativo, no siendo entendible la existencia de extraños califatos en el sistema educativo nacional, como era la formación de adultos náutico-pesquera, pues ésta a la postre estaba propiciando el mantenimiento de las barreras educativas que impedían la convergencia de todas las titulaciones náuticas.

Igualmente no puedo dejar escapar la oportunidad, una vez que los recuerdos afloran, la labor social de nuestra Asociación, tal es el caso de: la presencia activa de Aetinape en la plataforma en defensa del desplazamiento del Dispositivo de Separación de Tráfico de Finisterre, atendiendo a las demandas de apoyo en tal cuestión, que las Cofradías de Pescadores de A Costa da Morte dirigieron a Aetinape; la denuncia pública de las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros, y las carencias de personal en los mismos, léase denuncia de despachos fraudulentos; del apoyo a los tripulantes en los caladeros de Argentina y Chile, mayormente, en lo relativo a sus pretensiones de mantener su encuadramiento en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar español; de la campaña en pro del voto de todos los marinos cuando se encuentran embarcados; de la campaña a favor de la minoración de los costes de las comunicaciones radio-marítimas desde altamar, la labor de formación y de cursos necesarios para el embarque que ha impartido gratis a miles de titulados náutico-pesqueros, la denuncia de las titulaciones falsas, el aumento de atribuciones profesionales, tanto en puente como en máquinas, etc.

A día de hoy hemos de convenir que Aetinape es un valor intangible que trasciende más allá del colectivo de afiliados a la misma; es sinónimo de colectivo respetado y organizado de titulados náutico-pesqueros. Da fe de ello el eco mediático que tiene nuestra Asociación con ocasión de los diferentes eventos anuales que celebra o de los foros en los que participa. Amén de no ha de dejarse escapar el factor de cohesión nacional que representa Aetinape, pues en

su denominación no se ha ocultado nunca el carácter nacional de la misma, que no local, autonómica o regional. En Aetinape lo primordial es la profesión, o lo que es lo mismo, las personas tituladas, con independencia de su sexo, sus creencias y/o nacionalidad.

Por lo que choca que nos encontremos con titulados náutico-pesqueros que la menosprecien; ignorancia que sorprende y duele, máxime para quienes perteneciendo a la Asociación no precisamos estar embarcados para ganarnos el sustento sino todo lo contrario. Lo que nos lleva a acudir al eslogan que he oído, más bien leído, en la Revista que nos sirve de canal de comunicación entre nosotros y también con la Sociedad, “nunca tantos deben tanto a tan pocos”.

Probablemente si no existiera Aetinape habría que inventarla, y ello sin perjuicio de las correcciones que en el seno de una nuestra Asociación se tengan que demandar y realizar por quienes la conformamos, pues es conocido que: “errar es humano, y que es de sabios rectificar”.

Por último, no puedo pasar por alto que habiendo alcanzado nuestra Asociación los treinta años de existencia, es una efeméride que hemos de celebrar los titulados náutico-pesqueros, máxime cuando, actualmente, Aetinape, es la única herramienta eficaz e imprescindible para la defensa de los intereses profesionales de los titulados náutico-pesqueros frente a nuestros detractores ya lo sean a nivel particular como institucional; y que por su valor la hace merecedora del respeto y consideración del colectivo de las personas que en definitiva son y han sido la razón de su existencia. Ya se encargarán otros de poner de manifiesto nuestros defectos y debilidades.

Larga vida para Aetinape, y mis felicitaciones a todos los que componemos la Asociación, y en particular al amigo Muñiz, nuestro presidente, y a sus entrañables y próximas colaboradoras en la sede de la Asociación, Bea y Chus, en nuestra querida ciudad de A Coruña; por haber llegado a alcanzar esa madurez que representan los treinta años de presencia efectiva en el ámbito marítimo-pesquero nacional, en donde los logros de la Asociación están muy por encima de los desaciertos que por desgracia siempre se presentan.

No puedo olvidarme de agradecer a nuestro Jefe de Prensa, Antón, toda la labor que ha realizado a lo largo de estos 30 años, su apuesta por nosotros se ha demostrado en cada nota de prensa que se ha enviado a los medios de Comunicación, gracias por tus aportaciones e ideas a esta Asociación que hemos creado entre todos.

Los estándares internacionales en el ámbito marítimo-pesquero (IX)

El código para la implementación de los estándares preceptivos de la OMI

Pedro Riveiro Domínguez

Analista de derecho internacional marítimo y pesquero

La Comisión de Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible hizo pública la necesidad de desarrollar medidas para asegurar que los Estados de abanderamiento dieran completo y detallado efecto a los Convenios relevantes de la Organización Marítima Internacional (en adelante OMI) del cual son parte, de forma que todos los buques del Estado de abanderamiento satisfagan las normas y estándares internacionales. En este sentido, es esencial que los Estados tengan como responsabilidad principal un sistema adecuado y efectivo para ejercer el control sobre los buques que enarbolan su pabellón, y asegurar que cumplan con las normas y regulaciones internacionales con respecto a la seguridad marítima y la seguridad y protección del medio ambiente marino. Por consiguiente, nada más oportuno que para una esencial eficacia de cualquier instrumento internacional depende, inter alia, de que todos los Estados puedan: (i) convertirse Parte de todos los instrumentos internacionales relacionados con la seguridad marítima y la seguridad y prevención de la contaminación marina; (ii) implementar y hacer cumplir tales instrumentos internacionales completa y eficazmente; y (iii) informar a la OMI, en caso de ser necesario.

De acuerdo con lo anterior, el Comité de Seguridad Marítima (CSM) y el Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (CPMAM) de la OMI, recomendaron adoptar el Código para la implementación de los estándares preceptivos de la OMI, expuesto en una resolución de la OMI y que los Gobiernos de los Estados de abanderamiento, Estados rectores del puerto y los Estados ribereños deberán reconocer el presente Código dentro de sus respectivos procedimientos nacionales.

Bajo las medidas establecidas por la Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar de 1982 y de los Convenios de la OMI, las Administraciones son responsables para la promulgación de las leyes y regulaciones y para adoptar cualquier otra medida que pueda ser necesaria para otorgar a los citados instrumentos, completo y deta-

llado efecto, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana y la protección del medio ambiente marino, de tal forma, que un buque debe estar apto para el servicio encomendado y su manejo debe estar tripulado por personal marítimo competente. Además, al tomar medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, los Estados deberán actuar de manera que, ni directa ni indirectamente, transfieran daños o peligros de un área a otra o transformen un tipo de contaminación en otro.

Objetivo, estrategia y alcance del Código

El objetivo de este Código es mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino a nivel global. Por lo tanto, las diferentes Administraciones verán este Código conforme a sus propias circunstancias y estará destinado solo para la implementación de aquellos instrumentos internacionales aludidos en la citada resolución, el cual son Gobiernos Contratantes o Partes. En virtud de la geografía y circunstancias, algunas Administraciones pueden tener un mayor papel como Estado de abanderamiento que como Estado rector del puerto o como Estado ribereño, mientras que otros, pueden tener un mayor papel como Estados ribereños o Estados rectores del puerto que como Estados de abanderamiento. Para que un Estado alcance los objetivos de este Código, la estrategia deberá ser desarrollada, cubriendo las siguientes cuestiones: (i) implementar y dar cumplimiento a los instrumentos internacionales preceptivos; (ii) adherirse a las recomendaciones internacionales de manera apropiada; y (iii) llevar un continuo análisis y verificación de la eficacia el Estado con respecto al alcance de sus obligaciones internacionales.

Los instrumentos preceptivos de la OMI contemplados en este Código están formados fundamentalmente por los estándares internacionales y códigos de mayor relevancia en el ámbito de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación marina. En cuanto a las acciones iniciales, cuando un nuevo o enmendado instrumento preceptivo de la OMI entra en vigor para un Estado, el Gobierno de ese Estado estará en la posición de implementar y hacer cumplir sus disposiciones a través de una apropiada legislación nacional.

Los Estados de abanderamiento

Para un eficaz desempeño de sus responsabilidades y obligaciones, el Estado de abanderamiento deberá impulsar políticas a través de la correspondiente legislación y orientaciones nacionales, de forma que pueda servir de ayuda en la implementación y puesta en práctica de las estipulaciones de todos los convenios y protocolos de seguridad y prevención de la contaminación, del cual son parte; y designar las responsabilidades dentro de su Administración para actualizar y revisar cualquier política relevante adoptada.

Los Estados de abanderamiento establecerán recursos y procedimientos capaces de administrar un programa de seguridad y protección medioambiental el cual, como mínimo, debería consistir en lo siguiente: (i) las instrucciones administrativas para poner en práctica normas y otras disposiciones internacionales; (ii) los recursos para asegurar el cumplimiento con las estipulaciones de los instrumentos preceptivos de la OMI enumerados en la resolución A.890 de la OMI, empleando una auditoría y un programa de inspección independiente de cualquier cuerpo administrativo y emitiendo los certificados requeridos y la documentación pertinente y/o de cualquiera entidad que haya sido delegada la autoridad a través del Estado de abanderamiento a emitir los requeridos certificados y otra documentación pertinente; (iii) los recursos para asegurar el cumplimiento con las estipulaciones del Convenio STCW de 1978; (iv) los recursos para asegurar la gestión de las investigaciones en los siniestros y adecuar el oportuno control de los casos de buques con las deficiencias identificadas; y (v) los Estados de abanderamiento asegurarán que los buques que enarbolan su pabellón están suficiente y eficientemente tripulados, teniendo en consideración los Principios relativos a la Dotación de Seguridad adoptados por la OMI.

