



I N F O

ACTINAPE

**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
AGOSTO 2013**



Contenido DOSSIER AETINAPE Agosto 2013

- 2 Contenido
- 3 Norte
- 4-11 Informes y noticias
- 12-38 Colaboraciones y opiniones
- 39-41 Formación
- 42-48 Revista de prensa
- 49-51 Legislación



■
Norte

Reacción ante el «Tax Lease»: y el sector marítimo-pesquero...?

■
El espejismo de unanimidad y relevancia mediática que hace sólo unos días surgió, tal serpiente de verano, a raíz de la devolución al Estado de los impuestos ilegalmente convertidos en inversiones lucrativas por ciertas empresas, -el llamado Tax Lease- tiene toda la fantasía y la paradoja del arrebatador momento económico que estamos viviendo.

■
Que toda la sociedad se haya arremolinado en torno a la lapidación mediática del comisario español Joaquín Almunia, más allá del fondo del asunto, llamó la atención por su capacidad de cosechar adhesiones, abrir telediarios, sentar en la misma mesa a partidos que representan opciones antitéticas, provocar encendidos manifestos o generar climas de consenso social que pocas otras cuestiones logran.

■
De lo que todos hablaban, sin decirlo, es de las consecuencias de la brutal cesión de soberanía económica que los viejos países europeos entregaron a las burocratizadas estructuras de la UE. Eso no lo decían, porque son precisamente los políticos que decidieron la integración en la UE sin condiciones quienes provocaron esa incapacidad española de dirigir su política económica, en aras al principio ultraliberal de que sean la competencia y sus mecanismos -engranaje del que Almunia es el principal responsable- los que regulen la economía europea globalizada.

■
No queremos entrar aquí en si este sistema de capitalizar proyectos de construcción naval a través de los impuestos de las grandes empresas supone o no una salida para el futuro de un sector que sabe construir buenos buques, pero cuyos trabajadores no están dispuestos a reducir sus salarios y derechos para hacer frente a la competencia asiática o latinoamericana.

■
Imagínense por un momento que a los empresarios de los astilleros les fuese posible hacer lo mismo que hicieron sus colegas de la pesca y el transporte marítimo, lo que provocó la pérdida de miles de empleos los últimos años: deslocalizar empresas, sustituir mano de obra española por otra con menos exigencias salariales y sociales, presionar a Europa para que financie desinversiones (desguaces)... De ser así, ¿se hubiese generado realmente esa enorme ola de solidaridad entre empresarios y trabajadores, sindicatos, partidos políticos, medios de comunicación...?

■
Aunque apenas fuese una semana, el Tax Lease se convirtió en un asunto de estado, un tema que el sector marítimo-pesquero nunca logró, con ser un sector mucho más importante en cuanto a PIB. Nunca un tema marítimo ha logrado semejantes niveles de notoriedad. Y aunque los resultados reales de la presión pública sean discutibles en ambos casos, cabe recordar que el mar nunca ha podido ni de lejos concitar tanta atención de los periodistas, los políticos, y en definitiva de la sociedad

■
AETINAPE

Los desempleados del mar que cobran el paro no pueden acceder a los cursos del ISM

Muchos profesionales marítimo-pesqueros se han puesto en contacto con la Asociación para manifestar su malestar al no ser admitidos para participar en los cursos que imparte el Instituto Social de la Marina.

Son titulados que están cobrando el subsidio de desempleo, y que deben elegir entre realizar el curso o cobrar la prestación por desempleo. El absurdo consiste en que si cobran el paro no pueden realizar cursos en el ISM, y si no tienen los cursos obligatorios no pueden embarcar.

¿Cómo van a reciclarse y encontrar una alternativa en el mercado laboral?, es una absoluta incongruencia que no se les permita realizar los cursos necesarios para desempeñar un trabajo en el ámbito marítimo-pesquero.

En resumen, las bases reflejan que se admiten los ciudadanos en activo en el Régimen Especial del Mar; los que dispongan de un contrato fijo discontinuo; los que estén en otro régimen, pero que se hayan inscrito como demandantes de empleo en el

sector pesquero; los demandantes de empleo (cobren o no prestaciones) que residan en Canarias, Madrid, Ceuta y Melilla (comunidades que no disponen de competencias de empleo del ISM); los inscritos para buscar empleo en el sector marítimo pesquero pero que no reciban prestaciones, trabajadores en regulación de empleo con el contrato de trabajo suspendido, o cuya flota esté afectada por una parada técnica.

La paradoja es que el ISM no ha incluido en esta convocatoria a los parados que cobran subsidio y que no encuentran trabajo por no estar en posesión de los cursos obligatorios para el embarque, como sanidad marítima, GMDSS, formación básica, botes de rescate no rápidos, cursos avanzados de lucha contra incendios, entre otros.

Las bases de participación pueden consultarse en la web del Instituto Social de la Marina (http://www.seg-social.es/Internet_1/Trabajadores/Trabajadoresdelmar/Formacion/FormMarSanitaria/PlandeFormacion2008/Informaciongeneral/index.htm#50364).

Aetinape pide que se incluyan los capitanes de pesca en los cuerpos de inspectores

La asociación presentó una importante alegación al Proyecto de Real Decreto por el que se modifican el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles, aprobado por el RD 1837/2000 y el RD877/2011 sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración Marítima.

Se trata de modificar el apartado b), del punto Dos, relativo al artículo 9. De los Inspectores y Subinspectores y del Coordinador de Inspección, que dice: "Subinspectores de Seguridad Marítima: deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo A-2, y estar en posesión de cualquiera de las titulaciones mencionadas

en el apartado anterior, así como las de Diplomado de la Marina Civil o titulación que la sustituya u otro título de contenido equivalente en cualquiera de sus especialidades o de Ingeniero Técnico Naval".

Se propone que este apartado b) incluya y quede redactado de la forma siguiente: "Subinspectores de Seguridad Marítima: deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo A-2, y estar en posesión de cualquiera de las titulaciones mencionadas en el apartado anterior, así como las de Diplomado de la Marina Civil, **Capitán de Pesca** o titulación que la sustituya u otro título de contenido equivalente en cualquiera de sus especialidades o de Ingeniero Técnico Naval".

Gestiones burocráticas ante diversos organismos

Secretaría General de Pesca: Titulaciones, tripulaciones mínimas y homologaciones de Educación

En los últimos meses se han celebrado diversas reuniones de trabajo entre las que cabe resaltar las llevadas a cabo con los máximos responsables de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con quienes se abordaron asuntos, entre otros, como el Proyecto de Tripulaciones Mínimas para buques pesqueros, la situación del Proyecto de Real Decreto sobre las titulaciones de Pesca, el futuro de la titulación de Capitán de Pesca y la situación de las negociaciones con el Ministerio de Educación para la homologación académica de las titulaciones del extinto sistema de adultos, ya que en los últimos meses quedaron paralizadas a raíz de los cambios en dicho Ministerio.

Xunta de Galicia: avances en materia de titulaciones y empleo público

La Xunta de Galicia pilotó la reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras a nivel del Estado, y en este momento, esta reforma atraviesa un proceso de revisión. Por esta razón, Aetinape mantuvo varias reuniones de trabajo en las que participaron la Directora Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro de la Xunta de Galicia, Susana Rodríguez Carballo; El Director General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa de la Xunta, Manuel Corredoira López; y el Secretario General de Universidades, José Alberto Díez de Castro. En la cita se acordaron diversas acciones para liderar las reformas pendientes con el Ministerio de Educación para la homologación académica de los títulos de adultos, así como la presentación de una propuesta encaminada a buscar una salida a la figura del Capitán de Pesca, que es la única titulación excluida de la actual reforma en el marco de la LOGSE y se encuentra en “tierra de nadie”.

Por otra parte, una representación de Aetinape se reunió con el Director General de Función Pública de la Xunta de Galicia, José M^a Barreiro, para abordar y defender las alegaciones que nuestra organización ha presentado al Anteproyecto de Ley del Empleo Público en Galicia. El responsable de esta Institución ha sido receptivo y se espera que nuestras demandas sean tenidas en cuenta, para ello también se solicitó del apoyo de la Consellería de Educación y de la Consellería de Pesca.

Marina Mercante: Créditos y días de mar

Una reunión de trabajo con el Director de la Escuela Superior de la Marina Civil de A Coruña, y representantes de las Consellerías de Educación y Pesca de la Xunta, sirvió para proponer que se aumente la homologación de créditos para los alumnos procedentes de la rama marítimo-pesquera, ya que por ejemplo la Escuela Superior de la Marina Civil de Barcelona tiene convalidados 52,5 créditos (9 asignaturas) para estos alumnos, mientras que en otros centros, como es el caso de A Coruña sólo están convalidando 36 créditos (6 asignaturas).

En otra reunión con el Director General de la Marina Mercante se le propuso el reconocimiento de los días de mar para aquellos alumnos que ya tienen un título profesional Marítimo-Pesquero de puente o de máquinas y estén cursando estudios superiores, en ambos casos la respuesta ha sido positiva y estamos a la espera de que se aprueben lo antes posible.

Fomento: Patrones de Cabotaje

El pasado día 3 de julio Aetinape mantuvo una reunión de Trabajo con la Secretaría de Estado de Transportes, Carmen Librero. El motivo fue manifestarle nuestra contrariedad por la demora en la modificación del RD 973/2009, en lo referente a la Disposición Adicional Cuarta, para corregir las condiciones de acceso a las nuevas titulaciones de los Patrones Mayores y de Cabotaje del extinto sistema de adultos, ya que la Ministra, Ana Pastor, hace un año se comprometió a desgajarlo de otra modificación que también afecta a dicho Real Decreto y que está encontrando fuerte oposición en los Ministerios de Economía y Educación. Es un asunto que creyeron resolver hace meses para incluirlo en la modificación del R.D., pero ahora se demuestra la dificultad de su intención, ya que se trata del Master para Marina Civil, y los bloqueos son los de siempre, los que provienen de sectores corporativos en decadencia, cuya capacidad de influencia continúa interponiéndose a la evolución natural del sector. Finalmente la Secretaría de Estado, asume y se compromete que a la vista de los hechos hay que plantear de nuevo la propuesta que se acordó con la Ministra el pasado año, y proponer la reforma de este Real Decreto a la mayor brevedad con la propuesta de AETINAPE que tiene luz verde de todos los procedimientos preceptivos para su aprobación. También nos informó Carmen Librero que hace meses lo intentaron, pero los servicios jurídicos del Ministerio les recomendaron esperar para incluir en la reforma el asunto de los Masters de Marina Civil.

Alegaciones al Anteproyecto de Ley de Empleo Público de Galicia

El anteproyecto de Ley de Empleo Público de Galicia, recoge a lo largo de su articulado la nueva regulación del acceso a la función pública, sin considerar el reconocimiento adquirido por los titulados náuticos y marítimo-pesqueros contemplados en la legislación que este proyecto de Ley pretende derogar.

Por una parte, el artículo 3 de la Ley 12/1992, de 9 de noviembre, de creación de determinadas escalas de personal funcionario al servicio de la Xunta de Galicia, contempla un reconocimiento legal de acceso a la función pública que esta norma no tiene en consideración:

El artículo 3 que dispone que al amparo de lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 4/1988, de 26 de mayo, de la función pública de Galicia, dentro del cuerpo facultativo superior de la Xunta, grupo A, se crean las siguientes escalas de funcionarios.3.3. Escala de profesores numerarios de institutos politécnicos marítimo-pesqueros. Su función será impartir las enseñanzas marítimo-pesqueras en sus distintas especialidades, tanto teóricas como prácticas. 3.3.1 Para el acceso a dicha escala se requerirá estar en posesión del título de doctor, ingeniero, arquitecto, licenciado o equivalente a efectos de docencia.

La disposición adicional quinta de la citada Ley establece “Se faculta a la Xunta de Galicia para que por Decreto efectúe la integración en las escalas y especialidades creadas en la presente Ley de los funcionarios de carrera que, reuniendo los requisitos de grupo y titulación estuviesen desempeñando, según las relaciones de puestos de trabajo, las funciones propias de las referidas escalas y especialidades y, en su caso, de los funcionarios de carrera pertenecientes a cuerpos creados por la Ley 4/1988, de 26 de mayo, de la función pública de Galicia”.

En este sentido, la disposición adicional segunda del Decreto 428/1993, de 17 de diciembre, por la que se regula y refunde la normativa en materia de formación náutico-pesquera establece “Para los efectos de ingreso en la escala recogida en el artículo 3.3º de la Ley 12/1992 se considera equivalen-

te para los efectos de docencia la titulación de Capitán de Pesca para impartir exclusivamente la materia de pesca marítima”.

Por otra parte, el artículo 40. Cuerpos y escalas del personal funcionario de la Xunta de Galicia del anteproyecto de Ley establece: “Son cuerpos de Administración Especial los siguientes: a) El cuerpo facultativo superior de la Xunta de Galicia. Se integra en este cuerpo el personal funcionario seleccionado para ocupar puestos que tengan atribuida la realización de actividades profesionales para el desempeño de las cuales se precise una titulación específica del máximo nivel académico. El título de Capitán de Pesca es la titulación específica del máximo nivel académico que existe para impartir esa materia.

Por lo tanto, esta titulación debería reconocerse equivalente a efectos de docencia, al grupo A, dentro de la Escala de profesores numerarios de institutos politécnicos marítimo-pesqueros.

Por otra parte, el artículo 4 de la misma Ley dice que al amparo de lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 4/1988, de 26 de mayo, de la función pública de Galicia, dentro del cuerpo de facultativos de grado medio de la Xunta, grupo B, se crean las siguientes escalas de funcionarios:

4.4. Escala de agentes de extensión pesquera, a la que corresponderán las funciones de: a) Divulgación de las tecnologías aplicables al sector pesquero y de actividad de la Administración pesquera; b) Asistencia técnica y promoción cooperativa y social del sector pesquero; c) Enseñanza y formación ocupacional relacionadas con el sector pesquero, tanto en el ámbito de la docencia como en el de la gestión. 4.1. Para el ingreso en esta escala se requerirá estar en posesión del título de capitán de pesca o diplomado en EGB, o haber superado los tres primeros cursos de licenciatura en ciencias biológicas o veterinaria.

Por su parte, y de igual forma, el artículo 4, punto 3. Escala de maestros de taller de institutos politécnicos marítimo-pesqueros, a la que corresponderán las funciones de prestar apoyo a los profesores numerarios en las prácticas de las enseñanzas

marítimo-pesqueras en sus distintas especialidades. 3.1. Para el acceso a dicha escala se requerirá estar en posesión del título de diplomado, arquitecto técnico, ingeniero técnico o equivalente a efectos de docencia.

A su vez, el artículo 4 punto 2. Escala técnica de vigilancia pesquera, a la que corresponden las funciones de dirección y ejecución de las acciones que permitan el control del cumplimiento de la legalidad vigente en las actividades extractivas y de comercialización en materia pesquera y marisquera, preferentemente en el mar, en la Comunidad Autónoma de Galicia. 4.2.1. Para el acceso a dicha escala será necesario estar en posesión de la titulación de piloto de primera de la marina mercante o de capitán de pesca.

Certificados de cocinero

La Dirección General de la Marina Mercante dictó una resolución el pasado 20 de mayo en la que se reconoce el derecho a obtener un Certificado como Cocinero, por experiencia acumulada, a los cocineros de los buques mercantes a los efectos del Convenio Sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

Se reconoce la condición de cocinero a la gente de mar, que disponga del certificado de formación básica de seguridad y demuestre que ha ejercido el oficio de cocinero a bordo de buques civiles, al menos durante 12 meses, en los últimos cinco años.

Para solicitar el oportuno diploma, deberá presentar una solicitud para la emisión del certificado, para lo que pueden pedir impreso de solicitud en Capitanía Marítima y fotocopia de los asientos de la libreta de navegación por el período indicado.

Por lo tanto, en estos tres casos, deberían tener reconocimiento en el grupo A2, tal como se refiere en la citada Ley de Escalas.

Esperando pueda ser reconocida la titulación de capitán de pesca para los grupos A1 y A2 de las escalas específicamente reseñadas, por considerarlo un derecho reconocido por la Ley de Escalas que se pretende derogar, y por lo que se solicita que sean añadidas en la disposición adicional Séptima del anteproyecto de Ley del Empleo Público de Galicia, relativa a las escalas y especialidades de los cuerpos de Administración Especial de la Xunta de Galicia.



TIENES CORREO-E?

Si tienes correo electrónico y estás afiliado a AETINAPE, por favor, comunícalo a la Secretaría de la Asociación para hacer más fluida la comunicación entre nosotros.

Puedes hacerlo a través del formulario de la página web, o directamente a: aetinape@aetinape.com

También es muy importante que te registres en www.aetinape.com para estar informado con mayor celeridad de las novedades que puedan producirse.

Quien no está registrado no puede acceder a la parte privada, exclusiva para los socios.

Si has hecho cursos antes del 31 de julio de 2013

Renueva tus certificados para adaptarlos a las Enmiendas de Manila

Los poseedores de certificados expedidos conforme a 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, obtenidos antes del 31 de julio de 2013, podrán revalidar los certificados que se citan a continuación, presentando la debida solicitud antes del 1 de enero de 2017, al objeto de adaptarlos a las Enmiendas de Manila.

