



I N F O

AETINAPE

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

años de

30

mar



Contenido DOSSIER AETINAPE Marzo 2013

- 2 Contenido
- 3 Norte
- 4-14 30 AETINAPE, 30 años de mar
- 15-19 Informes y noticias
- 20-51 Colaboraciones y opiniones
- 52-56 Formación
- 57-61 Revista de prensa
- 62-67 Legislación



Norte

Esto fue cosa de todos

Treinta años de actividad no pueden resumirse en tres o cuatro horas de convivencia. Si bien la celebración de Santiago nos llenó a los presentes de intensidad emocional, de sentimientos, de recuerdos y de sincera alegría, lo cierto es que AETINAPE y sus protagonistas fuimos durante estos treinta años muchísimos más que los que allí nos dimos cita.

Faltaban los compañeros que por razones geográficas no pudieron desplazarse a Galicia desde otros lugares de España, aunque hemos recibido su apoyo y hubiesen querido estar allí, como han estado en otros eventos celebrados en Euzkadi, en Andalucía, en Canarias o en Asturias, por poner algunos ejemplos.

Faltaban, lógicamente, todos aquellos que ya no están entre nosotros, y que recordamos cada día, porque nuestro corazón está lleno de agradecimiento y honor para quienes desaparecieron siendo miembros de AETINAPE.

Faltaron también, sin duda, algunas personas que en algún momento fueron parte de nuestra familia, sin que hayamos podido convocarlas debido a que no supimos cómo llegar a ellas.

Faltaron, para nuestra alegría, nuestros fantasmas preferidos. Esas personas de las que tanto hablamos en nuestros informes, y que de alguna manera también estuvieron presentes en nuestra vida colectiva. Quienes denostan a los titulados marítimo-pesqueros, quienes tantas piedras pusieron en nuestro camino, quienes tanta energía gastaron contra nosotros, quienes nos vieron como enemigos y arreme-

tieron contra nuestros intereses.

Y faltaron los de la cofradía del «Quehaydelomío», esos trepas impresentables para quienes AETINAPE es un simple santo del que hay que acordarse sólo cuando necesitamos un milagro. Esos que miran sólo para su ombligo, los egoístas que cuando consiguen su objetivo nos dan la espalda y vuelven a mirarnos por encima del hombro. Estos son normalmente los que nos dan lecciones desde fuera, los que pontifican sobre el futuro de la profesión o quienes confunden el asociacionismo con un derecho que el individuo tiene cuando está en apuros. No los hemos echado de menos.

En fin, olvidémonos de estos últimos y recordemos felices nuestro trigésimo cumpleaños, una fiesta de todos los que hicimos de AETINAPE un ente serio, feliz, valiente y decidido. Y los que, como dice nuestro compañero Capitán de Pesca Manuel Queimaño en un cariñoso artículo de esta revista, seguiremos treinta años más «llamando a AETINAPE» para dar los buenos días a Bea o a Chus bajo cualquier pretexto, porque ocurra lo que ocurra, siempre estaremos ahí. Feliz aniversario a todas y todos.

AETINAPE



DISCURSO DEL PRESIDENTE

Muñiz: Europa nos pasó una factura muy elevada

De Izda a Dcha.

Andrés Hermida Trastoy, *Director General de Ordenación Pesquera de la Secretaría General de Pesca*; **José Manuel Muñiz**, *Presidente de AETINAPE*; **Rosa Quintana Carballo**, *Conselleira do Medio Rural e do Mar da Xunta de Galicia*; **Rafael Rodríguez Valero**, *Director General de la Marina Mercante*; **Susana Rodríguez Carballo**, *Directora Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro da Xunta de Galicia*.



Queridas amigas y amigos. Bienvenidos a esta reunión conmemorativa de los treinta años de nuestra organización.

Gracias por estar aquí, y sobre todo gracias por apoyarnos, cada uno desde un lugar distinto, cada uno con su motivación y energía, durante todo este largo período, o incluso durante una pequeña parte de él. Siempre valoramos y queremos a nuestros amigos, por mucha o poco relación que tengan con nosotros.

Gracias a las autoridades gubernamentales y autonómicas aquí presentes, a los representantes de la ciudadanía en los Parlamentos gallego y español, a todas las representaciones de entidades que aceptaron nuestra invitación.

Y sobre todo, gracias a todos los titulados náutico pesqueros por hacer de AETINAPE la potente organización náutico-pesquera que hoy representa al ámbito profesional marítimo pesquero.

Cumplir 30 años de duro trabajo a bordo de esta nave es todo un honor. El mismo honor con el que en este acto homenajeamos a todos los miembros de esta entidad, cuyo reconocimiento más pormenorizado y concreto realizaremos durante el almuerzo que tendrá lugar a continuación de este Pleno. Allí hablaremos de quienes han marcado hitos en nuestra Asociación, y recordaremos también a las personas que han jugado un importantísimo papel entre nosotros, pero que ya se han ido de este mundo. Durante treinta años nos han acompañado muchas

«Cumplir 30 años de duro trabajo a bordo de esta nave es todo un honor. El mismo honor con el que en este acto homenajeamos a todos los miembros de AETINAPE»

Razonando nuestros planteamientos, analizando la realidad y obteniendo conclusiones con las que izar nuestras banderas como profesionales del mar.

Treinta años en los que AETINAPE ha recorrido los puertos más importantes del litoral español celebrando eventos y congresos, reuniones con los profesionales y las autoridades, y en los que hemos publicado más de un centenar de revistas, boletines y periódicos para divulgar nuestras actividades, profundizar en los avances tecnológicos y difundir la cultura marítima de nuestro país.

Así nacimos, fruto de la solidaridad y generosidad de los compañeros de las diferentes asociaciones que se extendían a lo largo del litoral español. Antes de AETINAPE ya existían organizaciones profesionales. Rápidamente vimos que el camino era la unión. Así lo hicimos, coordinando esfuerzos y demandas para optimizar los escasos recursos económicos y humanos. Nacimos como resultado del compromiso de todos y especialmente de aquellos compañeros que anteriormente, incluso en algún caso desde la clandestinidad, fueron creando un sentimiento de compromiso organizado en defensa de la profesión y del sector.

Creamos AETINAPE en una década de grandes convulsiones en el mundo marítimo-pesquero, especialmente la incorporación de España en la entonces CEE, una estructura supranacional que a la postre ocasionó un gran sufrimiento al sector, ya que hemos visto como la pesca se quedó por el camino, como otros muchos sectores primarios de la economía. No hubo aconteci-

mientos, que hemos ido capeando con energía, inteligencia y buena disposición. Con diálogo cuando fue posible, pero también con movilización y contundencia cuando fue necesario.

miento de relieve en el mundo marítimo-pesquero español, negativo o positivo, en el que el papel de nuestra Organización no fuese relevante.

A raíz de la incorporación europea se desencadenan una cascada de pérdidas de caladeros y acuerdos en países terceros y además recortes drásticos de cuotas en aguas comunitarias. A esto podemos añadir el duro período de transición para la aniquilación de la flota española, lo que generó la pérdida de miles de puestos de trabajos directos e inducidos en el sector.

De la mano de Europa, con sus mordazas y su escaso interés por el mundo del mar, el sector marítimo-pesquero ha sufrido y está sufriendo como ningún otro, las consecuencias sociales y laborales de su progresiva globalización e internacionalización desde hace años.

Estamos hablando de los años 80, una década de grandes tragedias marítimas y cuando las pérdidas de vidas humanas en el mar era algo aceptado por el sector y la sociedad como “un tributo a pagar”. Fue AETINAPE quien inició todo un proceso de lucha para revertir esa cultura de la fatalidad y la resignación ante el desastre. Hoy proclamamos nuestro orgullo por haber sido el mayor grupo de presión en favor de la seguridad y el salvamento, cuando ni existían medios de ningún tipo, ni la palabra coordinación estaba en la agenda de los gobernantes.

Algunos de estos avances se iban produciendo a costa de los duros golpes que padecieron nuestras tripulaciones. Cuando los medios de comunicación transmitían con crudeza la realidad de un sector incandescente, y hablaban con sus protagonistas, nuestras autoridades fueron desarrollando un trabajo más útil que asistir de plañideras a los funerales de las víctimas. Fue el tiempo de organizar la auténtica política preventiva de seguridad y salvamento que nosotros reclamábamos.

El incremento de la prevención tendrá consecuencias directas en la otra dimensión de la seguridad, el salvamento, cuyos medios tendrán que ajustarse a una dimensión razonable, a partir de la integración de todos los recursos marítimos y aéreos de los que dispone el

Durante estos años nos han acompañado muchas tormentas, que hemos ido capeando con energía, inteligencia y buena disposición. Con diálogo cuando fue posible, pero también con movilización y contundencia cuando fue necesario

Estado, incluido el Ejército.

También eran años duros en cuanto a los apresamientos, abandono de tripulantes en el extranjero por sus armadores, e incluso muchos de nuestros compañeros fueron víctimas de chantajes y extorsiones, llegando a ser detenidos y encarcelados sin garantías jurídicas en puertos extranjeros, lo que hizo que AETINAPE se comprometiese en un complejo y vidrioso proceso de exigencia política y diplomática para abordar estos delicados asuntos.

También hemos enarbolado la batalla contra las banderas de conveniencia, algo propio de países subdesarrollados o en vías de desarrollo. Una costumbre derivada del pirateo internacional que afectaba sobre todo al transporte marítimo. Con el tiempo, este fenómeno llegó a golpear gravísimamente al sector pesquero, provocando una competencia desleal contra nuestra flota, agravando su potencial laboral y sobre todo las condiciones sociales de la población marítima.

Otra piratería, la derivada de la trágica situación del este africano, cobra una gran importancia en la actualidad, especialmente en el Índico donde la flota atunera española tiene su actividad en el marco de la legalidad internacional. Es aquí donde también AETINAPE está presente y asume un papel relevante en cuanto a la exigencia de garantías para la integridad física de nuestros tripulantes.

Algo más lejana en el tiempo es la expulsión de la flota española del Banco Canario Sahariano, de la flota congeladora española de Namibia, la guerra del fletán y los problemas del caladero NAFO, problemas en los que nuestra Asociación mantuvo con firmeza la defensa de las tripulaciones y la flota, lo mismo que ocurrió en los diferentes conflictos de nuestras flotas en aguas próximas a Argentina, Irlanda, Francia, Marruecos o Mauritania, y nuestra flota de arrastre del litoral, o la desaparición de la flota de cabotaje, etc., conflictos en los que AETINAPE fue punta de lanza en defensa de nuestra flota, tanto pesquera como mercante.

Luchas en las que otras veces nos hemos embarcado con otras entidades, como las que agrupan a las flotas de arrastre del litoral o las Cofradías de Pescadores de Muxía y Fisterra, para la puesta en marcha del Dispositivo Separación del Tráfico Marítimo de Fisterra, gracias a la enorme presión que juntos hemos ejercido sobre las autoridades del

«AETINAPE ha recorrido los puertos más importantes de España celebrando eventos y congresos, reuniones con los profesionales y las autoridades, y en los que hemos publicado más de un centenar de revistas, boletines y periódicos»

«Después de años de trabajo ante diferentes gobiernos, hemos conseguido que las titulaciones del sector pesquero estén reconocidas internacionalmente en el marco del Convenio STCW-F 95 de la OMI»

«El Catálogo de Puestos de Trabajo de Difícil Cobertura, el dumping social, los despachos irregulares, la defensa integral de las gentes del mar, su integración en la sociedad, la humanización del trabajo a bordo, un tratamiento fiscal digno, etc., ejes de nuestro compromiso»

entonces Ministerio de Transportes. También gracias a esta flota y al apoyo de la Consellería de Pesca se alcanzó el descanso semanal.

Recordamos hoy también que las negociaciones de AETINAPE, que no fueron fáciles, alcanzaron un acuerdo con el Gobierno para modificar la Ley de Sanciones e Infracciones, tan beneficiosa para los profesionales, al considerar que el armador fuese también responsable solidario de posibles problemas legales derivados de la actividad pesquera.

Alcanzamos también nuevas metas profesionales, como el acceso a los cuerpos de Profesores de los

«Nacimos como resultado del compromiso de todos y especialmente de los que anteriormente, incluso desde la clandestinidad, fueron creando un compromiso organizado en defensa de la profesión»

«Creamos AETINAPE en una década de grandes convulsiones en el mundo marítimo-pesquero, especialmente la incorporación de España en la entonces CEE»

«No hubo acontecimiento de relieve negativo o positivo, en el que el papel de AETINAPE no fuese relevante»

«De la mano de Europa, con sus morzadas y su escaso interés por el mundo del mar, el sector sufrió y sufre como ningún otro, las consecuencias sociales y laborales de su globalización e internacionalización»

Institutos Náutico-Pesqueros, de Inspectores de Pesca del Estado, Servicio de Guardacostas Gallego, Servicio de Vigilancia Aduanera, Agentes de Extensión Pesquera, Controladores de Tráfico Marítimo y a los buques del Estado (oceanográficos, de investigación, etc.), si bien el acceso a alguno de estos puestos está bloqueado en estos momentos por presiones corporativas que la Administración Marítima debe resolver lo antes posible.

Después de años de trabajo ante diferentes gobiernos, hemos conseguido que las titulaciones del sector pesquero estén reconocidas internacionalmente en el marco del Convenio STCW-F 95 de la OMI.

El Catálogo de Puestos de Trabajo de Difícil Cobertura, el dumping social, los despachos irregulares, la defensa integral de las gentes del mar, su integración en la sociedad, la humanización del trabajo a bordo, un tratamiento fiscal digno, etc, han protagonizado otros ejes de compromiso con el mundo marítimo en estos últimos 30 años, tiempo en el que hemos defendido no sólo a los titulados, sino a todas las personas vinculadas al mar, más allá de su categoría profesional, fuesen mandos o subalternos.

A nivel burocrático, participamos en importantes reformas, que además hemos impulsado, como la de la Administración Marítima, el Plan Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima, iniciativas que combinamos con nuestra presencia activa como observadores en la OMI, trabajo constante con los portavoces del área marítimo-pesquera en los diferentes Parlamentos autonómicos, Congreso de los Diputados y Senado, además de con autoridades comunitarias, Embajadores y Cónsules de países en los que nuestra flota tenía presencia.

Otro logro después de años de calvario y clandestinidad profesional para nuestro colectivo en marina mercante está prácticamente normalizado gracias a la reforma de nuestras enseñanzas y al impulso histórico para la regulación de los náutico-pesqueros en este sector, con la publicación del R.D. 973/ 2009, aunque todavía queda pendiente la aprobación de la modificación parcial de este Real Decreto.

Esta evolución positiva no fue producto de la improvisación, ni de la magnanimidad de los diferentes Gobiernos. Fueron el resultado del esfuerzo y la tenacidad de miles de profesionales del mar, que siempre han ido por delante de las Administraciones Públicas.

Mucho esfuerzo organizativo fue consecuencia de la descentralización administrativa entre las comunidades autónomas, ante la que siempre hemos reclamado una auténtica coordinación para manejar con seguridad y eficacia los temas que afectan al sector y lograr una administración más equilibrada y al servicio de todos.

Urge agilizar, racionalizar y coordinar más y mejor las administraciones, no es tolerable que una norma del Estado se convierta en tantas interpretaciones como ventanillas existen.

Después de años de calvario y clandestinidad logramos normalizar la profesión en marina mercante gracias a la reforma de nuestras enseñanzas y al impulso que supuso la publicación del R.D. 973/ 2009»

«Esta evolución positiva no fue producto de la improvisación ni de la magnanimidad de los Gobiernos. Fueron el resultado del esfuerzo y la tenacidad de miles de profesionales del mar»

mes pretendidamente científicos de escasa credibilidad y que han originado una constante reducción de la flota, mientras se incrementaba la presencia de los productores pesqueros en los mercados y otros países y empresas conquistaban las estanterías que a nosotros se nos impedía abastecer.

Siempre hemos reclamado un papel más activo y ejecutivo de las instituciones internacionales, a las que debemos reclamar con mayor insistencia que cumplan con su cometido de armonizar la manera de explorar los mares y la organización laboral que de ello se deriva. El mar continúa siendo la selva de siempre, con los piratas de siempre, y a quienes las instituciones públicas europeas e internacionales no son capaces de hacer entrar por los caminos de la civilidad.

Hoy contemplamos un panorama bastante desalentador. Sin perder nuestro natural optimismo e intentando realizar lecturas positivas, sufrimos las consecuencias de lo que Europa siempre quiso hacer con la pesca española: hacerla desaparecer.

Nuestro sector pagó demasiado elevada la factura de la integración europea, con infor-

Una tendencia de deslocalización que afecta a otros muchos sectores que recorren el mundo persiguiendo avariciosamente trabajadores con bajos sueldos y pírricas condiciones sociolaborales.

La paradoja más cruel de este panorama nos la ofrece el propio sistema de incentivos de la Unión Europea, pagando cuantiosas subvenciones por desgazar sus buques, provocando que las empresas se reconstruyan en otros lugares y abandonen la ya tímida generación de empleo en nuestro país en lugar de apostar por mantener la actividad y el empleo. Una práctica especulativa que nada tiene que envidiar a las de los audaces brokers financieros que están arruinando la economía social europea.

Como es habitual por estas fechas, se celebrará en los próximos días el Consejo de Ministros de Pesca de la UE, cuyo regalo hacia los pescadores españoles no suele ser precisamente de nuestro agrado, ya que la Comisión propone importantes recortes de TAC's y cuotas para el próximo año. Por ello, exigimos firmeza al Gobierno español para no se siga estrangulando la ya exigua flota de nuestro país.