La delegación de autoridad

Los Estados de abanderamiento que autoricen a organizaciones reconocidas a actuar en su nombre, al objeto de llevar a cabo las tasaciones, inspecciones, emisión de los certificados y documentos pertinentes, identificación distintiva de los buques y otras tareas obligatorias requeridas bajo los Convenios Internacionales, deberán regular tal autorización de acuerdo con la disposición del Convenio SOLAS XI-1/1 para: (i) determinar que la organización autorizada dispone de los recursos adecuados en términos, capacidades técnicas, directivas y de investigación para llevar a cabo las tareas que le hayan sido asignadas de acuerdo con los “Mínimos Estándares

para Organizaciones Reconocidas que Actúan en Nombre de la Administración” emprendidas en las resoluciones pertinentes de la OMI; (ii) disponer de un acuerdo escrito formal entre la Administración y la organización autorizada el cual, como mínimo, incluirá los elementos expuestos en la resolución pertinente de la IMO, o acuerdos legales equivalentes, del que pueden estar basados en un acuerdo tipo para la autorización de organizaciones que actúan en nombre de la Administración; (iii) emitir acciones que traten instrucciones específicas para ser seguidas en aquellos sucesos en los que un buque es declarado no apto para hacerse a la mar como consecuencia de causar peligro al buque o a las personas enroladas a bordo, o en aquellos casos en los que presenta una excesiva amenaza al medio ambiente marino; (iv) aportar a la organización reconocida de todos los instrumentos apropiados, referentes al derecho nacional pertinente y las interpretaciones respecto de ellas, al objeto de dar efecto a las disposiciones de los convenios o especificar si los estándares de la Administración van más allá de las estipulaciones de los convenios; y (v) los Estados de abanderamiento nombrarán a los inspectores con el propósito de llevar a cabo las tasaciones e inspecciones en su nombre y deberán regular tales nombramientos, con los procedimientos apropiados.

Aplicación en los Estados de abanderamiento

Los Estados de abanderamiento deberán tomar todas las medidas necesarias al objeto de asegurar la observancia de las normas y estándares internacionales de los buques que enarbolan su pabellón y de las entidades y personas que están bajo su jurisdicción, así como asegurar el cumplimiento de sus obligaciones internacionales. Tales medidas deberán, inter alia, incluir: (i) prohibición de salida a la mar a los buques que enarbolan su pabellón, mientras tales buques no cumplan con los requisitos de los estándares y normas internacionales; (ii) las inspecciones periódicas de los buques que enarbolan su pabellón, al objeto de verificar que las actuales condiciones del buque y su tripulación están en conformidad con los certificados que posee; (iii) el inspector deberá asegurar, durante el período de inspección referido anteriormente, que las tripulaciones asignadas a los buques están familiarizadas con sus específicas obligaciones, y los preparativos del buque, instalaciones, equipamientos y procedimientos; (iv) asegurar que la dotación del buque, puede efectivamente coordinar sus actividades en una situación de emergencia y desempeñar funciones vitales referentes a la seguridad o a la prevención o mitigación de la contaminación, etc.

Por otra parte, el Estado de abanderamiento deberá considerar el desarrollar y llevar a cabo un programa de supervisión y control, apropiado para: (i) proporcionar sin dilación y meticulosamente investigaciones de accidentes, e informar a la OMI si fuera necesario; (ii) proporcionar la respuesta oportuna de las deficiencias y los informes de los presuntos incidentes de contaminación de los puertos o Estados ribereños; (iii) asegurar el cumplimiento de los instrumentos aplicables de la IMO a través de la legislación nacional; (iv) proporcionar un número adecuado de personal cualificado para implementar y aplicar la legislación nacional, incluyendo al personal que realice investigaciones e inspecciones; (v) proporcionar un número apropiado de personal cualificado del Estado de abanderamiento, al objeto de investigar los incidentes de los buques que enarbolan su pabellón y que han sido retenidos por el Estado rector del puerto; (vi) proporcionar un número suficiente de personal cualificado del Estado de abanderamiento, al objeto de investigar los incidentes causados por la validez de los certificados o refrendos o la competencia de los individuos poseedores de certificados o refrendos emitidos bajo su autoridad y que fueran cuestionados por el Estado rector del puerto; y (vii) asegurar la formación de las actividades de los inspectores e investigadores del Estado de abanderamiento.

■

Cuando un Estado es informado de que un buque que enarbola su pabellón ha sido detenido por el Estado rector del puerto, el Estado de abanderamiento deberá inspeccionar y adoptar que medidas correctoras serán las más apropiadas para el inmediato cumplimiento por parte del buque de acuerdo con los convenios internacionales aplicables que fueran incumplidos. El Estado de abanderamiento, o una organización reconocida que actúa en su nombre, deberá solo emitir o refrendar un certificado internacional a un buque después de haber determinado que el buque reúne todos los requisitos aplicables. Además, el Estado de abanderamiento deberá solo emitir un certificado internacional de competencia o refrendo a una persona después de determinar que la persona reúne todos los requisitos aplicables.

■ **Los inspectores del Estado de abanderamiento**

El Estado de abanderamiento deberá definir y documentar las responsabilidades, autoridad y la interrelación de todo el personal que dirige, desempeña y verifica trabajo relacionado con la seguridad y la prevención de la contaminación. El personal responsable para desempeñar inspecciones, investigaciones y auditorías en buques y compañías cubiertas por los instrumentos preceptivos de la OMI deberán

tener como mínimo la apropiada cualificación de una institución náutica o naval y la pertinente experiencia náutica como ser titular de un certificado de oficial mercante o poseer un certificado de competencia válido de STCW II/2 o III/2 y haber mantenido su conocimiento técnico a bordo de buques desde que obtuviera su certificado de competencia; o un título universitario o equivalente de una institución de educación superior dentro de un campo relevante de ingeniería o ciencias reconocidas por el Estado. El personal cualificado deberá haber servido por un período no inferior a tres años en el mar como un oficial del departamento de cubierta o máquinas, etc.

■ **Investigaciones por parte del Estado de abanderamiento**

Las investigaciones deberán llevarse a cabo siguiendo un incidente de contaminación o un accidente marítimo. Las investigaciones de accidentes deberán estar dirigidos por investigadores debidamente cualificados y competentes en los asuntos relacionados con el accidente. El Estado de abanderamiento deberá estar preparado para proporcionar investigadores cualificados para el propósito de accidente o incidente que se presente. El Estado de abanderamiento deberá asegurar que los investigadores individuales posean el conocimiento y la experiencia debida sobre el trabajo en aquellas áreas en las que se pretende que desempeñen sus obligaciones. Además, para ayudar a los investigadores individuales en la realización de sus obligaciones fuera de su normal cometido, el Estado de abanderamiento deberá asegurar un acceso dispuesto de conocimientos técnicos en las siguientes áreas: (i) navegación y normas para prevenir abordajes; (ii) normas del Estado de abanderamiento en certificados de competencia; (iii) causas de contaminación marina; (iv) técnicas para hacer entrevistas; (v) organización de reuniones y levantamiento de actas; y (vi) evaluación de los efectos de los elementos humanos.

■ **Evaluación y análisis**

Las medidas para evaluar el cumplimiento del Estado de abanderamiento puede incluir, inter alia, la estimación de las detenciones por el Estado rector del puerto, los resultados de la inspección por el Estado de abanderamiento, las estadísticas de accidentes, los procesos de información y comunicación, las estadísticas de las pérdidas anuales, y otros indicadores de cumplimiento, al objeto de comprobar si el personal, los recursos y los procedimientos administrativos son adecuados para satisfacer las obligaciones del Estado de abanderamiento. Las medidas pueden incluir un habitual análisis de:

(i) flota perdida y estimación de accidentes; (ii) el número de casos verificados de buques detenidos en relación con el tamaño de la flota; (iii) el número de casos verificados de incompetencia o maldad por individuales poseedores de certificados o refrendos emitidos bajo su autoridad; (iv) respuestas de informes al Estado rector del puerto o intervenciones; y (v) el número de incidentes y violaciones bajo MARPOL 73/78, etc.

Los Estados rectores del puerto

Los Estados rectores del puerto pueden jugar un papel integral en la consecución de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino, incluyendo la prevención de la contaminación. El papel y las responsabilidades del Estado rector del puerto respecto de la seguridad marítima y la protección del medioambiente marino es derivada de la combinación de tratados internacionales, convenios, legislaciones nacionales, además, en algunos casos, acuerdos bilaterales y multilaterales.