También hay que presentar el resto de la documentación de cualquier renovación, y los certificados regulados en la misma, siempre que cumplan las condiciones de canje y equivalencias que se recogen en este cuadro

-- Denominación actual	-- Denominación nueva
Formación básica	Formación Básica en Seguridad (Regla VI/1; Secc. A-VI/1 y cuadros A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/1-4)
Avanzado en Lucha Contra incendios	Avanzado en Lucha Contra incendios (Regla VI/3 Secc. A-VI/3 y cuadros A-VI/3)
Embarcaciones de Supervivencia y Botes de rescate (no rápidos)	Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (no rápidos). (Regla VI/2.1, Secc. A-VI/2 y cuadros A-VI/2-1)
Botes de Rescate Rápido	Botes de Rescate Rápidos (Regla VI/2.2, Secc. A-VI/2 y cuadros A-VI/2-2).
Familiarización Buques Tanque	Formación Básica para Operaciones de carga en Petroleros y Quimiqueros (Regla V/1-1; Secc. A-V/1-1.1, cuadro A-V/1-1-1)
Buques Petroleros	Buques Petroleros (Formación avanzada para operaciones de Carga en Petroleros)
Buques Quimiqueros	Buques Quimiqueros (Formación avanzada para operación de carga en Quimiqueros) (V/1-1; Secc. A-V/1-1.3, cuadro A-V/1-1-3)
Familiarización Buques Tanque	Familiarización en Buques Gaseros (Formación Básica para Operaciones de Carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado. Regla V/1-2; Sec. A-V/1-2, cuadro A-V/1-2-1)
Buques Gaseros	Buques Gaseros (Formación avanzada para Operaciones de Carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado). (Regla V/1-2; Sec. A-V/1-2, cuadro A-V/1-2-2)
Buques RO-RO de Pasaje y Buques de Pasaje Distintos a Buques RO-RO	Buques de Pasaje (Regla V/2 párrafos 4,5,6 y 7; Secc. A-V/2.1,2.2,2.3,2.4, cuadro A-V/2).
-- Para la realización del canje de estos cursos dirigirse a cualquier Capitanía Marítima -- En caso de alguna duda póngase en contacto con la Secretaria de AETINAPE	

Se denuncia un nuevo caso de discriminación profesional en Sasemar

La denuncia viene motivada por el hecho de que esa empresa pública esté seleccionando una persona para cubrir el puesto de Primer Oficial de Puente del barco María Zambrano, con base en Cádiz, por el sistema de promoción interna.

El María Zambrano es un remolcador de 900 gt, y la titulación de los náuticos pesqueros les permite mandar buques de hasta 1.600 gt. El departamento de Recursos Humanos de Sasemar aclara que pueden presentarse candidatos poseedores de la Tarjeta Profesional de Piloto de Primera de la Marina Mercante.

En su carta al director general de la Marina Mercante y al director de SASEMAR, AETINAPE aclara que el derecho administrativo de aplicación directa en este caso es bastante claro. El artículo 2 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, establece una serie de definiciones entre las que destaca: i) «Capitán o patrón»: la persona que, estando en posesión de la correspondiente tarjeta profesional, conforme a las condiciones y atribuciones establecidas en este Real Decreto, ostenta la representación del armador, ejerce el mando y la dirección del buque en todos sus aspectos, así como las demás funciones públicas y privadas que le atribuya la normativa vigente; ii) «Oficial»: un miembro de la tripulación de un buque, distinto del capitán o patrón, alumno o marinero que, estando en posesión de la correspondiente tarjeta profesional, ejerce funciones de responsabilidad en los servicios de puente y cubierta, máquinas, radioelectrónica o radiocomunicaciones; iii) «Oficial de puente»: el oficial que, estando en posesión de la correspondiente tarjeta profesional, ejerce como oficial encargado de las guardias de navegación y de puerto en el servicio de puente y cubierta de los buques, así como las demás funciones que le atribuya la normativa vigente; iv) «Primer oficial de puente»: el oficial de puente que sigue en rango al

capitán o patrón y que en caso de incapacidad de éstos habrá de asumir el mando del buque y ejerce las demás funciones que le atribuya la normativa vigente. Por tanto, la legislación no hace ningún tipo de distinción entre oficiales, patrones y capitanes que provengan de las facultades de la marina civil o de los institutos politécnicos marítimo-pesqueros.

Además, los Patrones de Altura pueden ejercer como primeros oficiales y oficiales de puente en buques mercantes con un arqueo bruto no superior a 1.600 GT, o para buques con arqueo bruto de hasta 3.000 GT, si las prácticas se han realizado como alumno montando guardia de navegación. También pueden ejercer como oficiales de puente en buques mercantes sin limitación, para lo que deberán acreditar un período de embarque no inferior a 24 meses como oficial de puente en buques de arqueo bruto entre 100 y 1.600 GT. Así mismo, ejercen como patrones en buques mercantes con un arqueo bruto no superior a 1.600 GT. Para ello tienen que acreditar un período de embarque no inferior a 36 meses como oficial de puente. Este período podrá reducirse a no menos de 24 meses si acredita el ejercicio profesional de capitán o de primer oficial de puente durante un período de embarco de al menos 12 meses.

Todo ello demuestra que los náuticos pesqueros pueden ejercer de oficiales de puente sin limitación alguna, lo que abarca las competencias profesionales en toda la flota de esta empresa pública, y de patrón y primer oficial hasta 1600 GT, lo que cubre un alto número de embarcaciones de la misma.

Este tipo de acciones consisten en denunciar hechos discriminatorios sobre los que AETINAPE tiene conocimiento, para que se den las instrucciones oportunas y no se repitan esas situaciones. En el momento de cerrar esta publicación no se había recibido una respuesta, que anunciaremos en futuros dossiers informativos de AETINAPE.



José Manuel Costas Capelo



Merecido homenaje a un gran profesor y mejor persona

Disfruté navegando y disfruté enseñando, transmitiendo conocimientos y conociendoos mejor a todos». De esa forma, entre sollozos de emoción, se cerraba el homenaje que unos 70 ex-alumnos tributaron al profesor de la Náutico-Pesquera de A Coruña, **José Manuel Costas Capelo**, un auténtico referente en la profesión por su atención a cada uno de sus alumnos más allá de las aulas, y a la Asociación, que le agradeció, en boca de Muñiz, su colaboración desinteresada en todo momento.

Costas, vigués afincado en A Coruña, lleva 40 años de profesor, del que Muñiz destacó «Todos los que lo conocemos sabemos que es un hombre afable y relajado, de los que saben sonreír cuando hay que sonreír, de los que saben medir con la dimensión de su enorme corazón todo lo que tiene a su alrededor. Pero también es un hombre acostumbrado a observar y matizar todas las batallas en las que se implica, a aplicar el razonamiento profundo y pausado a cualquier argumento que tenga delante, a practicar el sentido común con que los mejores hombres y mujeres se esfuerzan en conseguir un mundo mejor. Porque siempre fuiste una persona comprometida en lo personal y también en lo social. En lo personal porque tus clases, tus consejos, no se limitaban a las clases de Navegación. Nos ayudaste en todo, tanto durante los cursos, como durante toda la vida. Siempre supimos que tu teléfono y tu despacho estuvieron abiertos a cualquier consulta, a cualquier comentario.

Y el compromiso social quedó siempre patente en su identificación con nuestra profesión a través de AETINAPE, donde siempre encontramos un respaldo, un consejo, una palabra genial para un momento concreto, un punto de vista siempre inteligente cuando fue preciso. Costas pertenece a ese fondo de armario que debe tener una Asociación como la nuestra, donde los que ponemos la cara ante el público y ante las autoridades, tenemos algunos gurús con los que comentar los temas en cada momento.

El homenajeado supo que todos, al ser informados del acto, exclamaron «ya era hora que alguien lo organizase», y emocionado valoró la oportunidad de tratar a tantas promociones de alumnos, lo que acrecentó su vocación de dedicación a la enseñanza, tanto por el placer de difundir conocimientos, como por la posibilidad de compartirlos con los demás.

«Disfrutar de mi trabajo es compatible con el hecho de servir a los demás, en conseguir que se produzca la magia de llegar al alumno haciéndole entender lo que tiene entre manos, independiente de cual sea su formación previa. Es un acto de libertad entre dos personas. Conseguir ser entendido es lo mejor de mi trabajo, ya que los conocimientos que llegan por buen camino, llegan bien y nunca se van».

NOTICIAS

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 AETI-

NAPE. 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.

De ciclones, borrascas y ciclogénesis explosivas

José Ignacio Espel

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de Honor de AETINAPE

El pasado invierno, la prensa diaria estuvo muy ocupada anunciándonos peligrosos temporales que llevaban inmediatamente a los servicios de protección civil para adoptar medidas de seguridad extraordinarias que evitasen daños materiales y personales.

Me extrañaba que cuando querían magnificar la importancia de la embestida meteorológica hablasen de “ciclones” queriéndolos asemejar a los que, en verano y principios de otoño, se producen en el Caribe (huracanes), en el Mar de la China (tifones), en Filipinas (baquios) y en el Índico, todos ellos originados en la zona intertropical (entre los paralelos de 23º 28'N y 23º28'S).

Realmente, lo que genéricamente llamamos “temporales” corresponde a lo que, hasta hace no mucho tiempo, llamábamos “ciclones extratropicales” y actualmente “borrascas”. El fenómeno meteorológico es el mismo y, en esencia, está constituido por una baja presión más o menos profunda, por debajo de los 1013 milibares o hectopascales como les llaman ahora, a la que van asociados un frente cálido (masa de aire caliente que desplaza a otra fría lentamente) y un frente frío posterior (aire muy frío que desplaza bruscamente al aire caliente que le precede).

La intensidad del viento, precipitaciones y altura de las olas dependen, de entre otros factores, de la profundidad de la borrasca, la superficie en millas o km en que se desplaza (FETCH) y el número de horas que lleva desplazándose (PERSISTENCIA). Es evidente que los daños que puede originar una borrasca profunda dependen de la configuración de la costa, de la población que se asienta en ella y del tipo de construcción de las viviendas.

Vemos que últimamente en la prensa se habla mucho de la CICLOGÉNESIS EXPLOSIVA. ¿Es un fenómeno meteorológico nuevo? ¿Podríamos considerar que es una borrasca muy profunda? Lo cierto es que únicamente con nombrarla se produce un efecto psicológico en la gente que asusta, quizá por la palabra “explosiva” añadida a ciclogénesis (que quiere decir formación de un ciclón extratropical). No sé si fue descrita por primera vez por uno o varios meteorólogos, pero acertaron con el nombre: hoy todo el mundo relaciona ciclogénesis explosiva con un temporal de grandes dimensiones y capaz de producir profundas catástrofes.

¿Cómo se originan? ¿Qué causas intervienen en la transformación de una borrasca normal en una ciclogénesis explosiva? La teoría más admitida nos dice que cuando una borrasca normal interacciona con aire caliente subtropical en el límite de la troposfera (sobre los 11.000 metros de altura) se originan grandes nubes de desarrollo vertical (cumulonimbos) y un viento muy fuerte (por diferencia de temperatura) que refuerza los originales de la borrasca, dando lugar a que se generen grandes olas en la mar que en ocasiones se suman a la masa de fondo ya existente, llegando a alcanzar los 16 metros en el Golfo de Vizcaya.

Este fenómeno no es tan raro y su mayor frecuencia se produce en los meses de diciembre y agosto. El 20 de diciembre de 1998 se hundió en aguas del Golfo de Vizcaya un pesquero, el “Marero” perdiendo la vida sus ocho tripulantes y casi con toda seguridad se puede afirmar que el naufragio se produjo por una ciclogénesis explosiva muy potente.

También podríamos pensar en el desastre de la “Armada Invencible” que Felipe II envió para conquistar Inglaterra ¿se debió al mismo fenómeno?

La duda seguirá existiendo porque no disponemos de datos contrastados de aquella época pero si podemos afirmar que la ciclogénesis explosiva es un fenómeno meteorológico peligroso tanto para las instalaciones costeras como para los buques en la mar.

El LDRAC y la pesca europea de gran altura

Antonio Schiappa Cabral

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

Con gran placer respondo a la invitación del Presidente de AETINAPE, mi particular amigo José Manuel Muñiz, la posibilidad de cerrar el segundo ciclo de 3 años de funcionamiento actual de la junta asesora de la flota de gran altura, para hacer un resumen de la evaluación de los logros y los desafíos que tenemos por delante. La participación de su organización de clase, en el trabajo del CCR se ha hecho muy constructiva y ha permitido dar a conocer a otros miembros de los valores, la cultura y los intereses legítimos de los oficiales al mando de buques mercantes que cruzan bajo bandera de España, los océanos y los mares. El testimonio de esta experiencia y conocimiento, junto con la colaboración que me han dado, como presidente de la junta asesora, en la búsqueda de soluciones para superar los conflictos que son típicos de cualquier órgano colegiado en el proceso de afirmación, son aspectos de la posición de responsabilidad que AETINAPE ha tenido, no podía dejar de destacar y reconocer.

Los Consejos Consultivos Regionales se crearon en la reforma de la Política Pesquera Común en 2003, con el objetivo de supervisar su aplicación en una cuenca marítima determinada o en relación con un grupo coherente de los recursos pesqueros, al igual que con las especies pelágicas CCR. Su constitución es multifacética, con un peso de los principios de consulta con todas las partes interesadas, tal y como es costumbre en el funcionamiento de la Unión Europea, en las diferentes áreas en las que el gobierno tiene competencias en virtud de los tratados. Tienen asientos en los CCR representantes de la pesca extractiva, transformación y comercialización de las organizaciones que protegen los intereses de un equipo heterogéneo y otras estructuras, entre las que se destacan por su dinamismo, las organizaciones de protección del medio ambiente.

El consejo consultivo de la pesca tiene una amplia distribución geográfica que corresponde a la propia amplitud de la dimensión exterior de la Política

Pesquera Común, y debe, por lo tanto, seguir las actividades de la flota comunitaria en aguas de terceros países con los que la UE ha firmado algún acuerdo económico y la reciprocidad en la pesca o en aguas internacionales, cualquiera que sea el estilo de gestión que les son aplicables. Además de los aspectos más directamente relacionados con la rentabilidad de la pesca, es fundamental que el trabajo técnico de los CCR se centra en recomendar medidas para la gestión sostenible de los recursos pesqueros, para combatir la pesca ilegal, la aprobación y el fortalecimiento de los mecanismos de transparencia y seguridad jurídica en las relaciones con los distintos asociados y las medidas técnicas propuestas adecuadas para las artes de pesca y zonas de pesca en particular. Este compromiso debe, siempre que sea posible, una perspectiva de largo plazo, por lo que las soluciones propuestas y aprobadas deben contribuir a garantizar un funcionamiento estable de la comunidad pesquera a distancia, la protección de los valores económicos, sociales y medioambientales. No siempre es fácil convencer a los miembros a invertir sus esfuerzos en estos objetivos, ya que son las cuestiones cotidianas las que consiguen una mayor prioridad en las agendas individuales.

El CCR de la pesca durante estos primeros 6 años de trabajo, ha dado ya muestras de madurez, al apostar por objetivos de largo alcance. Ejemplos de esto son la reciente firma de un protocolo de cooperación con una organización interministerial, en el ámbito de las políticas marítimas de los 23 países de la costa occidental de África, la organización de un seminario sobre la gestión del FAD "fishing aggregated devices", y la preparación conjunta, con otros 2 CCR, de un seminario sobre las normas de acceso a las pesquerías en aguas profundas. Por cierto, este es uno de los temas más candentes que se discuten, bajo las normas de la política pesquera común, teniendo en cuenta la propuesta desproporcionada de la Comisión Europea para prohibir las artes de arrastre y redes de enmalle en la pesca dirigida a especies demersales. Es necesario darse cuenta, con argumentos sólidos y creíbles, que las artes de pesca no se dividen en buenas y malas, ya que hay sin duda otros criterios menos subjetivos y emocionales, en especial los reglamentos, que deberían ayudar a establecer los límites al ejercicio de los

mejores patrones de pesca sostenible. Es importante saber cómo, cuándo y dónde las teorías de pesca y no alimentar teorías basadas en el miedo, la ignorancia, la devaluación de los conocimientos científicos y la investigación aplicada a la pesca.

La política pesquera común quedaría muy desacreditada y tendría poco futuro si se perdiese, o incluso si la Unión Europea desinvertiese en la dimensión exterior de la pesca. No debemos olvidar que esta Europa a la que pertenecemos tiene una historia de siglos de conexión con el mar, que ha sido un vehículo para el conocimiento de los pueblos distantes y continentes, tiene hoy un firme compromiso para promover el crecimiento azul y garantizar los objetivos de la Estrategia Europa 2020. Estoy convencido de que la flota de gran altura es un vector que contribuye a la afirmación de la UE en términos de su intervención externa, lo que permite el acercamiento con países y pueblos que viven contextos económicos, sociales y culturales distintos, con los que debemos establecer relaciones comerciales y de otro tipo, que compensen a ambas partes.

La flota de gran altura tiene un peso que varía mucho entre los Estados miembros, principalmente por razones históricas que son anteriores a la formación de las Zonas Económicas Exclusivas a finales de los años 70, una época en que los barcos podían operar libremente hasta la línea que divide las llamadas “aguas territoriales”. En Portugal y España, esta dimensión de la actividad extractiva de pescado fue ancestralmente valorada, debido a la natural vocación marítima de ambos países, y el descubrimiento de la presencia nacional en territorios distantes, sin olvidar que las altas tasas de consumo de productos de la pesca por nuestros consumidores, animados a exigir más recursos que se obtienen en aguas internacionales, donde eran y son abundantes. A pesar de los profundos cambios estructurales impuestos por la política pesquera común, los dos países ibéricos, con España en una posición de liderazgo, conservan, todavía hoy, las flotas de gran altura con gran dimensión, con buques modernos, competitivos y con acceso a cuotas diversificadas, tanto en aguas internacionales como en las de países soberanos.

Para la adecuada comprensión de la magnitud de la flota pesquera, el peso que tienen en los diferentes Estados miembros y su contribución a la producción de la pesca europea, los gráficos que siguen son esclarecedores. La producción total de alrededor de 700 buques de este segmento de la flota representa el 21% de la producción total de productos pesqueros en la UE, superando el 1.000.000 de toneladas.



La reconstitución de la mayoría de las poblaciones de peces en aguas de la UE se ha logrado básicamente mediante la reducción de los TAC y el esfuerzo pesquero, causando la pérdida sucesiva de la capacidad de captura con gran influencia en la rentabilidad económica de las empresas y las tripulaciones. Por supuesto, la imagen de la contracción de la actividad, con el objetivo de garantizar las condiciones más altas de una mayor sostenibilidad ambiental, el presente y el futuro, debe equilibrarse con la inversión en la búsqueda de nuevas posibilidades de pesca en la pesca externa, basada en negociaciones en las que la UE se presenta como un actor importante en la pesca internacional, ya sea a través de la imagen de marca que su flota de gran altura sabrá cómo ganar, ya sea por el tamaño de nuestro mercado interno de más de 500 millones de consumidores. El Consejo Asesor de la Pesca en Alta Mar es, sin duda, un elemento esencial para ayudar a la UE en la afirmación externa de su sector pesquero, siempre que se tomen en cuenta las recomendaciones aprobadas. Mientras que permanezca en el ejercicio de la responsabilidad que me confiaron, haré lo posible para que el CCR sea valorado.