Mientras esto ocurre, la sociedad invierte grandes recursos económicos en sus escuelas para formar profesionales y poner en valor a las personas, y cada vez hay más empresas que recurren al Catálogo de Puestos de Trabajo de Difícil Cobertura y prescinden de nuestros profesionales en aras de la rentabilidad

Treinta años que fueron llave de progreso y en los que pasamos de tener una potente flota, tanto en el sector pesquero como en el transporte marítimo, a tener un sector residual, hundido por los vientos de la globalización, pero con un grandísimo capital humano, bien formado, mejor dispuesto y preparado para afrontar nuevos retos que la sociedad y el sistema económico les ponga por delante. Muchas gracias

«La sociedad invierte grandes recursos económicos en sus escuelas para formar profesionales y poner en valor a las personas, y cada vez hay más empresas que recurren al Catálogo de Puestos de Trabajo de Difícil Cobertura y prescinden de nuestros profesionales en aras de la rentabilidad»



Joaquín García Díez

Portavoz de Pesca del Grupo PP en el Congreso de los Diputados.



Jose Manuel Balseiro Orol

Portavoz de la Comisión de Pesca del PP - Galicia.



M^a Montserrat Prado Cores

Portavoz Comisión de Pesca del B.N.G.



Juan Manuel Fajardo

Portavoz Comisión de Pesca de A.G.E.



La paradoja más cruel de este panorama nos la ofrece el sistema de incentivos de la Unión Europea, pagando cuantiosas subvenciones por desguazar sus buques. Una práctica especulativa que nada tiene que envidiar a las de los audaces brokers financieros que están arruinando la economía social europea»

El fracaso europeo, eje implícito en los discursos del 30 aniversario, que congregó a casi 300 asistentes.

Si la conselleira do Medio Rural e do Mar, Rosa Quintana, centró su intervención en el reto europeo y la postura única de Galicia ante la reforma de la PPC, los directores generales de Ordenación Pesquera y la Marina Mercante del gobierno central, Andrés Hermida y Rafael Rodríguez Valero, coincidieron en señalar a 2013 como un año crucial para el futuro del sector marítimo-pesquero de España, por la gran cantidad de normativa que está a punto de generar la UE.

También participaron los portavoces de pesca en el Congreso y el Parlamento Galego del PP, Joaquín García Díez y José Manuel Balseiro y de los grupos AGE y BNG, José Manuel Fajardo y Montserrat Prado, que expresaron la voz de las distintas sensibilidades sociales ante el sector marítimo-pesquero.

Fue el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, quien abrió el acto, con un discurso en el que destacó los diferentes logros conseguidos gracias a la presión de la Asociación ante la opinión pública, especialmente los referidos a la seguridad marítima y las condiciones de trabajo de los profesionales. “Conseguimos —dijo Muñiz— que nuestras autoridades hiciesen algo más que asistir como plañideras a los entierros de las víctimas”.

La homologación de las titulaciones pesqueras y la conquista de puestos en la marina mercante ha sido uno de los grandes logros de AETINAPE, así como la conquista de la responsabilidad compartida entre armadores y profesionales, según la conselleira do Medio Rural e do Mar, Rosa Quintana, quien también destacó las conquistas en seguridad marítima y en la profesionalización del sector, donde este departamento mantiene un importante papel a través de las escuelas e institutos marítimo pesqueros, tanto en formación reglada como en la no reglada, que incluye numerosos cursos relacionados con la seguridad y la actualización de conocimientos.

El representante de la Agrupación Galega de Esquerdas en el Parlamento Gallego, Juan Manuel Fajardo, encuadró al sector pesquero en la crisis

general que afecta a la economía española y que está acabando con los derechos de los trabajadores gracias a la influencia de la banca internacional.

En nombre del BNG, Montse Prado hizo referencia al “ecologismo mal entendido, un ecologismo de cartón piedra, que determina la aniquilación del sector pesquero gallego desde la UE”, ya que “Europa nos ha reducido a ser un país de consumidores”.

Tanto el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, como el de Ordenación Pesquera de la Secretaría General de Pesca, Andrés Hermida, respaldaron el papel de España en la reforma de la Política Pesquera Común, aunque previnieron de las dificultades que conlleva un proceso que tendrá que ser aprobado por mayoría entre 27 estados. Se mostraron convencidos de que ese proceso contribuirá a mejorar las condiciones de vida en el mar. Rafael Valero incluso se mostró confiado en que existirán empresas en España “con miras más amplias que los resultados del próximo trimestre” para crear empleos de calidad en el sector.

Joaquín García Díez, diputado del PP en el Congreso, dijo que su partido mantiene la seguridad marítima como una preocupación constante, y el diputado autonómico José Manuel Balseiro confió en que la economía volverá pronto a “la senda del crecimiento” y dijo que los nuevos cuadros de tripulaciones mínimas eran necesarios para reforzar el “carácter multidisciplinar”.

La Diputada del PSOE en la Comisión de Pesca del Congreso, D^a. Laura Seara y el Portavoz del PsdG-PSOE en la Comisión de Pesca del Parlamento de Galicia, D. José Manuel Gallego Lomba, fueron invitados a este acto y confirmaron su presencia, pero no asistieron, sin justificar su ausencia hasta el día de hoy.



Chus y Bea saludando al matrimonio Piay -Lago.

Las personas, lo más importante de la Asociación

Homenajes merecidos

Queridos amigos y amigas: En la vida de la Asociación hay retos, objetivos, estrategias, actos, entrevistas, publicaciones, negociaciones, problemas, mediaciones...todo eso que sale en los periódicos, que nos contamos en la correspondencia o que publicamos en los boletines.

Pero por encima de todas esas cosas, en la vida de la Asociación hay personas, gentes con nombres y apellidos. Todos los que nos relacionamos los unos con los otros, los que trabajamos amistades más o menos sólidas, los que hacemos y deshacemos y los que más allá de nuestras diferencias, nos sentimos parte de esta gran familia que es AETINAPE.

Queremos tener hoy, en este día tan importante para nosotros, un detalle con las personas que han formado parte de esta familia generosa y unida. Queremos hacernos un homenaje a nosotros mismos no como entidad, como asociación. Sino a las personas que nos dieron vida hace treinta años, y que han seguido estando durante todo este tiempo con nosotros.

Son muchos los amigos, los compañeros que reciben este homenaje aquí. Gente que ha ayudado, cada uno desde su puesto y con su buen hacer, a

consolidar este colectivo y a darle la energía que necesitó en cada momento.

Quiero acordarme de algunos amigos que ya no están entre nosotros y que han tenido un relevante papel en nuestra vida, como por ejemplo Balbino Moreda, nuestro tesorero durante tantísimos años, pero también entre otros muchos a Oliveira, Soutullo, Sr. Tinso, Marino de Arriba, Ramón Pasandín, Manolo Puch, Miguel Llinares, Pepe Díaz, Roberto González, Sr. Oubiña, González Túñez, Manolo Magín, Francisco Baltar, Felipe Fontanet, Albino Ferradas y tantos más amigos que estarán siempre en nuestro corazón.

Y sobre todo, al auténtico corazón de nuestra casa, Bea y Chus. A las dos personas sin duda más queridas de AETINAPE, por las que todos profesamos no sólo un constante agradecimiento, sino una auténtica devoción. Dos personas que llevan a cada uno de vosotros la sangre de AETINAPE, y que se merecen el mayor de los monumentos. Dos personas que conocen la dureza de su trabajo, entienden los porqués de tantas cosas, y hacen, con su paciencia, su eficacia y su profesionalidad, que todo sea mucho más fácil para todos. Con ellas también agradecemos a otra persona querida para todos,

nuestro Gallero, el amigo y compañero que atiende nuestra oficina en Vigo, así como para nuestros amigos, nuestro Jefe de Prensa Antón Prieto, nuestro Asesor Jurídico Pedro Trashorras y nuestro “fotógrafo” Toniño, compañeros desde la fundación.

También recordar con agradecimiento infinito a todos los afiliados, que hicieron posible este magnífico movimiento asociativo, a los que formaron y forman parte de la Dirección, Delegados y Colaboradores que dieron todo por la profesión. A todos gracias.

Aprovechamos para, en nombre de todos, reiterar nuestro cariño a los compañeros aquí presentes a pesar de su edad, como Manolo Prendes, Piay y Luis Hermo. Queremos hacer llegar nuestro cariño a unas personas que no pueden acompañarnos: dos queridos hermanos compañeros, aquejados de una grave enfermedad, Seso y Heraclio Calviño, y también desearle lo mejor al Socio de Honor y Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, Juan López y al amigo y compañero “Maradona” que luchan por su salud. Agradecemos la presencia de la primera compañera afiliada en AETINAPE, Cristina Jorge Figueroa, así como del compañero Alfonso Rey, víctima del más largo secuestro por los piratas somalíes en el “VEGA 5”, durante más de 5 meses.

Asimismo, agradecer durante todos estos años la estrecha colaboración con AETINAPE del Apostolado del Mar, y en su nombre a Cristina de Castro y a Charo Gómez por su labor en la Asociación de Mujeres de Pescadores “Rosa dos Ventos”. Deseamos lo mejor también a nuestro entrañable amigo y colaborador el Padre Joseba Beovide Arburúa.

En este mismo capítulo de agradecimientos, también está el colaborador de nuestra revista y profesor de la Universidad Laboral de A Coruña, gran profesor y mejor persona, José Manuel Costas Capelo.

Agradecemos también la presencia de Alvaro Gómez Cons, Director del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, de Francisco Muñiz Pose, profesor de la Escuela Náutico-Pesquera de Ribeira, de Raimundo Bretal, que fue durante muchos años Capellán del Apostolado del Mar en Saint Pierre et Miquelon, así como de todos aquellos colaboradores de AETINAPE aquí presentes, que aun sin ser titulados mantienen una estrecha relación con nuestra Organización, como es el caso de Xosé María García Palmeiro y Camilo Caamaño Xestido, que no pudiendo estar aquí con nosotros nos envía sus mejores deseos para este acto.

Resulta para mi un orgullo ofrecer, al fin, un grandísimo y merecido aplauso de agradecimiento a todos ellos.

*De arriba
abajo,
Charo
Gómez,
Cristina de
Castro,
Manuel
Prendes y
José Manuel
Costas*





De izquierda a derecha y de arriba abajo, Alfonso Rey Echeverry, Cristina Jorge, Luis Hermo y Manuel Gallero.

Congelación de cuotas desde 2006 y reducción de gastos desde 2011

En cuanto a la vida interna y económica de la Asociación, que fue detalladamente debatida, la Asamblea General apoyó la propuesta del Comité Ejecutivo, consistente en continuar con las cuotas de ingreso congeladas, así como las mensuales, congelación que se remonta a los últimos 6 años.

Posteriormente se somete a votación el presupuesto reducido para el año 2013, que se aprueba por mayoría con 3 abstenciones; unos números que

reducen un 12% el presupuesto general para este año, para continuar la labor emprendida ya en 2011, cuando se redujeron los gastos un 7% respecto al año anterior.

El Tesorero advierte que este año el IVA sube 2 puntos y AETINAPE los paga pero no lo recupera. En otro de los puntos del Orden del Día, la Asamblea General ratifica la configuración del Comité Ejecutivo, Delegados y Colaboradores.

Su esposa, Nela, habla en el 30 aniversario

Balbino Moreda, un recuerdo especial

Nela Pérez Moreda

Os doy las gracias, en nombre de mis hijos y del mío propio, por las numerosas muestras de cariño con las que a lo largo del día de hoy me habéis honrado y por la magnificencia de la imagen que de mi marido me habéis mostrado, como vive y permanece en vuestro recuerdo. En algún sitio leí una frase que me impactó “La esencia de una persona no muere hasta que se extinguen todas las vidas que tocó” y durante la jornada lo he constatado. Leeré unas palabras que he preparado, ya que no había tenido ocasión, desde su muerte, de estar en vuestra presencia para agradeceros las condolencias y el apoyo prestado en aquel momento.

Durante veinticinco años tuve el honor de ser afiliada consorte y acompañar a mi marido a lo largo y ancho de la geografía española: País Vasco, Andalucía, Asturias...conoceros y disfrutar de vuestra compañía. Tengo montones de recuerdos entrañables de muchos de vosotros: de los distintos plenos, asambleas, reuniones etc. De números, balances, éxitos y problemas que hablen otros más documentados yo hablaré desde la óptica de mis recuerdos: de la entrañable imagen del matrimonio Oliveira que nos acompañaron siempre, mientras pudieron, y con los que compartía habitación, pared por medio; del Sñr Prendes de su espigada y esbelta figura, apeándose del tren en Bilbao, sin poder controlar su insaciable deseo de su personal pitillo; del Sñr Pazos llevándole a última hora a un CCCC para adquirir su Kit de supervivencia pues le habían perdido su equipaje “cosas de Iberia”; de nuestro reportero gráfico Toniño, sin el cual no tendríamos un documento fotográfico tan extenso como tenemos y los recuerdos irían desdibujándose y nos olvidaríamos que algunos eran morenos, otros tenían pelo etc. Gracias a eso he visto fotos de mi marido en el video de los veinticinco años que me han producido una honda emoción. No me puedo olvidar tampoco de Bea y Chus el ingente trabajo que hacen en la sombra y que siempre están ahí para ofrecernos su apoyo y colaboración, no solo para hacer su trabajo. No se limitan a atender a los afiliados son el confesor que nos escucha a “las viudas de vivos”, como muy bien decía nuestra paisana Rosalía, cuando las circunstancias lo demandan, cuando nuestros maridos se encuentra



en dificultades y no sabemos a dónde acudir ahí están ellas para cedernos su hombro.

También tengo que

daros las gracias por enseñarme a conocer una profesión tan maltratada, vituperada y tan llena de grandes hombres, con una formación humana y profesional que para sí les gustaría a muchos. Me sentí orgullosa de que me admitierais en el grupo y que me aportarais tanto en mi formación integral como persona.

¿Quiénes somos nosotros, viles humanos, para hablar de dolor y separación? Cuando algunos de nuestros compañeros tardan meses en ver a los suyos, arriesgan su vida y su integridad en las diferentes zonas pesqueras, con los peligros que eso entraña, para que su familia y los que en tierra quedamos podamos disfrutar de lo que ellos logran, sin darle importancia alguna o callándose su dolor y mostrándonos su mejor cara y su franca y noble sonrisa. ¡Que grandes sois!

Espero que los temores de mi marido no se cumplan que con Muñiz, que Dios nos guarde muchos años, ya que no sabríamos que hacer sin nuestro “papá”, muera AETINAPE, aunque hoy ya he visto savia nueva. Pero es necesario que se produzca un relevo generacional para que él pueda ir formándolos y enseñándoles a capear el temporal de las administraciones que es tan duro como Terranova o Gran Sol.

Me pidieron que fuese breve y me he extendido demasiado sin decir aún lo que venía a decir. Mi sincero y profundo agradecimiento por todo, a los que en el momento del óbito de mi esposo me acompañasteis y por las entrañables palabras que le dedicasteis tanto el día de su funeral en la iglesia como posteriormente en la revista de la asociación. Siempre permaneceréis en mi mente y en mi corazón, me ofrecisteis vuestra casa, AETINAPE, y me seguís considerando una de vosotros ¿qué más puedo pedir? a pocos se le concede semejante honor tener un espacio en vuestra gran familia. Desde aquí un fuerte abrazo de Bachí y mío

INFORMES

Algunos sectores sólo quieren reducir personal, sin atención a la seguridad

AETINAPE quiere unas tripulaciones mínimas acordes con las leyes internacionales

La regulación de las tripulaciones mínimas a bordo de los buques debe reestudiarse al margen de cualquier mecanismo de presión de los lobbies interesados, como pudieran ser los que agrupan el sector de la patronal. Las consecuencias que en materia de seguridad podrían derivarse de una reducción de las tripulaciones mínimas precipitada o condicionada por factores económicos podrían ser muy duras.

Tras la ansiedad que muestran algunos sectores por "actualizar" la Orden Ministerial de 1964 del Ministerio de Comercio que regula el cuadro indicador de tripulaciones mínimas, se esconde un nada disimulado interés por despojar a los buques de ciertas garantías que sólo un cuadro suficiente de personas especializadas pueden garantizar. Los

equipamientos tecnológicos más desarrollados colaboran a mejorar la calidad del trabajo a bordo, pero en ningún caso deben sustituir a las personas encargadas de tutelarlos o manejarlos.

AETINAPE presentó una propuesta a la DGMM sobre regulación de las tripulaciones mínimas partiendo de las diferentes vertientes sociales, económicas, legales y estructurales, especialmente las que tienen que ver con los convenios internacionales firmados por España, en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Unión Europea (UE), la legislación laboral vigente y los acuerdos regionales y locales de pesca.



■ Casi 6.000 profesionales del mar menos, en los últimos 5 años

El «catálogo de puestos de difícil cobertura» sigue en vigor, a pesar de la crisis de empleo

■ La actual crisis de empleo que vive nuestro país, que también golpea al sector marítimo-pesquero, se ve ampliada con anuncios como el “Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura”, que un año más acaba de publicar en el BOE el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, firmado por este Ministerio y los agentes sociales y económicos, y que el Gobierno español exhibe internacionalmente y actúa de efecto llamada para interferir en la capacidad de empleo del sector marítimo.

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

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

■ Entre las ocupaciones que figuran en el Catálogo podemos encontrar: Frigoristas navales, Jefes de máquinas de buques mercantes, Maquinistas navales, Mecánicos de litoral, Mecánicos navales, Pilotos de buques mercantes, Sobrecargos de buques, Oficiales radioelectrónicos de la marina mercante, Cocineros de barco, Auxiliares de buques de pasaje, Camareros de barco, Mayordomos de buque, Caldereros (maestranzas), Engrasadores de máquinas de barcos, Bomberos de buques especializados, Contramaestres, Marineros y Mozos de cubierta.