Varios convenios OMI contienen estipulaciones específicas que permiten a los Estados rectores del puerto ejercer un determinado control (en inglés Port State Control). A este respecto, el SOLAS, modificado por su protocolo de 1988, MARPOL y STCW también contienen estipulaciones que obligan a los Estados rectores del puerto a tratar a los países que no son Parte de esos convenios no más favorable que aquellos que son Parte. Esto significa que los Estados rectores del puerto están obligados a imponer las condiciones de los convenios tanto a los países que son Parte como a aquellos que no lo son. Cuando ejercen su derecho a llevar a cabo el control por el Estado rector del puerto (PSC), el Estado rector del puerto deberá establecer procedimientos para administrar un programa de control por el Estado rector del puerto en concordancia con las resoluciones relevantes adoptadas por la OMI. El Estado rector del puerto deberá ser llevado a cabo solo por oficiales cualificados y autorizados por el Estado rector del puerto de acuerdo con las resoluciones relevantes adoptadas por la OMI. Los oficiales y personas que desempeñen funciones en el control del Estado rector del puerto no deberán tener intereses comerciales, en ninguna de las inspecciones del puerto o de los buques inspeccionados, ni tampoco estarán empleados o desempeñando algún tipo de trabajo en nombre de las organizaciones reconocidas o sociedades de clasificación.

Los Estados ribereños

Los Estados ribereños tienen ciertos derechos y obligaciones bajo varios instrumentos preceptivos de la OMI. Para satisfacer efectivamente sus obligaciones, los Estados ribereños deberán implementar normas y directrices que ayuden o asistan en la puesta en práctica y aplicación de sus obligaciones, y asignar responsabilidades dentro de su Administración para actualizar y revisar cualquier norma relevante adoptada si fuera necesario. Por otra parte, los Estados ribereños deberán tomar todas las medidas necesarias para asegurar la observancia de las normas internacionales cuando ejerzan sus derechos y lleven a cabo sus obligaciones. Un Estado ribereño deberá considerar desarrollar y llevar a cabo un programa de supervisión y control, para: (i) proporcionar para la asignación de datos estadísticos que los análisis de tendencia pueden estar dirigidos a identificar áreas problemáticas; (ii) proporcionar las respuestas oportunas en los incidentes de contaminación de sus aguas; y (iii) cooperar con los Estados de abanderamiento o los Estados rectores del puerto, en las investigaciones de accidentes marítimos.

Treinta años con el mar auestas



Xosé María García Palmeiro

Periodista

Son treinta años de inequívoco, decidido y solidario compromiso con el mar, con los profesionales del mar, con las gentes del mar. Tres décadas con el mar de todos auestas, con todo el mar auestas. Trescientos sesenta meses sopesando problemas, caneando burocracias y urdiendo soluciones de babor a estribor, de proa a popa. Son casi once mil días inmersos en el mar, inventando caminos de esperanza, singladuras de futuro, a pesar de todo. AETINAPE es una asociación profesional de naturaleza libre, plural y democrática -de ello doy fe-, pero es, además, una forma de mirar y ver, de enseñar a mirar y ver, de otra forma ese mar tantas veces maltratado y por tantos incomprensiblemente incompreso.

AETINAPE es también, y muy especialmente, José Manuel Muñiz Ríos, más de dos décadas presidente, capitán y alma mater de la entidad. Ese tiempo enmarca asimismo la relación del periodista con este su dilecto amigo en largas horas de animadas,

suggerentes y cómplices pláticas compartidas con otras gentes de bien. Particularmente con Camilo Caamaño, artista rotundo, sí, Señor de A Mangallona, y con los entrañables, por siempre en el recuerdo, Mauro Panizo del Val, periodista, y Francisco López Capont, profesor y sabio tecnólogo pesquero. Cálida compañía en la memoria imprescindible.

AETINAPE es, en fin, una ventana abierta al mar y a la vida, al mar de la vida que nos llama y acompaña -“o mar anda que desanda; anda que desaparece”, cantó Manuel Antonio, poeta gallego de Rianxo. Uno de estos días he de acordarme de pedir a Chus y a Beatriz, atentas y eficaces secretarias de esa “casa común del mar”, que tengan a bien recordarme la obligación de reencontrarme con José Manuel Muñiz y con Camilo Caamaño para, periódicamente, dedicar un anaco de nuestro tiempo amical a honrar la memoria de los amigos ausentes, de los marineros ausentes. Para seguir impulsando, con tan generosos y acogedores amigos, memorias, mareas y esperanzas compartidas, más allá del tiempo, mientras el mar anda que desanda...



Entre robles y magnolias



Camilo Camaño Xestido en el centro de la imagen.

Camilo Camaño Xestido

Amigo de AETINAPE

Podría perfectamente tratarse de ese portal de rejas blancas, al que Núñez Jalda, tanta referencia hace, cada vez, que son muchas, que discursa o escribe sobre “La Mangallona”, sin embargo, en este caso, además será pretexto para adentrarnos en ese otro mundo, el marino, que tanta riqueza ha aportado secularmente a la humanidad, que ha alimentado y lo sigue haciendo, a un alfisimo porcentaje de los siete mil millones de almas que pueblan el planeta, que ha servido a lo largo de la historia de comunicación entre diferentes pueblos, que ha llevado y traído culturas, diversificando el conocimiento y como consecuencia la mejora de la convivencia y humanización de la pluralidad social.

Todo ello se lo debemos a esa inmensidad líquida y salada y, como no podía ser de otra forma, a los navegantes, a los marinos, que primero por la curiosidad de saber que había más allá de esa inmensidad, luego por ese afán que el hombre siempre ha sentido de conquistar y, llegado el momento, lo que en principio era el simple hecho de auto abastecimiento, convertirlo en fructífera industria, tanto en lo referido a la pesca, como al transporte, indiferentemente si se trata de personas o mercancías.

Hecha esta breve reflexión, nos adentraremos en la filosofía del título de este humilde pero sentido artículo o colaboración: “entre robles y magnolias”. Dos especies arbóreas dominantes en mí y vuestra Mangallona. Ella, la “Casa-Museo”, repleta de arte, de colecciones, de infinidad de objetos, pero no sería lo mismo, sin vosotros, sin vuestra presencia aunque sea menos de la deseada, sin vuestras reuniones, para hablar de trabajo, de las dificultades por las que está pasando el sector o, simplemente para compartir mesa y mantel.

Ello no solo ha supuesto un rico complemento al conjunto museístico, sino que ha contribuido a mi enriquecimiento personal y, seguramente de igual manera al del conjunto. He escuchado sigilosamente y aprendido de vuestro discurso, de vuestro verbo, singular incluso en el empleo de vocablos poco frecuentes entre los no marinos, pues es un sector, que casi podríamos aseverar que cuenta con un lenguaje propio, casi comparado a una jerga gremial. He escuchado y he sentido más de cerca vuestro entrañable y a la vez duro mundo. Me he inspirado para dar luz a nuevas creaciones, pero sobre todo, he sentido vuestra cercanía, vuestra complicidad, vuestra amistad, que considero profunda y a la vez recíproca.

Me habéis hecho un poco más feliz, lo que desearía que fuese igual para vosotros. Me habéis ayudado y así lo sigue siendo, a sobrellevar mi compleja y difícil vida, a arrastrar ese lastre, ese pesado lastre de cincuenta años de investigación, de aprendizaje, de experimentación y de creativos partos que inundan absolutamente el continente, vuestra o nuestra sede, aunque solo sea de hecho u oficiosamente, la de AETINAPE, asociación que nos une. Por lo tanto, la magnolia, que aunque de tallo robusto, milenario y casi imperecedero, su flor es altamente delicada y efímera. Ella representa a La Mangallona, continente y contenido. El roble, robusto y fuerte, noble e igualmente casi imperecedero, representaría al conjunto que componéis AETINAPE, a todos los marinos que cada día os enfrentáis valientemente a todo un sinfín de inclemencias, fuertes, sabios por naturaleza y, sin embargo a la vez, delicados como la flor antes referida y generosos como cualquier creación plástica.

■
Permitidme que os haga llegar mi adhesión y felicitaros por esa efeméride, por los treinta años de existencia de AETINAPE, como asociación que con seguridad ha contribuido a mejorar las condiciones del sector, a su humanización, a pelear por vuestros derechos, a luchar por mantener vuestros espacios de faena que históricamente con tanto sacrificio habéis descubierto y conquistado o, llegado el caso, contribuir en la recalificación laboral, tarea que ya

había sido iniciada por la extinta AETIMPE, y con ella, como referentes los entrañables señor Oliveira y señor Piay, que preocupados por mantener con dignidad al sector, apostaron por dicho proyecto, que con el tiempo, acertadamente, pues la unión es expresión de fuerza, se reagruparon colectivos y profesionales del ramo, de Canarias, de Andalucía, del País Vasco, del Cantábrico, de Asturias y por supuesto de Galicia y, como resultante un proyecto a nivel estatal: AETINAPE, capitaneado con contundencia y eficacia por el señor Muñiz, hombre entrañable y preocupado, al que me une una estrecha amistad, que deseo recíproca, casi como si saliésemos del mismo vientre. Muñiz, luchador donde los haya, ha sabido llevar a buen puerto al colectivo y, con plena seguridad, que este resultado haya contribuido a mejorar al sector, indiferentemente de su pertenencia o no al colectivo AETINAPE. Con su talante, gentileza y saber negociador, ha sacado a flote resultados realmente complejos, a veces incluso rozando lo imposible. Ello debemos reconocérselo.