Los esclavos del mar

Antonio Fernández Cuesta

Espanoles en la Mar. Radio Exterior de España

En un artículo anterior publicado en esta revista, escribía sobre “Los ángeles del mar” refiriéndome a la actuación de varios pesqueros, con base en la localidad alicantina de Santa Pola, que rescataron a casi un centenar de inmigrantes, después de que otros buques dejaran abandonadas a su suerte a estas personas, condenándolas a una muerte casi segura. Hoy quiero abordar un caso radicalmente distinto al de estos patrones y armadores alicantinos que no dudaron, ni por un momento, en salvar estas vidas, pese a las complicaciones importantes que sabían iban a tener, como se demostró finalmente.

Un informe de la Fundación para la Justicia Ambiental (EJF) ha puesto de manifiesto la existencia de una red de tráfico de personas que utiliza a inmigrantes ilegales como esclavos en buques de pesca en Tailandia. En España, hemos conocido y se han desarticulado muchos grupos dedicados a la trata de mujeres explotadas sexualmente o de inmigrantes que trabajan en talleres clandestinos en condiciones inhumanas. Sin embargo, la existencia de esclavos en la mar en el siglo XXI nos ha chocado a muchas personas relacionadas de una u otra forma con el sector marítimo. Es cierto que en nuestro país se han denunciado casos de inmigrantes extranjeros, sobre todo indonesios, contratados a través de empresas de trabajo temporal, que cobraban sueldos míseros de menos de 300 euros por jornadas extenuantes en buques de pesca. Pese a la gravedad de estos casos, estos abusos no se pueden comparar con la situación de los inmigrantes utilizados como esclavos en Tailandia.

Una de las cosas que más llama la atención de este informe es que no hablamos de casos aislados de inmigrantes que son utilizados como esclavos, sino de una práctica mucho más extendida de lo que pudiera parecer. La EJF denuncia el uso constante y generalizado, por los operadores de pesca pirata y las empresas criminales, de trabajadores forzados y procedentes de la trata de personas en sus barcos.

La mayoría de estos trabajadores llega procedente de Myanmar –la antigua Birmania– con la promesa de un contrato de trabajo y posteriormente son obligados a la fuerza a trabajar en buques pesqueros.

El informe de la EFJ, titulado “Vendidos al mar: la trata de personas en la industria pesquera tailandesa” recoge además testimonios desgarradores de estos inmigrantes que relatan cómo los más débiles que no aguantaban la dureza extrema del trabajo o los que osaban quejarse eran sometidos a todo tipo de vejaciones e incluso torturas de tal violencia que ni Tarantino hubiera imaginado para algunas de sus películas. De hecho, se han documentado casos de asesinatos de personas que posteriormente eran arrojadas por la borda.

Las conclusiones del informe de la Fundación de Justicia Ambiental coinciden en buena medida con las de otro estudio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) titulado “Atrapados en el mar. La lucha contra el trabajo forzoso en la industria pesquera” que denuncia la existencia de casos graves de abusos en algunas pesquerías y barcos de pesca que afectan a otros países además de Tailandia.

La lucha contra el tráfico de personas en la pesca se ve dificultada por el trabajo en la mar durante largas temporadas, la falta de controles y, en ocasiones, la connivencia de la policía. Un problema añadido es que se ha comprobado que en muchos casos las capturas de los barcos esclavistas llegan a los mercados de la UE, pese a los numerosos controles y la legislación sobre la pesca ilegal. Esto supone una competencia desleal para los armadores españoles que cumplen con la normativa laboral y los reglamentos de control de las capturas. El temor ha ido en aumento ante las negociaciones de Bruselas para establecer un acuerdo de libre comercio con Tailandia, un temor más que justificado, ya que el país asiático es una de las principales potencias pesqueras del mundo y sus productos, con toda seguridad, inundarán nuestros mercados, si no se exige que cumplan la legislación comunitaria incluyendo también el respeto básico a los derechos humanos.

Los convenios sobre el trabajo pesquero y el trabajo marítimo de la OIT deben ser herramientas importantes en la lucha contra la explotación de trabajadores en buques de pesca en condiciones inhumanas, pero una mayor forma de presión es que las autoridades comunitarias pongan el mismo celo que con la flota europea para que Tailandia y otros países tomen cartas en el asunto para erradicar la esclavitud en la mar en pleno siglo XXI.

Galicia, un mar de posibilidades para la formación náutico-pesquera

Susana Rodríguez Carballo

Directora Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro
Consellería do Medio Rural e do Mar
Xunta de Galicia

En los últimos seis cursos académicos el número de alumnos matriculados en los centros marítimo-pesqueros de la Consellería de Medio Rural y de Mar ha ido incrementándose progresivamente. Entre el curso 2007/2008 y el 2012/2013 el número de alumnos matriculados en las enseñanzas de formación reglada ascendió en más de un 65%.

Esto nos aporta una idea de la pujanza que, a pesar de la crisis, tiene este tipo de formación en la que numerosos jóvenes -y no tan jóvenes- vuelcan sus esperanzas de inserción en el mundo laboral. Así pues, a pesar de las dificultades de todas las ramas de actividad, se pone de manifiesto que los sectores primarios en general y el ámbito marítimo-pesquero en particular pueden ser un refugio en la actual coyuntura.

De todos los centros, el que más alumnado registra es el Instituto Politécnico marítimo-pesquero del Atlántico situado en Vigo. Algo lógico, por otra parte, teniendo en cuenta el importante peso específico que la Ciudad Olívica tiene en todo lo relacionado con el mar. En los últimos años en este centro el número de alumnos matriculados se ha situado siempre por encima del centenar, superando incluso la cifra de 200 en el curso académico 2009/2010.

Tras este centro de la Ciudad Olívica le sigue en demanda de plazas el Instituto Galego de Formación en Acuicultura, Igafa, donde no ha parado de incrementarse el número de alumnos en los últimos cursos, pasando de poco más de 100 a los actuales 135. Este crecimiento puede ser un indicador del interés que existe por el desarrollo de la acuicultura en Galicia. Un desarrollo que, como es bien sabido, constituye uno de los ejes fundamentales de trabajo de la Consellería do Medio Rural e do Mar, desde donde seguimos las directrices de la Unión Europea para impulsar esta actividad.

Este aumento gradual de la afluencia de alumnado en los centros marítimo-pesqueros está avalado por la tradición marinera de Galicia, una comunidad autónoma que mira al mar y que trata de hacerlo aprovechando de la mejor manera posible las ventajas que le brinda esta fuente de riqueza. Una forma de sacar máximo rendimiento y hacer sostenibles los recursos es precisamente apostar por la formación.



Vivir juntos y morir solos: enfermos de soledad

■
Ramón Martínez Caamaño

Patrón de Pesca de Altura y Sacerdote

■
Durante muchos años me había angustiado la idea de que los hombres podemos vivir juntos, pero morimos solos. Con Dios, como más, pero quedándose ya lejos cuanto tuvimos de fraterno. En este tiempo fui dándome cuenta de la soledad que hay en el mundo; descubrí cuantos miles de seres humanos no tienen a nadie con quien hablar, cuantas mujeres no conviven espiritualmente con sus maridos, cuantísimos son los que se “dejan vivir” por puro aburrimiento. Y pensé que ayudar a todos estos desesperanzados a descubrir las zonas luminosas de la aventura humana era el más apasionante de los empeños.

■
Para ello es necesario no mentirnos a nosotros mismos, ni pintar un mundo de color de rosa, ni distribuir la morfina del falso optimismo, ocultando las zonas negras de la existencia. No, nada debe ser escamoteado en este terreno. Al contrario, parte de mi trabajo es y consiste en mostrar y reconocer nuestras llagas para poder curarlas. Pero es imprescindible, en todo caso, asumir la desgracia sin desposarse con la amargura; aprender a mirar más allá del dolor, sabiendo siempre que, si es necesario que vivamos con los pies en el barro, nadie va a impedirnos nunca levantar los ojos hacia las estrellas.

■
No hace muchos días asistí a un entierro de un hombre -no importa el nombre - que me impresionó mucho cuando me dijeron que murió solo y que llevaba veinte días muerto cuando lo encontraron. Solo en la inmensidad de la noche, entre cuatro paredes frías de un apartamento.

■
Después de una vida como marino, emigrante... y otras cosas, después de que le hubiera sonreído la fortuna de haber conocido el aplauso y multitudes que le abrazaban por su suerte (le tocó la lotería) terminó muriendo solo y en la oscuridad del silencio.

■
Yo no compartiré jamás las visiones que los románticos tenían de la soledad. Me duele como una blasfemia aquella afirmación de Schopenhauer, para quien la soledad tenía dos ventajas: que uno está en ella consigo mismo y que, además, no está con los demás.

■
Yo prefiero la afirmación del Génesis: “No es bueno que el hombre esté solo”. Y es bueno que, cuando esté solo, esté latiendo, vibrando, tendiendo sus manos de moribundo a todos los suyos, buscando ojos que te miren y en los que mirarse, por que solo existimos en tanto en cuanto que latimos “en” otros.

■
Y esto lo siento muy especialmente en estos días en que se cumple poco más de un año de la muerte de mi madre. Fueron las horas más altas de mi vida. Nunca aprendí tanto en tan pocos minutos. Nunca “me vi” tan enteramente. Fue como si por un momento alguien me recorriera la cortina que vela los únicos misterios importantes de nuestra condición humana.

■
Nunca he tenido miedo a la muerte. Y esto no solo por que tengo fe, sino también por que me he acostumbrado a vivir con ella, un par de metros por detrás de mí. En mis veinte años de ejercicio de la profesión de marino la he visto muchas veces y muy de cerca. Ahora sé que ella anda en zapatillas por mi habitación, amiga y compañera, ya no amenaza, sino acicate. Y su recuerdo solo me sirve para darme más prisa en vivir amando. Es imposible el morir solo si, de VERDAD, se ha vivido junto con los demás y amando, convirtiendo tu vida en un monumento y homenaje al amor y la fraternidad. Todo lo demás vendrá por añadidura.

■
A todos. Un fortísimo abrazo.

La evolución de la «Pesca industrial en Galicia» durante los últimos 50 años

Pescador

La celebración del “Día Mundial de los Océanos” (08/06/2013), me induce a escribir éstos comentarios sobre la evolución que han experimentado durante los últimos cincuenta años, todas nuestras flotas pesqueras, que clasificamos como “artesanales” y de “bajura” é “industriales de “altura” y “gran altura”, dedicadas a la explotación de sus recursos.

Las flotas dedicadas a las “pesquerías industriales” con base en los puertos gallegos, y también las de los demás puertos del Estado, se han venido desarrollando en ciclos de tiempo más ó menos amplios, debido a la evolución de los diseños y tecnologías que se vienen aplicando en la construcción de los nuevos buques y a sus sistemas de propulsión, con los que han venido aumentando sus autonomías, e ir dotándolos de los equipos electrónicos que se vienen inventando para mejorar sus sistemas de navegación, comunicación y localización de los bancos de peces.

A medida que los nuevos buques iban disponiendo de estos equipamientos, han venido incrementando continuamente su capacidad de pesca, lo que permitió a las empresas armadoras obtener altos beneficios en periodos de tiempo no muy largos, por el desgaste de los recursos de los caladeros en que han venido pescando. Al disminuir la pesca en los “caladeros tradicionales”, buscaban otros nuevos, cada vez más lejanos, y así ha venido sucediendo hasta estos tiempos en que la mayoría de los caladeros parece que ya están suficientemente explotados, o sobre-explotados, que es el principal motivo de que las empresas armadoras de las flotas dedicadas a las pesquerías de “altura” y “gran altura”, hayan ido reduciéndose y también desapareciendo por falta de rentabilidad, lo que significa el final de sus “ciclos”.

Con el objeto de corregir la situación actual de los caladeros, los expertos de la FAO y también los del ICES (Consejo Internacional para la Explotación del Mar), vienen recomendando a los gobernantes de los Países que disponen de ZEEs para la pesca, y que forman parte de las ORPs para su control en las aguas internacionales, que es necesario implan-

tar cuanto antes nuevos Reglamentos -que los Países de la UE ya están debatiendo para aplicar a su nueva Política Pesquera Común (PPC)- para que en el futuro próximo se hagan unas “Pesquerías más Responsables”, con las que se pueda obtener el mayor “Rendimiento Sostenible posible” de los recursos en todos los mares del mundo, para que sigan contribuyendo al desarrollo de las poblaciones de las Zonas Costeras que tienen una alta dependencia de la Pesca.

Hacemos estas reflexiones sobre los diversos “ciclos” del desarrollo de la “pesca industrial” en Galicia, cuando las noticias de todos nuestros medios de comunicación nos vienen informando de la situación económica en que está inmersa la multinacional Pescanova, empresa creada en Vigo a principios de los años sesenta del siglo pasado, que se vio obligada a solicitar un “preconcurso de acreedores”. El periódico local Faro de Vigo del 06/04/2013, publicaba como principal noticia en su portada un comentario en el que informaba de los ...”Momentos cruciales en una empresa sistémica y emblemática para Galicia, y también que una parte de sus consejeros pedían la dimisión del actual presidente, hijo del que fue su fundador, ante la deuda del grupo que puede rondar los 3.000 millones de euros.

Estas noticias que vienen publicando los medios gallegos, y también los nacionales, me hacen recordar los tiempos en que comenzó en nuestro País el “ciclo” de las pesquerías industriales con “buques congeladores”, del que Pescanova fue promotora para la “pesca de arrastre de fondo”, cuya principal especie objetivo era la merluza, por su alta demanda y valor en nuestro mercado. También recordamos que, antes de que comenzaran a pescar sus buques, ya teníamos operando desde puertos gallegos empresas que armaban los primeros “buques atuneros congeladores”, que pescaban con “palangres” y también con “artes de cerco”

Por recordar como eran en aquella época las “pesquerías industriales”, y sus barcos, de los que me tocó formar parte de sus tripulaciones desde principios de los años cuarenta hasta finales de los ochenta del siglo XX, y por seguir interesado en observar y analizar -a mi manera- los problemas

actuales de nuestras “flotas industriales”, veo como con el paso de los años algunas de las noticias que se vienen publicando en los periódicos locales sobre Pescanova, tal vez para incrementar el interés de sus posibles lectores, distorsionan la realidad sobre el principio del “ciclo” de esta empresa. Siento “vergüenza marinera” al ver como algunos profesionales de la prensa, con un cierto prestigio profesional, que publican sus trabajos en los periódicos locales, y los que participan en las tertulias de Vía VTelevisión, sean tan del “secano” y conozcan tan poco de nuestra “Historia Pesquera” que no tienen reparos en publicar y comentar que el primer buque de Pescanova, el “LEMO”, fue el primer buque congelador del mundo, puesto que ni siquiera lo fue de la flota española.

Desde los tiempos en se comenzó a utilizar la “congelación” a bordo de los buques españoles, también comenzó el “ciclo” de nuestras “pesquerías industriales de los atunes” -en las que Pescanova no ha participado-, que fueron incrementando su importancia económica a medida que aumentaba el número y la modernización de sus buques de altura y gran altura, hasta alcanzar el volumen de la flota actual. También ha venido aumentando la flota atunera que arman las llamadas “Empresas Mixtas Españolas”, que operan sus buques bajo banderas de conveniencia.

Esperamos que estas “flotas industriales atuneras”, cuyo ciclo continúa en expansión, pues se sigue sustituyendo los buques más antiguos por los nuevos prototipos, todos de mayores esloras y potencias, al amparo de las Normas de 2x1 (dos toneladas construidas por cada una desguazada, o cedida a pabellones de conveniencia), que vienen incorporando las últimas tecnologías aplicadas a la localización de los bancos de los atunes, como son los aviones no tripulados, o los satélites artificiales, que han sustituido a los helicópteros instalados a bordo de algunos buques.

Sabemos que en los próximos años se irán incorporando a estas pesquerías los nuevos buques desarrollados por el proyecto Zenit-BAIP (Buques Automatas Inteligentes y Polivalentes), que deseamos puedan ser también rentables y compatibles con los criterios que tratan de imponer los actuales “expertos en pesquerías”, y sus “consejeros ecologistas”, sobre como deben evaluarse los recursos y calcularse los máximos “rendimientos sostenibles”, en los caladeros situados en las Zonas Tórridas y parte de las Templadas a partir de los Trópicos de ambos hemisferios, en cuyas aguas habitan los atunes.

Supongo que estas empresas tienen también en cuenta que el ciclo de los atunes criados o engordados en las “granjas de cultivo”, ya está en desarrollo y expansión en algunos Países de estas Zonas, y estimo que será una competencia cada vez más fuerte en el comercio global de los atunes, con la que tal vez no podrán competir las flotas de estos grandes buques industriales, aunque sus promotores opinen que... “pescarán con los mayores rendimientos del mundo”.

Actualmente venimos observando como los gobernantes Europeos de turno, responsables de diseñar y articular las nuevas Políticas Pesqueras Comunitarias, así como las de definir los volúmenes, características, y posibilidades de pesca, que deberán tener sus flotas “industriales” y “artesanales” para que puedan ser rentables cuando entren en vigor las nuevas Normas que están preparando, parece que ya están favoreciendo la actividad de las actuales “flotas industriales atuneras europeas”. El último Acuerdo que han firmado con Mauritania, parece que solo es aceptable para las flotas que se dedican a la pesquería de los atunes. También es muy favorable el recientemente firmado con las Islas Seychelles, para un periodo de seis años a partir del 2014, que ofrece licencias a 40 atuneros cerqueros congeladores europeos, de los cuales 22 son españoles, la mayoría con bases en los puertos del País Vasco. Y posiblemente ocurra lo mismo en los Acuerdos que están pendientes con los Países de estas Zonas, si hacemos la comparación con las condiciones que obtuvieron para las “flotas de altura europeas” dedicadas a pescar especies de fondo, como las merluzas, los cefalópodos o las diferentes clases de mariscos.