■ En este sentido, AETINAPE se pregunta si no debe replantearse de nuevo la redimensión e incluso la existencia del potente sistema formativo español, que faculta profesionales que en el mercado laboral son reemplazados por personal procedente de países extracomunitarios. El mantenimiento de las escuelas marítimas cuesta cientos de millones de euros que financian las Administraciones públicas a través de los impuestos de los ciudadanos y que ceden ante las presiones de los grupos económicos y solicitan internacionalmente personal barato para ocupar puestos que lógicamente corresponderían a titulados españoles.



■
Sumándose al carné por puntos

España, cómplice de la política antipesquera de la UE

■
Nuestro país ya dispone de mecanismos jurídicos y administrativos que garantizan el control de posibles ilegalidades

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

■
La reciente adopción por el Reino de España del Carné por Puntos para el sector pesquero resulta una auténtica barbaridad en las relaciones laborales y profesionales del sector pesquero, ya que presupone una supuesta culpabilización de los profesionales del mar, ataca a su dignidad profesional y sobre todo sitúa a la pesca española —y europea— en condiciones de suspicacia con respecto a otras flotas. Se trata de una medida más de las establecidas por Europa y adoptadas por España contra la actividad de los profesionales de la pesca a bordo de los barcos europeos.

■
El divorcio entre los pescadores y sus representantes políticos es cada vez mayor, ya que esta medida demuestra la falta de conocimiento del sector, ya que resulta completamente injustificada: no está en juego la seguridad de la vida humana ni es una medida que afecte a la práctica totalidad de la población (como sucede en la conducción de automóviles, con gravísimas tasas de mortalidad). Para controlar a los profesionales del mar, los Estados de Derecho de la UE disponen de medidas de control suficientes y de regímenes jurídicos que garantizan el correcto desarrollo de las relaciones laborales y profesionales.

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

■
Por otra parte, establece un agravio comparativo entre los técnicos pesqueros y otros profesionales e incluso entre los altos ejecutivos de la UE, a los que también podrían aplicárseles medidas punitivas rela-

cionadas con su nivel de eficacia al frente de sus departamentos.

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

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

■
También es una forma de satisfacer al grupo mediático autodenominado "ambientalista", ciudadanos manejados por los lobbys económicos que promueven la deslocalización y el traslado de las actividades pesqueras a países más baratos para los empresarios. Entre los fracasos que acumulan se cuentan los descartes, las reducciones de tacs y cuotas, el desorden y la presión en el ámbito de las inspecciones a la flota comunitaria, etc.

■
Así mismo ocurre con el acuerdo que se persigue con Mauritania para los cefalopoderos, en que la UE busca facilitar la creación empresas mixtas para acabar con la exigua flota que faenaba en ese caladero con bandera española.

■
Como hace años dijo un importante político vasco, en relación a apresamientos de la flota pesquera del País Vasco en aguas comunitarias, “no solo hay que sancionar a los que incumplen los acuerdos, sino con mayor dureza a los que firman acuerdos imposibles de cumplir”

■ Demandas de las flotas de arrastre de litoral, volanta y palangre

■ La escasez de cuotas pesqueras que año tras año el Consejo de Ministros de Pesca de la UE asigna a la flota española en aguas del Cantábrico Noroeste que están provocando el retraso de la apertura de campañas como la de la caballa o el cierre de pesquerías antes de final de año, y que contrastan claramente con la óptima situación por la que atraviesa el caladero nacional, y las buenas capturas que se registran en las diversas pesquerías. Además, y hasta el año 2015, seguimos sujetos al Plan de Recuperación de la merluza sur y cigala, que mantienen severas restricciones de esfuerzo pesquero para la flota, y limita el incremento de cuota a un 15% anual, pese a la excelente mejora de esta población de merluza y que permitiría un aumento mayor si no estuviese en dicho Plan de Recuperación. La administración española debe realizar un mayor esfuerzo y poner en marcha todos los mecanismos de los que dispone (IEO, Secretaría General, Comisión Permanente en Bruselas ante la UE, etc...) para presentar los oportunos estudios científicos que avalen la buena situación del caladero nacional y que permitan solicitar un aumento de las cuotas que se asignan a España en sus aguas; y evitar el actual "mercadeo" de cuotas y que obedece más a causas de mercado que a causas biológicas de las distintas poblaciones pesqueras.

■ La complejidad del uso del Diario Electrónico de Abordo (DEA), especialmente en estas flotas que entran diariamente a desembarcar sus capturas, así como los distintos criterios de interpretación de los diferentes servicios de inspección y control (Inspectores de la S.G.Pesca, Consellería do Mar, Seprona, Guardia Civil del Mar, Armada) a la hora de cómo y cuándo se deben realizar los diferentes registros exigidos en la normativa comunitaria de control, están provocando la apertura de expedientes sancionadores y que finalmente resultarán en una sanción económica y en la posible asignación de puntos sancionadores para los barcos (licencias) y sus patrones.

■ La introducción de la normativa de pesaje, en particular la obligación de pesar todos los productos pesqueros en el puerto de desembarque con sistemas de pesaje autorizados (lonjas), está provocando serios perjuicios económicos y comerciales, pues no todas las lonjas están operativas las 24 horas en los puertos, o en aquellas horas en que entran los buques a descargar, lo que conlleva el traslado a otro puerto

para descargar en una lonja abierta donde pesar el pescado y cumplir con la normativa europea, con los trastornos que este cambio de puerto conlleva (mayor consumo de gas oil, retraso en la llegada del pescado a la subasta/mercado, etc...). Solicitamos que de forma urgente, se adopte un plan de muestreo que permita el traslado de pescado sin pesar hasta el puerto de desembarque, tal y como permite la normativa de control comunitaria, y que facilitaría enormemente las descargas de estos barcos que operan en el litoral del Cantábrico Noroeste. Asimismo, y en esta comunidad autónoma de Galicia queremos que se equipare al resto del territorio español y de la UE, y por lo tanto que se elimine la actual normativa que regula el Documento de transporte electrónico por las trabas que supone la obtención de dicho documento (desconocimiento del puerto de desembarque hasta última hora y/o lonjas cerradas que terminan en la apertura de expedientes sancionadores) y se permita el uso del documento de transporte en papel, tal y como establece la actual normativa de control.

■ La preocupación por la instauración del sistema de penalización por puntos, tanto a los barcos (licencias) como a los patrones. Y máxime teniendo en cuenta los puntos anteriores, que están generando un incremento en la apertura de expedientes sancionadores, con las consiguientes penalizaciones por puntos, y que pueden deparar en la paralización de la actividad pesquera temporalmente (e incluso definitivamente) y/o el impedimento de despachar o ejercer su oficio a los patrones sancionados reiteradamente (temporal o definitivamente).

■ La actual criminalización del sector pesquero que con carácter general se expone en los diferentes medios está provocando una mala imagen ante la opinión contrasta con la buena situación del caladero nacional Cantábrico Noroeste como así demuestran las capturas obtenidas por las diferentes flotas.

■ Por último, no olvidar la importancia del sector pesquero en Galicia, uno de los sectores que mejor ha mantenido las estadísticas al empleo en estos años de grave crisis económica y social, del que dependen directamente muchos trabajos directos (pescadores/marineros) y sus familias, así como otros muchos sectores indirectos: comercializador (muy importante), proveedores, talleres, astilleros, puertos, etc...

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.

La formación sanitaria, herramienta esencial a bordo

■
Rosa Quintana Carballo

Conselleira do Medio Rural e do Mar
Xunta de Galicia

■
La formación sanitaria es una herramienta esencial para los profesionales del mar y clave para su seguridad. Esta es una premisa que estos trabajadores, sobre todo los mandos, deben de tener muy clara, pues la seguridad lo es todo a la hora de desempeñar las tareas en el mar, garantizando las mejores condiciones para que los que viven del mar puedan hacerlo de la forma más digna posible.

■
En Galicia puede accederse a esta formación en los centros de formación dependientes de la Consellería do Medio Rural e do Mar. Estos contenidos deberán irse actualizando periódicamente con los Cursos de Formación Sanitaria Específica Inicial, dirigidos al personal de máquinas y de Formación Sanitaria Específica Avanzada, para el personal de puente.

■
A través de la formación sanitaria se pretende que los marinos y futuros marinos tomen conciencia de la importancia de esta disciplina en su trabajo y que vean estos conocimientos como una herramienta útil para convivir con las dificultades derivadas de situaciones complicadas en el ámbito laboral.

■
Saber actuar y desenvolverse en situaciones derivadas de un accidente laboral y conocer cuestiones como qué medicamentos debe contener el botiquín que se debe llevar en la embarcación, limpiar y desinfectar quemaduras y congelaciones, saber desenvolverse en una consulta médica por radio y preparar a un trabajador accidentado para su evacuación es determinante para afrontar y superar una situación de riesgo.

■
Esto es tarea del capitán y del personal de puente, responsables de la atención sanitaria urgente a bordo en caso de enfermedad y/o accidente. Además los titulados de máquinas pueden ser requeridos para ayudar en estas labores. De ahí la importancia de una formación sólida que sirva de apoyo a nuestros profesionales.

Para ello es fundamental que todos los buques dispongan de material de primeros auxilios conforme a lo que establece la normativa vigente sobre seguridad, salud y asistencia médica a bordo de buques. Otra medida de prevención a tener muy en cuenta son los reconocimientos médicos de embarque marítimo para garantizar que las condiciones de salud de los marineros sean compatibles y acordes a su puesto de trabajo.

■
Por lo tanto es fundamental complementar la formación sanitaria a bordo con el cumplimiento estricto de la normativa en este ámbito y con la disposición de los elementos necesarios para, en caso necesario, poder poner en práctica todo lo aprendido en las escuelas marítimo-pesqueras.

El reto de la formación de los marinos

José Ignacio Espel

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de Honor de AETINAPE

Leía hace unos días en una revista marítima francesa la siguiente noticia: “Europa amenaza suspender los títulos filipinos” y continuaba: “Los filipinos, principales proveedores de marinos del mundo, empiezan a tener problemas. En una reunión de las asociaciones de armadores y sindicatos europeos, la Comisión Europea ha reconocido que no está satisfecha de los requisitos y sistemas para la formación de marinos y de las condiciones que se piden para la entrega de títulos”. La Agencia europea de seguridad realizará una segunda auditoría en los centros de formación filipinos y, si sus resultados no muestran progresos en la buena y correcta formación, los títulos filipinos, válidos por 5 años, no serán homologados en Europa. Ya hace unos años Bruselas descartó la homologación de los títulos georgianos. Tengo la impresión de que las autoridades comunitarias están preocupadas por la formación de los marinos y las consecuencias directas que la deficiente preparación ocasiona sobre la seguridad marítima.

Y en Europa, ¿cómo formamos a nuestros marinos? La realidad es que difieren bastante los sistemas de unos países a otros y también si se trata de marina civil o pesca.

En Noruega, un joven comienza de marinero o engrasador en un buque y puede terminar, siguiendo una formación que compagina enseñanzas teóricas y prácticas de mar, en Capitán o Jefe de máquinas de cualquier tipo de buque.

En el sur de Europa el tema es más jerárquico. En la Marina Mercante, para acceder a las máximas titulaciones se precisa superar el bachillerato y las pruebas de acceso a la Universidad, impidiendo en la práctica que un joven vocacional que empezó en la cubierta o en la máquina de un barco llegue en un futuro a mandarlo.

En pesca el sistema es más accesible para jóvenes vocacionales; por la vía de la formación profesional se puede acceder a los títulos máximos para man-

dar grandes buques o sus máquinas.

A mi juicio, se debería modificar la legislación para que en el acceso a la formación profesional de grado superior se exigiese previamente algún tiempo de embarque y que el futuro mando conociese desde abajo la vida en la mar.

Otro aspecto a retocar es el de las prácticas, no en cuanto a su duración que me parece aceptable, sino a que se realicen en el departamento correspondiente, los de puente en el puente y los de máquinas en la máquina y no solamente como marineros o engrasadores como ocurre frecuentemente. Nuestra enseñanza marítima adolece de un defecto que se produce también en otras ramas de la formación: el exceso de teoría y su alejamiento de los conocimientos reales que ha de tener un patrón o un mecánico naval. Por ejemplo, se sigue dando gran importancia a la navegación astronómica cuando ya prácticamente no se usa (o únicamente en casos de emergencia), y se soslaya un conocimiento más profundo de las relaciones con la Administración marítima o de las normas medioambientales o laborales que tantos quebraderos de cabeza ocasionan a nuestros capitanes.

La especialización que se está dando en los buques todavía no tiene un reflejo claro en la formación de sus mandos y, aunque en la marina civil existen numerosos cursos que habilitan para distintos tipos de buques (quimiqueros, petroleros, gaseros, Ro-Ro, etc...), en la pesca todo vale y, como todos sabemos, nada tiene que ver las maniobras de un atunero cerquero, con la pesca de arrastre o al palangre. ¿Cuándo iniciaremos cursos de especialización en artes de pesca en nuestros I.P. Marítimo Pesqueros?

Nos queda mucho camino para innovar, pero creo que es importante que no se pierda la ilusión que en los años 70 del pasado siglo unió a empresas, tripulantes y centros formativos para preparar tripulaciones que pudieran ejercer su actividad por todo el mundo y los hechos posteriores demostraron que se consiguió.

Sin moral ni principios éticos, imposible todo auténtico desarrollo

Ramón Martínez Caamaño

Patrón de Pesca de Altura y Sacerdote

No hay duda de que el país atraviesa un duro y difícil momento. Por doquiera se percibe hasta el hartazgo, el aire infecto de corrupción, violencia, inseguridad y miedo. Rebelión interior y frustración total se instalan en la conciencia ciudadana frente a tanto desvarío y a la manifestación creciente de tanta inoperancia y de tanta ineficiencia. Y hablo en general y sin "politiqueos".

Difícil expresar el sentimiento de sentirse dueño y señor de una tierra rica y opulenta como pocas y verse al mismo tiempo señalado por el mundo como un país a la deriva y sin futuro. En actuales circunstancias, ¿quién se atreverá a negarlo? Triste y dolorosa realidad la nuestra, pero sobre todo realidad difícil de entender.

¿Dónde quedó la esperanza del pueblo que jubiloso votó por un porvenir mejor, por la solución ansiada a problemas tan vitales como el desempleo, la pobreza, la injusticia, la delincuencia y la marginalidad?

Frustrante sentimiento el nuestro, de no haber podido generar aún, pese a las amargas experiencias vividas, rotundos y radicales cambios en el conjunto de su cuerpo social, como para hacernos virar en seco nuestros pasos y mirar confiados el futuro, con mucha fe y esperanza, sí, pero sobre todo con adultad y empecinada seriedad.

Es grave, sin duda, la crisis económica, política y social que vivimos. Pero para ser sinceros -y no podemos ocultarlo- lo que a nosotros nos afecta es una tremenda crisis moral.

Todo esto no sería tan preocupante si no fuese por que la mandanga funciona: trepan los trepadores, se aprovechan los aprovechados y camelan los camelistas. Es un hecho que, de momento al menos, parecen ganar la guerra y empujan a la buena gente a esa maldita lógica de decir que "Dios nos mandó que fuéramos hermanos-responsables y solidarios-y no que fuésemos primos"

Y lo verdaderamente cierto es que el mundo no funcionará mientras en él rijan estas filosofías irresponsables, mientras dominen los listillos en vez de los inteligentes y los buscadores de la verdad y el bien común. Mientras se rinda culto al caradura y al sinvergüenza. Mientras se rían las gracias del cínico. Mientras se pregone a los cuatro vientos que lo mejor es vivir sin dar golpe o se siga escuchando el "tú no seas tonto".

Los valores espirituales están en baja en muchos frentes y el pueblo es consciente de ello. ¿Qué hacer entonces? No hay lugar para muchas respuestas. Lo que aquí se impone es una auténtica revolución moral.

Una drástica transformación que nos permita revisar a fondo nuestros parámetros de vida y reciclar en serio nuestra escala de valores. Sin ella será inútil cualquier esfuerzo por sacudir el pesado lastre y sopor profundo que nos ha invadido. Será imposible despertar las cuantiosas reservas espirituales que a Dios gracias todavía conservamos.

No será fácil tarea desde luego. Hemos quedado atrapados por una enorme avalancha de ideas, criterios y modelos que surgidos desde adentro o desde afuera, en nada han contribuido a esta total transformación de nuestro ser.

Sin embargo, no todo está perdido. Abundantes y ricos reservorios de energías están aún latentes en el pueblo. Y bien vale la pena ponerlos al servicio de tal revolución moral. Será ella la única palanca que nos ayude a desandar lo andado y transitar seguros por nuevos y firmes carriles.

Pero no nos engañemos. Todo el mundo habla hoy de Ética o de Moral, tanto que ha llegado a convertirse en cartel o cliché de propaganda para muchas peroratas, discursos y proclamas, sin saber a veces hasta qué se quiere decir con ello.

La Moral, en concreto, se refiere a nuestra conducta en relación al Bien, al Bien por excelencia. Moral que no se apoye en tal cimiento dejará de ser tal. ¿En dónde sino podría sustentarse y tener su fundamento? De aquí que la moral o ética tenga un sesgo religioso pues apunta al Bien Supremo que

Diseño curricular

no puede ser otro que el Dios invocado como el Amor Supremo. ¿Habrá tenido esto presente Andrés Malraux cuando afirmó: "El siglo XXI será religioso o no será nada"? Y bien sabemos que quien lo dijo nada tenía de religioso.

Abrevarse en otras fuentes por seductoras y ortodoxas que parezcan, conducirá como siempre -y la historia es fiel testigo-, a repetidas como enervantes decepciones.