■
No quisiera concluir sin antes hacer una mención, al decano o patriarca del colectivo, que a pesar de su larga edad, en uno de los últimos encuentros, aseveraba sentirse con ganas y capaz de volver al tajo, de capitanear como lo había hecho tantos años atrás, me refiero el entrañable señor Prendes. Salud para todos y feliz efeméride.



La utilización del gas natural como combustible en buques pesqueros

Román Rivas Gorostiaga

Jefe de Estudios y Profesor de la Escuela Náutico-Pesquera de Passaia

Habiendo sido objeto de debate últimamente, a continuación pasamos a detallar algunos aspectos, que en nuestra opinión, son relevantes y es necesario tener en cuenta:

Los contaminantes producidos por los motores térmicos son los siguientes:

CO₂: Los combustibles utilizados contienen un elevado porcentaje de carbono, más del 85% en peso. El dióxido de carbono, CO₂, cuya concentración se ha incrementado en la atmósfera desde el inicio de la revolución industrial a causa de la combustión de los combustibles fósiles, carbón e hidrocarburos, es el causante del llamado “efecto invernadero” y por tanto del calentamiento global.

SO₂: Los combustibles pesados, utilizados en la propulsión de grandes buques y en las centrales térmicas obsoletas, presentan un índice elevado de azufre, que, tras su combustión forma óxidos de azufre. Estos óxidos de azufre tras varias combinaciones químicas en la atmósfera provocan la llamada “lluvia ácida” de efectos muy perniciosos sobre el medio ambiente.

NO_x: El nitrógeno, que compone el 78% de la composición cuantitativa del aire se consideraba un gas inocuo y que participaba en la combustión únicamente como refrigerante. Los constructores de motores, en su afán por conseguir mayores eficiencias del ciclo termodinámico, han ido incrementando los parámetros de combustión, encontrándose que cuando la combustión tiene lugar a muy altas temperaturas, aparte de aumentar el rendimiento térmico, el nitrógeno se combina en pequeñas cantidades con el oxígeno formando óxidos de nitrógeno. Son muy contaminantes y contribuyen a la “lluvia ácida”.

Cómo evitar o minimizar la formación de contaminantes

CO₂: Para minimizar este contaminante podríamos usar combustibles con menos o ningún carbono:

-Hidrógeno: No contiene carbono, pero su punto de

inflamación es muy bajo. Almacenamiento problemático.

-Biocombustible: Tiene carbono, pero al ser parte de origen vegetal es inocuo. Podría utilizarse sin modificaciones grandes. Depende del precio.

-Gas LPG, butano y propano: Tienen menos carbono que el gas-oil, un 82%, pero por precio -las modificaciones a realizar son muy parecidas a las necesarias para el LNG- no merece la pena.

-LNG, gas natural, metano y etano: Su tanto por cien de carbono es el 75%, bastante menos que el gas-oil. Su precio parece asequible. Se están haciendo muchos ensayos como combustible para vehículos.

SO₂: Evitar este contaminante es fácil, basta con no utilizar combustibles pesados como el Fuel Oil. La marina mercante sería la gran afectada por la decisión de prohibir este combustible y provocaría el aumento del precio de los productos mas refinados como el gas-oil.

NO_x: Para minimizar la presencia de óxidos de nitrógeno en los escapes de los motores diesel habría que volver a parámetros de hace 20 o 30 años. El rendimiento térmico disminuiría, y si lo juntáramos a la prohibición del combustible pesado, el precio del gas oil se incrementaría aún más.

NG a bordo de un barco pesquero

¿Qué es el NG?

Es el llamado gas natural.

Mezcla de metano, más del 80%, y de etano.

Tiene un 75% de carbono y es muy refinado.

Su fórmula es CH₄ (metano).

Poder calorífico: 50200 kJ/kg

NG en vehículos

Existen varios ensayos de gas natural en vehículos como flotas de Autobuses urbanos o camiones de basura.

Modificaciones en los vehículos

Los tanques de combustible deben ser cilíndricos y soportar una presión de 250 bar. Los motores de gas trabajan según el ciclo Otto (motor de chispa).

Depósitos de combustible

Un pequeño pesquero de 20 metros de eslora, puede tener una capacidad de tanques de 14 m³. Esto supone que puede cargar alrededor de 12000 kgs de gas oil.

Si este barco es propulsado por un motor de 500 kW, con un consumo específico de 205gr/kWh y navegando al 80% de potencia la autonomía sería:
Consumo horario = $500\text{kW} \cdot 0.80 \cdot 0.205\text{kg/kWh} = 82\text{ kgs/hora}$

Autonomía = $12000\text{kg} / 82\text{kg/h} = 146\text{ horas} = 6\text{ días}$

Depósitos de gas natural

Si este pesquero consumiera gas natural necesitaría tanques cilíndricos de alta presión. Como los tanques son prismáticos habría que hacer cambios estructurales para acomodar los cilindros de gas natural. Si los cilindros están contenidos en tanques de sección cuadrada sólo aprovechamos el 75% del volumen. Como el gas tenemos que almacenarlo a 250 bar los cilindros tienen que soportar grandes esfuerzos resultando 1 kg de peso de tanque por cada litro almacenado.

Todo esto supone lo siguiente:

Volumen para almacenar gas = $14000 \cdot 75\% = 10500\text{ litros}$

Peso adicional cilindros de gas = 10500 kgs

Densidad del gas natural a 250 bar y 27°C = 0.157 kg/litro

Peso almacenado = $10500\text{ litros} \cdot 0.157\text{kg/litro} = 1648\text{ kgs}$

Sólo podemos almacenar 1648 kgs de gas natural aunque tiene mayor poder calorífico que el gas oil.

Poder calorífico gas natural = 50200 kJ/kg

Poder calorífico gas oil = 38500 kJ/kg

Esto significa que los 1648 kgs de gas natural equivalen a 2150 kgs de gas oil.

Conclusión en cuanto a la autonomía: Con gas natural la autonomía se reduciría a menos de un 20% de la que teníamos con gas oil, suponiendo el mismo rendimiento térmico.

Todo esto con un agravante más, el barco pesa 10 toneladas más por los depósitos de gas.

Motor de gas natural

Los pesqueros están propulsados por motores diesel. El cambio de combustible supone transformar un motor diesel en un motor de ciclo Otto.

Motor de ciclo Otto

- Sistema de inyección diesel innecesario.

- Instalación de bujías para la chispa

- Instalación de mezclador antes de la turbo o de inyección de gas en el colector tras el intercooler.

- Modificación de culatas para dar mayor volumen neutro. En suma. El motor necesita una modificación muy profunda.

CONCLUSIONES

Como los pesqueros consumen gas oil de bajo contenido en azufre, la justificación para cambiar a gas natural sería el contenido en carbono. Pero teniendo en cuenta el tremendo coste en cuanto a la autonomía y la profunda modificación estructural y de motor quizá lo más lógico para los pesqueros sería, si el precio lo permite, la implantación del biodiesel que tendría un efecto parecido sobre el efecto del contaminante carbono y con modificaciones muy ligeras.



Fondear un buque de vela

Antonio Gamero Aguirre

Capitán de la M.M. Profesor de Maniobra y Carga del Buque. CIFP Marítimo Zaporito

Fondear un velero en un fondeadero seguro, con socaire de la costa, sin que se pueda formar mar de viento ni llegar mar de fondo, en un paraje de gran belleza, parece el lugar idílico para pasar unas agradables jornadas.

Pero el peligro siempre está presente en la mar, y una correcta formación, y experiencia, nos va a ayudar a evitarlo. Durante la estancia en fondeadero de un buque de vela, la vigilancia de la guardia es esencial para la seguridad de los tripulantes, pasajeros y de la misma embarcación.

Se va a describir en el presente artículo, un siniestro acaecido debido a las condiciones meteorológicas en una embarcación a vela, de 35', aparejada en "sloop" a aparejo fraccionado. El buque fondea en un paraje de la costa de Chiclana, conocido como el caño de Sancti Petri. La Jarcia firme de la embarcación, está compuesta por un estay y un babystay a proa de palo, un back estay a popa de palo, y 3 obenques a cada banda, siendo 4 de ellos obenquillos, bajo cruceta (dos y dos), todos ellos de acero inoxidable, excepto el estay, que es de aluminio debido a que la Génova es enrollable.

El palo, único en la embarcación, está fabricado en aluminio anodizado, con una única cruceta en cruz, sin retrasar, por la cual se desliza un obenque (por cada banda). El acastillaje está armonizado con la jarcia firme y la de labor, siendo robustos y resistentes. Y el desastre está por llegar, por la combinación de la marea y del viento.

En la zona de fondeo de la embarcación, ese día existe un viento con componente del tercer cuadrante, SW, y una fuerza de viento mantenida de 10 en la escala Beaufort, con rachas de 11, según los registros de AETmet. También es reseñable, que la marea tiene un coeficiente muy alto, según el Instituto Hidrográfico de Marina, de 0,94 a las 00:00 y 0,90 a las 12:00, ambas en UTC. La bajamar es a las 08:36 y la pleamar a las 14:59, ambas en UTC.