Por todo lo que estamos viendo, estimamos que es el “ciclo” de nuestros “buques arrastreros industriales de altura y gran altura” el que está llegando a su final, por no disponer de nuevos caladeros, ni de suficientes cuotas de pesca en los que disponen de licencias, para que puedan seguir siendo rentables si la nueva PPC reduce -o retira- las subvenciones a estas flotas. Y creo que le ocurrirá lo mismo a las demás “flotas industriales” de los países europeos, si además de retirarse las subvenciones se les prohíbe la pesca con “artes de arrastre de fondo” en las aguas profundas de las plataformas continentales, como proponen los grupos ecologistas, que seguramente son los promotores de que se celebre el “Día mundial de los océanos”.

En la actualidad nuestros “buques arrastreros industriales” no pueden dedicarse a pescar con artes de “arrastre pelágico”, porque está prohibido en nues-

tra actual legislación, lo que no le ocurre a las flotas industriales o artesanales de los otros países europeos.

Con referencia a los principios del “ciclo” de nuestros buques arrastreros congeladores, y en la misma fecha de la noticia anterior sobre Pecanova, el Faro publicaba otra de hace 50 años en la que decía: Comienza la venta de pescado congelado. Las primeras partidas del pescado congelado han llegado a Madrid y han sido puestas a la venta con gran aceptación de los compradores. Han llegado en este primer envío, tres camiones de merluza con un total de 5.000 kilos, y otros tres de pescadilla con un peso neto de 35.000 kilos. El pescado viene a 30º bajo cero, y con aspecto excelente. Cada caja pesa unos 35 kilos. Se expenden al público a 60 pts/kilo de merluza sin cabeza, y a 30 pts/kilo la pescadilla. El público se ha aglomerado en gran cantidad para adquirir la mercancía y en casi todos los puestos se ha repetido la petición de cajas. El pasado 11/05/2013, vuelve a reproducir otra noticia de hace 50 años con la información siguiente: “Botadura del congelador “Villalba”. En el muelle transversal, el prelado de la diócesis, excelentísimo y reverendísimo Fray José López Ortiz, bendijo el buque congelador “Villalba”, propulsado a motor Diesel, especialmente previsto para la pesca de arrastre con rampa por popa, en caladeros lejanos.../... El buque tiene un registro de 1600 toneladas, disponiendo de seis túneles de congelación rápida a -40º y un armario congelador de placas horizontales, con una capacidad de congelación de treinta toneladas por día, pudiendo cargar 1.000 toneladas netas de pescado congelado”. Yo podría añadir a esta noticia que, este buque, (el primero con rampa por popa de la empresa) fue comandado por el capitán Antonio Andonegui Sarasola, conocido por Antxón Andonegui, por su larga trayectoria en el sector de la “pesca industrial de Galicia” desde los tiempos de la empresa bacaladera COPIBA, cuya factoría en la Ría de Vigo se convirtió en la sede central de Pescanova.

Las noticias sobre la “pesca industrial” en la actualidad, y las que se publicaban hace 50 años, me hacen recordar los tiempos de los principios de Pescanova, de la que formé parte de su personal embarcado como Patrón de Pesca de Gran Altura, de los buques “Pambre” y “Soutomaíor”. También de haberme responsabilizado la Empresa de realizar en el puerto de Montevideo las operaciones de su primer trasbordo de la pesca, que el “Soutomaíor” y el “Andrade” habían capturado en los caladeros frente a Argentina, a un buque frigorífico noruego contratado para transportarla y des-

cargarla en Vigo, puesto que las merluzas congeladas de las noticias del “Faro” de hace 50 años, habían sido pescadas por los primeros buques de esta Empresa en los caladeros argentinos y surafricanos.

Voy a terminar estos comentarios sobre la evolución de una “Empresa sistémica y emblemática para Galicia”, como publicaba el Faro de Vigo, que tal vez está llegando al “final de su ciclo”, recordando también la propaganda que hacía de sus productos en la televisión, con los anuncios de “Capitán Pescanova”, “Rodolfo Langostino”, y otros, cuyos costes en publicidad supongo que han contribuido a que, 52 años después de comenzar su andadura en la “Pesca Industrial”, acumule una deuda de unos 3.517 millones de euros, según han publicado algunos medios.

Para este ex-pescador, que desconoce totalmente los métodos de la ingeniería económica y financiera que el hijo del fundador -y su equipo- han venido aplicando a la contabilidad de la Empresa, pero que sabe que la cantidad (parece que por ahora inexacta) de 3.517 millones de euros, dividida por los 52 años de actividad, da como resultado una deuda de 67,634.615,36 de euros por año, lo que es igual a 11.253.453.114,60 de las antiguas pesetas. Tampoco alcanza a comprender como los expertos que dirigen las políticas económicas y financieras del Estado, incluidos los de la CNMV, no hayan detectado con sus radares de alta definición, las extrañas rutas financieras por las que el “buque del Capitán Pescanova” ha venido navegando durante los últimos 33 años

Y también me gustaría conocer el importe total de las ayudas que recibió del Estado, y de las subvenciones a fondo perdido que han venido recibiendo sus “más de 160 empresas que conforman actualmente su Grupo”, según dijo su Presidente.



■ Titulaciones de Formación Profesional de la Familia Profesional Marítimo Pesquera

■ Manuel Corredoira López

Director General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa de la Consellería de Cultura, Educación e Ordenación Universitaria

■ La Formación Profesional

La formación profesional del sistema educativo comprende un conjunto de acciones formativas que capacitan para el desempeño cualificado de las distintas profesiones, el acceso al empleo y la participación activa en la vida social, cultural y económica; comprende las enseñanzas propias de la formación profesional inicial, ciclos formativos, las acciones de inserción y reinserción laboral de los trabajadores, así como las acciones orientadas a la formación continua en las empresas, que permitan la adquisición y la actualización permanente de las competencias profesionales.

Con el desarrollo de la Ley Orgánica de Educación y en lo que afecta a la formación profesional se están revisando todos los currículos de los títulos y se han creado nuevas titulaciones. Los nuevos títulos incorporan tanto la polivalencia, en cuanto que permiten aumentar la empleabilidad y las posibilidades de adaptación a los cambios organizativos y tecnológicos, como la especialización que favorece la productividad, la competitividad y la innovación.

Las enseñanzas que comprende la formación profesional se organizan en veintiséis familias profesionales que abarcan prácticamente todos los sectores productivos; cada familia engloba un número de ciclos formativos de grado medio y de grado superior que otorgan títulos de formación profesional de técnico y de técnico superior. En este momento se imparten 115 títulos distintos, derivados de esta ley; aunque todavía se están impartiendo títulos derivados de la ley anterior, LOGSE.

■ La Familia Profesional Marítimo Pesquera

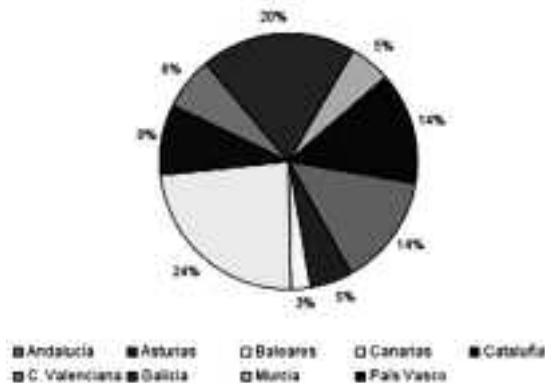
Esta familia profesional comprende siete títulos, cuatro de grado medio y tres de grado superior, con una oferta de 77 ciclos formativos en España.

■ En Galicia el sector marítimo pesquero tiene gran importancia no en vano es la comunidad autónoma peninsular que tiene más kilómetros de costa, por ello las enseñanzas de esta familia profesional están muy presentes con cinco centros que imparten los siete títulos y una oferta total de 15 ciclos formativos y 726 alumnos matriculados en este curso; para el próximo curso se ofertan 358 nuevas plazas escolares. Todo ello con el objeto de dar respuesta a las demandas de formación de este sector, crucial en la economía gallega. En el siguiente gráfico se muestra la oferta de estas enseñanzas por Comunidades Autónomas, y el peso que tiene la oferta gallega (20%) respecto a la total.

■ Enseñanzas marítimo pesqueras en España y en Galicia



■ Enseñanzas marítimo pesqueras en las distintas Comunidades Autónomas



Estas enseñanzas tienen una duración de 2000 horas, dos cursos académicos, y sus titulados se inclinan por las salidas profesionales al mundo laboral, debido a la relación existente entre estas enseñanzas y las empresas de este sector. En este sentido, la realización del módulo de formación en centros de trabajo juega un papel importante, en estos momentos la Consellería tiene firmados convenios con cerca de 130 empresas y por lo tanto, que estas conozcan la formación de estos titulados y que los demanden. La naturaleza de los procesos tecnológicos de transporte y pesca asociados a algunos de estos títulos les confiere una dimensión internacional, pudiendo desarrollar sus funciones en buques de otros pabellones acordes con las establecidas en determinados convenios internacionales y sus normas de aplicación. Pero las posibilidades de inserción de estos titulados van más allá de su propio sector, también los demandan en sectores industriales relacionados, como el de mantenimiento industrial, frío y maquinaria.

En cuanto a la inserción laboral de los titulados de esta familia profesional, según los resultados del último estudio de inserción laboral realizado en Galicia, cabe destacar que:

- ocupan el segundo lugar en mayor tasa de inserción laboral, después de los de la familia de hostelería y turismo.
- el 80% encuentra trabajo en un plazo seis meses después de finalizar sus estudios.
- alrededor de la mitad de estos titulados obtiene su

primer empleo a través do centro educativo o de la empresa en la que realizaron el módulo de formación en centros de trabajo.

- una gran mayoría afirma que su trabajo está directamente relacionado con el perfil profesional del ciclo cursado.
- el 67'3% de este alumnado declara una alta satisfacción con la formación recibida.

Aunque la mayor parte de estos titulados se decide por las salidas al mundo laboral, también pueden optar por las salidas académicas; según este estudio el 47'8% de los titulados continua estudios, el 33'1% continúa en otros estudios de formación profesional y el 29'3% se decide por los estudios universitarios de grado a los que tienen acceso directo los titulados de grado superior. Además en titulaciones afines a sus estudios se les reconoce la formación y se les convalida un número determinado de créditos en función de la afinidad existente entre las respectivas titulaciones; este número oscila entre los 4'5 créditos en el grado en Psicología hasta los 48 créditos en el grado en Ingeniería Marina.

Creemos que las enseñanzas de formación profesional por su adaptación a las demandas de los distintos sectores productivos, como el sector marítimo pesquero, seguirán siendo una opción de éxito para la formación y la actualización profesional de las personas y que configura una sociedad de excelentes profesionales y por lo tanto de progreso y de bienestar.



Los coeficientes reductores de la edad de jubilación (algo está cambiando)

Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Sabido es por quienes forman parte o han formado parte de la familia marinera, que uno de los beneficios que concede la legislación española en materia de seguridad social a los trabajadores del mar, si bien para ser exactos, debemos de precisar, a los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (REMAR), es la de poder anticipar la edad de jubilación, lo que en estos tiempos que corren, no es cuestión baladí. Mas, este beneficio también se venía exportando a quienes habiendo dejado de estar incluidos –cotizar- en el REMAR, continuaron su vida laboral en otros Regímenes de la Seguridad Social, ya lo fuera como trabajadores por cuenta propia –autónomos- o bien por cuenta ajena, y deseaban acogidos a tales beneficios del REMAR, anticipar su jubilación.

Lo que para los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA), con cotizaciones anteriores en el REMAR, venía a ser un beneficio nada desdeñable, pues al poder anticipar su edad de jubilación por aplicación de los coeficientes reductores, se hallaban en mejor situación que la de otros trabajadores incluidos en el RETA, pues en dicho régimen la edad ordinaria de jubilación es/estaba fijada en los 65 años (edad de jubilación que como sabemos ha sido modificada, a partir de la promulgación de la Ley 27/2011, de 1 de agosto, sobre la actualización, modernización y adecuación del sistema de Seguridad Social, que establece una nueva edad ordinaria de jubilación -67 años, o bien 65 años más 38 años de cotizaciones- y nuevo sistema de cálculo de la cuantía pensión de jubilación, al pasarse de tomar a efecto de calcular la cuantía de la pensión, de las bases de cotización de los últimos 15 años a los 25 años), y no contempla la posibilidad de anticipar la edad de jubilación.

Operando tal beneficio con independencia del período de cotización en el REMAR, pues no se exigía un mínimo de cotización en el REMAR, para el reconocimiento del derecho a la anticipación de la

edad de jubilación en los otros Regímenes de la Seguridad Social por mor de los coeficientes reductores.

Sin embargo, todo esto ha cambiado tras la entrada en vigor del Real Decreto 1698/2011, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para el establecimiento de coeficientes reductores y la anticipación de la edad de jubilación en el Sistema de la Seguridad Social, (publicado en el B.O.E., de fecha 23/11/2011), pues, a partir de la entrada en vigor de dicha disposición, al día siguiente de su publicación, se establece en el artículo 5, que para poder beneficiarse de los coeficientes reductores de la edad de jubilación en todos los colectivos laborales en los que se haya contemplado la aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación, se precisa como mínimo la cotización en el Régimen de la Seguridad Social, y dentro del ámbito laboral que contemple tal beneficio, necesario para el reconocimiento de la pensión de jubilación, lo que viene a ser, actualmente, de 15 años. Por lo que es muy recomendable para quienes, hayan estado navegando, y que actualmente se hallen fuera del REMAR, y tenían pensado anticipar la edad de jubilación, que repasen su vida laboral y hagan sus cuentas.

También es de destacar que en el Real Decreto 1698/2010, se prevé que los beneficiarios de los citados coeficientes reductores de la edad de jubilación habrán de ser previamente sufragados por aquéllos, al estar prevista una cotización adicional por ello. El artículo 8 del citado Real Decreto, es claro al respecto; otra cosa es la efectiva implantación de esa cotización adicional y los sujetos responsables de la misma.

Llegado este punto, nos preguntamos cómo se puede conectar con el principio de igualdad de trato que contempla el artículo 14 de la Constitución, la situación de un trabajador del mar que ha cotizado en el REMAR por singladuras completas, pero que no alcanza los quince años de cotización, pongamos el caso, porque le falta un año, y resulta que otro trabajador incluido en dicho Régimen Especial, como podría ser un marino prestando servicios en embarcaciones o buques dedicados a la navegación

de tráfico interior, o bien un estibador portuario, que únicamente haya cotizado durante quince años en el REMAR; y resulta que únicamente a estos se le respetarán los coeficientes reductores de la edad de jubilación, cuando en puridad éstos últimos no superan una jornada de trabajo superior a las ocho horas diarias, mientras que el marino, que le restase un año para alcanzar, el mínimo de 15 de cotización, ha permanecido las 24 horas de cada día a bordo. Lo que cuando menos se nos antoja injusto.

Amén de que nos encontramos ante la duda de, si en tal situación se podría computar para alcanzar el mínimo de 15 años de cotización, el período del servicio militar obligatorio desempeñado a bordo de los buques de nuestra Armada; circunstancia que habrá de estudiarse, pues no es nada extraño para los que por razones de edad hemos realizado el servicio militar obligatorio, y una parte del tiempo del mismo ha sido embarcados.

Invocación al período de prestación del servicio militar obligatorio que no es retórica, sino que es perfectamente de aplicación, por analogía con lo dispuesto en la Disposición Adicional vigésimo octava de la Ley 27/2011, en donde se ha previsto que el tiempo del servicio militar obligatorio y de la prestación social sustitutoria, sea asimilado a efectos de cotizaciones a la Seguridad Social.

En suma, a la vista de lo expuesto, se nos abre otro frente en materia de recorte de prestaciones sociales.

Modelo de enseñanza

José Manuel Costas Capelo

Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas
IES Universidad Laboral

En el próximo curso escolar todos los ciclos de la formación profesional náutico pesquera se habrán incorporado a las aulas al amparo de la nueva Ley Orgánica de Enseñanza 2/2006 (LOE). En anteriores artículos tuvimos la oportunidad de analizar diferentes aspectos que, a nuestro juicio, lastraban la calidad de la enseñanza prevista en la ley anterior, apuntando soluciones que nos hubiera gustado ver recogidas en la ley actual. Sin embargo, a tenor de la información que manejamos hasta la fecha, no parece que se vayan a producir grandes cambios en los contenidos de la misma que apunten a una mejora sustancial de este nivel de calidad.

No sabemos si es que la maquinaria de la Administración es demasiado pesada, o que es excesivamente intrincado el camino de la virtud y la excelencia o, simplemente, que el coste de esa excelencia condiciona el proceso hasta tal punto que nos hace perder la perspectiva de lo que realmente deseamos. Si la finalidad de la Ley, como la de cualquier otra tarea que uno pueda emprender, es conseguir el mejor resultado, deberíamos poner el máximo empeño en identificar y definir con detalle cada una de las distintas etapas que van a conformar ese resultado. En este caso, resulta bien fácil distinguir cuatro grandes fases de decisión dentro del marco que recoge la totalidad de este proceso. No resistimos la tentación de recordarlas aquí, aunque solo sea para comprender lo difícil en que, a veces, podemos convertir lo fácil; o, quizás, el desprecio que sentimos por la responsabilidad que adquirimos con los cargos que aceptamos; sin olvidar que, a veces, la toma de decisiones requiere un punto de atrevimiento con el que no todos estamos dispuestos a conducirnos.