Estemos prevenidos. Cuando de moral o ética se hable, como medio indispensable para sanear cualquier economía, política o sociedad, sepamos preguntarnos: ¿de qué moral se trata?, ¿se tiene presente en toda esa manifestación la relación de nuestras conductas con el Bien Supremo? Si así no fuera, descubramos el engaño y el vacío del discurso y no nos dejemos seducir. Después no habrá derecho al pataleo.

Hoy quiero terminar rindiendo mi homenaje a los que sienten el honor de "dar el callo", a cuantos viven más preocupados por su conciencia que por los pisotones que reciban en la vida, por los que se sienten profundamente solidarios con su profesión y compañeros.

José Manuel Costas Capelo

Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas
IES Universidad Laboral

En las próximas fechas se iniciarán en Galicia los trabajos de diseño curricular correspondientes a los tres títulos de nuestra familia de la formación profesional que aún no han sido elaborados y cuya implantación se espera para el próximo curso escolar. De acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, el Gobierno ha publicado a lo largo del pasado año, los Reales Decretos 1072, 1075 y 1144, que establecen los títulos de ambos ciclos de máquinas y el correspondiente al medio de puente. Por cierto, y como viene siendo costumbre, con denominaciones tan extensas que nadie empleará ni memorizará, y que dificultarán su uso tanto en las labores de gestión administrativas, como docentes o de divulgación. Quizás deberían tomar como ejemplo la brevedad lingüística utilizada en los correspondientes títulos profesionales.

El proceso dará comienzo tomando como base las enseñanzas mínimas que fija cada uno de los títulos. Esto, inicialmente, condiciona las tareas de los responsables de los diseños; sin embargo, el margen de maniobra es amplio y todo un reto para quienes asumen esa responsabilidad. Los currículos habrán de recoger, de forma ordenada, los resultados de aprendizaje, los criterios de evaluación y los contenidos que permitan una enseñanza de calidad, capaz de transmitir a los alumnos todos los conocimientos necesarios para el desarrollo consciente de su profesión. Sin duda, esta es una tarea de suma importancia, que habrá de ser confiada a profesores expertos, con gran experiencia y compromiso docente en cada uno de los módulos que han de ser desarrollados; sin olvidar la necesidad de un conocimiento exhaustivo del mundo que rodea a la actividad profesional. Sin embargo, el procedimiento bajo el cual se realiza la selección de los profesores que tendrán a su cargo esta tarea es manifiestamente mejorable. En realidad, no existe tal procedimiento.

Algunos profesores recibirán la invitación a participar en el desarrollo curricular. Un buen número de ellos se negarán a asumir ningún compromiso en un proyecto cuyo proceso de gestación no comparten, que les robará gran parte de su tiempo durante varios meses y que, además, compatibilizarán con su horario habitual de docencia. De este modo, algunos de estos profesores, en un gesto de responsabilidad, aceptarán y se entregarán a una tarea en la que ni están todos los que debieran ni deberían estar todos los que están, salvando honrosas excepciones. Como consecuencia, en la mayor parte de los casos, no se da

esa deseable concordancia entre la experiencia personal y la experiencia necesaria. Con enorme voluntarismo, un tanto de insatisfacción por una labor no deseada y mayor esfuerzo del necesario, el equipo de trabajo va quemando etapas hasta dar por finalizado el encargo. El resultado final será publicado en el Diario Oficial de Galicia y llegará a las manos de los distintos profesores.

Aquellos que gozan de experiencia, harán una crítica más o menos velada de los errores que hayan observado y, a través de sus programaciones de aula, tratarán de ponerles remedio. Aquellos otros que carecen de ella, sumarán a su falta de experiencia el contenido de una programación deficiente.

Uno se pregunta si tarea tan importante no merece un modelo de gestión mejor. Considero fundamental que el diseño se haga desde la perspectiva de una doble experiencia del diseñador: la profesional y la docente. Sin la primera no es posible identificar todos los contenidos necesarios del corpus del módulo y sin la segunda no es posible dotarlo de forma. En esencia, viene a ser algo así como responder a estas dos preguntas: que es necesario enseñar y cual es el mejor modo de hacerlo. A esto añadiría un aspecto que me parece muy relevante; y es la necesidad que tiene toda propuesta de ser contrastada. En este sentido, la calidad del proceso mejoraría si los currículos, en su trámite de redacción, pudieran ser discutidos por dos o más expertos.

Por otro lado, en la formación marítima existe un entramado muy amplio de titulaciones menores y certificados de especialidad que deben ser tenidos en cuenta a la hora de informar sobre las posibles convalidaciones a que pudieran dar lugar los distintos títulos, a través de las correspondientes propuestas de habilitación. En la actualidad, nos encontramos con currículos de títulos cuyo contenido forma parte de otros sin que esto tenga efectos legales. Por ejemplo, no se entiende que a un titulado del ciclo superior de Navegación, Pesca y Transporte Marítimo o del medio de Pesca y Transporte Marítimo se le exija realizar el examen de Marinero Pescador. O a un Técnico Especialista en Navegación de Cabotaje o en Mecánica naval, el de Marinero de Puente o de Máquinas, respectivamente.

Solo deseo que esta vez se acierte y que, al final, hayamos realizado un buen trabajo, digno de una Administración avanzada y al servicio de todos. Este es un país en el que tenemos un bajo nivel de exigencia personal, donde la excelencia casi nunca es un objetivo. Sin duda, parte de nuestros problemas de hoy tiene sus raíces en ese escaso compromiso.

RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Pilar Aguirre Enríquez.

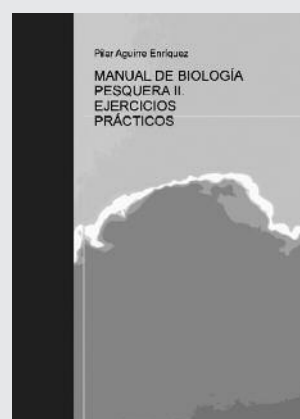
Profesora de Biología Pesquera en el Instituto Marítimo-Pesquero del Atlántico de Vigo (Pontevedra), desde 1966 a 2007.

Manual de Biología Pesquera.

Manual de carácter didáctico, pensado para los profesionales Náutico-Pesqueros (Patrones y Capitanes de Pesca) y para todos aquellos que de un modo u otro están relacionados con la pesca, o interesados en ella y la explotación de los recursos pesqueros.

Manual de Biología Pesquera II. Ejercicios prácticos.

Son ejercicios y supuestos de gran sencillez, que pretenden acercar al aula los métodos y trabajos científicos de los expertos en Ciencia de Pesquerías.



Enlace para "**Manual de Biología Pesquera**" y en los "**Ejercicios prácticos**"

<http://pilaraguirre.bubok.es>

En esta página aparece el libro y la opción de bajarlo gratis, con las opciones normales de abrirlo o guardarlo.

Las Enmiendas de Manila permitirán a los españoles ser punta de lanza del mundo marítimo mundial

Se implantan enmiendas al Convenio STCW

Rafael Rodríguez Valero

Director General de la Marina Mercante

Como ya saben, una gran parte de mi vida profesional la he dedicado a la docencia, aunque previamente estuve navegando y después trabajé en tierra en empresas relacionadas con la mar. Por eso, a lo largo de mi carrera he sido testigo de la evolución de la técnica y el desprecio, por parte de algunos, de las personas, del factor humano que interviene en toda actividad industrial. Hay quien cree que solamente con nuevos aparatos y nuevas técnicas las empresas triunfan, minusvalorando a los seres humanos que las manejan. Esa se ha convertido en una de mis obsesiones porque he sido testigo del fracaso de algunos proyectos por olvidarse de las personas.

Pero no pierdo la esperanza de que esta situación se revierta o, al menos, se detenga. Desde los más altos organismos internacionales, y en el mundo marítimo es la Organización Marítima Internacional (OMI), se ha hecho un gran esfuerzo para conseguirlo.

De conformidad con las decisiones de la Asamblea de la OMI en su 26º período de sesiones se convino adoptar enmiendas al Convenio STCW, 1978 y al Código STCW, de acuerdo con el artículo XII(1)(b)(i) del Convenio, en Manila, Filipinas, del 21 al 25 de junio de 2010.

Ochenta y dos Estados Parte firmaron el Acta Final de la Conferencia, las enmiendas adoptadas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2011 y, consiguientemente, entraron en vigor el 1 de enero de 2012.

Por supuesto, hay unas disposiciones transitorias que garantizarán que los cambios no perjudican a los profesionales ya que hasta el 1 de enero de 2017, una Parte podrá continuar expidiendo, reconociendo o refrendando títulos de conformidad con las disposiciones del Convenio que eran aplicables inmediatamente antes del 1 de enero de 2012, respecto de la gente de mar que con anterioridad al 1 de julio de 2013 hubiera iniciado un periodo de embarco, un programa de educación y formación o

un curso de formación aprobados.

Las nuevas normas también afectan al reconocimiento médico de los profesionales de la mar, y el Instituto Social de la Marina (ISM) ya se ha adaptado a las nuevas disposiciones, fundamentalmente los procedimientos de expedición de certificados médicos, sujetos ahora a normas de calidad.

Deben incorporarse nuevos programas de formación conforme a las enmiendas del Capítulo II (el capitán y la sección de puente) y el Capítulo III (sección de máquinas) antes del 1 de julio de 2013. Esto lo debe hacer el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes junto con la Dirección General de la Marina Mercante y esperamos llegar a tiempo y estar al nivel de la exigencia.

IMPLANTACIÓN EJEMPLAR

La generalización del uso de las mejoras técnicas en el mundo marítimo como los sistemas electrónicos o los automatismos, ha creado la necesidad de que exista un oficial debidamente formado en estas cuestiones, por lo que se ha creado el Certificado de Oficial Electro-Técnico.

Además, las nuevas reglas II/5, III/5 y III/7 sobre certificación de los marineros de primera de puente (II/5), máquinas (III/5) y marineros electrotécnicos (III/7) llevan a una mejora de la formación del personal de marinería, con lo que se han creado estos tres nuevos certificados.

De manera general, la creación de estos nuevos certificados va a suponer un gran esfuerzo para los centros universitarios y las Administraciones Marítimas puesto que se deberá comparar las normas de competencia exigidas a estos marineros para los títulos expedidos antes del 1 de enero de 2012 con las requeridas en el nuevo Código. En base a esa comparación se determinará si es necesario exigir a dicho personal que actualice sus cualificaciones.

La inclusión en el SOLAS de la Protección Marítima (ISPS) ha forzado la inclusión de la formación e instrucción en cuestiones de protección marítima para toda la gente de mar.

Una de las novedades que traen las enmiendas de Manila al Código STCW es un mayor grado de especialización. Así, mientras hasta el momento había un único certificado de familiarización con buque tanque, con las nuevas enmiendas habrá dos diferentes: petroleros/químicos por una parte y gaseros por otra.

Otro gran cambio es que los antiguos certificados de especialización en buques de pasaje y buques de pasaje de transporte rodado han sido unificados en un solo certificado en lo que se garantiza una formación continua.

Por último, voy a destacar que se han armonizado los requisitos en cuanto a las horas de trabajo y descanso con los del Maritime Labour Convention 2006.

Todos estos cambios conllevarán la elaboración de un nuevo Real Decreto tras las decisiones de la Comisión Europea en relación con los cambios a introducir en la actual Directiva 2008/106/CE relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas.

La Comisión Europea prefiere examinar ciertas disposiciones de esta Directiva relacionadas con el procedimiento de reconocimiento de certificados emitidos por terceros países.

Como pueden ver, todos estos cambios requieren una estrecha cooperación entre diferentes organismos administrativos: ISM, DG Marina Mercante y Universidades, pero todos estamos empeñados en hacer una implantación ejemplar de estas enmiendas en España para que los marinos españoles sigan estando en la punta de lanza del mundo marítimo mundial.

Sector pesquero, situación de partida, avances y orientaciones futuras en un año de gobierno

Joaquín García Díez

Portavoz de Pesca del Grupo Popular en el Congreso de los Diputados.

El punto de partida que se encontró el Gobierno en lo referente al sector pesquero habría que calificarlo de muy preocupante. A la crisis económica general que padecemos, hay que sumar la situación particular que ha venido atravesando este sector durante toda la etapa correspondiente al periodo 2004-2011, que ha generado un empobrecimiento de la actividad pesquera tanto en la flota que faena en el caladero nacional, como aquella que faena bajo acuerdos de pesca o en aguas internacionales reguladas por las organizaciones regionales de pesca, y también, en la que faena en aguas comunitarias.

En ese periodo y casi de forma generalizada, se sometió a las distintas especies que se pescan en el caladero nacional a sobre-explotación, una veces, por no hacer uso de los informes científicos disponibles, otras, por no realizar un control firme de las descargas de pescado, y en algunas otras ocasiones, por evitar enfrentamientos con los pescadores de algunas modalidades de pesca.

En lo referente a la flota que faena en aguas comunitarias, al igual que la flota que participa en pesquerías reguladas por organizaciones regionales de pesca en las que es la UE la parte contratante, el proceder adoptado en defensa de estas flotas por el Gobierno español en dicho periodo de gobierno socialista, hay que considerarlo como un tratamiento de perfil bajo, lo que condujo en muchas ocasiones a la pérdida de posibilidades de pesca para nuestra flota, circunstancia ésta que se vio agravada por la baja exigencia de España a las autoridades comunitarias para que se negociaran acuerdos de pesca en función de las necesidades del sector pesquero español.

En este sentido cabe recordar el mal acuerdo de pesca que se negoció en el año 2006 con Marruecos por parte de las autoridades comunitarias y que España orientó, o el preacuerdo alcanzado con Mauritania antes de finalizar su mandato y que posibilitó la firma del acuerdo ahora rechazado por no ser rentable para la flota española.

Por otro lado, en este primer año de Gobierno del Partido Popular, ha habido que repartir el esfuerzo en muchas direcciones. Las más relevantes están referidas a recuperar por una parte la credibilidad de España en las instituciones comunitarias e internacionales, y por otra, a fortalecer la competitividad del sector pesquero.

■ El programa de trabajo desarrollado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en este año de Gobierno, está inspirado en dos principios: diálogo y transparencia, así como firmeza en las instancias comunitarias, lo que está siendo muy bien valorado por el sector pesquero.

■ En sus actuaciones, el Ministerio ha situado como elemento prioritario modificar los planteamientos de la Comisión en la propuesta de reforma de la política pesquera común (PPC) que fue presentada con contenidos de rechazo por el sector pesquero español, aquellos que el Gobierno socialista entendió como admisibles a pesar de los claros perjuicios que acarrearía a buena parte de la pesca española. En las instancias del Consejo se ha conseguido incorporar muchas de las propuestas demandadas por el sector, y que el Ministro, Miguel Arias Cañete, hizo suyas, tales como: la implantación del rendimiento máximo sostenible (RMS) para una pesquería en el horizonte del 2015, siempre que sea posible y, si no lo fuera, en 2020; que la supresión de los descartes se pueda hacer de forma gradual y flexibles, y que se mantengan las ayudas al ajuste del esfuerzo pesquero mediante el desguace de la flota excedentaria o la paralización de la actividad, planteamientos que recientemente el Parlamento Europeo ha rectificado y que ahora requieren de un acuerdo entre la Comisión, el Parlamento y el Consejo.

■ Han formado parte de las actuaciones del Gobierno cuestiones que venían siendo demandadas por el sector, como posibilitar un mecanismo de asignación de cuotas individuales transferibles de pesca (ITQ), o como defender en las instancias comunitarias la firma o renovación de acuerdos pesqueros por parte de la UE con terceros países.

■ En este sentido, a la llegada al Gobierno y en un corto periodo de tiempo, el Ministro obtuvo un mandato de negociación para la renovación del acuerdo de pesca UE-Marruecos. Igualmente impulsó la renovación del acuerdo de pesca con Mauritania, aunque los compromisos aceptados por la anterior Ministra, quebraron las expectativas del sector y la imposibilidad de modificar estos, lo que ha provocado que el acuerdo firmado haya sido denunciado por el actual Gobierno.

■ El trabajo desarrollado por el Ministro y su equipo, aportando soluciones e información, ha permitido que se empiece a recuperar la credibilidad perdida ante las instancias comunitarias y organismos internacionales, consiguiendo que las propuestas de la

Comisión, muy restrictivas para los intereses españoles, fueran corregidas en positivo en el reparto de cuotas para el año 2013 acordado el pasado mes de diciembre en el Consejo de ministros comunitario.

■ La labor desarrollada igualmente en las organizaciones regionales de pesca, como ICCAT, NAFO, NEAFC, etc., aportando información técnica y científica, ha tenido unos resultados positivos para el sector pesquero español, que ha entendido que la mejor defensa que se puede hacer, es disponer de los mejores informes científicos complementados con estadísticas fiables.

■ También se ha iniciado por el Gobierno la ordenación definitiva del caladero nacional para un aprovechamiento óptimo de los recursos disponibles, garantizando una explotación sostenible del mismo, creando cuatro grupos de trabajo, uno por cada uno de los caladeros tradicionales, Cantábrico-Noroeste, Golfo de Cádiz, Mediterráneo y Canarias.

■ Igualmente se ha materializado el compromiso de avanzar en el proceso de regularización de embarcaciones irregulares, publicando un RD sobre la materia, que permitirá que centenares de embarcaciones no queden amarradas a puerto.

■ Como orientaciones para garantizar el futuro del sector pesquero figura el fortalecer su competitividad. En un mundo globalizado, resulta incuestionable la necesidad de aumentar fuertemente la rentabilidad y la competitividad de todos los escalones económicos del sector pesquero.

■ La rentabilidad del sector viene en parte limitada por el excedente de parte de la flota del caladero nacional, unido a una sobreexplotación o plena explotación de las principales especies objetivo. En consecuencia, se impone conseguir una reducción importante del esfuerzo de pesca de nuestra flota y de la mortalidad por pesca generada por la actividad de aquella, reducción que se debe conseguir mediante una interacción en el tiempo entre la reducción de la actividad y la capacidad pesquera.