Es por esta conjunción de circunstancias descritas con anterioridad, por lo que los daños sufridos por la embarcación son debidos a que ya que el barco es un velero, y este dato es primordial, la proa del mismo se mantiene a la corriente de marea; cuando dicha marea está subiendo, el barco queda con rumbos de componente SE, por la disposición física del lugar de fondeo, al socaire de la costa, el coeficiente de marea, la sonda del lugar y la orza de barco.

Por todo ello, no se aproa al viento, como ocurre en condiciones normales. La mayor incidencia del viento es en el mástil, por encima de la línea de costa. Esto significa que durante el tiempo que la marea sube, el barco recibe el viento por el través de estribor. Debido al perfil y a la carga aerodinámica del palo, el cual tiene forma ovalada, la incidencia del viento con éste, es transversal, por lo que la presión ejercida sobre el palo para caer es máxima.

La sujeción lateral del palo, corresponde a los obenques y obenquillos, ya sean retrasados o adelantados a la arboladura. Debido a la extraordinaria fuerza del viento y la incidencia del mismo con el mástil del barco, el tensor de uno de los componentes de la jarcia firme de estribor, sufrió un esfuerzo suficiente para superar la carga de rotura del mismo, y partió, lo que desencadenó la mayoría de los daños sufridos por jarcia y arboladura, así como de algunos de los elementos colindantes. La vela Génova, también se partió y desgarró, debido a las extremas condiciones meteorológicas; este punto también es significativo para la rotura del obenquillo, ya que lo que ocurre es que la vela rota, al desplegarse se caza, y así también se suma a las fuerzas anteriormente descritas para la rotura de la jarcia firme, ya que el viento es del SW, y es por ello que le viene por el través de estribor.

El buque tiene daños en velas y arboladura, por un valor aproximado de unos catorce mil euros

Con una guardia eficaz, sin dejar el buque sólo, por otra parte práctica habitual en las embarcaciones de recreo, y estudiado el lugar de fondeo, y la previsión de las condiciones meteorológicas, este siniestro se hubiera podido evitar.

30 años: con gratitud y humildad

Ramón Martínez Caamaño

Patrón de Pesca de Altura, Capitán de Yate y Sacerdote

La humildad es esa virtud que te permite llegar muy alto en la vida sin vértigo y sin miedo. Es esa cualidad que, sabiéndote pequeño, muy pequeño, permite que te lances a empresas que nunca imaginaste. Luego en lo cotidiano, en nuestro quehacer, hay distintas maneras de recuperar esa conexión, si la pierdes. Una de ellas es la gratitud.

Un corazón que agradece con autenticidad es necesariamente humilde, porque sabe que todo es gracia, que todo le es dado. Incluso cuando ponemos en juego todos nuestros talentos y potencial humano, la fuerza viene de arriba. Y además, este corazón, agradece ser humilde porque sabe que es la mejor protección contra todo lo malo que hay en el mundo.

Agradecer al 30 aniversario de la Asociación y a cada año que pasa, todas esas vivencias que nos ha brindado el simple hecho de estar vivos. No hay que enterrar nunca todo lo malo que haya podido pasarnos, porque todo, absolutamente todo, por malo que nos parezca, nos hace crecer, nos hace evolucionar.

Ese crecer y ese evolucionar es simplemente el tener la capacidad de preguntarnos por qué nos ha ocurrido sea lo que sea, porque es la primera premisa para comprender una vivencia que no nos gusta, y con la comprensión se llega al entendimiento y a la superación personal.

Son muchas las cosas que nos han pasado en estos treinta años que dura ya AETINAPE, yo personalmente y con humildad presumo de tener entre los miembros de la asociación a mis mejores amigos, que se han ganado este "título" a pulso y con tenacidad. Y esto, por que, nuestra asociación no ha sido "solamente", que también, un ente de defensa de intereses profesionales, sino un club de amigos que luchan por la pervivencia del sector profesional pesquero y por la dignidad de los profesionales de la mar.

La energía que hayamos creado es aquella que proyecta y crea nuestra realidad constante. Cambiar

nuestra conducta o nuestros hábitos ante una situación que no nos guste es lo único que nos creará una realidad diferente. Perdernos en buscar los culpables siempre externos a nosotros mismos, es convertirnos en una víctima de cara a los demás, y eso es Ego.

Tratar de convencer a los demás de que tú no eres el culpable de todo lo que te pasa, acrecentará el victimismo y sigue siendo Ego. Convencer, imponer, tratar de llevar siempre la razón, es Ego, es tratar de aparentar todo aquello que no eres. El Ego son todas aquellas capas de nuestra personalidad que tratamos de que nos protejan de todo lo externo porque así nos lo han enseñado desde pequeños de una forma errónea.

Pero cuando uno vive en paz consigo mismo, no tiene que demostrar nada a nadie, porque su conciencia es la que le dicta su forma de Ser. Este año es un renacer de la conciencia desde el corazón, el odio, el miedo, la culpa, la rabia, son reflejos de una energía que sólo desde tu propia conciencia lo puedes cambiar.

La vida es esa secuencia de momentos, que sólo depende de ti el que los quieras vivir con intensidad. Si vives el presente anclado en el pasado, vives en el recuerdo, si vives el presente sólo mirando el futuro, vives en lo que aún no ha sucedido. Pero si vives el presente, si vives cada momento como si fuera el último de tu vida, entonces y sólo entonces estás viviendo.

Vivir desde el Ser, no desde el Tener, hace que no nos pase lo que en esta sociedad suele ocurrir, que miramos más lo que no tenemos que lo que tenemos, y sólo nos damos cuenta de lo que tenemos cuando lo perdemos.

Entrar en este 2013 con HUMILDAD, sin actuar desde el Ego, con RESPETO, sin culpar a nadie de lo que nos pase, pero eso sí, defendiendo con uñas y dientes la profesionalidad, la dignidad y la consideración debida a los profesionales del sector y con GRATITUD, por poder despertarnos y tener la oportunidad de experimentar un día más que como asociación de náuticos, aun estamos vivos.

En la lucha por la supervivencia, hay quienes creen que todo lo bueno que tienen lo han conseguido solos. Por orgullo o, a veces, por simple desatención, no saben reconocer el apoyo que les dieron los demás en un momento o circunstancia determinados. Esas son las personas desagradecidas. Aunque parezca increíble pueden llegar al extremo de criticar o incluso hacer daño a quienes los ayudaron. Como no saben experimentar agradecimiento, se sienten solos, no reconocen que los demás los quieren y que merecen ese cariño. Su malestar crece a cada día y los entristece

La alegría se manifiesta hacia afuera cuando decimos "gracias" con una sonrisa, cuando le hacemos saber a la persona que nos ayudó lo importante que fue para nosotros ese detalle inesperado (no importa si fue un objeto, un consejo o un pañuelo desechable cuando nos vieron llorar).

Que la Felicidad sea para este 2012 en que se cumple el 30 Aniversario de AETINAPE un estado y no un sueño, os deseo desde el corazón.

Me despido con un pequeño canto a la amistad para todos vosotros.

■
Gracias por todos los momentos que hemos compartido momentos llenos de sentimientos y pensamientos compartidos, sueños y anhelos, secretos, risas y lágrimas, y sobre todo, amistad. Cada preciado segundo quedará atesorado eternamente en mi corazón. Gracias por dedicarme tiempo tiempo para demostrar tu preocupación por mí, tiempo para escuchar mis problemas y ayudarme a buscarles solución, y sobre todo, tiempo para sonreír y mostrarme tu afecto. Gracias por ser lo que eres una persona maravillosa. Pude contar contigo cuando necesitaba en quien confiar y pedir consejo. Gracias a ti comencé a conocerme e incluso a apreciar lo que soy. ¿Cómo podré expresarte todo el cariño que te tengo? Muchas gracias por tu amistad.



Pesca INDNR (2ª parte)

Jesús Saavedra España

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

Antes de iniciar esta nueva andadura, quiero hacer una pequeña apreciación. A veces podemos encontrarnos con la expresión “PESCA-IUU”, pues bien, este término significa “PESCA INDNR”, pero en inglés. Hecha esta apreciación, a continuación diré que la UE, tan sólo podrá actuar con credibilidad en la escena mundial si adopta las medidas efectivas para poner fin a la pesca INDNR, tanto en las aguas europeas como por parte de los buques y empresas de la UE fuera de su territorio. Una medida crucial a tomar sería, aplicar plena y eficazmente las disposiciones existentes de la política pesquera común (PPC), así como la legislación comunitaria aplicable en la materia. A continuación, haremos un breve recorrido temporal. En primer término, trataremos la normativa española aplicable a buques de terceros, su objeto era que estos buques no faenasen de forma ilegal en aguas españolas o, que lo hicieran vulnerando la normativa en virtud de los correspondientes Tratados. En segundo término, analizaremos la normativa comunitaria.