Un modo de comenzar sería elegir un buen proyecto; pensado, elaborado y discutido por expertos de contrastada experiencia. Del diseño curricular no se pueden ocupar profesores que han tenido poca o ninguna relación con la materia que van a desarrollar. Este no es un trabajo de copiar y pegar, sino de concienzuda reflexión que solo puede realizarse desde el conocimiento profundo del contenido del módulo que se diseña y del medio en que tendrá lugar la actividad profesional de los titulados. No es posible definir los resultados de aprendizaje, los criterios de evaluación, ni los contenidos, sin esa doble experiencia docente y profesional. Es de todo punto imposible valorar la importancia de si un conocimiento determinado deba o no estar incluido en currículo, o la cantidad de contenidos que debe recoger, ajustándolos al número de horas previsto para ese módulo, sino es a través de esa experiencia.

Continuaríamos seleccionando a los profesores más cualificados, capaces de elaborar la mejor programación de aula, elegir los materiales más adecuados y emplear las estrategias pedagógicas más eficientes. Para ello se requiere que la ley reconozca atribución docente solo a quienes posean la titulación específica necesaria y demuestren un mínimo de experiencia en el ejercicio de su profesión, amén de la necesaria formación pedagógica. El aula no es un campo de experimentación, donde el profesor, poco motivado y peor formado en la materia, se enfrenta a unos alumnos que pronto descubrirán las carencias que sufrirán a lo largo del curso; esta es la mejor manera de cercenar el interés de quienes se incorporan al módulo con la ilusión propia de quienes inician un nuevo proyecto en su vida, y les privará, además, de descubrir la esencia de una materia cuyo hilo conductor probablemente no conocerán nunca. Todos tenemos claro que un edificio lo diseña un arquitecto, una carretera la proyecta un ingeniero, un barco requiere de su capitán; entonces, nos preguntamos por qué la enseñanza de los módulos de nuestros ciclos se puede poner en manos de profesionales cuyos conocimientos y experiencia profesional, si la poseen, nada tienen que ver con su contenido, ni con el medio en que se presta la actividad. Jamás entenderemos esto.

Seguiríamos con la propuesta de los medios materiales más adecuados a cada disciplina. Solo desde el conocimiento más profundo de todos los procesos de enseñanza-aprendizaje del módulo se puede acertar en la selección del equipamiento. Este es un aspecto de gran relevancia, no solo por el elevado coste de algunos equipos sino porque el presupuesto que se dispone para ellos nunca cubre las peticiones que se realizan desde los centros educativos. En este sentido, queremos destacar la importancia de que este proceso sea gestionado desde el conocimiento de las necesidades reales para que

las limitaciones económicas no conduzcan a la pervisión de que se atiendan las peticiones en función del nivel de las presiones recibidas, que pueden hacer creer que son las más urgentes.

Por último, diseñaríamos un programa de prácticas que mejor sirva al fin a que se destina. Es cierto que esta tarea no se presenta fácil debido a su complejidad, pero la experiencia allanará, sin duda, el camino. Habríamos de empezar por elaborar el programa formativo que represente los conocimientos adquiridos a lo largo de los dos cursos escolares, teniendo en cuenta las características propias de cada uno de los centros de trabajo a donde los alumnos irán destinados, determinando el período temporal que las necesidades de formación aconsejen. En este terreno, sería necesario, por un lado, elegir un modelo propio para el seguimiento de las prácticas debido a la imposibilidad de encuentros periódicos del profesor-tutor y sus alumnos; por otro, proceder a la firma de acuerdos institucionales de colaboración con las empresas, especialmente con las navieras mercantes, de manera que evite la enorme dificultad que supone embarcar a los alumnos en alguno de sus barcos. Se nos ocurre que esos convenios, junto con los que se firmaran con las empresas pesqueras, contuvieran alguna contrapartida que compensara a los armadores de los gastos que los alumnos generan al permanecer alojados en sus barcos durante un largo período de tiempo.

Estos serían, un poco, los mimbres con los que construiríamos una enseñanza de calidad. Ya no valen los proyectos mal definidos, ni los procesos viciados por decisiones, interesadas o no, que no conduzcan a un buen resultado; y, por qué no, a la excelencia. La enseñanza no ha de ser árida, ni pasajera, tampoco aburrida. Parafraseando a Marco Vitrubio, con cierto margen de libertad, podríamos concluir: la enseñanza ha de ser útil, sólida y bella.



El valor de la vida. La patera

Enric Tarrida

Marino y ciudadano

La inmigración “irregular” por mar acumula en su más reciente historia una brutal cifra de muertes y desaparecidos. La fragilidad de embarcaciones sobrecargadas enfrentada a un medio hostil a la vida humana como lo es el marino, hace que las aventuras emprendidas por estos seres humanos sea en algunos casos un reto a la supervivencia. En este contexto cuando tuvimos noticia del naufragio de una patera, el pasado 13 de diciembre de 2012, con la muerte de uno de los tripulantes de la misma y la desaparición de otros 6, fuimos prudentes. El nerviosismo de quienes temen por su vida, un oleaje mayor del debido e incluso una maniobra poco acertada pueden desencadenar un desastre que nadie desea.

Por esta razón conocedores del frágil hilo del que pende la vida de quienes lo arriesgan todo en la mar por una vida mejor, el objetivo, propósito y único fin, del medio que interviene en una operación de salvamento de este tipo, es y solo puede ser, no aumentar el peligro que corren los inmigrantes, hacer aquello que sea más adecuado para asegurar la supervivencia de los mismos y nunca ser un factor de riesgo añadido. Ciertamente a pesar de todas las precauciones como antes decíamos no siempre el resultado es el deseado.

Pero ese día 13, según íbamos recibiendo datos de lo ocurrido nuestro asombro e indignación iba en aumento. Conocer que la patera ha sido abordada por la patrullera de la GC hace saltar nuestras alarmas, cuando además se pretende responsabilizar de dicho abordaje a la sobrecargada, frágil y lenta patera del accidente, desde nuestro conocimiento y experiencia en el salvamento marítimo, no podemos por menos que sentir rabia hacia la deshumana y prepotente actitud de quien ante un más que cuestionable comportamiento profesional, desde su posición de fuerza culpa al débil de lo ocurrido.

Las posteriores rectificaciones dando como causa el mal estado de la mar, cuando había calma chicha, o a una supuesta avería en los medios de propulsión y/o gobierno de la patrullera, no hacen más que

dejar en evidencia la supuesta actuación temeraria del responsable de dicha embarcación o en su defecto de quien le estuviera ordenando las mismas. Puesto que estas razones más que posibles eximentes ratifican que en todo caso no debiera de haber realizado maniobra de aproximación alguna y debería de haber pedido colaboración a Salvamento Marítimo, que a pocas millas de distancia tenía como mínimo una Salvamar (Base de Arrecife) y una Guardamar de patrulla, dispuestas y operativas las 24 horas, embarcaciones y tripulaciones que tienen en su haber una larga y exitosa historia de servicios de salvamento en esta y otras situaciones.

Queda claro por tanto que las buenas prácticas marineras y el sentido común recomiendan que cualquier acercamiento o seguimiento en alta mar a una embarcación llena de personas y con grave riesgo de hundimiento debe realizarse con la máxima de las precauciones, en paralelo a distancia prudencial, transmitiendo la máxima tranquilidad a los ocupantes de la misma, de modo que perciban que tu propósito es protegerles, salvarles. Cualquier maniobra debe estar guiada con este afán, repitamos que hablamos de seres humanos muchas veces en extremas condiciones físicas, agotados, entumecidos, helados. La visión policial de este problema no tiene ningún sentido, no estamos ante peligrosos delincuentes, a lo sumo cometen una falta administrativa en pos de un futuro más digno.

Perseguir una patera que apenas alcanza los 5 nudos (unos 9 kilómetros hora), acercarse a toda velocidad, pretender interceptarla, etc, son caminos seguros al desastre. Desde CGT ya advertimos en el pasado y particularmente en el año 2004, y lo hacíamos en base a la experiencia de los compañeros de Salvamento Marítimo y a algunos de los percances que habían ocurrido y que habían también comportado muertos y desaparecidos.

Si esta evidente realidad y el convenio suscrito con Salvamento Marítimo protocoliza y deja claro cual debe ser la prioridad en estas situaciones ¿por qué no se avisa a Salvamento Marítimo que en apenas media hora hubiera podido estar al costado de la patera con 2 embarcaciones? ¿por qué se dilata varias horas la necesaria asistencia a los inmigrantes desplazándose una patrullera de la GC

desde una distancia considerable? ¿Y ello sabiendo que la neumática de a bordo no funciona?. Y cuando supuestamente descubren que tienen una avería ¿por qué no dan aviso a Salvamento Marítimo y solicitan apoyo? Supuestamente en su relato se retiraban por dicha avería cuando vieron la patera y decidieron intervenir. En ese caso nos asalta una nueva preocupación, ¿pensaban regresar a puerto sin comunicar a Salvamento Marítimo la posible existencia de la misma y de las personas que iban a bordo?

Solo después de haber abordado la patera y de haber rescatado del agua a los naufragos que encontraron se dio aviso a Salvamento Marítimo, volviendo a negarles a los mismos la posibilidad de unos medios que estaban listos a actuar y que sin duda podrían haber ayudado en la búsqueda y rescate inmediato.

Lo ocurrido el 13 de diciembre, las actuaciones de la GC en este asunto han generado y han sido responsables de lo contrario a lo que debería haber sido una operación de rescate de vidas humanas en la mar. Fue una operación que provocó mayor sufrimiento, con gran cantidad de muertes. Aunque en el Auto judicial la Juez de turno no haya apreciado una actuación temeraria e incompetente del responsable de la patrullera, estamos hablando de la ocultación de información al ente responsable de las tareas de coordinación del Salvamento Marítimo en nuestro país, estamos hablando con ello de denegación de auxilio al negarles a los inmigrantes la posibilidad de unos medios dispuestos y prepara-

dos para ello, e incluso de la posible participación de otras embarcaciones particulares que estuvieran en las cercanas, estamos hablando de engaños, falsedades y ocultación de lo ocurrido que hacen aún más vergonzosa las muertes. Creemos que cuanto menos debe recaer sobre la conciencia de alguien.

Y todo esto sin ver el video. El video no es necesario, pero es sin lugar a dudas confirmación de lo dicho. Nadie puede creer que lo ocurrido fuera premeditado, que el ánimo del responsable de la patrullera fuera otro que el de detener / salvar, a los inmigrantes, pero si lo hubiera pretendido no lo habría hecho mejor.

La causa penal abierta tiene imputados a los tripulantes de la patera, parece que no se ve razón para otra cosa. Resulta claro que vivimos en otra dimensión, nosotros estamos por que se sepa la verdad, que se aclaren responsabilidades y que aprendamos de lo ocurrido, para que no tengamos que tener que ver otros videos o noticias parecidas. De nuevo queda evidente que la justicia no es igual para todos. Un marino en un accidente provoca una contaminación de la costa (sin que haya muerte alguna) y paga con la cárcel si es necesario, a otros ni tan siquiera serán investigados por la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos.

Cosas de este mundo, cosas de esta sociedad que llaman democracia y que si la escarbas un poco salen los siervos y los señores. Salud.



Convenios internacionales, formación y seguridad marítima

Juan Luis Gómez Ripalda

Escuela Náutico-Pesquera de Pasaia

El pasado mes de junio, más concretamente en Resolución del día 18 de la Dirección General de la Marina Mercante, se actualiza y modifica los cursos de formación y sus programas de la Orden FOM/2296/2002, esta normativa regulaba la formación marítima en aspectos relacionados con la seguridad de los buques y también los contenidos formativos de algunos tipos de buques especiales entre otras materias, también se hacía referencia en la misma, a la normativa que regulaba disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca y prevención de riesgos laborales en el sector pesquero, que establecían diversas obligaciones sobre formación del personal de los buques pesqueros, especialmente en materia de lucha contra incendios, salvamento, supervivencia, prevención de accidentes y comunicaciones, por este motivo algunos certificados incluidos en la Orden eran requeridos a todo el personal que ejerciera funciones profesionales marítimas a bordo de los buques civiles, donde quedaban incluidos los buques de pesca.

La nueva Resolución que hemos recibido y que ha entrado en vigor al día siguiente de su comunicación, modifica sustancialmente algunos aspectos de la antigua Orden y se altera el ámbito de aplicación, parece lógico también que desde la entrada en vigor del STCW/F la Dirección General de la Marina Mercante, se centre más en el ámbito de su competencia y desarrolle normativa aplicada solo a los buques mercantes, aunque también es cierto, que en materia de seguridad marítima ésta asume la competencia a nivel estatal.

Por este motivo en la nueva Resolución se hace referencia principalmente a buques mercantes, un ejemplo de esto lo vemos en el nuevo certificado de especialidad de formación básica en seguridad (al que haremos referencia más adelante), el que se requiere a todos los tripulantes de los buques mercantes, o el certificado de especialidad de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate “no rápidos”, que también hace referencia a buques mercantes, así como el certificado avanzado en lucha contra incendios exigido al mismo tipo de barcos.

No obstante encontramos alguna excepción, el nuevo certificado de operador general de socorro y seguridad marítimo, así como el certificado de operador restringido, son requeridos a capitanes y oficiales encargados de la guardia de navegación de buques civiles acogidos al sistema en las diferentes zonas marítimas, evidentemente damos por hecho que los buques pesqueros están incluidos. Por otra parte la Resolución no menciona el Certificado de Radar de Punteo Automático (ARPA), por lo que entendemos que se mantienen todas las condiciones establecidas en la anterior Orden.

Quizás nos puede llegar a confundir la información que encontramos en la página web de Fomento (DGMM), aunque seguro tendrá explicación, en ella hallamos los certificados modificados por la Resolución y además los de la antigua Orden, el contenido es el siguiente:

Adaptadas las enmiendas del Convenio STCW firmadas en Manila en 2010, los certificados de especialidad vigentes son:

1. *Formación básica en seguridad.*
2. *Operador general del sistema mundial de socorro y seguridad marítimo.*
3. *Operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad marítimo.*
4. *Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos).*
5. *Botes de rescate rápidos.*
6. *Avanzado en lucha contra incendios.*
7. *Oficial de protección del buque.*
8. *Buques de pasaje.*
9. *Formación básica en protección marítima*
10. *Formación básica para operaciones de carga en buques petroleros y quimiqueros.*
11. *Formación básica para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado.*
12. *Formación avanzada para operaciones de carga en petroleros.*
13. *Formación avanzada para operaciones de carga en quimiqueros.*
14. *Formación avanzada para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado.*
15. *Certificado del sistema de información y visualización de cartas electrónicas.*

El certificado obligatorio para ejercer la profesión a bordo de un buque, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden FOM/2296/2002 es:

Formación Básica

Resto de certificados de especialidad de acuerdo con lo dispuesto en la Orden FOM/2296/2002:

1. Avanzado en lucha contra incendios
2. Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)
3. Botes de rescate rápidos
4. Operador general del sistema mundial de socorro y seguridad marítima
5. Operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad marítima
6. Familiarización en buques tanque
7. Buques petroleros
8. Buques gaseros
9. Buques quimiqueros
10. Básico de buques de pasaje
11. Buques RO-RO de pasaje y buques de pasaje distintos a buques RO-RO
12. Radar de punteo automático (ARPA)

Creo que es muy interesante y a la vez necesario aclarar, la convivencia del Certificado de Formación Básica (antiguo) y el nuevo de Formación Básica en Seguridad (para buques mercantes), dependiendo de como se gestione esta situación, puede tener especial relevancia en el sector pesquero.

Mención especial también para los requisitos de homologación de los Centros, en mi opinión se endurecen las condiciones de equipamiento y material, entendemos que pueden ser exigencias impuestas por los Convenios, pero se antoja difícil que las Administraciones, no voy a incluir a la empresa privada, en la coyuntura económica actual, puedan acometer grandes inversiones, teniendo en cuenta además, que los certificados tienen fecha de caducidad (referencia en el siguiente párrafo) y esto supondrá una mayor demanda de los mismos.

Otro aspecto importante de la nueva Resolución es que adapta las enmiendas introducidas en la Conferencia de los Estados Parte en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, celebrada en Manila (Enmiendas de Manila) y una de sus implicaciones es que los certificados tienen fecha de caducidad, esto no resulta novedoso, puesto que existen precedentes al respecto, pero no deja clara la normativa, la forma de proceder cuando se alcanza la fecha límite, así como los trámites necesarios para regularizar o renovar el certificado caducado, tanto para el personal que ejerce la actividad profesional de una forma regular a bordo de un buque, como para los profesionales que han estado un tiempo alejados del ámbito marítimo.

También se crea un nuevo certificado del sistema de información y visualización de cartas electrónicas, este es requerido a los capitanes y oficiales de los buques mercantes que lleven este equipo, pero hoy en día todos los barcos, incluidos los buques pesqueros, incorporan este equipamiento, ¿quién va a establecer la normativa para estos? (en el caso de considerar este certificado preceptivo, no solo como recomendación). Podemos pensar que podría ser la Secretaría General de Pesca, pero esto no ha sucedido con el Certificado correspondiente a las comunicaciones (GMDSS General y Restringido).

Para finalizar, comentar que por motivos obvios no hemos hecho referencia a certificados específicos, desarrollados para buques especiales de la Marina Mercante, que aparentemente no tienen relación con nuestro sector y que por otra parte no competen a la Secretaría General de Pesca.