■ Teniendo en cuenta que las exigencias establecidas en la reforma de la PPC conducirán a una menor actividad de la pesca en algunas zonas concretas, se ha de aprovechar la aplicación de los distintos fondos comunitarios que tendrán su vigencia entre el 2014 y 2020 para generar la diversificación económica de las zonas dependientes de la pesca.

■ Para el sector pesquero de altura o vinculado con

la pesca realizada en terceros países, que tiene en la actualidad una configuración fuertemente restrictiva e impide aprovechar las potencialidades que aún mantiene el sector pesquero español, han de buscarse nuevas vías de expansión que no vengan condicionadas por la política pesquera común. En el momento presente, tal fórmula pasa por potenciar fuertemente la cooperación al desarrollo del sector pesquero de países en vías de desarrollo y estimular la creación y sostenimiento de las sociedades mixtas.

Todas estas orientaciones no solo están en la agenda del Gobierno, sino que el propio Presidente Rajoy se ha hecho partícipe tal y como hemos tenido oportunidad de constatar con motivo del todavía reciente debate del Estado de la Nación. El Presidente asumió un firme compromiso en sede parlamentaria en defensa de los intereses pesqueros, circunstancia ésta no inédita, ya que también lo hizo en su primer viaje a Marruecos incorporando en su agenda los temas pesqueros. Hoy estos compromisos se mantienen como hemos tenido ocasión de escuchar, al manifestar que contactaría de forma inmediata con el Presidente de la Comisión Europea para impulsar el acuerdo de pesca de Marruecos y renegociar el de Mauritania, advirtiéndole que si este acuerdo no es de interés para el sector pesquero, lo denunciaría.

Finalmente debemos valorar positivamente el trabajo que se viene realizando desde las distintas administraciones en diálogo permanente con el sector pesquero, trabajo que estoy seguro conducirá a propiciar un marco de estabilidad para los pescadores que no era habitual en años anteriores y que demanda la situación actual, cuando estamos finalizando el proceso de reforma de la Política Pesquera Común.

Diez años después del bautizo de «un nuevo caladero»

Pescador

Después de haber pasado diez años se está celebrando en la ciudad de A Coruña el Juicio para juzgar a los “responsables” de la odisea del petrolero “Prestige”, que fue provocada por un fuerte temporal cuando navegaba hacia su destino por el Corredor Marítimo de Finisterre, y también a los que tomaron la “decisión política” de negarle un refugio en la costa, lo que originó su naufragio después de permanecer seis días a flote navegando remolcado.

Los acusados en este Juicio son: El Capitán del buque, el Jefe de Máquinas, el 1º Oficial (que está en paradero desconocido), y también el Director General de la Marina Mercante de aquel Gobierno, cuyo Ministro de Fomento, aconsejado por sus “expertos”, es el autor del nombre del caladero conocido como el “Quinto Pino”.

Con respecto a las responsabilidades de estos “chivos expiatorios”, algunos creemos que no están los principales responsables de haber tomado aquella “decisión política”, lo que me hace recordar qué, al año siguiente del accidente, hice un comentario (20/9/2003) que publicó el Boletín de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE), con el título de “Un nuevo Caladero”. Comentario que alguien colgó en Internet durante un largo tiempo, y del que voy a reproducir algunos de sus párrafos, puesto que el Juicio de A Coruña trae a la actualidad cual era -y es-, la opinión de un ex-pescador sobre aquellos hechos.

“En las aguas españolas que forman parte de la Zona Económica Exclusiva para la Pesca de la UE, a unas 126 millas al oeste de las Islas Cíes o de Baiona, según las Cartas de Navegación editadas por el Instituto Hidrográfico de la Marina, a causa de un naufragio nos atrevemos a pronosticar que esta zona del Atlántico será conocida por los actuales, y futuros pescadores, como el caladero del “Quinto Pino”. Esta posición geográfica incrementará el número de los nombres artesanos con que los pescadores bautizan las zonas de pesca situadas frente a las costas de Galicia, en las que según un plano realizado por el CIS (Centro de Investigaciones Submarinas), que edita el Aula del Mar de la Fundación Caixa Galicia, se registran 104 “posturas” (caladeros), desde Ribadeo a la frontera portuguesa. En ese plano aparecen los sitios donde los pescadores calan sus artes, aparejos, nasas, y demás utensilios que se usan para pescar, identificados por los nombres que les pusieron las generaciones anteriores”.

Siguiendo esta costumbre, es muy posible que a la zona donde se hundió el “Prestige” los del CIS le asignen el número 105, si no han bautizado alguna otra “postura” desde la publicación del plano que conocemos. Esta zona (caladero), con profundidades de 3600/3800 metros, que antes solamente frecuentaba la “flota bonitera” en sus campañas anuales, es en estos tiempos zona de pesca de los palangreros de superficie que se dedican a la captura del pez espada, del marrajo y de la quella. También es zona para la pesca de la palometa, cardúmenes que en otros tiempos detectábamos en las navegaciones a los Bancos de Terranova, o en viajes de pesca a la Dorsal Atlántica de la zona de las Azores”.

Del futuro nombre artesano de esta zona no serán autores los pescadores, ni tampoco los cartógrafos del Instituto Hidrográfico de la Marina. El nombre del caladero de “El Quinto Pino” tendrá como autor a un ingeniero de Caminos Canales y Puertos que, ejerciendo de Ministro de Fomento, tomó la “decisión política” que originó la mayor marea negra que ensució con chapapote las costas del noroeste español, su plataforma continental, y el litoral sur y este del Golfo de Vizcaya”.

Comprendemos que las personas de profesiones del “secano” que formaban parte del Gobierno del Reino, emplearan la expresión de “al Quinto Pino” para referirse a un lugar lejano. Al fin y al cabo los pinos crecen en los montes, y Madrid está en la meseta lejos del océano. La expresión del Ministro es más elegante, y suena mejor que la que normalmente emplean los hombres de la mar, que dirían ...“mandarlo al quinto coño”, para referirse a la orden de alejamiento del buque de la costa enviándolo hacia alta mar”.

Desde que el petrolero se partió en dos y se hundió con parte de los tanques llenos de “chapapote”, en la posición geográfica que los pescadores conocerán con el nombre del destino que le asignó al buque averiado el ministro de Fomento Sr. Álvarez Cascos, hemos escuchado y leído todo tipo de opiniones. Desde las de los expertos que recomendaron al Ministro el alejamiento del buque averiado, las de los que opinaron que debía bombardearse con el objeto de quemar la carga para reducir los daños de la marea negra, hasta las de algunos expertos navegantes (antes capitanes de la Marina Civil y ahora licenciados o doctores en Ciencias de la Navegación y Transporte Marítimo) que, varados en tierra, desempeñan cargos muy diferentes a los de sus colegas que comandan los buques. Algunos de estos doctores, en el caso de que hayan tenido

alguna vez la responsabilidad de mandar un barco, desde sus cargos que desempeñan en el secano, se olvidaron de que la primera responsabilidad del mando de un buque es la seguridad y salvamento de las vidas (tripulación), y la segunda de procurar salvar los bienes puestos bajo su responsabilidad, el buque y su carga (por muy sucia que ésta sea).

El capitán del petrolero averiado procuró cumplir las Normas, y pidió auxilio al Estado español para poner a salvo su tripulación cuando el fuerte temporal averió el casco de su buque. Y, los medios actuales de que dispone el Salvamento Marítimo Español demostraron, una vez más, su profesionalidad, que nos atrevemos a comparar como uno de los mejores en cuando al Salvamento de la Vida Humana en la Mar. Todos los tripulantes que quisieron abandonar el buque averiado fueron rescatados, asumiendo sus salvadores los riesgos de actuar en condiciones de tiempo adversas”.

En cuanto a la segunda misión del mando, la de tratar de salvar el buque y su carga, al capitán del petrolero el Gobierno español le negó un refugio en la costa, o la entrada en un puerto, donde poder transbordar o descargar el fuel y reparar la avería.

Obligó a las empresas de salvamento contratadas por las aseguradoras a remolcar el buque averiado fuera de las aguas españolas, y mientras se preparaban para remolcarlo, mandó apresar al capitán, obligándole a abandonar el buque por la fuerza, e ingresándolo en una cárcel para hacerle responsable de los daños que la decisión política podía ocasionar.”

La desgracia de este hombre de mar comenzó cuando su buque navegaba hacia su destino por el corredor marítimo de Finisterre, donde un fuerte temporal del oeste/noroeste le descosió las chapas del casco, de forro simple, a lo largo del trancanil del costado de barlovento (estribor), a la altura del centro de la eslora, según pudimos ver en las imágenes publicadas. Al inundarse los tanques de lastre del costado averiado y escorarse el buque, comenzando a derramar la carga de los tanques dañados, ordenó llenar los tanques de lastre del costado de babor, con el objeto de corregir la escora y recuperar su gobierno, sobrecarga con la que tal vez el buque rebasó su calado del escantillón ajé, provocando la rotura del casco en dos pedazos, y hundiéndose con parte de los tanques llenos después de mantenerse a flote seis días navegando de remolque”.

Recordamos qué a consecuencias del naufragio del “Casón” se logró de la OMI el alejamiento de la costa del corredor de Finisterre a la distancia actual, que antes del accidente estaba situado sobre la zona de los caladeros conocidos por los pescadores con los nombres de Mar dos Pelouros, Pozo de Sisargas, Cortada, Papeles, Quintela, Pozo da Nave, Vixi, Fondón, Canto de Corrubedo, y otros. Ahora parece que la importancia de los daños ocasionados por el “Prestige” han sido valorados seriamente por la OMI, que vuelve a autorizar por segunda vez el alejamiento de la costa del Corredor hasta una distancia de 21 millas para el paso de buques que transporten mercancías inertes, y de 42 millas para los transporten cargas peligrosas. También parece que se acortan los permisos de navegación a los buques/tanque de casco de un solo forro para navegar por las Aguas Comunitarias, y que se aumentó el Fondo de Riesgo para indemnizaciones en futuros accidentes”.

También hemos observado como desde círculos intelectuales –y políticos- ubicados cerca de la costa, pero con comportamientos similares a los de la Meseta en la defensa de los intereses marítimos y pesqueros antes del naufragio, trataron de pescar en el mar sucio con su eslogan de “Nunca Mais”, sobre la bandera de Galicia manchada de chapapote. Aún por estas fechas, después de más de diez meses de la “catástrofe ecológica” -y posiblemente también económica-contrastando con el color plateado de las sardinas, que vuelven a descargarse con normalidad en los puertos de Galicia, vemos todavía en las ventanas de muchos edificios de las ciudades gallegas la divisa de los “Nunca Mais”, haciéndonos presentes las consecuencias de una “decisión política”, tomada por personas cuyos cargos dependen de los votos y no de sus méritos profesionales.

Estas divisas nos afianzan en nuestra creencia de que nunca se debió de excluir a los marinos militares, cuyas categorías personales se adquieren a través de un escalafón, de los puestos de decisión y dirección de la Marina Civil, ya que sus cargos no dependerían ni de los votos ni de los enchufes por ideologías políticas afines, para tomar decisiones maríneas en las emergencias.

Otras noticias de la Prensa nos informaban que, “expertos juristas” reunidos en el VI Congreso de Responsabilidad Civil, clausurado en Gijón, después de varias jornadas de debate de las ponencias, decían que el Gobierno Español no es responsable civil de los daños derivados del hundimiento del petrolero. Según el abogado Julio César Galán, “no

se puede afirmar sin perjuicio de lo que dispongan los tribunales competentes, que el Estado Español es responsable civil de los daños ocasionados por el Prestige”.

Si el Ministro y sus expertos en vez de tomar una “decisión política” hubiesen tomado una “decisión marinera”, teniendo en cuenta las condiciones del viento y la mar reinante en la zona, habrían autorizado el remolque del buque averiado en el Corredor de Finisterre hasta el puerto de Ferrol, o Coruña, navegando hacia el nordeste ganando latitud, para después navegar hacia el puerto recibiendo la mar y el viento por la aleta de babor, abrigando el costado averiado a sotavento. Los expertos sabían que, para las maniobras de entrada a un puerto, el buque aún que fuese remolcado, conservaba su propio gobierno. Sin decisión política, a estas alturas ya nadie se acordaría del petrolero “Prestige”, no habría “NUNCA MAIS”, y no existiría en el futuro un caladero llamado “Quinto Pino”.

“El nombre de este “caladero” le hará presente en el tiempo a los hombres de la mar los daños ecológicos, y económicos, que pueden repetirse a pesar de los “Nunca Mais”, causados por la decisión tomada por un ministro del Gobierno del Reino de España, aconsejado por sus expertos, de negarle un refugio en la costa a un buque averiado por causa de un temporal, por transportar fuel oil pesado”.

Después de haber pasado nueve años de aquel comentario, conocemos por las noticias publicadas cuando comenzaba el juicio de A Coruña que: El Tribunal Supremo de los EE.UU., en su “Última Instancia”, ha fallado en contra del Estado Español en su pleito contra la Sociedad Clasificadora ABS, responsable de la expedición de los documentos que habilitaban internacionalmente al buque como apto para el transporte y la navegación cuando ocurrió al accidente.

Desconozco si seguiremos pleiteando ante el Tribunal Internacional de la Haya, o acataremos el fallo del Supremo Norteamericano, que por el momento parece que su sentencia no ha sido valorada por los Magistrados que componen el Tribunal de A Coruña.

Siguiendo las noticias que se publican sobre este Juicio, sabemos que el diputado de IU don Gaspar Llamazares, le preguntó al Gobierno-que parece que aún no se ha recibido ni un euro de indemnización-, después de perder el Juicio contra la ABS, por el importe de los gastos ocasionados por los liti-

gios, qué hasta el 20/12/12 según lo publicado, su importe ascendía a 30.925.536,92 € . Tras conocer estos datos, el Sr. Llamazares subrayó qué, a esos casi 31 millones hay que sumarle los costes de los informes, viajes, dietas, y asesorías externas relativos a la asistencia jurídica del Estado, y al resto de los pleitos seguidos, tanto en España como en Francia.

Esperamos conocer por los medios que asisten al juicio sus opiniones sobre las declaraciones del ex-Ministro de Fomento señor Álvarez Cascos, que creyó mas importante en aquellos días ir a cazar corzos, así como las de los funcionarios políticos que formaron parte del “Comité de expertos”, y también las de los Técnicos que intervinieron por orden de las empresas de salvamento, y por las aseguradoras, para procurar que el Estado español, como país marítimo, le aplicase al accidente la mejor “solución marinera” posible, y no la “decisión política” de mandar el barco al “Quinto Pino “.

■ Soberanía para que Galiza pueda vivir de la pesca

■ **María Montserrat Prado Cores**

Portavoz en la Comisión de Pesca del Grupo BNG-Parlamento de Galicia

■ Estamos viviendo momentos difíciles, en un momento histórico en el que nos jugamos el futuro, pues de como se resuelva la actual crisis va a depender el futuro de varias generaciones. Y bajo la excusa de esa crisis los poderosos, y los gobiernos a su servicio, llevan adelante una ofensiva sin precedentes; primero contra los derechos laborales y sociales de la mayoría de la población y segundo contra el derecho de los pueblos a decidir : saben que si los pueblos deciden sus intereses pierden. En esa ofensiva la Unión Europea es una pieza clave al servicio del gran capital y al servicio de su enriquecimiento. Una UE que tiene como uno de sus objetivos el desmantelamiento del sector pesquero gallego y hacerse con sus caladeros históricos y con su mercado. Una UE que le tiene adjudicado a Galiza el papel de mera consumidora y no productora, y que además para laminar toda nuestra capacidad productiva cuenta con la connivencia obediente y sumisa del gobierno español y la Xunta de Galiza.

■ Este año 2013 se presenta con muchas dificultades para la pesca de nuestro país: escasez de capturas, bajada de precios en primera venta, invasión de productos pesqueros foráneos en nuestro mercado, subida de los combustibles, falta de acuerdos con Marruecos y Mauritania, TAC con más recortes especialmente para la flota de bajura, reforma de la Política Pesquera Común...

■ Haré referencia solo a alguna de esas cuestiones. El acuerdo que fija el reparto de los TAC (totales admisibles de capturas) y las cuotas pesqueras para 2013 vuelve a ser perjudicial para Galiza, aunque Ministro y Conselleira lo quieran presentar como un éxito. La realidad es que cada mes de diciembre desde hace años se repite el mismo ritual, el mismo mercadeo entre la Comisión Europea y los ministros de los estados miembros; previo a la reunión del Consejo de Ministros Europeos de la Pesca, la Comisión Europea hace propuesta de determinación de los TAC y cuotas, a partir de ahí se establecen negociaciones: modificación de propuestas, revisiones, contrapropuestas... para transmitirnos por todos los medios de comunicación la imagen de las “intensas negociaciones” casi siempre hasta media noche.

■ Cada año se repite la misma letanía: presentación de un escenario inicial desfavorable, una negociación que curiosamente siempre arranca con propuestas muy restrictivas que después de “intensísimas negociaciones” concluyen con modificaciones en sentido favorable comparado con lo que podía haber sido. Se nos vende un éxito en relación con la propuesta inicial pero la realidad es que siempre concluyen con menos kilos de pescado para el sector pesquero gallego. El acuerdo para 2013 da por buenos los acuerdos del 2011 y 2012 que supusieron amarre de la flota de bajura o tirar pescado al mar; este nuevo acuerdo es dar por

bueno que en el año 2013 no solo se repita la situación sino que empeore, pues mantiene un nivel de capturas similar al ridículo concedido en 2012 en unas especies y en otras con recortes significativos.