La Ley 93/1962, de 24 de diciembre, sobre sanciones a infracciones que en materia de pesca cometen las embarcaciones extranjeras en aguas territoriales o jurisdiccionales españolas. En sus normas se prohibía la pesca a las embarcaciones extranjeras dentro de las seis millas (mar litoral), salvo aquellos supuestos previstos en Tratados internacionales a los cuales España prestara su adhesión o en Convenios de Concesiones recíprocas. A las embarcaciones declaradas infractoras se les imponía una determinada sanción, pero si además no cumplían con otras exigencias, ejemplo: usando aparejos o redes que no cumplieren los requisitos exigidos, además de la sanción se les imponía una determinada multa, igual sucedía si eran sorprendidos usando explosivos o sustancias venenosas o corrosivas, estas multas eran de cuantía variable, dependiendo de la gravedad del hecho. De todo esto se levantaba siempre acta circunstanciada de las contravenciones sorprendidas. Esta Ley deroga al R.Decreto-Ley de 5 de enero de 1925. A su vez es derogada por la Ley 53/1982, de 1 de junio, y ésta es derogada por la Ley 14/1998, de 1 de junio,

siendo ésta derogada por la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, la cual está en vigor. Esta última Ley, se aplica a los buques de países terceros bajo soberanía o jurisdicción españolas de acuerdo a lo dispuesto en la normativa de la UE y en las normas aplicables en virtud de Tratados.

Por Resolución de 31 de marzo, de 1982, de la Subsecretaría de Pesca Marítima, se regulaba la justificación del origen de las capturas realizadas por buques extranjeros que entrasen en puertos españoles. Si el buque no disponía de Licencia para pescar en aguas españolas, las autoridades debían comprobar si los datos del libro de pesca y/o cuaderno de bitácora coincidían con las áreas de pesca donde estaban autorizados. Sin embargo, si las capturas se declaraban como realizadas en alta mar, los capitanes o patrones, debían presentar a los Comandantes militares de Marina, el libro de pesca y/o cuaderno de bitácora, donde deberían constar registrados, día a día, los datos relativos a: nombre de las especies; cantidades capturadas y situación geográfica del buque. En el supuesto de que no se pudiese justificar el origen de las capturas, se procedía como si las capturas se hubiesen efectuado en aguas españolas, procediendo al comiso de la pesca y a la incoacción del correspondiente procedimiento. Esta Resolución, fue suspendida en su aplicación para el Archipiélago Canario, mediante Resolución de 27 de abril de 1982.

Mediante Orden de 10 de febrero de 1981, del Ministerio de Agricultura, se regulaba el arrumaje de artes y aparejos de pesca por buques extranjeros en aguas sometidas a la jurisdicción española a efectos de pesca. Los buques de pesca extranjeros no autorizados a pescar en aguas españolas, cuando se encontrasen en puerto o navegando por el mar territorial o por la ZEE española, bien para atravesar tales espacios sin penetrar en puertos u otras aguas interiores, (...) deberán llevar arrumados los artes y aparejos de pesca, tal y como se regula en su Art. 2, regulando en su Art. 3 el supuesto de los buques autorizados a pescar en la ZEE o en el mar territorial, cuando lleven a bordo artes y aparejos reglamentarios pero no están autorizados a usar. Por Orden 4 de julio de 1991, (M.A.P.A) se procede a la regulación del control del origen de las capturas de buques pesqueros extranjeros no comunitarios. Cuando tales buques querían descargar sus capturas debían comunicarlo a las autoridades competen-

tes españolas con 72 horas de antelación, en dicha comunicación debían hacer constar: posición exacta del buque en ese momento, derrota a seguir, puerto a desembarcar, hora aproximada de llegada, procedencia del buque, especies capturadas y peso aproximado de cada una de ellas. Si hubiese indicios, de que, estos buques practicasen pesca ilegal en aguas comunitarias o hubiere duda sobre el origen de las capturas o sobre la veracidad de la notificación, entonces las autoridades podían adoptar las medidas establecidas en los apartados a) y b) del Art.3.

El Real Decreto 1797/1999, de 26 de noviembre, regula el control de las operaciones de pesca de buques de terceros países en aguas bajo la soberanía o jurisdicción española.

Regula, entre otras materias, los desembarques, los cuales requerirán de la autorización de la autoridad competente, que las concederá a solicitud del interesado hecha con una antelación de 72 horas. La descarga no se debía realizar hasta que las autoridades competentes hubiesen autorizado la misma. Si las capturas se declaran como efectuadas en alta mar, entonces la autorización de descarga estaba sujeta a requisitos de comprobación. Introduce la obligatoriedad de efectuar una declaración de desembarque o transbordo dentro de las 48 horas siguientes a la finalización de las mismas. Establece asimismo, la forma en que debían estar estibados los artes y aparejos de los buques de terceros en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción española. En su Disposición Derogatoria, deroga entre otras las siguientes normas: Orden del M.A.P.A. de 10 de febrero de 1981, sobre arrumajes de artes y aparejos.

Orden del M.A.P.A. de 4 de julio de 1991, sobre control del origen de las capturas. Este R.D. continúa estando en vigor en aquellas normas que no contradigan lo establecido en el Reglamento (CE) N° 1005/2008.

Actualmente, debemos tener en cuenta la Orden ARM/2077/2010, de 27 de julio, control de acceso de buques de terceros países (.....). Mediante Resolución de 11 de diciembre de 2009, de la Dirección General de Recursos Pesqueros (modificada), se publica la lista de puertos autorizados para las operaciones de desembarque y transbordo de la pesca (..) por parte de buques de terceros. La Orden ARM/2352/2008, de 28 de julio, amplía la lista de puertos autorizados para el desembarque o transbordo de pescado congelado capturado por buques de terceros en la Zona de regulación de la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste.

Pasamos ahora a tratar la normativa comunitaria. El 01 de enero de 1994, entró en vigor el Reglamento (CEE) N° 2847/93, del Consejo, de 12 de octubre, establecía un régimen de control aplicable a la PPC. Este régimen se aplicaba a todas las actividades pesqueras y conexas que se ejercían en las aguas marítimas sometidas a la soberanía o jurisdicción de los EE.MM, incluidos los buques de terceros países, sin perjuicio del derecho de paso inocente ni de la libertad de navegación en las 200 millas. Estos buques cuando estuviesen autorizados a faenar en aguas comunitarias, debían comunicar sus desplazamientos y las capturas a bordo.

Asimismo, deberían llevar un diario de pesca. Cuando querían desembarcar sus capturas, debían notificarlo a las autoridades competentes del E.M. cuyas instalaciones de desembarque utilizasen, al menos con 72 horas de antelación. Mediante Reglamento (CE) N° 2846/98, del Consejo, de 17 de diciembre, se modificaba el Reglamento que nos ocupa. Se añade el "Título VI BIS" "CONTROL DE ACTIVIDADES DE PESCA DE LOS BUQUES DE TERCEROS PAÍSES". Se establece un mayor control sobre las actividades de los buques pesqueros que operan en aguas comunitarias. Sólo se autoriza a los buques de terceros a atracar en los puertos autorizados por los EE.MM, debiendo realizar una declaración de desembarque dentro de las 48 siguientes al desembarque. Se introducen elementos de control sobre aquellos buques de terceros que declaren sus capturas efectuadas en alta mar. (Derogado).

El Reglamento (CE) N° 1093/94 del Consejo, de 6 de mayo, establece las condiciones para que los buques de terceros puedan desembarcar directamente y comercializar sus capturas en puertos de la Comunidad. Este Reglamento fue derogado por el Rgt° (CE) N° 1005/2008 del Consejo, con efectos a partir del 1 de enero de 2010. Mediante este Reglamento, se adoptaban a escala comunitaria, medidas uniformes para que las operaciones de desembarque y comercialización no afectasen en el marco de la PPC, incluidas las normas de calidad sanitaria y comercial, así como tampoco debían acarrear una situación de distorsión de la competencia en detrimento de la producción comunitaria. Estos buques, tan sólo podían desembarcar sus capturas para su despacho a libre práctica y comercialización en aquellos puertos autorizados por los EE.MM, esta lista de puertos, fue publicada en el DOCE, del 28 de mayo de 1994. La preocupación de este Reglamento, era más que nada, que la importación no afectase a las normas de calidad sanitaria y comercial, que no acarreasen una distorsión de la competencia, que no se alterase el equili-

brio del mercado comunitario así como tampoco el régimen de los precios.

■ A continuación, vamos a adentrarnos en un Reglamento que, supone un antes y un después en referencia al tema que nos ocupa. Se trata de un Reglamento complejo, presenta implicaciones tanto en lo referente a la pesca INDNR, como en la aplicación de la PPC, es más, el Reglamento (CE) N° 1224/2009, del Consejo, que establece un régimen comunitario de control (...), en su Considerando (6) in fine, dispone que en su aplicación debe ser complementario y existen referencias expresas en sus normas al Reglamento que nos ocupa. Establece una nueva filosofía a escala comunitaria. Siempre se había tratado que la pesca ilegal tan sólo la practicaban los buques de terceros, pero ahora, no sólo se está diciendo y regulando eso, no ahora, estamos regulando que la pesca INDNR, también la pueden practicar los buques de los EE.MM, tanto en sus aguas como en las aguas de la UE o en las demás aguas, así como las empresas de la Comunidad.