Este resumen solo trata de dar a conocer los cambios que se están produciendo en la formación marítima en general y pesquera en particular, no tiene como objetivo detallar de una forma técnica y exhaustiva la nueva Resolución de la DGMM, sino que a través de unas pinceladas de la misma, pretende destacar una situación, que por otra parte es por todos conocida y que en pocas palabras se puede resumir de la siguiente manera:

En la actualidad existen dos organismos en España con competencias en la formación Marítimo-Pesquera, la Dirección General de la Marina Mercante y la Secretaría General de Pesca, no incluimos al Departamento de Educación que a través de los ciclos formativos establece su procedimiento para esta formación, ni tampoco al Instituto Social de la Marina, también concurren dos Convenios Internacionales a tener en cuenta STCW y STCW/F, competencia de una y de otra, para finalizar existen una gran cantidad de buques pesqueros menores de 24 metros de eslora, que no quedan incluidos dentro del ámbito de aplicación del Convenio Internacional Pesquero y, con todos estos mimbres tenemos que trabajar, entendiendo desde mi punto de vista, que no se puede funcionar, mas bien no se debe, como compartimentos estancos, se hace imprescindible establecer canales de comunicación entre los mismos, que sin perjudicar la autonomía y competencia de cada uno, sean capaces de desarrollar diseños formativos preceptivos y adaptados a los Convenios internacionales, pero que a la vez contemple y de respuesta coherente a la realidad del sector pesquero en su totalidad

Los estándares internacionales básicos en el ámbito marítimo y pesquero (XI)

Declaración de principios: los fundamentos básicos para una administración marítima y pesquera

Pedro Riveiro Domínguez

Analista de derecho internacional
marítimo y pesquero

En términos generales, se puede decir que las normas políticas son las encargadas de establecer las pretensiones y objetivos de la organización administrativa y como esta organización pretende dirigir sus tareas en cuanto a la dirección de su personal y la información de sus clientes. Por lo tanto, establecer esas normas políticas es especialmente importante para una Administración y/o Autoridad, debido a sus funciones de regulación y aplicación de las normas y la diversidad de sus clientes, así como la influencia internacional en su papel y sus responsabilidades.

El desarrollo y promulgación de las normas políticas de una administración suelen emanar de las normas políticas generales de un Gobierno con respecto al reparto de programas y servicios proporcionados por el mismo. En este sentido, si lo llevamos al terreno especializado de las administraciones marítima y pesquera de un país como el nuestro, estas normas políticas reflejarán las pretensiones y objetivos consecuentes con aquellas del Gobierno para el transporte marítimo, gestión de los recursos pesqueros, la seguridad marítima y la prevención de la contaminación marina. De esta forma, las iniciativas internacionales y nacionales que afecten a la seguridad de la navegación, a la prevención de la contaminación marítima y a la gestión de los recursos pesqueros, tendrán una especial influencia en el desarrollo de normas políticas de nuestro país. Así, esto nos lleva a la conclusión de que las cuestiones relativas a la gestión de la seguridad marítima, la prevención de la contaminación marítima y la gestión de los recursos pesqueros, son una responsabilidad pública desarrollada a través de nuestro Gobierno.

Por lo tanto, las normas políticas y los principios de regulación serán obtenidos e influenciados principalmente de los convenios y resoluciones internacionales, de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar comentada en el artículo de la revista anterior y de la legislación marítima nacional.

En consecuencia, este artículo está dedicado a los principios de regulación básicos, razón por la cuál, a continuación se muestra un ejemplo de normas convenientes y aplicables a una Administración Marítima y Pesquera (en adelante Administración).

La Administración Marítima y Pesquera

Es parte de la regulación política del Gobierno del Estado de abanderamiento, que la Administración sea el organismo nacional responsable y dedicado a asegurar la seguridad de los buques, la protección de la vida y propiedad en el mar, el medio ambiente marino y la gestión de los recursos pesqueros, así como la obediencia a los reglamentos y leyes nacionales aplicables.

Autoridades y nombramientos

Las autoridades de la Administración derivarán de la legislación marítima nacional y del Ministro competente en la materia. Las actividades dirigidas por el personal de la Administración, deberán estar de acuerdo con la debida autorización por parte de la correspondiente autoridad. Todas las actividades a cumplir deberán estar dirigidas por personal que posean el oportuno nombramiento para las tareas a desempeñar.

Roles y responsabilidades

Los roles y las responsabilidades de las distintas unidades administrativas, dentro de la Administración, deberán estar claramente definidas y delimitadas.

La organización de la Administración

La organización de la Administración, deberá estar estructurada de forma que refleje sus obligaciones, roles y responsabilidades y asegurar que su cometido es alcanzado en la manera más efectiva y eficiente.

Reclutamiento y formación del personal

Los estándares de selección para el personal que forme parte de la Administración, deberá ser el adecuado a sus responsabilidades y disciplinas. La formación del personal que forme parte de las plantillas de la Administración es fundamental para el mantenimiento de una mano de obra en la más alta calidad, con el conocimiento y las destrezas necesarias para desarrollar y realizar eficazmente las

políticas de la Administración y sus programas.

La cooperación con otras instituciones públicas o privadas

Es responsabilidad y parte de la política de funcionamiento de la Administración, cooperar con todas las demás instituciones, públicas o privadas, en promover la seguridad, la seguridad de la vida y bienes en la mar, la prevención de la contaminación marina y la gestión de los recursos pesqueros. En este sentido, la Administración desarrollará convenios de colaboración y otros eslabones de cooperación, con aquellas instituciones públicas y privadas que tengan un similar o complementario interés.

Los niveles de servicio

Los niveles de servicio deberán estar establecidos para proporcionar una medida de cumplimiento, el cual puede servir como una orientación para el Gobierno, los destinatarios y al personal de la Administración. Como ejemplo, se pueden citar: i) procedimiento para registrar un buque; y ii) inspección de un porcentaje determinado de buques que entran en sus puertos y respuesta dentro de un tiempo establecido.

Los trámites de información pública

Antes de la puesta en práctica de cualquier norma o enmienda nueva, programa o iniciativa legislativa y/o reglamentaria, es la obligación de la Administración consultar completamente con todas las partes interesadas, incluyendo el interés público, los clientes y el personal de la propia administración.

La inspección de buques

Es competencia de la Administración dirigir un programa de inspección para asegurar que los buques de pabellón nacional y los buques registrados en el extranjero, que entren en sus puertos, cumplan con los requisitos de todos los convenios aplicables, leyes y reglamentos con respecto a la seguridad del buque y la protección del medio ambiente marino. La Administración mantendrá un registro detallado y completo de todas las inspecciones realizadas.

Por otra parte, la Administración es responsable de asegurar que las inspecciones y estudios son dirigidos de manera eficiente para garantizar y facilitar la navegación. Considerando que las inspecciones de los buques son responsabilidad de la Administración, esta puede delegar algunas inspecciones y actividades de certificación a las sociedades de clasificación. En este caso, la responsabilidad y capacidad de rendir cuentas por

esas actividades permanece en la Administración. Además, la Administración establecerá acuerdos con aquellas sociedades de clasificación autorizadas a actuar en nombre de la Administración y supervisará las inspecciones llevadas a cabo en su nombre y podrá quedarse con el derecho de llevar a cabo las inspecciones ella misma si ello fuere necesario. Así, para dar efectividad a las normas y procedimientos con respecto a la inspección de buques registrados en el extranjero, la Administración participará en acuerdos de cooperación, incluyendo el "Memoranda of Understanding", con otros estados integrantes del acuerdo.

Finalmente, es competencia de la Administración: i) dirigir un programa de inspección de mercancías peligrosas con particular énfasis en su estiba y manipulación a bordo de los buques, así como su almacenamiento en los puertos. Con esto se pretende asegurar el cumplimiento con los requerimientos de seguridad con respecto a las personas y bienes en el mar y la protección del medio ambiente; ii) los buques de pequeño desplazamiento dedicados a actividades comerciales, incluyendo los buques pesqueros, deberán ser inspeccionados por estándares mínimos con respecto a la integridad estructural, equipamiento y seguridad; y iii) dirigir el programa de control e inspección de la actividad pesquera.

Certificación para las tripulaciones mercantes y de pesca

Las tripulaciones de buques mercantes y de pesca deben estar en posesión del certificado profesional adecuado a su rango. Los certificados profesionales emitidos por la Administración deberán cumplir con el Convenio Internacional que regula los estándares de Formación, Titulación y Guardia de 1978 y sus posteriores enmiendas, así como el Convenio Internacional que regula los estándares de Formación, Titulación y Guardia para las tripulaciones de buques de pesca de 1995. Para lograr la certificación profesional, los marinos mercantes y de pesca deben reunir los requisitos de formación mínima y tiempo de prácticas a bordo de buques mercantes y de pesca. Además, estarán obligados a demostrar, a través de exámenes escritos y orales, los conocimientos indicados en los programas y temarios de formación que correspondan a los diferentes niveles y disciplinas.

Los tribunales de evaluación o examinadores de los candidatos que deseen obtener la certificación profesional de aptitud, deberán estar debidamente cualificados en sus respectivas disciplinas y estar en posesión del correspondiente certificado de aptitud de igual o superior nivel que el certificado por el

cual, el candidato está siendo examinado. Los criterios de evaluación para la obtención del certificado de aptitud profesional, deberán reflejar de forma realista las habilidades y destrezas requeridas y las funciones desempeñadas por los oficiales y marineros empleados en los buques y constituir un estándar internacional aceptable por otras administraciones marítimas y pesqueras del mundo.

■ **La competencia en casos de investigación**

La Administración recomendará a la autoridad responsable del Gobierno que ordene la investigación dentro de su competencia, dirección y/o aptitud en casos de pérdida del buque, pérdida de vidas humanas, serios daños al buque, contaminación peligrosa, indicios de deficiencias y delitos criminales.

■ **La investigación de accidentes e incidentes marítimos**

La Administración investigará los accidentes e incidentes marítimos con vistas a determinar que acción es necesaria para asegurar la protección de la vida y los bienes en la mar y el medio ambiente marino.

■ **El registro de buques y tripulantes**

La Administración conservará un Registro de Buques de acuerdo con la legislación nacional y mantendrán un Registro de las tripulaciones de los buques.

■ **Las actividades internacionales**

La Administración representará los intereses marítimos pesqueros del Estado del pabellón al que pertenece, ante las organizaciones internacionales y con las instituciones de los Gobiernos extranjeros, con los cuales mantengan un interés semejante. A su vez, cooperará con todas las organizaciones internacionales e instituciones de Gobiernos extranjeros, con los cuales, se mantengan intereses comunes en promover la seguridad, la seguridad de la vida y los bienes en el mar y la protección del medio ambiente marino.

■ **Los Convenios Internacionales**

Reconociendo la importancia de la ratificación y puesta en práctica de los instrumentos relevantes adoptados por organismos internacionales, los Estados de pabellón deberán cumplir, a través de la Administración, con las regulaciones de los convenios internacionales de los que es parte.



Misma escuela

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

Cuando termino de escribir alguna colaboración para nuestra Revista AETINAPE siempre me viene a la mente la siguiente pregunta ¿Qué voy a escribir en la próxima, o de qué voy a escribir la próxima vez?. A veces me digo que lo mejor es empezar por el principio. Pero no es tan fácil, porque ¿Dónde está el principio? No hay, o mejor dicho no tengo los límites claros de donde o cuando empezó todo.

Me explico, para mi y para muchos de los colegas, compañeros y amigos de profesión, La Mar siempre estuvo ahí omnipresente, desde más o menos cerca o desde más o menos lejos, pero siempre estaba a la vista. Claro está que estoy hablando de los que hemos nacido en la franja litoral. Los que han nacido en el interior, recordarán con nitidez la primera vez que vieron el mar y los que se han dedicado a la profesión de marinos pues seguramente se acordarán de la primera vez que vieron un barco. Tienen claro (supongo) donde está el principio. Yo no me di cuenta de este detalle hasta hace relativamente poco tiempo.

El año pasado tuve la ocasión de conocer personalmente a un capitán Islandés, ya nos conocíamos de haber faenado juntos en diversos caladeros, y de colaborar mutuamente pero nunca nos habíamos visto personalmente. Ya tiene edad de jubilarse pero no quiere, él es feliz pescando y navegando, (tiene un barco muy bueno también hay que decirlo).

¿Y tú cómo empezaste a la mar? ¿Cómo te hiciste marinero y capitán? Me pregunta con verdadero interés. Me sorprende la pregunta y me quedo pensando qué responder o como responderle para que me entienda.

Pues yo ... y la mayoría de los de mi generación no teníamos mucho donde elegir, el campo, la mar, o la incipiente construcción eran las tres opciones que había. Yo nací en el campo le dije y en cuanto pude me metí en un barco y..... aquí estoy.

¡MISMA ESCUELA! dice el Islandés con su potente voz, casi gritando y sin dejarme apenas terminar de hablar. Es que somos de la Misma Escuela,

Manuel, me dice el hombre realmente emocionado. Tuvimos los mismos principios, mis padres tenían una pequeña granja en el norte de Islandia y siempre estábamos trabajando, niños y adultos, para poder salir adelante. Me cuenta un poco como era su infancia.

Por aquí, en Galicia en aquellos tiempos lo normal era alternar el trabajo en el campo con las costeras de la sardina y el bonito, le respondo a modo de ejemplo.

¡MISMA ESCUELA, Manuel!, vuelve a repetir. Lo supe la primera vez que te llamé estando por El Gran Norte en Terranova, recuerda. Tú estabas por la zona del fletán y yo no tenía experiencia, te llamé pidiéndote información y me contestaste al momento, me dice todavía agradecido. Yo ya no me acordaba de ese detalle.

En aquel momento pensé que debías tener los mismos principios, la misma escuela que yo, vuelve a repetir, y ahora me doy cuenta que tenía razón. Por lo que me cuentas hemos recorrido prácticamente el mismo camino, dice emocionado.

Misma Escuela, mismos comienzos, mismo camino recorrido (misma trayectoria profesional). No cabe duda de que teniendo esos puntos en común, hace que nos sintamos unidos de alguna manera.

Volviendo al principio, a veces recuerdo la impresión o sensación de impotencia que me producía la incapacidad de elegir otro camino profesional que no fuera o que no me llevara a la mar, no tenía elección: La mar siempre estaba presente, siempre estaba ahí. ¿Cuándo la vi por primera vez? No lo recuerdo.

Como tampoco recuerdo cuando realmente tuve consciencia de que era mi medio de vida, de subsistencia. De repente me encuentro en un barco y me doy cuenta de que no hay vuelta atrás, de que mi vida va a depender definitivamente de La Mar, como así ha sucedido. Muchos compañeros, han estado toda la vida con la idea de retirarse de la mar antes de jubilarse, algunos lo han conseguido. La mayoría han estado con la idea hasta el día antes sin aceptar que La mar una vez que te engancha no te suelta.

Para mi ha sido una agradable sorpresa conocer personalmente a este colega Islandés, (sigue de capitán en un barco alemán) y comprobar que en un país tan lejano como Islandia y también en otros, hace años los inicios en la pesca, el aprendizaje era el mismo que en nuestra tierra, era la MISMA ESCUELA . La escuela del trabajo, del esfuerzo por salir adelante, el riesgo de enfrentarse a lo desconocido.

Los tiempos han cambiado, ya lo sabemos. Tratamos de adaptarnos a los tiempos que corren. Hoy en día hay mucho donde elegir, cada uno es lo que quiere ser, incluso hay programas de orientación universitaria o profesional para descubrir la auténtica vocación de la gente. Pero una vez alcanzado el puesto de trabajo de más o menos responsabilidad ¿Habrá alguien que se reconozca en el prójimo diciendo somos de la MISMA ESCUELA?

Casi se me olvida que efectivamente hay un colectivo que independiente de la profesión, del color político, religioso, etc., que parece han pasado por la misma escuela y tienen los mismos principios o mejor dicho la falta de principios: Es la banda de chorizos, corruptos, estafadores y demás man-

gantes que disfrazados de cierta autoridad o cargo público o privado están asolando el país, cada día sale un nuevo caso de esa gentuza que han arruinado el País llevándose el patrimonio de los españoles bien en forma de dinero o de otra forma. Espero que cuando se encuentren todos en el sitio que merecen estar, no manchen el nombre de las escuelas de formación humilde y que al menos se reconozcan por el número de Masters que han realizado.

P.D.

Como todos recordaran el pasado 14 de mayo de 2013, nuestro querido Amigo José González Barreiro - PEPE MARADONA - dejó de sufrir y de pertenecer a este mundo después de una larga y dolorosa enfermedad. Entre algunos compañeros le dedicamos una corona de flores con la dedicatoria : DE PARTE DE TUS COMPAÑEROS DE LA MAR : BUENA PROA. Desde estas paginas quiero dedicarle un ultimo adiós y que sepa que tal como hicimos muchas veces aquí en la mar también ALLA le iremos siguiendo aguas en cuanto nos toque la hora. Un abrazo solidario a sus familiares y amigos. Saludos a todos





Machacando en hierro frío

■ **Camilo Camaño Xestido**

Miembro-Amigo de AETINAPE

■
Cuantas veces he escuchado de mi querido padre y amigo: “O mar é femia, posto que de non ser así, sería impensable que seguise agromando tanta riqueza”(La mar es hembra, puesto que de no ser así, sería impensable que siguiese aportando tanta riqueza). Mayúscula razón la de este señor, apreciados amigos. Su humilde pero rotundo verbo, se estremecía ante crueldades a las que el hermoso y rico mundo líquido salado, estuvo y está sometido.

■
¿Acaso nos hemos detenido en algún momento a pensar, que sería del planeta sin este medio? Su indispensable existencia para con todo lo que con la vida se relaciona, la inmensa riqueza que aporta al conjunto de la humanidad, el equilibrio, la armonía, la incidencia climatológica, son algunas de las innumerables aportaciones. Sin embargo, parecemos ignorarlo, o como mucho, prestarle únicamente importancia a esa ínfima parte, a la que se refiere a la riqueza material e intrínseca que nos reporta.

■
¿Acaso en algún instante hemos reflexionado sobre la carencia de importancia de los bienes materiales, sin la existencia de la vida? ¿En quién disfrutaría de esa riqueza física, en un planeta yermo, muerto, desolado, desértico?.

■
Esa es la cuestión apreciados compañeros. Si de vez en cuando nos detuviésemos en el camino e hiciésemos aunque minúscula apreciación en dichas interrogantes, seguramente veríamos las cosas de manera diferente, con mayor respeto, con el mimo que se merecen, comportándonos generosamente con nuestro hábitat, exigiendo respeto hacia él, sobre todo a los responsables, a los que intencionada e interesadamente incumplen a sabiendas por serle más lucrativo, a los que piensan de forma egoísta y simplemente en el presente, menospreciando el futuro, futuro que debiéramos cuidar para nuestros venideros, para nuevas generaciones, para herencia de nuestros hijos o nietos, al menos tal y como lo hemos heredado nosotros.