Una vez más, flotas gallegas del Gran Sol, arrastre litoral, cerco y bajura ven amenazada su viabilidad por una decisión política.

La aprobación el pasado 6 de febrero por el Parlamento Europeo de la reforma de la PPC (Política Pesquera Común) también es motivo de preocupación ya que supone más recortes, menos empleo, desmantelamiento de buques... y que Galiza continúe a perder peso en un sector tan importante.

- Mantiene un reparto de cuotas de pesca entre estados anterior al ingreso de Galiza en la UE, sin tener en cuenta la dimensión real de nuestra flota pesquera, y ésta seguirá sin tener una cuota adaptada a su tamaño.

- Tampoco tiene en cuenta las especificidades de la flota artesanal de Galiza, con una definición absolutamente restrictiva de la misma.

- Establece un calendario de descartes inasumible que debe entrar en vigor en menos de un año para pesquerías tan importantes como la sardina, jurel, lirio o caballa. En los tres primeros años de aplicación de la PPC los descartes tienen que ser cero o se descontarán de la cuota de pesca, sin que se concreten medidas efectivas de compensación para la flota.

La expulsión de nuestra flota de los caladeros de Marruecos o de Mauritania es consecuencia directa de renegociaciones de acuerdos de la UE con esos países donde los intereses de Galiza no se tienen en cuenta al no estar ni representados ni defendidos. Expulsión que cuenta con las complicidades del Gobierno español y de la Xunta que una vez más no hacen presión para defender nuestros intereses, permitiendo que sean flotas de otros países como la china, la rusa o la holandesa las que pasen a faenar en esos caladeros.

El aumento de las inspecciones -que no les hacen a otras flotas- sobre nuestros buques sería otro ejemplo de actuación discriminatoria.

Asistimos a la instrumentalización de una legalidad creada para favorecer a los estados y a los grandes intereses económicos con capacidad de presión en la Unión Europea. Ese marco legal conformado por PPC, TAC (totales admisibles de capturas) y cuotas tras 27 años de integración del estado español en la Unión Europea sigue siendo perjudicial para el sector pesquero gallego.

El teórico principio de igualdad entre los estados miembros, establecido en la conformación de la UE, fue modificándose e introduciendo excepciones, casos especiales... se contemplaron períodos de adaptación de sectores pesqueros con diferentes grados de desarrollo para salvar confrontaciones e intereses diferentes, para teóricamente mantener un necesario equilibrio entre situaciones y ritmos desiguales.

Pero lo que se vendió como una necesidad para salvar una situación inicial teóricamente desigual acabó consolidando como norma la excepción, una norma a día de hoy vigente.

Fruto de esa conversión de la excepción en norma los intereses de la flota gallega son sometidos, revisión tras revisión de la PPC, a limitaciones y restricciones imposibilitando la competitividad del sector pesquero gallego, coartando el crecimiento de la producción directa y del tejido productivo vinculado a la pesca.

Se consolida un statu quo muy desfavorable para Galiza con restricciones en el número de barcos que pueden faenar, reducción de la flota, restricciones en el acceso a zonas comunitarias de pesca como el Atlántico Norte, o el Báltico, restricciones tanto en las especies que puede pescar nuestra flota como en el número de capturas.

El objetivo, no lo olvidemos, es eliminar un competidor aventajado en la pesca como es Galiza, con el fin de hacerse con los caladeros e inundar aún más en mayor medida nuestro mercado a través de las importaciones masivas.

Galiza tiene derecho a rebelarse contra esta situación, a defender nuestra pesca, nuestro mar, nuestra flota... frente a otros intereses; como nación marinera que somos tenemos derecho a trabajar y a vivir de la pesca. Pero para esto se necesita soberanía, capacidad de decidir por nosotros mismos, frente a la situación actual en la que otros deciden por nosotros.

Este artículo fué escrito originariamente en galego

Con una sola voz

Mensaje de 420 personas de 71 países

La marginación de las gentes de la mar



María Cristina de Castro

Coordinadora de Relaciones de “Rosa dos Ventos”
Presidenta de la Federación “Aproar”

En el XXIII Congreso Mundial del Apostolado del Mar, celebrado en Roma los días 19/24 del pasado mes de noviembre, 400 personas de 71 países manifestaron la cruda realidad que se percibe en la vida de las gentes de la mar.

Es importante resaltar esta gran convocatoria del Apostolado del Mar, solidarizando a tantos países de todo el mundo para la proclamación de la marginación de los pescadores y la puesta en común buscando soluciones en su favor con “una sola voz”.

Todos los asistentes tuvieron que emprender largos viajes y algunos encontraron dificultades para obtener el visado de entrada. Han hecho todos estos sacrificios porque querían participar para poder explicar sus experiencias y reflexionar, con el fin de regresar a sus puertos con un compromiso renovado. ¡Y los que no pudieron asistir!... Todo ello fue un testimonio tangible de la importante necesidad de atención para los marinos y pescadores porque están obligados a permanecer lejos de sus familias

y de su comunidad durante meses.

La valoración de esta situación se manifestó en las palabras de acogida de Benedicto XVI a los participantes en el Congreso, asegurando la cercanía de la Iglesia a los pescadores que buscan “condiciones de trabajo dignas y seguras, salvaguardando el valor de la familia, la tutela del ambiente y la defensa de la dignidad de cada persona”.

Y exhortó a los que trabajan en primera línea de la evangelización, a

tantos hombres y mujeres de diversas nacionalidades que transitan por los puertos: ... “Responded sin vacilar a la gente del mar, que os espera a bordo para colmar las profundas nostalgias del alma y sentirse parte activa de la comunidad”.

Se consideró que el sector pesquero es víctima de las peores formas de explotación.

-En algunas zonas, el trabajo infantil permanece representando un problema en algún tipo de actividad pesquera.

-Asimismo, el trabajo forzado sigue existiendo a bordo de los buques pesqueros.

La OIT estima que 20,9 millones de personas en el mundo están atrapadas en el trabajo forzoso. Los informes recientes que denuncian las graves violaciones de los derechos humanos y la explotación a bordo de los buques pesqueros, han suscitado llamamientos para que se preste una mayor atención en el plano internacional al trabajo forzoso, la trata de seres humanos y a las condiciones de trabajo seguras y decentes para los pescadores.

El tratamiento a los tripulantes indonesios y senegaleses es de carácter muy grave: los abandonos en puerto sin abonar el salario, desorientados por des-

conocer el idioma y con dificultades para poder comunicarse con la familia; es un escarnio para los seres humanos.

En la mercante se destacó como muy frecuente el abandono de buques en puerto con sus tripulantes a bordo y así mismo en la pesca. Las banderas de conveniencia van en aumento y la justicia no tiene entrada. Hace varios años que hemos denominado esta situación “La esclavitud silenciosa del siglo XXI”. (Con un paréntesis interminable de denuncias).

La información de las intervenciones durante cuatro días de trabajo fue de reflexiones profundas, seguidas de la acogida y respuestas de la audiencia, que avivaban el ambiente solidario.

Ante todo ello, se hace determinante la necesidad de manifestarse con “una sola voz” para que la reclamación supere con fuerza la injusticia y la explotación que impera en la mar, evidentemente más grave en el sector de la pesca.

Los Convenios propuestos por la OIT son una clara evidencia de la necesidad de un respaldo jurídico para estos sectores de mercante y pesca, aunque las carencias que sufren los afectados en la marina mercante, son de relevante diferencia con cuanto acontece en el sector pesquero, de una mayor gravedad.

Asimismo, la ratificación de estos Convenios por los países denotan una gran diferencia de respuesta entre mercante y pesca, en cuanto al tiempo de espera en realizarse este requisito, así como el número de países que los ratifican. Los convenios de la pesca están muy demorados. Sirva como ejemplo que el Convenio de mercante MLC de 2006 ha sido ratificado ya por 30 países y en el mes de agosto de este año estará en activo; en cuanto el de la Pesca 188 de 2007 de la OIT, ha sido ratificado por 2 países: Argentina y Bosnia. Es ésta una realidad que llama a la solidaridad.

Reflexionando sobre el sector pesquero. Se trataba de abrir nuevos caminos para buscar el bienestar social de los pescadores y sus familias. Los Convenios recibieron la máxima acogida, y la comunicación de los ponentes fue muy valiosa. Y quiero dedicar atención a la intervención del representante de la OIT, el señor Brand Wagner, que derivó su interesante información al Convenio 188, con esta reflexión: Convención sobre la pesca ¿un nuevo bienestar para los pescadores?

Fue muy interesante el tema sobre este Convenio de la Pesca 188. El señor Wagner hizo una profunda y realista reflexión sobre la gran diferencia que existe entre el tratamiento a los marinos mercantes y a los pescadores, refiriéndose a este Convenio que afecta a los pescadores, y que en este momento sólo ha sido ratificado por dos países.

Históricamente muy pocos Convenios de la OIT, vinculados a los pescadores, recibieron más de una docena de ratificaciones y en general es menor que para los marinos. Los Convenios de la OMI para la seguridad y formación de los marinos, como “La seguridad de la vida humana en el mar” y las “Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del Mar” han sido ratificados por casi todos los Estados miembros de la OMI. Sin embargo, Convenios similares para pescadores fueron ratificados sólo por un puñado de Estados miembros.

Comentaba el señor Wagner, que la regulación del sector pesquero es un desafío, al menos a nivel internacional, donde se ha podido constatar que la protección jurídica no es siempre clara y que en algunas ocasiones es difícil para las autoridades nacionales y locales aplicar las leyes para proteger a los trabajadores.

Insistió invitándonos a analizar la situación de estos trabajadores, un sector que nunca debemos olvidar, puesto que necesitan de nuestra ayuda: hombres y mujeres, que a menudo y en condiciones difíciles, proporcionan al mundo una de las fuentes de alimentación más importantes, nutritivas y esenciales.

Un área que exige una mejora, es la elevada tasa de siniestralidad entre los pescadores en la mayoría de los países. En el mundo encabeza las primeras posiciones en las tablas de mortalidad, superior a otras categorías de trabajo. El mejorar los requisitos de los equipos de protección, las prácticas de seguridad y la asistencia médica a bordo, permitiría salvar vidas.

¿Por qué los pescadores sufren esta situación? Era ésta otra reflexión del señor Wagner. Tal vez porque el sector pesquero es un sector complejo, con embarcaciones de todos tipos y tamaños y con grandes diferencias entre las regiones geográficas, por lo que es difícil abordar la complejidad de los instrumentos internacionales y podría ser también porque los pescadores trabajan, literalmente, fuera de nuestra vista, por lo que no se les presta la misma atención política y mediática que a otros tra-



bajadores más visibles.

Desde nuestra reflexión, apuntamos esta consideración. Nuestra experiencia por mejorar la situación de los trabajadores del mar y sus familias ha experimentado las consecuencias de este

silencio, que

propicia la ignorancia de nuestra sociedad sobre la realidad de nuestros hermanos que carecen del respeto que se debe a su dignidad de seres humanos.

Por todo ello, ¿qué podemos hacer? Se debe aumentar la conciencia respecto a los retos y a los peligros a los que se enfrentan los pescadores, para que los gobiernos mejoren la ejecución de la legislación en vigor, o se interesen por adoptar el Convenio 188 sobre el trabajo en el sector pesquero.

Se podría comenzar solicitando a los gobiernos un análisis comparativo del Convenio 188 y las leyes y reglamentos nacionales que rigen las condiciones laborales de los pescadores. Posteriormente se podrían celebrar consultas nacionales con los implicados en este sector, para estudiar qué medidas se han de tomar cuando se abren brechas jurídicas.

La Oficina Internacional del Trabajo ha promocionado activamente el Convenio a través de eventos regionales y nacionales. Además ha colaborado con otras organizaciones de las Naciones Unidas, incluidas la FAO, con sede en Roma, y la OMI, con el fin de abordar juntos cuestiones como la salud y la seguridad de los pescadores, el trabajo infantil en el sector pesquero, el trabajo forzoso y la trata de personas, no sólo en los barcos, sino también en las instalaciones de procesamiento en tierra.

El Convenio también fue promovido por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y por el Colectivo Internacional de apoyo al Pescador Artesanal. También hay muchos propie-

tarios de buques pesqueros y empleadores que ayudaron mucho a la OIT en la promoción del Convenio 188, puesto que perciben el valor moral y práctico de las normas internacionales, que aumentarán el atractivo y la eficiencia de la industria pesquera.

El señor Wagner nos instó a aumentar la conciencia respecto a los retos y a los peligros a los que se enfrentan los pescadores, para que los gobiernos mejoren la ejecución de la legislación en vigor, o adopten el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero.

Y nos transmitió su reflexión: Cuando acepté la invitación a intervenir en el Congreso, me pregunté si sería oportuno pedirles con más fuerza su ayuda y animar a la red del A.M. a participar más activamente en la promoción del Convenio.

“Entonces reflexioné sobre el tema del Congreso: “La Nueva Evangelización en el mundo marítimo” (Nuevos medios e instrumentos para la proclamación de la Buena Noticia) y esto es precisamente lo que debía hacer. Según entiendo, la evangelización nos anima a entrar en acción. Se define como la difusión del evangelio cristiano a través de la predicación y el testimonio personal. Pero en un sentido más amplio significa la defensa o el apoyo entusiasta de una causa particular. Por ello, les pido que, en el espíritu del Congreso, amplíen su labor en la promoción, no sólo del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, sino también del Convenio sobre el trabajo de la Pesca. La OIT está dispuesta a ayudarles en esto”.

Y finalmente, agradeció al organizador, el Cardenal Veglió, la oportunidad de haber hablado en este Congreso tan importante y oportuno y reiteró su profundo respeto y admiración al Apostolado del Mar; para finalizar con estas palabras:

“Juntos la OIT y el A.M. podremos trabajar para aportar mejoras significativas en las condiciones laborales y de vida de los marinos y pescadores”.

“CON UNA SOLA VOZ” la concurrencia y la solidaridad de 420 personas de 71 países proyectaron sus inquietudes y compromisos en este XXIII Congreso Mundial del Apostolado del Mar. Los ponentes y los debates fueron un reto para hallar soluciones creativas a los problemas recurrentes; asimismo inspirados en la audiencia con el Papa Benedicto XVI, se renovó la iniciativa de deseos y compromisos en un documento final.

LA NUEVA EVANGELIZACIÓN EN EL MUNDO MARÍTIMO. (Nuevos medios e instrumentos para la proclamación de la Buena Noticia). Pedimos la gracia de Dios para que nos ayude a:

- Ser instrumentos de la Nueva Evangelización en el mundo marítimo a través de un viaje de conversión personal y de formación del corazón, guiados por la Doctrina Social de la Iglesia empleando todos los instrumentos y los medios de comunicación, incluso las redes sociales.
- Ser defensores eficaces de la gente del mar en los foros políticos y jurídicos, a nivel internacional y local, a la vez que colaboramos con los interlocutores sociales para garantizar una aplicación correcta del Convenio MLC 2006 y la ratificación de la OIT 188, sin demora alguna.
- Reforzar la solidaridad del A.M. de diferentes naciones, compartiendo recursos, mejores prácticas y desarrollando conocimientos en los diferentes sectores de la industria marítima, en particular en el sector pesquero,
- Apoyar y sostener a las familias de los marinos y de los pescadores, especialmente aquellas que afrontan dificultades por la criminalización, al abandono o el secuestro de sus seres queridos.
- Desarrollar cursos de formación con el objetivo de formar a capellanes y a voluntarios cualificados para el ministerio, y capacitar a los marinos para que puedan ser apóstoles de la evangelización.
- Preparar la celebración del centenario del A.M. en octubre de 2020, a través de un programa de renovación individual y colectiva.
- Profundizar nuestro testimonio de Cristo, a través de una colaboración ecuménica efectiva en medio de los retos a los que nos enfrentamos, y fomentar el diálogo en la caridad con las personas de todos los ambientes, culturas y religiones.
- Desarrollar un ministerio de presencia en todos los niveles de la industria marítima, para incrementar la sensibilización sobre la importancia del bienestar social de los marinos.

Los compromisos fueron la expresión de estar viviendo desde el corazón el año de la Fe y estos nuevos rumbos caminan con la esperanza de una nueva luz en las vidas de las gentes de la mar. El próximo encuentro en el año 2020 nos ofrecerá la respuesta.

Si Aetinape no existiera, habría que inventarla

José Manuel Balserio Orol

Portavoz del Mar del Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Con ocasión del acto de celebración del 30 aniversario de AETINAPE, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera, tuve la oportunidad de dirigir unas palabras a los asistentes donde comencé reconociendo y felicitando a los socios por el esforzado trabajo que vienen realizando en estas tres décadas.

Afirmé incluso, de un modo coloquial que: “Si AETINAPE no existiera, habría que inventarla”. A mi entender esta última frase resume muy acertadamente la opinión de quienes tenemos oportunidad por nuestro empleo o responsabilidades públicas de trabajar en el mundo relacionado —en mi caso concreto— con la pesca y por lo tanto, de quienes hemos podido seguir con acierto el trabajo de esta organización en continua reivindicación de la dignidad y del reconocimiento profesional de las gentes del mar.

Si hay un objetivo por el que trabajamos en el PPdeG es el de recuperar la ilusión por el mar y recuperar el mar como potencia. Para ello es imprescindible que trabajemos de la mano. Es verdad que hoy hay un reto mucho mayor que se presenta ante nuestros ojos, que es el esforzado empeño por superar esta grave crisis y volver a la senda del crecimiento, al camino de la recuperación. El conjunto de las instituciones, y particularmente quienes formamos parte del Parlamento, estamos especialmente obligados a liderar la búsqueda de soluciones a la intensa crisis que nos azota y a impulsar la acción de nuestros respectivos gobiernos con este ambicioso objetivo.