■ Se trata del Reglamento (CE) N° 1005/2008, del Consejo de 29 de septiembre, establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR. En su Art. 2, establece el concepto de este tipo de pesca, el cual, como ya vimos, fue recogido en el PAI pesca INDNR. Por su parte, en el Art. 3, nos describe aquellas situaciones en las que un buque puede estar involucrado en la misma. Debemos tener en cuenta que, estas dos normas se encuentran subsumidas dentro del "CAPÍTULO 1 DISPOSICIONES GENERALES", lo cual significa que se aplican a todos los buques pesqueros con independencia de su nacionalidad. El Capítulo II, recoge en su articulado las inspecciones a buques pesqueros de terceros en puertos de los EE.MM, así como otras normas de aplicación a estos buques. En el Capítulo III, se introduce el Certificado de Capturas. El objeto del mismo es garantizar la trazabilidad de los productos de la pesca acreditando que las capturas se han realizado con arreglo a las leyes, reglamentos y medidas internacionales de ordenación y conservación aplicables. Únicamente podrán importarse en la Comunidad productos de la pesca que vayan acompañados de dicho Certificado, el cual será convalidado por el Estado de abanderamiento. Las exportaciones de capturas realizadas por un buque pesquero de un E.M. también estará supeditada a la validación del Certificado por dicho Estado. Regula la lista comunitaria de buques de pesca INDNR, así como las medidas a aplicar a los buques inscritos en la misma. Los nacionales sujetos a la jurisdicción de los EE.MM. no prestarán ayuda a la pesca

INDNR, ni llevarán a cabo actividades de este tipo, ni siquiera realizando trabajos remunerados a bordo ni como operadores o beneficiarios efectivos de estos buques. En el Capítulo IX, se regula todo el sistema relativo a medidas coercitivas inmediatas, sanciones y sanciones accesorias. En el Art. 42, se establecen cuales son las infracciones graves y, en el art. 43, que medidas coercitivas inmediatas se deben adoptar cuando una persona física sea sospechosa de haber cometido una infracción grave o sea sorprendida cometiéndola, o una persona jurídica sea sospechosa de ser responsable de tal infracción. En el art. 47 se establece la responsabilidad de las personas jurídicas, enumerando aquellas personas físicas que tienen la capacidad de involucrar a la persona jurídica en una infracción grave.

■ Asimismo, la persona jurídica también podrá ser responsable por "culpa in vigilando". Veamos ahora aquellas normas del Reglamento (CE) N° 1224/2009, del Consejo de 20 de noviembre, el cual establece un régimen comunitario de control. En el Art. 90, además de considerar infracciones graves las del artículo 42, (1005/08) también enumera otras, ejemplo; prohibición de efectuar descargas de las especies sujetas a cuota, a menos que el desembarque de las mismas sea contrario a las normas de la PPC. Esta prohibición debe ponerse en contacto con el apartado 5.ter.1 del Anexo III, Reglamento (CE) N° 43/2009, del Consejo (derogado, excepto Anexo).

■ En el Art. 92, se contempla, por primera vez, el establecimiento de puntos por infracciones graves, a que se refiere el artículo 42.1.a) (1005/2008), mediante el mismo se impondrá al titular de una licencia de pesca un número adecuado de puntos como consecuencia de la infracción de las normas de la PPC. El Reglamento (CE) N° 1224/09, en su artículo 82.d, establece que si el inspector de pesca dispone de información que le haga pensar que se han infringido las normas de la PPC, debe informar a la persona que la correspondiente infracción podrá acarrear un número de puntos. Esta información se hará constar en el Acta de Inspección. Para dar forma a este mandato, tenemos que acudir al Anexo XXX, del Reglamento de Ejecución (UE) N° 404/2011, de la Comisión de 8 de abril, el cual establece el número de puntos que se le asigna a cada infracción.

■
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.

■ 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.



FORMACIÓN

Oferta de Cursos

AETINAPE HA PROGRAMADO VARIOS CURSOS OBLIGATORIOS, POR LO QUE LE ROGAMOS A TODOS LOS AFILIADOS QUE TENGAN INTERÉS EN LOS MISMOS, SE PONGAN EN CONTACTO CON LA SECRETARÍA GENERAL DE LA ASOCIACIÓN, AL OBJETO DE 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, reogramos 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, 4.502 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.



Náutica profesional

CURSOS HOMOLOGADOS PARA MARINOS

Formación básica

Duración 70 horas

Operador SMSSM restringido

Duración 40 horas

Operador SMSSM general

Duración 120 horas

**Embarcaciones de supervivencia
y botes de rescate no rápidos**

Duración 24 horas

Formación Sanitaria específica avanzada

Duración 40 horas

Formación Sanitaria específica inicial

Duración 22 horas

Buques Ro-Ro y pasaje

Duración 32 horas

Avanzado en Contraincendios

Duración 24 horas

SANTIAGO DE COMPOSTELA

981 524 651 - Ext. 1

Vilar de Calo, 47

Salvacón
LA FORMACIÓN DONDE SE NECESITE

CENTROS EN TODA GALICIA: A CORUÑA · FERROL · SANTIAGO DE COMPOSTELA · LUGO · OURENSE · PONTEVEDRA · VIGO

LOS AFILIADOS DE **AETINAPE** TENDRAN UNA BONIFICACION DEL 10 % EN LOS CURSOS DE **SALVACON**

PROGRAMACIÓN CURSOS PARA NOVIEMBRE-DICIEMBRE 2012

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Patrón Portuario** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **150 horas** • FECHA: **del 5 al 29 de noviembre** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Formación Sanitaria Específica Avanzada** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **40 horas** • FECHA: **del 10 al 14 de diciembre** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Formación Básica** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **70 horas** • FECHA: **del 10 al 21 de diciembre** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Buques Ro-Ro de Pasaje** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **32 horas** • FECHA: **del 19 al 22 de noviembre** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Actualización S.M.S.S.M. – General** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **16 horas** • FECHA: **del 26 al 27 de noviembre** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Buques Quimiqueros** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **40 horas** • FECHA: **del 19 al 23 de noviembre** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Buques Gaseros** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **40 horas** • FECHA: **del 26 al 30 de noviembre** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Formación Sanitaria Específica Inicial** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **22 horas** • FECHA: **del 22 al 24 de noviembre** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **S.M.S.S.M. - Restringido** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **40 horas** • FECHA: **del 17 al 21 de diciembre** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

PROGRAMACIÓN CURSOS PARA ENERO 2013

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Formación Básica** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **70 horas** • FECHA: **del 7 al 16 de enero de 2013** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Buques Ro-Ro de Pasaje** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **32 horas** • FECHA: **del 21 al 24 de enero de 2013** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Familiarización en Buques Tanque** • DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** • DURACION: **30 horas** • FECHA: **del 28 al 31 de enero de 2013** • HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00** • LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

AGENCIAS

10/08/12

MAURITANIA, UN NUEVO EPISODIO DE LA DEBACLE DE LA PESCA ESPAÑOLA

LAS AUTORIDADES EUROPEAS LLEVAN AÑOS SIN PRESTAR LA ATENCIÓN DEBIDA AL SECTOR

EL SIGUIENTE CAPITULO DE LA UE ES LA REFORMA DE LA PPC: PRIMERO NEGRO, DESPUÉS GRIS OSCURO

La situación creada a partir de “la expulsión” de la flota cefalopodera española de Mauritania es un peldaño más en el proceso de destrucción de nuestro potencial pesquero, impulsado por la Unión Europea. En línea de lo que es tradicional, Europa abandonó de nuevo al sector pesquero español, que en los últimos años sucumbe ante los lobbies nórdicos, cuya mala sombra lleva años atacando en silencio al otrora potente sector pesquero de nuestro país.

La misma estrategia de la UE es 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: primero negro, después gris oscuro.

La histórica ausencia de una política de estado bien estructurada está en la base de la situación actual. La cortedad de miras, la “ingenuidad o torpeza” de los representantes políticos españoles se une a la proverbial debilidad de gran parte del empresariado, en un sector cambiante y globalizado.

Los errores internos y externos se combinaron intermitentemente con los políticos y empresarios exaltando su victimismo o exagerando sus reacciones en momentos críticos (conflictos de NAFO con Canadá, Malvinas con Argentina, Índico, Marruecos, Gibraltar...), para relajarse cuando se reduce la presión mediática sobre esos acontecimientos.

AETINAPE lleva años reclamando un plan para que el sector camine por una senda de planificación y diversificación, para lo cual es necesario no sólo el apoyo económico de los fondos estructurales, sino sobre todo la decisión política de transformar un sector que recupere su capacidad de crear riqueza.

Tras la exclusión de los cefalopoderos en el acuerdo con Mauritania

Pesca.- Aetinape pide una reacción "contundente" a administraciones y sector ante el "descabezamiento" de la flota

Cifra en 400 los empleos directos y en 2.500 los indirectos que generaban los buques gallegos que capturan pulpo en aguas mauritanas

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

El presidente de Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, pide una reacción "contundente" y no contestaciones "tibias" tras la exclusión de los cefalopoderos de aguas mauritanas en el nuevo acuerdo firmado por la Unión Europea.