■
De todos es sabido el gesto de comunidades internacionales preocupadas por tan imprescindible medio natural, manifiesto en las importantes ayudas aportadas a Ayuntamientos, Diputaciones, Comunidades Autónomas y países diferentes, con el fin de reducir los graves efectos contaminantes de los vertidos incontrolados al mar, ayudas que en escasas oportunidades alcanzaron el fin propuesto, bien por la falta de control de dichas ayudas, bien por las medidas incorrectas aplicadas, o lo peor, que nunca llegasen a su fin, quedando en manos de tramas corruptivas. Todo ello, agravándose cada día, por una parte por el incremento poblacional, el modo de vida de este y, sobre todo, por la ingente

cantidad residual, comercial, industrial o humana que se genera y que lamentablemente en gran medida termina contaminando el medio marino.

El mar, se convierte de esta manera en un perfecto vertedero, que en infinitas ocasiones, ni siquiera tenemos conocimiento de ello, pues es muy complejo, sin una toma de conciencia adecuada, controlar dicho defecto.

Si al despropósito antes referido, añadimos actuaciones de carácter mucho más grave y de implicación internacional, como los depositados en la fosa atlántica a base de residuos atómicos, el gesto es terriblemente grave.

Es posible que, tanto lo ya mencionado y referido a la inmensa cantidad residual arrojada al mar, procedente de una mala política social, como los procedentes de industrias altamente contaminantes, a quienes les supone menor esfuerzo pagar que no contaminar, unido a la atrocidad de vertidos atómicos o nucleares, o a los hilos de plastilina que se han convertido en realidad en cientos de miles de toneladas de petróleo a la deriva, con el consiguiente desastre ecológico, hechos lamentablemente repetidos en lugares tan sensibles, como las proximidades de las costas gallegas, las de Bretaña, o sobre todo en patrimonios humanos como las zonas polares. Todo ello de enorme incidencia negativa en el medio marino, en los paraísos que suponen las

rías, auténticos vientres y criaderos de múltiples especies, que enriquecen nuestros mares, influencia negativa asimismo en lo referido a especies protegidas o próximas a su extinción, como ballenas u otros cetáceos cada vez más escasos y que tan habitualmente perecen varados o gravemente enfermos por contaminación.

Debemos ser conscientes de nuestra incapacidad para frenar los prejuicios ocasionados por las catástrofes naturales, aunque también hemos de reflexionar en el grado de incidencia de nuestras malas prácticas, reflexión extensible a los propios trabajadores del medio.

La naturaleza es sabia y generosa, pero si no la cuidamos, la condenamos a sucumbir y, con ella todo género de vida. Una buena práctica para con nuestro medio marino, no solo supondrá una mejora de la riqueza en el más elemental de los sentidos, sino que también redundará en nuestra mejora de la calidad de vida, o simplemente de la vida.

Mimar y respetar el medio marino, incidirá irremediablemente en la evicción de cambios climáticos con nefastos resultados para el conjunto de la humanidad.

Por todo ello, por un futuro digno, por la vida misma, cuidemos del MAR.



Proyecto de Real Decreto por el que se regula la primera venta de los productos pesqueros

Ignacio Palacios

Experto en Pesca

El Ministerio de Agricultura y Medio Ambiente ha presentado un borrador de Real Decreto que modifica la actual reglamentación en la materia, con el objetivo de adaptar las medidas de control de la primera venta a la normativa comunitaria

1.- El borrador establece la obligatoriedad de la primera venta de los productos frescos de la pesca a través de las lonjas, pero por primera vez no obliga a que se haga en subasta pública. Estando de acuerdo en que la subasta obligatoria es difícilmente compatible con el libre comercio, sin embargo en este caso se dan razones justificadas para mantenerse esta forma opcional de primera venta a la que puedan acudir libre y voluntariamente los productores que lo deseen.

No existe libre comercio si no hay concurrencia. Y la concurrencia de compradores en lonja se garantiza y fomenta con la subasta pública. Es la forma de evitar que el titular de una lonja o unos pocos compradores monopolicen las operaciones de compra-venta. Más necesario se hace este servicio si se trata de dar salida a productos perecederos.

Mientras que los armadores de la pesca congelada o los acuicultores tienen libertad comercial para vender en cualquier establecimiento autorizado, los productores de pesca fresca deben hacerlo obligatoriamente en las lonjas. Es una discriminación, solo se salva con la posibilidad de concurrir a una subasta pública que concentre la oferta y la demanda.

2.- El borrador recoge un importante abanico de medidas de control, en aplicación de la normativa comunitaria, cuya ejecución se encomienda a los establecimientos autorizados de primera venta. Algunas son de gran complejidad y alto coste económico (notas de primera venta, declaración de recogida de datos, documento de trazabilidad, etiquetado, documentos de transporte, etc.) y requieren de personal cualificado y de tecnologías avanzadas.

Por lo general, los establecimientos autorizados de primera venta son empresas privadas que compiten en el mercado y buscan la rentabilidad de su negocio. Sin embargo, en el caso de los productos frescos de la pesca, los establecimientos obligatorios de primera venta son las lonjas de titularidad de la Administración, únicas en cada puerto y gestionadas en régimen de concesión administrativa. Su creación no se debe a una demanda del mercado sino de la Administración por exigencias de control y por lo tanto es la Administración la que debe garantizar que puedan gestionarse en condiciones de rentabilidad.

La falta de rentabilidad de muchas lonjas es un mal endémico que no solo no se afronta sino que se agrava con la nueva norma. No parece razonable que se establezcan más medidas de control y consiguientemente mayores costes para las lonjas sin garantizar su viabilidad económica.

3.- La Constitución Española y los Estatutos de Autonomía hacen una clara distinción entre la pesca marítima en aguas exteriores de competencia del Estado y otras actividades extractivas pesqueras de competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas.

El borrador de Real Decreto ignora esta distribución competencial, desarrollando Reglamentos Comunitarios de directa aplicación que versan sobre materias que son de competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas. Establece, por ejemplo, los lugares donde deben realizarse las primeras ventas de los productos procedentes de la pesca profesional en aguas interiores y continentales, del marisqueo a pie y desde embarcaciones, de la pesca costera artesanal y de las almadrabas andaluzas. Más aún, regula la primera venta de los productos de la acuicultura que no tienen una reglamentación específica comunitaria.

En estas materias, las Comunidades Autónomas son las competentes para desarrollar las normas comunitarias de directa aplicación y el Estado debe limitarse a establecer los mecanismos adecuados de coordinación.

■
Por otra parte, en cuanto a la pesca marítima, la ordenación del sector pesquero es una competencia compartida entre el Estado que establece la normativa básica y las Comunidades Autónomas. Sin embargo, el borrador de Real Decreto regula con tanto detalle la primera venta que vacía de contenido las competencias de las Comunidades Autónomas. Ejemplos claros son la prohibición de celebrar segundas ventas en los establecimientos autorizados, o la posibilidad de realizar subastas electrónicas.

■
Por último, y como consideración general, llama la atención la jerga y compleja reglamentación sobre notas de venta, declaraciones de recogida de datos, documentos de transportes, documentos T2M, etiquetado, documentos de trazabilidad, identificación

de los buques mediante su nombre, código del Censo de la Flota Operativa, Código Internacional (IRCS), matrícula del buque (CFE), marcas identificativas externas. No es de extrañar que se acuse a la Comisión de la UE de dictar reglamentaciones farragosas y generar excesiva burocracia.

■
4.- Un Real Decreto que regule la primera venta debe tener en cuenta las disposiciones comunitarias sobre la Organización Común de Mercados de Productos de la Pesca. Entre estas, cabe destacar las disposiciones relativas a los cometidos de las organizaciones de productores como agentes de primera venta, y de las organizaciones reforzándolas con el fin de que lleguen a la distribución y dotándolas de capacidad para negociar precios y a la revalorización de la producción en primera venta.



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), 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.

FORMACIÓN

Oferta de Cursos

AETINAPE HA SOLICITADO VARIOS CURSOS OBLIGATORIOS, POR LO QUE ROGAMOS A LOS AFILIADOS QUE TENGAN INTERÉS EN LOS MISMOS, SE PONGAN EN CONTACTO CON LA SECRETARÍA DE LA ASOCIACIÓN, PARA CONFECCIONAR LAS LISTAS DE INTERESADOS.

Cursos:

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

Bolsa de Empleo

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

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

Pedimos también a cuantos sepan de un puesto de trabajo en el mar o en tierra, nos lo comuniquen, para ponerlo en conocimiento de los compañeros en situación de desempleo. Además, y al objeto de mantener la bolsa de embarque actualizada, rogamos 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, 4.678 titulados han asistido a diferentes cursos obligatorios, organizados por AETINAPE, todos ellos gratuitos.

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

FORMACIÓN Y EMPLEO

Los navieros vascos ofrecen su bolsa de embarque

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

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

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

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

Canje de cursos

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

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

Los Marineros Pescadores, Patrones Locales de Pesca, Patrones Costeros Polivalentes, así como los Náuticos-Pesqueros que no realicen el cambio, 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.

EVOLUCION MARINA MERCANTE

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES (1981-2012)

<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011	2012
Panamá	27,657	41,305	44,949	79,581	119,448	153,425	208,760	221.060
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	67,067	117,076	124.655
Bahamas	0,197	5,985	17,541	23,873	31,936	39,087	48,053	48.203
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	31,148	51,443	56.615
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	32,193	41,199	42.751
Malta	0,231	2,015	6,916	19,058	26,671	24,603	43,911	43.689
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	22,026	35,615	40.245
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	19,75	29,363	31.057
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	19,082	20,715	19.918
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,908	14,354	14.523
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,167	15,266	15.101
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	9,577	11,501	10.623
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	12,367	18,066	17.611
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,478	16,523	14.871
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,9	8,906	8.677
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,910	7,855	6.987
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,384	5,006	4.582
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,798	4,921	4.662
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	2,743	2,734	2.265
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,068	1,944	1.754
<i>Total:</i>	<i>332,329</i>	<i>309,121</i>	<i>339,799</i>	<i>371,421</i>	<i>417,483</i>	<i>502,681</i>	<i>703,211</i>	<i>729.849</i>
TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,66	977,93	1.023

Milones de GT
 Datos a 31 de Diciembre de cada año

Fuente: I.S.L. Bremen

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR BANDERAS EVOLUCION DURANTE 2012

BANDERAS Ordenadas por TPM 01/2013 (01/2012)	1 de ENERO 2012				1 de ENERO 2013				%Tpm total mundo	%Cam- bio Tpm s/2011
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1000 TEU	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1.000 TEU		
1 (1) Panamá	6.889	210.708	322.931	3.190	6.979	221.060	340.339	3.245	22,1	5,4
2 (2) Liberia	2.868	115.828	180.322	3.556	2.988	124.655	194.213	3.820	12,6	7,7
3 (3) Is. Marshall	1.718	71.561	116.874	748	1.878	80.580	132.866	766	8,6	13,7
4 (4) Hong Kong(SAR)	1.838	66.621	110.938	1.252	2.070	77.349	128.960	1.473	8,4	16,2
5 (5) Singapur	1.752	49.412	76.524	925	1.896	56.615	88.173	1.090	5,7	15,2
6 (6) Grecia	1.122	41.554	73.050	219	1.098	42.751	75.963	208	4,9	4,0
7 (7) Malta	1.709	42.790	68.022	476	1.675	43.689	68.195	549	4,4	0,3
8 (9) China	2.611	36.518	57.866	502	2.380	40.245	63.667	533	4,1	10,4
9 (8) Bahamas	1.195	47.554	61.773	295	1.173	48.203	63.074	279	4,1	2,1
10 (10) Reino Unido (T)	973	30.391	40.014	947	958	31.057	41.109	1.034	2,7	2,7
- Isla de Man	344	12.652	21.636	33	349	12.920	21.505	84	1,4	-0,6
- Reino Unido N	629	17.739	18.378	914	609	18.137	19.604	950	1,3	6,7
11 (11) Chipre	855	20.957	32.902	501	834	19.918	31.241	478	2,0	-5,0
12 (13) Italia	816	17.496	19.931	154	801	17.611	20.090	148	1,3	0,8
13 (12) Japón	2.681	14.075	17.722	19	2.684	14.871	19.485	15	1,3	9,9
14 (15) Noruega (T)	837	14.626	18.805	70	828	14.523	18.738	59	1,2	-0,4
- NIS	392	12.300	16.420	68	397	13.098	17.564	56	1,1	7,0
- Noruega N	445	2.326	2.385	3	431	1.425	1.174	3	0,1	-50,8
15 (16) Alemania	484	15.161	17.439	1.228	451	15.101	17.245	1.228	1,1	-1,1
16 (14) Corea -Sur	1.054	11.337	18.943	91	1.051	10.623	17.043	97	1,1	-10,0
17 (17) India	589	8.848	15.169	26	604	8.677	14.966	30	1	-1,3
18 (18) Ant&Barbuda	1.269	11.098	14.428	854	1.256	11.029	14.305	844	0,9	-0,9
19 (19) Dinamarca (T)	430	11.252	13.628	623	450	11.324	13.696	631	0,9	0,5
- DIS	240	9.502	11.437	581	338	11.030	13.459	625	0,9	17,7
- Dinamarca N	190	1.750	2.190	42	112	294	239	6	0,0	-89,1
20 (20) Indonesia	2.103	7.316	10.068	109	2.227	8.129	11.289	136	0,7	12,1
21 (21) Bermudas	139	9.636	9.436	42	142	10.304	10.297	38	0,7	9,1
22 (23) Turquía	935	6.378	9.577	87	930	6.619	9.960	90	0,6	4,0
23 (22) Malasia	449	6.499	8.585	60	430	6.300	8.457	46	0,5	-1,5
24 (24) Holanda (T)	902	7.633	8.581	336	897	7.503	8.438	322	0,5	-1,7
- Curaçao	94	553	771	13	87	540	762	13	0,0	-1,1
- Holanda N	808	7.081	7.810	323	810	6.964	7.676	309	0,5	-1,7
25 (25) EEUU	352	7.099	7.751	246	349	6.967	7.543	229	0,5	-2,7
26 (26) Francia (T)	232	6.494	8.275	202	220	6.011	7.449	197	0,5	-10,0
- Kerguelen	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0,0
- Francia N	231	6.494	8.275	202	219	6.010	7.449	197	0,5	-10,0
27 (51) Tuvalu	101	785	1.277	2	121	3.711	6.746	1	0,4	428,4
28 (28) Bélgica	86	4.398	6.813	12	84	4.287	6.594	12	0,4	-3,2
29 (27) Filipinas	816	5.051	6.999	62	796	4.662	6.535	48	0,4	-6,6
30 (30) Vietnam	1.325	3.787	6.204	24	1.327	3.877	6.441	24	0,4	3,8
31 (29) Rusia	1.248	4.638	5.529	69	1.239	4.582	5.526	70	0,4	-0,1
32 (78) Tanzania	79	309	435	5	109	2.325	4.285	9	0,3	884,2
33 (35) Tailandia	537	2.089	3.227	38	541	2.626	4.146	38	0,3	28,5
34 (33) Kuwait	49	2.304	3.891	21	47	2.438	4.142	26	0,3	6,4
35 (34) Is. Caimán	132	3.421	4.022	2	130	3.430	4.106	1	0,3	2,1
36 (32) Taiwan	141	2.349	3.754	51	136	2.265	3.493	71	0,2	-6,9
37 (31) St. Vincent	436	3.149	4.804	78	395	2.343	3.386	71	0,2	-29,5
38 (38) Gibraltar	276	1.986	2.377	80	285	2.415	2.807	89	0,2	18,1
39 (36) Brasil	122	1.895	2.826	41	114	1.754	2.617	38	0,2	-7,4
40 (39) España	172	2.691	2.487	12	161	2.615	2.417	11	0,2	-2,8
TOTAL MUNDIAL	48.427	966.141	1.442.350	17.751	48.742	1.023.682	1.539.263	18.616	100,0	6,7

Buques de más de 300 GT

Fuente: I.S.L. Bremen

INDICE DE RENOVACION DE FLOTA DE LOS 30 PRIMEROS PABELLONES MUNDIALES

PAISES DE DOMICILIO (Ranking Enero 2013)	FLOTA EN REGISTRO NACIONAL '000TPM	FLOTA EN REGISTRO EXTRANJERO '000TPM	FLOTA TOTAL '000TPM	CARTERA DE PEDIDOS '000 TPM	Indice de Renovación (%)
<i>Grecia</i>	71.889	188.549	260.438	30.282,17	11,63
<i>Japón</i>	16.897	213.045	229.942	22.677,43	9,86
<i>China</i>	59.632	101.273	160.905	23.422,97	14,56
<i>Alemania</i>	16.820	114.159	130.979	8.358,36	6,38
<i>Corea del Sur</i>	15.859	63.845	79.704	12.363,13	15,51
<i>Noruega</i>	15.366	43.150	58.516	2.998,90	5,12
<i>Singapur</i>	22.213	25.574	47.787	11.885,35	24,87
<i>Estados Unidos</i>	4.550	42.413	46.963	6.779,32	14,44
<i>Taiwan</i>	3.328	42.099	45.427	8.796,31	19,36
<i>Dinamarca</i>	12.616	29.592	42.208	5.627,93	13,33
<i>Italia</i>	18.222	22.187	40.409	1.699,57	4,21
<i>Hong Kong (SAR)</i>	24.647	7.919	32.566	11.661,15	35,81
<i>Turquia</i>	9.488	20.838	30.326	4.426,67	14,6
<i>India</i>	14.374	9.073	23.447	1.919,29	8,19
<i>Canadá</i>	993	21.108	22.101	1.942,91	8,79
<i>Rusia</i>	4.713	16.457	21.170	1.698,99	8,03
<i>Israel</i>	297	18.696	18.993	2.623,19	13,81
<i>Irán</i>	701	14.745	15.446	3.035,16	19,65
<i>Arabia Saudi</i>	637	14.239	14.876	530,5	3,57
<i>Bélgica</i>	5.297	8.752	14.049	857,70	6,11
<i>Malasia</i>	7.374	5.855	13.229	37,52	0,28
<i>Reino Unido</i>	4.711	8.161	12.872	7.902,00	61,39
<i>Indonesia</i>	9.578	3.170	12.748	190,11	1,49
<i>Brasil</i>	2.081	9.333	11.414	6.746,21	59,10
<i>EAU</i>	322	9.914	10.236	1.821,68	17,80
<i>Francia</i>	3.155	5.934	9.089	3.792,30	41,72
<i>Holanda</i>	4.811	3.647	8.458	1.176,39	13,91
<i>Kuwait</i>	4.031	2.863	6.894	1.859,05	26,97
<i>Vietnam</i>	5.305	1.303	6.608	937,71	14,19
<i>Suecia</i>	1.195	5.384	6.579	602,14	9,15
TOTAL de los 30	361.102	1.073.277	1.434.379	188.652	13,15

Fuente: Fairplay / I.S.L. Bremen



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 AGOSTO 2013

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Formación Básica en Seguridad**
DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** - DURACION: **70 horas**
FECHA: **del 5 al 14 de agosto 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: **Patrón Portuario** - DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional**
DURACION: **150 horas** - FECHA: **del 8 al 31 de agosto 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 de Pasaje** - DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional**
DURACION: **32 horas** - FECHA: **del 19 al 22 de agosto 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: **Avanzado en Lucha Contra Incendios**
DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** - DURACION: **24 horas**
FECHA: **del 26 al 28 de agosto 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: **S.M.S.S.M. – Restringido**
DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** - DURACION: **40 horas**
FECHA: **del 26 al 30 de agosto 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: **Formación Sanitaria Específica Avanzada**
DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** - DURACION: **40 horas**
FECHA: **del 5 al 9 de agosto de 2013** - HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**
LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

Exigen la intervención de la Unión Europea para que Argentina libere al Piscator

EFE - 07/07/2013

La situación del buque Piscator, apresado el pasado 1 de julio por Argentina acusado de pescar ilegalmente en su zona económica exclusiva, no ha cambiado en los últimos días. **Siguen retenidos en Puerto Madryn a la espera de sanción.** Por eso, desde España exigen a la Unión Europea que intervenga en este conflicto y “haga presión” en defensa del barco gallego ante las autoridades argentinas.