El Partido Popular ha sido depositario, por segunda ocasión en Galicia y también en el conjunto de España de la confianza de los ciudadanos. Y aunque nadie dijo que esto fuera sencillo, dadas las circunstancias, si nos obliga a actuar con responsabilidad. Nos obliga a

poner sobre la mesa soluciones y medidas.

En el ámbito específico que nos ocupa el compromiso que hoy asumimos ante todos ustedes es la necesidad de avanzar en el reconocimiento de los profesionales titulados náutico pesqueros y sus condiciones de trabajo. Dos aspectos básicos que constituyen una vieja demanda del sector.

Tenemos la responsabilidad, de seguir avanzando para adecuar los cuadros de tripulaciones mínimas de los buques a la situación actual, donde los avances tecnológicos de las embarcaciones hacen que quede obsoleta la orden de 1964 que regula esta materia.

Nadie puede negar que no es lo mismo un buque de vapor, con caldera y necesidad de palear carbón que uno dotado de motor diesel con alarmas en el puente de mando.

Pero adecuar este cuadro tiene que ver, en gran medida y en contra de algunas opiniones que ven en ella una minoración de tripulación, con el carácter multidisciplinar de la formación que reciben nuestros patrones y mecánicos navales y con su capacitación y valía.

Por lo tanto, si el mundo de la navegación avanza, entiendo que debiéramos avanzar con él. Si nuestros titulados avanzan en su formación y conocimientos, ellos también debieran tener la posibilidad de ver reconocido ese avance.

Queremos y tenemos que aprovechar la oportunidad que nos da la responsabilidad de Gobierno en

la administración central y autonómica para trabajar para homologar y armonizar a nivel europeo las atribuciones y capacidades que otorga la formación náutico-pesquera, eliminando las diferencias que existen actualmente entre las normativas internas de los estados miembros de la Unión Europea en esta materia. Pero hacerlo no igualando por lo bajo, sino al revés garantizando un nivel de prestación, conocimientos y requisitos exigentes y basados en la dignificación de la figura del titulado náutico-pesquero.

Creo estar en lo cierto si digo que tanto el Partido Popular de Galicia como la gran familia de profesionales náutico-pesqueros coincidimos en nuestros fines. El mundo del mar es, estoy seguro, nuestra pasión común. Un mar se convierte en protagonista principal de nuestro esfuerzo.

Concluía mi discurso expresando nuestro deseo que es que dentro de otros 30 años podamos estar aquí, nosotros o los que nos sucedan, de nuevo, celebrando con aire de fiesta el cumpleaños de vuestra asociación. Y digo “celebrando”, y lo hago con total intención. Porque tendremos razones para celebrarlo si los desafíos que hoy nos hemos marcado han sido ya superados, y estamos afrontando nuevas y diferentes aspiraciones.

Ojalá en el próximo aniversario podamos celebrar que las dificultades son cosa del pasado, que han quedado atrás. En eso trabajamos con intensidad y dedicación. También, seguro, con vuestra ayuda.



Los estándares internacionales en el ámbito marítimo pesquero (X)

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y su relación con la Administración Marítima y Pesquera

Pedro Riveiro Domínguez

Analista de derecho internacional marítimo y pesquero

Tal como se viene analizando en artículos publicados en revistas anteriores, y en relación a las Administraciones marítima y pesquera de un país, las normas políticas son una guía para una administración consecuente y uniforme en cuanto a su organización, programas y actividades. Estas normas definirán, en términos claros e inequívocos, las pretensiones y objetivos de la organización y como la organización pretende dirigir sus tareas para la dirección de su personal y para la información de sus administrados. Por lo tanto, establecer normas políticas es especialmente importante para una Administración marítima y pesquera, debido a sus funciones de regulación, aplicación de las normas, actividades a desarrollar, diversidad de sus clientes y la influencia internacional en su papel y responsabilidades.

Por otra parte, el desarrollo y promulgación de dichas normas emanarán y serán consecuentes con las normas políticas generales del Gobierno existente, y reflejarán por consiguiente, las pretensiones y objetivos consecuentes con aquellas del Gobierno. En lo que respecta a una Administración marítima y pesquera, 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 esas normas políticas, lo que conforma una responsabilidad pública desarrollada a través del Gobierno.

Las normas y principios de regulación serán obtenidos e influenciados principalmente de los convenios marítimos y pesqueros internacionales, códigos y resoluciones, legislación marítima nacional, y como referencia base, de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Por lo tanto, lo que interesa en este artículo es relacionar esta última Convención con las responsabilidades de las administraciones públicas competentes en

las tres áreas comentadas, y con el cumplimiento del Estado de pabellón, Estado rector del puerto, y el Estado ribereño.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (conocida en inglés por UNCLOS), tiene por condición, inter alia, que un Estado de abanderamiento debe: (i) tener una competente administración nacional marítima; y (ii) poner en práctica normas y estándares aplicables, que conciernan en particular, a la seguridad de los buques, a las personas a bordo, a la prevención de la contaminación del medio marino y a la gestión de sus recursos pesqueros.

Por otra parte, la Convención sobre el Derecho del Mar, establece además, las siguientes pautas para el funcionamiento básico de una administración marítima y pesquera.

Los deberes del Estado de abanderamiento y la condición jurídica de los buques

Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho a enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Además, debe existir una relación auténtica entre el Estado y el buque. En este sentido, cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado, y salvo en casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos en alta mar a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro. Un buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrán ampararse en ninguna de estas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad.

El Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón. En particular, todo Estado: (i) mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y (ii) ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el Capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

Por otra parte, todo estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias, para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones: (i) la construcción, el equipamiento y las condiciones de navegabilidad de los buques; (ii) la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables; y (iii) la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

En este sentido, tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar: (i) que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por inspectores de buques cualificados y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación; (ii) que cada buque esté a cargo de un Capitán y de oficiales debidamente cualificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque; (iii) que el Capitán, los oficiales y la tripulación conozcan y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieren a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones de radio.

Al adoptar las medidas anteriores, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas, y hará lo necesario para asegurar su observancia. En consecuencia, todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y control apropiados en rela-

ción con un buque, podrá comunicar los hechos al Estado de abanderamiento. Al recibir dicha comunicación, el Estado de abanderamiento investigará el caso, y de ser procedente, tomará las medidas necesarias para corregir la situación.

Por último, constatar que todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente cualificadas, en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar, en el que se halla visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hubieran perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hallan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado de abanderamiento y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

La protección y preservación del medio marino

Los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino, y derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política en materia de medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino. Además, tomarán individual o conjuntamente, según proceda, todas las medidas compatibles con esta Convención que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, utilizando a estos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, y se esforzarán por armonizar sus políticas al respecto.

Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción o control se realicen de forma tal que no causen perjuicios por contaminación a otros Estados y su medio ambiente, y que la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no se extienda más allá de las zonas donde ejercen derechos de soberanía de conformidad con esta Convención. Las medidas que se tomen con arreglo a esta Parte se referirán a todas las fuentes de contaminación del medio marino. Estas medidas incluirán, entre otras, las destinadas a reducir en el mayor grado posible: (i) la evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella; y (ii) la contaminación causada por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el

diseño, construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques; etc.

■
Otros aspectos importantes en la protección y preservación del medio marino, los podemos encontrar en los artículos como: la contaminación causada por buques; la ejecución por el Estado del pabellón; la ejecución por el Estado del puerto; las medidas relativas a la navegabilidad de los buques para evitar la contaminación; la ejecución por los Estados ribereños; las medidas para evitar la contaminación resultante de accidentes marítimos; la ejecución respecto de la contaminación desde la atmósfera o a través de ella; las medidas para facilitar los procedimientos; el ejercicio de las facultades de ejecución; el deber de evitar consecuencias adversas en el ejercicio de las facultades de ejecución; la investigación de buques extranjeros y la no discriminación respecto de buques extranjeros.

■ **Conservación y utilización de los recursos vivos**

El Estado ribereño determinará la captura permisible de los recursos vivos en la zona económica exclusiva. Además, y teniendo en cuenta los datos científicos más fidedignos de que disponga, asegurará, mediante medidas adecuadas de conservación y administración, que la preservación de los recursos vivos de su zona económica exclusiva no se vea amenazada por un exceso de explotación. El Estado ribereño y las organizaciones internacionales competentes, sean sub regionales, regionales o mundiales, cooperarán, según proceda, con este fin. Tales medidas tendrán asimismo la finalidad de preservar o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades económicas de las comunidades pesqueras ribereñas y las necesidades especiales de los Estados en desarrollo, y teniendo en cuenta las modalidades de pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera otros estándares internacionales generalmente recomendados, sean sub regionales, regionales o mundiales.

■
Al tomar tales medidas, el Estado ribereño tendrá en cuenta sus efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a preservar o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles que en su reproducción pueda verse gravemente amenazada. Por tal motivo, periódicamente se aportarán o intercambiarán la información científica disponible, las estadísticas sobre capturas y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones

de peces, por conducto de las organizaciones internacionales competentes, sean sub regionales, regionales o mundiales, según proceda, y con la participación de todos los Estados interesados, incluidos aquellos cuyos nacionales estén autorizados a pescar en la zona económica exclusiva.

■
El Estado ribereño promoverá el objetivo de la utilización óptima de los recursos vivos en la zona económica exclusiva. En consecuencia, determinará su capacidad de capturar los recursos vivos de la zona económica exclusiva. Sin embargo, cuando no tenga capacidad para explotar toda la captura permisible, dará acceso a otros Estados al excedente de captura permisible, mediante acuerdos u otros arreglos de conformidad con las modalidades, condiciones, leyes y reglamentos pertinentes, teniendo especialmente en cuenta los artículos 69 y 70 de la Convención.

■
Los nacionales de otros Estados que pesquen en la zona económica exclusiva observarán las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos del Estado ribereño. Estas leyes y reglamentos estarán en consonancia con esta Convención y podrán referirse, entre otras cosas, a las siguientes cuestiones: (i) la concesión de licencias a pescadores, buques y equipos de pesca, incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración que, en el caso de los Estados ribereños en desarrollo, podrán conseguir en una compensación adecuada con respecto a la financiación, el equipo y la tecnología de la industria pesquera; (ii) la determinación de las especies que puedan capturarse y la fijación de las cuotas de captura, ya sea en relación con determinadas poblaciones o grupos de poblaciones, con la captura por buques durante un cierto período o con la captura por nacionales de cualquier Estado durante un período determinado; (iii) la reglamentación de las temporadas y áreas de pesca, el tipo, tamaño y cantidad de aparejos y los tipos, tamaño y número de buques pesqueros que pueden utilizarse; (iv) la fijación de la edad y el tamaño de los peces y de otras especies que puedan capturarse; (v) la determinación de la información que deben proporcionar los buques pesqueros, incluidas estadísticas sobre capturas y esfuerzos de pesca e informes sobre la posición de los buques; (vi) la exigencia de que, bajo la autorización y control del Estado ribereño, se realicen determinados programas de investigación pesquera y la reglamentación de la realización de tales investigaciones, incluidos el muestreo de las capturas, el destino de las muestras y la comunicación de los datos científicos conexos; (vii) el embarque, por el Estado ribereño, de observadores o per-

sonal en formación en tales buques; (viii) la descarga por tales buques de toda la captura, o parte de ella, en los puertos del Estado ribereño; (ix) los requisitos en cuanto a la formación de personal y la transmisión de tecnología pesquera, incluido el aumento de la capacidad del Estado ribereño para emprender investigaciones pesqueras; y (x) los procedimientos de ejecución.

Otros aspectos importantes en la conservación y utilización de los recursos vivos los podemos encontrar en otros artículos de la citada

Convención: los Estados ribereños darán a conocer debidamente las leyes y reglamentos en materia de conservación y administración; las poblaciones que se encuentren dentro de las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños, o tanto dentro de la zona económica exclusiva como en un área más allá de esta y adyacente a ella; las especies altamente migratorias; los mamíferos marinos; el derecho de los Estados sin litoral y derecho de los Estados en situación geográfica desventajosa.

En resumen, un objetivo del Estado de abanderamiento, deberá ser por lo tanto, el establecimiento de una Administración marítima y pesquera nacional que lleve a cabo las responsabilidades que le corresponden como Estado de abanderamiento y Estado rector del puerto, en una manera efectiva y eficiente y de conformidad con los estándares marítimos internacionales.

Surrealismo marítimo I

Enric Tarrida

Marino y ciudadano

Hace poco un compañero del sindicato, joven, bombero forestal en paro, se acercó a mi todo ilusionado porque sabía de mi vinculación a la mar, y me explicó que estaba desesperado por encontrar un empleo y en la oficina del Inem le habían dicho que probará en el sector marítimo, puesto que en el BOE se habían publicado como de difícil cobertura un montón de profesiones marítimas y que entre ellas estaba la de bombero, y dado su anterior trabajo...

De este modo le dirigen al Instituto Social de la Marina para que le acaben de "asesorar". El compañero jubiloso se dirige a nuestra institución marítima donde le indican los cursos que previo a cualquier embarque debe realizar, a la vez que le manifiestan que lamentablemente, la realización de dichos cursos son escasos debido a la falta de presupuesto, pero que en la "academia tal" los hacen por el módico precio de 600 euros.

Con este ánimo, el joven compañero se dirige a mi persona, y me expone sus ilusiones a la vez que pide consejo. Como os podéis imaginar me tocó el papelón de explicarle que lo de difícil cobertura era un invento pasteleado entre administración, armadores y algún sindicato con objeto de permitir la contratación de mano de obra a precio de saldo, y que lamentablemente y a pesar de la publicación en el BOE de la supuesta falta de profesionales marítimos cada vez eran más la gente de mar sin empleo, y que los que aún lo conservaban, estaban siendo sometidos a una continua laminación de sus condiciones de trabajo, entre otras razones gracias al dumping social alentado por el anterior pacto espurio. También tuve que explicarle que el "bombero" a bordo de un buque no tiene que ver con su anterior empleo, a pesar de la coincidencia en el nombre.

Por tanto poco había que añadir sobre la conveniencia de hacer un curso de formación básica, añadiendo el hecho que además se lo tenía que pagar de su bolsillo, lo único que parece que desde el ISM, la persona que le atendió, o bien no tenía idea, o bien le preocupaba poco que el joven compañero tirara 600 euros a la basura, por no pensar en otras razones aún peores.

El surrealismo en el arte está bien, pero para la vida cotidiana resulta grotesco, y lo que estoy contando aunque parezca lo primero es pura y dura verdad. Pero ahí seguimos, insistiendo en vivir de espaldas a la mar, olvidando nuestro pasado y presente e hipotecando nuestro futuro. A este paso la mar solo servirá para decir, como hacía el cantautor Paco Ibáñez, "a galopar, a galopar, hasta echarlos en el mar..." No es mala opción.

Pongamos freno a los abordajes

Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Con toda seguridad uno de los accidentes marítimos que más se repiten en las aguas marítimas a lo largo de nuestro globo terráqueo, son los abordajes, entendiendo por tal la colisión o choque violento de -al menos- dos buques en navegación. Sentado lo anterior, y bajando a un plano más localista y teniendo en cuenta los datos que de los accidentes e incidentes marítimos se extraen de la página web de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), podría establecerse como un factor que se repite en tales siniestros, con independencia de las condiciones meteorológicas y oceanográficas reinantes en el lugar en que se produce el abordaje, es la contravención de las reglas en la materia contenidas en el Reglamento Internacional para la Prevención de los Abordajes en la mar (RIPA), bien por desconocimiento o por simple desidia durante las guardias en el puente. Así y en cuanto a los abordajes en los que se hallan involucrados pesqueros faenando en nuestras aguas jurisdiccionales o bien en la Zona Económica Exclusiva de nuestro país, lo que en los Informes recopilados en la página web antes mencionada se viene a mostrar de forma clara es que en tales casos el puente del pesquero se hallaba totalmente desatendido, y que ello se producía no sólo cuando el pesquero estaba faenando, sino, lo más llamativo, incluso en navegación, mientras que si en el otro lado de los buques involucrados en el abordaje se halla un buque mercante, nos hallamos con un supuesto de guardia nada eficaz o negligente, a pesar de que en los puentes de tales buques, de ordinario suele haber más de un tripulante de guardia en el puente.

Hemos de destacar que, en atención al grado de especialización que alcanzan los Informes -técnicos-elaborados por la CIAIM, sus conclusiones en lo concerniente a las causas de los abordajes, son contundentes, con la consecuente trascendencia que a efectos judiciales están teniendo y tienen tales Informes, y ello, pese a que las investigaciones que lleva a cabo la CIAIM no persiguen la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa alguna, sino establecer las causas técnicas que producen los accidentes e incidentes sujetos a investigación.

Lo que está colocando y, por desgracia, colocará, a buen seguro en no muy buen lugar a los mandos y oficiales responsables de la guardia en el puente de los buques implicados en los abordajes, dado el minucioso y detallado análisis que de las derrotas y maniobras previas al abordaje se contiene en los referidos Informes; para muestra, nos permitimos sugerir un repaso, entre otros, a los siguientes Informes: S-13/2012, abordaje entre el buque mercante de carga “ESTESKY” y la embarcación pesquera “TABAR”, con resultado de un tripulante del pesquero fallecido, ocurrido en fecha 05/10/2011, a la entrada de A Coruña; A-30/2012, abordaje entre el ferry de alta velocidad “MILENIUM DOS” y el buque mercante granelero “NEW GLORY”, ocurrido en fecha 13/01/2012, en el dispositivo de separación de tráfico del estrecho de Gibraltar; con resultado de varios pasajeros del ferry heridos, y graves daños en la estructura de dicho buque; y S-36/2012, abordaje entre el buque mercante gasero “SIGAS ETRRICK” y el pesquero “ABUELA MARIANA”, con resultado de daños materiales de entidad en el pesquero, ocurrido en fecha 20/06/2011, a 20 millas al sur de Isla Cristina (Huelva).