En declaraciones a Europa Press, Muñiz advierte que dicha medida, a su juicio, responde a la "estrategia" de la comisaria de Pesca Maria Damanaki de "acabar con la pesca industrial e ir descabezando la flota de altura".

Los 24 buques que se dedicaban a la captura de pulpo en Mauritania --la mayoría con base en Las Palmas pero de armador de Vigo, Marín y Cangas (Pontevedra)-- generaban unos 400 empleos directos y hasta 2.500 indirectos, según las estimaciones de Aetinape.

Muñiz critica el supuesto argumento de falta de recurso, pues, en su opinión, es "falaz" y nada más que una "argucia" que se corresponde con informes "pagados" y "de dudoso rigor científico".

"LO MISMO" QUE EN MARRUECOS

Lo que ha ocurrido esta semana en Mauritania es "lo mismo" que lo que pasó en Marruecos, de donde los barcos españoles también fueron "expulsados", constata José Manuel Muñiz, que ve en la nueva decisión "la guinda para acabar de finiquitar un sector extractivo como la pesca española, fundamental en los últimos 50 años".

Aetinape se muestra así "muy preocupada" y manifiesta su deseo de que el Gobierno de España "tuviese la contundencia necesaria" ante el panorama generado por el nuevo acuerdo, junto a "todos los partidos y grupos parlamentarios", con el objetivo de conformar "una pña dentro de una política de consenso para intentar defender una política de pesca en Europa".

Aetinape tiene pocas esperanzas de volver a pescar

El presidente de Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, tiene muy pocas esperanzas de que se pacte el acuerdo pesquero con Mauritania y considera que el Gobierno tendría que haber sido mucho más beligerante mientras se negociaba. «No hubo presión en tiempo y forma», indicó.

Muñiz puntualizó que ahora, en la recta final del proceso, pesa a que pueda haber alguna concesión puntual, que se venderá como una victoria política, el acuerdo no deja de ser desastroso para las flotas cefalopodera, atunera y marquera que faenaban en Mauritania, a la vez que sienta unos precedentes muy negativos.

El presidente de Aetinape insistió en preguntarse dónde estuvimos todos, Gobierno y sector, mientras se negociaba «de tapadillo» con Mauritania. En esta línea, indicó en que la Comisión Europea «desde hace tiempo está alineada con el ecologismo de cantón piedra», de ahí que el debate político que ahora se abre es puro teatro, pues ya le han puesto el epitafio a la flota que faenaba en Mauritania.

DIARIO DE PONTEVEDRA, miércoles 26 de septiembre de 2012



Noticias agencias

Aetinape tiene "pocas esperanzas" de que se paralice acuerdo con Mauritania

26-09-2012 / 14:42 h EFE

El presidente de Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, tiene "muy pocas esperanzas" de que se paralice el acuerdo pesquero con Mauritania y lamenta que el Gobierno dejara pasar "demasiado tiempo" durante el proceso de negociación del mismo.

En declaraciones a EFE, Muñiz ha señalado que el Gobierno tendría que haber sido "mucho más beligerante" mientras se negociaba el acuerdo. "No hubo presión en tiempo y forma", ha sentenciado.

Muñiz ha puntualizado que ahora, "en la recta final" del proceso, pese a que pueda haber "alguna concesión puntual" que "se venderá como una victoria política", el acuerdo no deja de ser "desastroso" para las flotas cefalopodera, atunera y marisquera que faenaban en Mauritania, a la vez que sienta unos "precedentes muy negativos".

Ha abundado en que "la letra pequeña", es decir, los aspectos técnicos como los cánones, la ubicación de los caladeros, el tipo de mallas o las cuotas de capturas, "ya está cerrada", y en ella "está la clave, es la parte fundamental".

El presidente de Aetinape ha insistido en preguntarse "dónde estuvimos todos", Gobierno y sector, mientras se negociaba "de tapadillo" el acuerdo con Mauritania.

Ha abundado en que la Comisión Europea "desde hace tiempo está alineada con el ecologismo de cartón piedra", de ahí que "el debate político" que ahora se abre "es puro teatro", pues "ya le han puesto el epitafio" a la flota que faenaba en Mauritania.

LEGISLACION

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

-AYUDAS TRIPULANTES POR PARALIZACIÓN TEMPORAL-MARRUECOS -

*** BOE 203, de 24-08-12**

ORDEN AAA/1843/2012, de 22 de agosto, por la que se convocan ayudas por paralización temporal a los tripulantes de buques afectados por la conclusión del acuerdo de la Unión Europea con el Reino de Marruecos.

ZONA RESTRINGIDA DE PESCA EN EL GOLFO DE LEÓN

*** BOE 208, de 30-08-12**

ORDEN AAA/1857/2012, de 22 de agosto, por la que se establece una zona restringida para la pesca de especies demersales en el Golfo de León.

-PESQUERIA DEL CAMARON -FLOTA NAFO-

*** BOE 208, de 30-08-12**

ORDEN AAA/1858/2012, de 22 de agosto, por la que se modifica la Orden de 21 de diciembre de 1999, que ordena la actividad pesquera de la flota española que faena en la zona de regulación de la Organización de Pesca del Atlántico Noroccidental (NAFO)

-PLAN DE PESCA GOLFO DE CADIZ

*** BOE 216, de 07-09-12**

ORDEN AAA/1895/2012, de 4 de septiembre, 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 ADQUISICION EQUIPOS REGIS- TRO Y TRANSMISIÓN DE DATOS

*** BOE 221, de 13-09-12**

ORDEN AAA/1930/2012, de 10 de septiembre, por la que se convoca la concesión de las ayudas para la adquisición e instalación del equipo necesario para el registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad de los buques pesqueros españoles.

-AYUDAS ADQUISICIÓN EQUIPOS LOCALIZACIÓN DE BUQUES VIA SATELITE

*** BOE 221, de 13-09-12**

ORDEN AAA/1931/2012, de 10 de septiembre, por la que se convocan las ayudas para la adquisición e instalación de equipos de localización de buques pesqueros vía satélite.

-VEDA TEMPORAL ISLA DE HIERRO-

*** BOE 228, de 21-09-12**

ORDEN AAA/1990/2012, de 13 de septiembre, por la que se establece una veda temporal para las actividades pesqueras en el entorno de la isla de El Hierro.

-AYUDAS TRIPULANTES - ACUERDO MAURITANIA

*** BOE 252, de 19-10-12**

ORDEN AAA/2228/2012, de 18 de octubre, por la que se convocan ayudas por la paralización temporal a tripulantes de buques afectados por la reducción de posibilidades de pesca del acuerdo de la Unión Europea con Mauritania.

**MINISTERIO DE EDUCACIÓN,
CULTURA Y DEPORTE**
**-NUEVOS CICLOS Y DENOMINACIONES DE
FORMACIÓN MARÍTIMO-PESQUERA**

***BOE 302, de 16-12-11**

REAL DECRETO 1691/2011, de 18 de noviembre, por el que se establece el título de Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura y se fijan sus enseñanzas mínimas.

*** BOE 195, de 15-08-12**

REAL DECRETO 1072/2012, de 13 de julio, por el que se establece el título de Técnico en Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones y se fijan sus enseñanzas mínimas.

REAL DECRETO 1075/2012, de 13 de julio, por el que se establece el título de Técnico Superior en Organización del Mantenimiento de Maquinaria de Buques y Embarcaciones y se fijan sus enseñanzas mínimas.

*** BOE 208, de 30-08-12**

REAL DECRETO 1144/2012, de 27 de julio, por el que se establece el título de Técnico en Navegación y Pesca de Litoral y se fijan sus enseñanzas mínimas.

**MINISTERIO DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL**
**-FORMACION PROFESIONAL MARÍTIMA Y
SANITARIA EN EL ISM**

*** BOE 247, de 13-10-12**

ORDEN ESS/2170/2012, de 4 de octubre, por la que se modifica la Orden TAS/167/2008, de 24 de enero, por la que se regula la formación profesional marítima y sanitaria del Instituto Social de la Marina.

**-NUEVA ORDENANZA DE TRABAJO EN LAS
EMBARCACIONES DE TRAFICO INTERIOR
DE PUERTOS**

***BOE 261, de 30-10-12**

RESOLUCIÓN de 11/10/12, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Acuerdo de 30/05/12 de las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos.

MINISTERIO DE FOMENTO
**-FORMALIDADES INFORMATIVAS EXIGI-
BLES A BUQUES MERCANTES PARA
ENTRADAS Y SALIDAS DE PUERTO**

*** BOE 229, de 22-09-12**

REAL DECRETO 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos.

**-TITULACIONES EXIGIBLES PARA LA
PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO
DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS**

***BOE 259, DE 27-10-12**

ORDEN FOM/2297/2012, de 23 de octubre, por la que se determinan las titulaciones de formación profesional exigibles para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

Dada la extensión de esta Legislación no es posible su publicación íntegra, si algún socio desea una copia, puede solicitarla a la Secretaría General de AETINAPE.





AETINAPE

Avenida General Sanjurjo, 16 -18, 2º Dcha.

15006 - A CORUNA

Telfs.: 981 29 96 14 - 981 29 95 77 • Fax: 981 29 43 07

www.aetinape.com • aetinape@aetinape.com