Es la exigencia que realiza la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape). **Su presidente, José Manuel Muñiz, asegura “echar de menos mayor implicación de la UE” en esta cuestión.** Teniendo en cuenta, dice, que el Gobierno español defiende que el barco pescaba legalmente en aguas internacionales, España “debería exigir una mayor implicación de la Unión Europea de estos casos que afectan a la flota comunitaria”.

De hecho, **ha criticado que “parece que la UE sólo está actuando de fiscalizador y para políticas de recortes”** con el fin del “desguace de la flota”, de manera que “no se implica” en la ayuda al Piscator y “mira para otro lado”. “Que sepa Argentina que se enfrenta a la Unión Europea y no trate de intimidar a la flota española”, ha sentenciado Muñiz.

En este sentido, ha censurado que **“Argentina juega siempre con bastante trampa”** en lo tocante a la delimitación de las 200 millas de la zona exclusiva y atribuye el apresamiento del barco español al conflicto entre Argentina e Inglaterra por los “intereses sobre la soberanía de Las Malvinas”, de forma que “están machacando a la flota española para intentar reabrir el debate sobre el control de la zona económica exclusiva de las Islas Malvinas”.

APRESADO EL 1 DE JULIO

El buque ‘Piscator’, **con base en Bueu y en el que faenan una treintena de marineros, la mayoría de ellos de O Morrazo**, fue apresado el pasado 1 de julio por un guardacostas de la Armada de la República de Argentina mientras realizaba labores de pesca, acusado de hacerlo en zona económica exclusiva del país.

Según defiende el Gobierno de España, el apresamiento del pesquero gallego Piscator por la Armada de Argentina **se ha producido “por un error de apreciación”**, por cuanto el buque se encontraba “a ocho millas al exterior de la línea que delimita la zona económica exclusiva de Argentina y pescaba legalmente en aguas internacionales”.

El buque español, **que contaba con todos los permisos necesarios, según precisó el Ministerio**, había partido el 15 de junio del puerto de Montevideo y había llegado pocos días antes a su caladero.

El Piscator y su tripulación se encuentran retenidos en Puerto Madryn mientras Argentina instruye el expediente administrativo, tras lo cual se prevé que se formule una propuesta de sanción. **Lo más probable es que esta se conozca durante la próxima semana** y a partir de ese momento podrían entablarse negociaciones entre las partes para intentar cerrar un acuerdo satisfactorio.

En este sentido, desde Aetinape aseguran que Argentina **“es un país en donde las garantías jurídicas y la imparcialidad dejan mucho que desear”**, lo que creen que todo desembocará, “por desgracia”, en una fuerte sanción al barco, al capitán y a la tripulación, “a la empresa en definitiva”.

mar@farsdelego.es
FAJO DE VIGO
LUNES, 18 DE MARZO DE 2013

MAR.

JOSÉ MANUEL MUÑOZ ■ Presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape)

“En la pesca se cometen infracciones, pero es un porcentaje mínimo”

“España es el único país de la UE con un carné por puntos, a pesar de ser el que tiene controles más rigurosos” ► “Esta medida no sirve para desalentar la pesca ilegal”

JACOB GARCÍA ■ Vigo

Los trabajadores del mar se sienten discriminados frente al resto del sector productivo al considerar que son los más vigilados por las autoridades españolas. Así lo advierte el presidente de los titulados náutico-pesqueros españoles, José Manuel Muñoz, que considera que, de aplicarse el carné por puntos a los políticos que deciden la reforma pesquera, “quedarían todos inhabilitados, porque es un fracaso”. La entrada en vigor del carné por puntos para la pesca a principios de mes ha levantado ampollas en el sector que denuncia un exceso de control de las autoridades en materia pesquera.

—Recientemente entró en vigor el carné por puntos para la pesca. ¿Qué supone esta medida?

—Es absolutamente innecesaria y hasta vivo al sector España ya dispone de mecanismos jurídicos y administrativos que garantizan el control de posibles ilegalidades. En la pesca hay un exceso de normativa y esto lo hace discriminatorio frente al resto de sectores productivos. La retirada de la licencia y la titulación del capitán ya vienen recogidas para determinadas conductas en la ley de pesca del Estado y también en el reglamento del régimen sancionador en materia de pesca marítima.

—Entonces, ¿cómo se explica la aplicación de esta medida?

—Los políticos tratan de ocultar su fracaso cargando sobre las espaldas de los pescadores. Es un intento de cubrir sus miserias dejando entrever que el problema está en los pescadores. La pesca ha pagado el más alto precio de la entrada de España en la UE, la han domesticado. Aquí aumentó el número de burocratas en la pesca y disminuyó el número de pescadores.

—¿Pero tan controlados están los trabajadores del mar?

—Demasiado, incluso fuera del país. Si un titulado se va a otro país hay un registro en la Secretaría de Pesca para tenerlo localizado y controlado. El pescador tiene el derecho de moverse y buscarse la vida, pero el Gobierno le persigue y lo tiene controlado. Esto solo pasa en este sector.

—Pero habrá buques de bandera española que incumplan la normativa.

—Claro que en la pesca hay infracciones, pero es un porcentaje mínimo, absolutamente normal, pero eso no tiene nada que ver con la alarma que se está crean-



FICHA PERSONAL

■ José Manuel Muñoz es un altavoz del sector respecto a la opinión que en el mismo ha generado la implantación del carné por puntos en la pesca. El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) cree que no servirá para luchar contra la pesca ilegal.

do con todo este tipo de medidas. Cuando se da un caso de infracción automáticamente tiene un efecto dominó, y aún encima le echan leña al fuego.

—El Gobierno argumenta que aplica el carné para adaptarse a la normativa europea...

—Curiosamente España es el único país de la UE que ha desarrollado esta norma. De vez en

“La gran mayoría de los políticos busca satisfacer a los ambientalistas”

cuando con- vendría enseñar los dientes y conseguir que Europa entienda que está haciendo una política de estrangulamiento progresivo de nuestra flota. Además estas medidas no sirven para desalentar la pesca ilegal, ya que los que la practican no están sometidos a esta nueva legislación. La mayor parte de los casos de incumplimiento proceden de barcos con banderas de conveniencia.

—Entonces, ¿qué conseguirán con esta medida?

—Lo único que van a conseguir es machacar a los trabajado-

res porque esto, por miedo y por temer a hacer que profesionales del mar dejen la profesión. Se ha expandido un manto de sospecha sobre ellos y no obedece para nada a la realidad del sector. Esto va a crear mayor confusión y no va a resolver lo que pretende, el control de la pesca ilegal. España es el país que está más sometido a controles, con más reglamentos y más rigurosos.

—También es el país que cuenta con una mayor flota.

—Ya no somos una potencia por nuestra progresiva reducción. Aquí se aplica el carné por puntos, el corte de cuotas, el problema de los descartes.

—El sector considera que, de tener más cuota, tendría más sentido introducir el carné por puntos. ¿Comparte la opinión?

—Si se mejorara el reparto de las cuotas seguramente sobraría la mayor parte de las medidas de control de los recursos.

Nos llama la atención que el Parlamento Europeo se desplace para estudiar la contaminación de las rías pero esa misma inquietud no se está teniendo con problemas de gran calado en el ámbito del empleo, de los recursos, para mantener el sector extractivo con dignidad. La gran mayoría de los políticos busca satisfacer a los grupos ambientalistas en la CE. ¿Por qué el carné por puntos no se aplica también a los responsables de la política pesquera comunitaria?

—¿Se salvaría alguno?

—Quedarían todos inhabilitados rápidamente. La política pesquera es un fracaso. Generan miles de desempleados, desabastecen el mercado, no buscan puntos de equilibrio entre el recurso y el sector. Tendrían que asumir responsabilidades civiles y penales. Muchísima gente vendió políticamente grandes pactos en el ámbito de la Comisión y era humo. Administran y deciden las cuotas bajo informes científicos. ¿Quién cocina esos informes? Todo eso es una concatenación de despropósitos.

—¿Por qué no se llega a un acuerdo con Mauritania?

—Europa está intentando sacarse de encima a esta flota e intenta hacerla entrar en el país a través de empresas mixtas. Quien se busquen socios en Mauritania y se pongan a pescar con barcos de allí. Así consiguen eliminar el coste de mantener el acuerdo.

JEFATURA DEL ESTADO

VIDA LABORAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

** BOE 65, de 16-03-13*

Real Decreto-Ley 5/2013, de 15 de marzo, de medidas para favorecer la continuidad de la vida laboral de los trabajadores de mayor edad y promover el envejecimiento activo.

**BOE 81, de 04-04-13*

Corrección de errores y erratas del Real Decreto-Ley 5/2013, de 15 de marzo.

CORRECCION RATIFICACION CONVENIO TRABAJO MARITIMO

** BOE 88, de 12-04-13*

Corrección de errores del Instrumento de Ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, hecho en Ginebra el 23/02/2006.

CORTES GENERALES

VIDA LABORAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

**BOE 92, de 17-04-13*

RESOLUCION de 11/04/2013, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de Convalidación del Real Decreto-ley 5/2013, de 15 de marzo, de medidas para favorecer la continuidad de la vida laboral de los trabajadores de mayor edad y promover el envejecimiento activo.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA EN EL MEDITERRANEO

**BOE 92, de 17-04-13*

REAL DECRETO 236/2013, de 5 de abril, por el que se establece la Zona Económica Exclusiva de España en el Mediterráneo Noroccidental.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACION

ACUERDO DE PESCA ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL

**BOE 151, de 25-06-13*

ACUERDO DE PESCA entre el Reino de España y la República Portuguesa para el ejer-

cicio de la actividad de la flota pesquera artesanal de Madeira y Canarias hecho “ad referendum” en Oporto el 09-05-2012.

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

CERTIFICADOS DE PROFESIONALIDAD

**BOE 69, de 21-03-13*

REAL DECRETO 189/2013, de 15 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 34/2008, de 18 de enero, por el que se regulan los certificados de profesionalidad y los reales decretos por los que se establecen certificados de profesionalidad dictados en su aplicación.

CATALOGO DE PUESTOS DE DIFICIL COBERTURA

**BOE 94, de 19-04-13*

RESOLUCION de 21-03-13, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se publica el Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el segundo trimestre de 2013.

CONVENIO DE TRANSMEDITERRANEA

** BOE 120, de 20-05-13*

RESOLUCION de 30-04-13, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Acta de modificación del Convenio colectivo de Trasmediterránea, SA y su personal de flota.

INFORMACION SOBRE CURSOS DE SANIDAD

** BOE 130, de 31-05-13*

RESOLUCION de 24-04-13, del Instituto Social de la Marina, sobre contenidos mínimos de los programas de actualización en formación sanitaria específica y sobre formación sanitaria específica a distancia.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE CENSO FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA NAFO

** BOE 60, de 11-03-13*

RESOLUCION de 26-02-13, de la Secretaria General de Pesca, por la que se publica la actualización del censo de la flota arrastrera congeladora NAFO.

ACTUALIZACION ANEXOS FLOTA ATLANTICO NOROCCIDENTAL

** BOE 62, de 13-03-13*

RESOLUCION de 16-02-13, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica la actualización de los Anexos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII y IX de la Orden de 21-12-1999, por la que se ordena la actividad pesquera de la flota española que faena en la zona de regulación de la Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental.

VEDA TEMPORAL LITORAL DE CATALUÑA

** BOE 65, de 16-03-13*

ORDEN AAA/419/2013, de 14 de marzo, por la que establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de arrastre de fondo en determinadas zonas del litoral de Cataluña.

CENSOS DE FLOTA EN EL MEDITERRANEO

** BOE 88, de 12-04-13*

RESOLUCION de 27-03-13, de la Secretaria General de Pesca, por la que se publican los censos actualizados de las modalidades de arrastre de fondo, artes menores, cerco y palangre de fondo del caladero Mediterráneo.

CENSOS GOLFO DE CADIZ

** BOE 92, de 17-04-13*

ORDEN AAA/627/2013, de 15 abril, por la que se establece un Plan de gestión para los buques de los censos del caladero nacional del Golfo de Cádiz.

PESQUERIA DEL ATUN ROJO EN EL ATLANTICO ORIENTAL Y MEDITERRANEO

** BOE 95, de 20-04-13*

ORDEN AAA/642/2013, de 18 de abril, por la que se regula la pesquería del atún rojo en el Atlántico Oriental y Mediterráneo.

ASIGNACION DE CUOTAS DE ATUN ROJO

** BOE 98, de 24-04-13*

RESOLUCION de 22-04-13, de la Secretaria General de Pesca, por la que se publica la asignación de cuotas de atún rojo y del censo específico de la flota autorizada para el ejercicio de la pesca del atún rojo creado por la ORDEN AAA/642/2013, de 18 de abril, por la que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico

Oriental y Mediterráneo.

CORRECCION DE CUOTAS ATUN ROJO

** BOE 106, de 03-05-13*

RESOLUCION de 25-04-13, de la Secretaría General de Pesca, de corrección de errores de la de 23-04-13, por la que se publica la asignación de cuotas de atún rojo y del censo específico de la flota autorizada para el ejercicio de la pesca del atún rojo creado por la Orden AAA/642/2013, de 18 de abril, por la que se regula la pesquería del atún rojo en el Atlántico Oriental y Mediterráneo.

PESCA DE GAMBA EN ZONAS MARITIMAS DE PALAMOS

** BOE 126, de 27-05-13*

ORDEN AAA/923/2013, de 16 de mayo, por la que se regula la pesca de gamba rosada (*Aristeus antennatus*) con arte de arrastre de fondo en determinadas zonas marítimas próximas a Palamós.

PLAN DE PESCA ISLA DE FUERTEVENTURA

** BOE 129, de 30-05-13*

ORDEN AAA/948/2013, de 22 de mayo, por la que se establece un plan de pesca con artes de trampa en aguas exteriores de la Isla de Fuerteventura.

VEDA TEMPORAL LITORAL DE TARRAGONA

** BOE 137, de 08-06-13*

ORDEN AAA/1021/2013, de 4 de junio, por la que establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de arrastre de fondo en determinadas zonas del litoral de Tarragona.

VEDA TEMPORAL REGION DE MURCIA

** BOE 142, de 14-06-13*

ORDEN AAA/1091/2013, de 12 de junio, por la que establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de arrastre de fondo en el litoral de la Región de Murcia.

PROHIBIDA LA PESCA DEL ATUN ROJO A LOS DEPORTIVOS

** BOE 160, de 05-07-13*

RESOLUCION de 28-06-13, de la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura,

por la que se prohíbe la pesca, tenencia a bordo y desembarque de ejemplares de atún rojo para la modalidad de pesca deportiva y recreativa.

VEDA TEMPORAL COMUNIDAD VALENCIANA

** BOE 161, de 06-07-13*

ORDEN AAA/1272/2013, de 5 de julio, por la que se modifica la Orden AAA/2822/2012, de 21 de diciembre, por la que se establecen vedas temporales para determinadas modalidades pesqueras en el litoral de la Comunitat Valenciana.

PLAN DE GESTION Y CENSOS DE CALADERO NACIONAL DEL CANTAABRICO Y NOROESTE

** BOE 165, de 11-7-07-13*

ORDEN AAA/1307/2013, de 1 de julio, por la que se establece un plan de gestión para los buques de los censos del Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste.

MINISTERIO DE FOMENTO

CERTIFICADO DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR MAR EN CASO DE ACCIDENTE

** BOE 111, de 09-05-13*

REAL DECRETO 270/2013, de 19 de abril, sobre el certificado del seguro o la garantía financiera de la responsabilidad civil en el transporte de pasajeros por mar en caso de accidente.

DIARIO OFICIAL DE GALICIA

CONSELLERIA DE CULTURA, EDUCACION Y ORDENACION UNIVERSITARIA -CURRICULO DE GRADO SUPERIOR DE PUENTE

** DOG 119, de 25-06-13*

DECRETO 94/2013, de 6 de junio, por el que se establece el currículo del ciclo formativo de grado superior correspondiente al título de técnico superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura.

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