No obstante, por si se quisiera profundizar en el conocimiento de las circunstancias que dieron lugar a los abordajes, podemos encontrar un amplio elenco de tales accidentes marítimos en la página web de la CIAIM, en donde a buen seguro encontraremos una gran variedad de circunstancias y tipología de buques y embarcaciones que se han visto implicados en abordajes. Y como quiera que siendo la intención de este artículo, la de llamar la atención sobre los aspectos de la seguridad marítima que pueden contribuir a evitar que en el futuro estemos bajo la lupa -de muchos aumentos- de los investigadores de la CIAIM, sugiero que los mandos de los buques, ya sean pesqueros o mercantes, se esmeren tanto en el conocimiento como en el fiel cumplimiento de las reglas del RIPA, singularmente de las reglas identificadas con los números: 5 “Vigilancia”, 6 “Velocidad de seguridad”, 7 “Riesgo de abordaje”, y 8 “Maniobras para evitar el abordaje”. Reglas de las que se infiere como principio básico para la prevención de los abordajes, el de mantener en todo momento durante la navegación, de una eficaz vigilancia visual y auditiva, lo que se traduce en no dejar desatendido el puente en ningún momento de la navegación, ya lo sea durante las faenas de pesca, en

el caso de los pesqueros, como en navegación, para todo tipo de buques o embarcaciones. Por lo que sugiero un adiestramiento como timoneles o vigías a todos los tripulantes de cubierta, y una vuelta a las tradicionales costumbres de que en el puente se vaya acompañado en todo momento, y ello con independencia de las faenas o actividades que se estén desarrollando a bordo. Piénsese que las consecuencias de los abordajes, desgraciadamente, en no pocas ocasiones llevan aparejadas pérdidas de vidas humanas y de graves daños a los buques implicados, o a su cargamento, lo que por ende conlleva la ineludible obligación o necesidad legal de purgar la culpabilidad en el abordaje de los responsables de los buques implicados ya lo sea en la vía judicial civil, penal o social, o bien en las tres conjuntamente.

Como no se puede desconocer la vorágine que implica el ejercicio continuo de la actividad marítima a bordo de los buques pesqueros y mercantes, ni el peso que tiene la rutina a la hora de desempeñar una actividad profesional tan exigente como la de patrón o capitán de un buque ya lo sea pesquero como mercante, lo que deja poco margen para el concienzudo repaso pormenorizado a bordo de la normativa vigente en materia de prevención de los abordajes. Por lo que no estaría de más la exigencia a los mandos y oficiales de puente de los buques civiles, de tener que asistir a periódicos seminarios o cursillos de repaso y perfeccionamiento de conocimientos sobre el RIPA, y los procedimientos a seguir con ocasión y durante el transcurso de las guardias de puente en todo tipo de situaciones mientras un buque se encuentre en navegación o faenando. Tengo la certeza de que tal exigencia habrá de servir para minorar o al menos frenar ostensiblemente los abordajes; amén de que la divulgación de las Investigaciones sobre abordajes llevadas a cabo por la CIAIM, puede ser una herramienta de indudable valor a la hora de concienciar a nuestros profesionales y titulados para la prevención de tal tipo de siniestros o accidentes marítimos.

El control de la pesca en España

Jesús Saavedra España

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

Este trabajo, a pesar de titularlo “CONTROL DE LA PESCA”, en el mismo vamos a tratar, tanto la competencia para su regulación como la competencia a efectos de control dado que, ambas bien podían coincidir, en un mismo ministerio o en distintos ministerios.

Antes de adentrarnos en este nuevo estudio, conviene hacer unas precisiones. En primer lugar, adelantar que, la pesca marítima en España, tuvo una peregrinación ministerial a lo largo del tiempo, (eso sin contar, con el largo período durante el cual la pesca estuvo en manos de las cofradías de pescadores) pudiendo mencionar entre esos ministerios y a modo de ejemplo: Ministerio de Marina, en sus dos ramas, la de la pluma y la del sable; Ministerio de Industria y Comercio, etc. Sin embargo, este peregrinar fue más en el tema legislativo que en el tema de control.

En segundo lugar, hasta no hace muchos años, la regulación pesquera no presentaba un cuerpo homogéneo, dicha regulación era llevada a cabo a partir de las necesidades y los intereses particulares o locales, lo que generó en la práctica una normativa legal prolija, confusa, contradictoria y muy variable, para hacernos una idea del caos reinante, los propios funcionarios de marina, encargados del control de la misma (Siglo XVIII) decían al respecto «su conocimiento requería un estudio y una preparación semejante al necesario para interpretar los jeroglíficos egipcios».

En tercer lugar, debemos hacer también mención, a la Matricula de Mar, la cual, y a partir de las Ordenanzas de 1751, conllevó que las Cofradías fueran perdiendo competencias en cuanto a la regulación de la pesca y al control de la misma, dado que esta, pasó a depender de la jurisdicción de marina. Es decir, La Ordenanza de 1751, supuso una inflexión en la gestión y control de los recursos pesqueros, se pasa de una gestión y control de los recursos pesqueros por parte de la Cofradías de Pescadores y se pasa a una gestión por parte del Estado.

Adentrándonos ahora en nuestro trabajo, vamos a tratar del papel desempeñado por las Cofradías en el mundo de la pesca. El Diccionario Marítimo Español de 1831, definía a las Cofradías como «Congregación bajo la advocación de San

Telmo, patrono de los navegantes, constituidas por los gremios de mareantes o matriculados para el servicio de los buques de guerra, con fines religiosos y piadosos». Se trataba de asociaciones profesionales, aceptando en su seno solamente a mareantes y pescadores que fueran vecinos del puerto. El desarrollo de la actividad productiva no dependía de las decisiones individuales, sino, del conjunto de los miembros. Estas instituciones, pasaron por etapas oscuras y, por etapas de bonanza, podemos establecer la siguiente escala: Carlos I, disuelve las cofradías de pescadores que no tengan carácter estrictamente social. Felipe II, obliga a las cofradías a acatar las diferentes leyes del reino. Carlos IV (1805), ordena la disolución de estas instituciones. Isabel II (1865), tras la no aceptación de la Orden de disolución de 1805, dicta una Real Orden, para proceder a su disolución, pero a pesar de ello siguieron presentes como entidades de socorro de sus asociados, perdiendo también su carácter religioso y pasando a denominarse "POSITOS". Mediante la Real Orden de 5 de enero de 1918, se autoriza al establecimiento de las cofradías.

Durante el régimen franquista, las cofradías fueron apoyadas a través del Instituto Social de la Marina, quedando integradas dentro de la organización sindical mediante el Sindicato Nacional de la Pesca. Mediante Orden de 27 de noviembre de 1961, se dispone «las cofradías de pescadores son unidades sindicales nacidas del impulso asociativo natural y espontáneo de los productores que en ellos se integran (...)».

Mediante Real Decreto 670/1978 de 11 de marzo, se establece «Las cofradías de pescadores son corporaciones de derecho público, que actúan como órganos de consulta y colaboración con la Administración sobre temas de interés general y referentes a la actividad extractiva pesquera y su comercialización, especialmente en los sectores artesanal y de bajura».

Actualmente, las cofradías son competencia de las CC.AA. Las cofradías, no se trata precisamente de instituciones de nuevo cuño, algunas son anteriores al Estado Moderno. En cuanto a su formación, en el País Vasco, según nos relata Josu Iñaki Erkoreka, en su obra "Análisis Histórico-Institucional de las Cofradías de mareantes del País Vasco", las primeras referencias documentales más antiguas datan de la segunda mitad del siglo XIV, las cuales, para su constitución, debían contar, con licencia real, o bien, con licencia episcopal, aunque existieron algunas que no contaban con estas licencias y no se vieron abocadas a su extinción. Por su parte, Andrés Canoura, en su obra "A Pesca na

Galicia do Século XVII" remonta el origen de las cofradías gallegas al Siglo XIV. En España, la cofradía de la cual se tienen referencias documentales más antiguas, es la de Laredo, data del año 1306.

Las cofradías no disfrutaban de un poder jurisdiccional autónomo, este poder lo ejercían por delegación señorial, sobre todo, del poder real y, del poder eclesiástico. En el caso de la jurisdicción real, los monarcas concedían a las mismas unos derechos y privilegios, pero luego, los sucesivos monarcas, debían proceder a su confirmación y, si procedía, a otorgar otros nuevos. En base a este poder jurisdiccional, las cofradías disfrutaban de la capacidad de dictar normas, las cuales se denominaban "ordenanzas gremiales". A todo esto, debemos tener en cuenta que, algunos municipios tuvieron poder de intervención en el ámbito pesquero, teniendo entre sus funciones tanto la publicación de ordenanzas pesqueras como la ejecución de las mismas. Este control lo llevaron a cabo a través de los jueces designados en el puerto donde residían los concejos. Estos jueces inspeccionaban las faenas pesqueras bien, a iniciativa propia o, como consecuencia de una denuncia previa, procediendo entonces a determinar el alcance del delito, para lo cual recurrían a las declaraciones de testigos, posteriormente dictaban sentencia, ésta podía ser recurrida, mediante el recurso de agravio ante la Real Audiencia.

Este control municipal se caracterizó por una fuerte presión judicial ejercida sobre el sector pesquero, las sanciones, por lo común, eran desorbitadas, solían consistir en la satisfacción de una fuerte multa o en la destrucción del correspondiente aparejo (Andrés Canoura, en su obra mencionada).

Referente a los gremios, su intervención abarcaba la reglamentación de las especies, temporadas de pesca, especies a capturar, tiempo de pesca en el mar, cuando había que salir a pescar y cuando se debía regresar a puerto, tipo de embarcaciones que se debían utilizar y cuales no, duración de las costeras, artes y aparejos que se debían emplear dependiendo del tipo de especies a capturar, relaciones entre los dueños de las lanchas y los pescadores, la venta del pescado, vedas, derecho de postas, prohibición de pescar en festivos, asistencia social, abastecimiento de aquellos efectos que necesitaban los cofrades para llevar a cabo su labor extractiva como por ejemplo, carnada o cebo así como, los anzuelo y los cordeles e, interviniendo asimismo, cuando era necesario para impedir que la falta de carnada paralizase la actividad profesional.

En lo referente a los artes, se prohibían aquellos que se consideraban dañinos para la supervivencia de las especies. Mediante el derecho de postas, lo que se pretendía era asegurar el ordenado desarrollo de las faenas de pesca, procurando que no se utilizaran los artes y aparejos de forma irregular, provocando los correspondientes enredos de anzuelos y cordeles o de los artes. Mediante este derecho, lo que se prohibía era que se calasen los artes donde otra embarcación ya los tenía calados. Mediante la prohibición de pescar en festivos, se imponía el descanso dominical, se prohibía la salida de puerto los días de fiestas de guardar, imponiendo el regreso a puerto las vísperas de festivos antes de que las campanas tañesen el toque de Avemarías.

Referente a las asistencia social, prestaban atención a la pobreza originada por la incapacidad para el trabajo de aquellos cofrades que se encontraban en situación de enfermedad o de extremada vejez, algunas cofradías atendían la viudedad y la orfandad siempre que, el causante de estos estados hubiese estado adscrito al respectivo gremio.

En lo referente a la comercialización de las especies, parece ser que hasta el siglo XVI, los gremios no controlaban la misma. Uno de los objetivos por los cuales se centralizó la venta de las capturas era que mediante la concentración de la oferta se tenía más posibilidades de negociar los precios. Mediante esta política de carácter localista, lo que se pretendía era tanto, el control municipal como gremial de estas operaciones. Para ello, dichas instituciones, a través de medidas de carácter coercitivo trataron de controlar este mercado, por lo cual, se establecían prohibiciones referentes a la venta del pescado foráneo, control de las cantidades de pescado adquirido a los pescadores locales por los comerciantes locales o foráneos, se establecía la prohibición de la reventa que además de obstaculizar el abastecimiento equilibrado, distorsionaba el precio del producto, control de la carga y descarga de la mercancía, prohibición de la venta de pescado obtenido por los agentes locales en mercados ajenos, prohibición, salvo licencia expresa, de los pescadores no agremiados y comerciantes foráneos de efectuar el salado del pescado en las demarcaciones controladas por las instituciones locales, prohibición de comprar el pescado antes de proceder a su desembarque.

Independientemente de quien tuviese la competencia de la venta, lo que sí había que respetar eran las normas fijadas por la autoridad local para el comercio de los productos alimenticios en el respectivo término municipal, en los cuales la intervención

municipal se justificaba sobre razones de policía, sanidad pública etc.

Primero se procedía a la venta del pescado local y luego al foráneo. Referente a estas capturas, tan sólo se les permitía la venta en el recinto municipal cuando se hubiesen visto obligados a arribar a puerto por causas de temporal, no podían llevar a cabo ningún tipo de operaciones con los compradores en tanto no se hubiese vendido la totalidad de las capturas efectuadas por los cofrades del lugar.

Referente a la función jurisdiccional, una de las importantes funciones de los gremios, era la de conocer y fallar en primera instancia, sobre las cuestiones, litigios y diferencias surgidas entre los cofrades y que tuvieran su causa en el desempeño de la profesión de mareante, o bien, guardaban relación con las materias reguladas por las ordenanzas gremiales. En base a esta potestad, podían imponer penas de cárcel, embargo de los bienes, multas, destrucción de las embarcaciones, aparejos de pesca o embargo de los mismos. Dichas sanciones eran impuestas como consecuencia del empleo de útiles prohibidos, pesca en períodos de veda, pescar en domingos y días festivos etc.

Estos días festivos eran determinados por la cofradía de acuerdo con el santoral católico y las disposiciones de las diócesis. Según Ernesto García Fernández, en su trabajo <<Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascos en la Edad Media>>, en las cofradías vascas, los conflictos originados entre los miembros de las cofradías, se tramitaban ante las justicias del gremio, siendo juicios fundamentalmente orales. Las apelaciones de estas sentencias no tenían porque hacerse ante los alcaldes ordinarios, por ejemplo, los cofrades de la cofradía de pescadores de San Pedro de Lequeitio, podían efectuar su recurso ante una comisión de cinco personas, formada por el mayordomo de la cofradía y otros cuatro hombres.

En el caso de Galicia, siguiendo a Andrés Canoura, en la obra mentada supra, los mayordomos o vigairos de las cofradías, gozaron por delegación, de los poderes señoriales, de la capacidad de imponer y de ejecutar las penas correspondientes a las infracciones pesqueras que vulneraban el ordenamiento gremial. Estas sentencias podían ser impugnadas ante instancias superiores incoando el correspondiente proceso ante la Real Audiencia, o de ser el caso, ante la Real Cancillería vallisoletana. De esta manera, damos por finalizada esta primera parte.

Los recortes cuestan vidas, también en el mar

Juan Manuel Fajardo Recouso

Portavoz en la Comisión de Pesca del Grupo Alternativa Galega de Esquerda (AGE)
Parlamento de Galicia

Los trabajadores del mar, al igual que el resto de trabajadores de este país, están sufriendo el austericidio. Esta política dificulta y convierte el día a día en una auténtica carrera por la supervivencia. Impuesto directamente por la Troika, y aceptado gustosamente por el Gobierno central y muchos de los autonómicos, el proyecto de la austeridad está condenando a todos los trabajadores, los del mar también, a peores condiciones laborales, a mayor dificultad para acceder a la jubilación o prestaciones de incapacidad, y a convivir con un deterioro constante de servicios básicos como la educación o la sanidad. Los datos del incremento de la mortalidad en los países en los que se ejecutan estos recortes no dejan lugar a dudas, hablan claro: la política de austeridad sin más, y de tijeras en los servicios públicos, son un riesgo para la salud y la vida de las personas.

Pero para los trabajadores del mar esta situación se complica todavía más. Su seguridad, y por lo tanto su vida, depende en Galicia de un servicio de rescate privatizado. La coartada bajo la cual se esconde la Xunta de Alberto Núñez Feijóo es el embuste

habitual de la eficacia y el recorte del gasto. Pues, la verdad, es que ni una cosa ni la otra. El servicio le cuesta a los gallegos un millón y medio de euros más al año que su equivalente público. Y la ineficaz gestión y el consecuente retraso en los tiempos de respuesta ya ha costado la vida a trabajadores del mar. La gravedad de lo sucedido en Oia, por ejemplo, donde una percebeira perdió la vida debido al retraso de los equipos de salvamento aéreo, debería hacer reflexionar a los actuales gobernantes gallegos. Pero a día de hoy, la Consellería de Mar todavía no ha explicado de forma clara y contundente si continuará permitiendo las excepciones a la empresa concesionaria. La decisión de cambiar las guardias presenciales de la tripulación de los helicópteros de rescate por simples guardas disponibles supone, y así quedó demostrado en la tragedia de Oia, que un rescate puede fácilmente derivar en la muerte de la víctima.

Desde Alternativa Galega de Esquerda creemos que los servicios de rescate no son un negocio. Y por eso llevamos meses reclamando en el Parlamento de Galicia la recuperación del carácter netamente público del servicio de rescate y la derogación del decreto 130/2012 por la que se establecen los precios públicos de este servicio. Porque, en definitiva, consideramos que no se puede poner precio al salvamento de vidas en nuestra costa.



Catálogo / decálogo del Ministerio de Desempleo

Joseba Urbietta López

Marino en paro

¿Quién será el "iluminado" de ese ministerio que tiene la osadía de publicar en el BOE el llamado "Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura" -CPTDC- en un país donde la sangría del desempleo afecta a todos los sectores de producción y con más relevancia a los marinos, que en un porcentaje muy elevado y desde hace muchos años hemos tenido que emigrar a otros pabellones?

No me cabe la menor duda que al "inteligente" que se le ocurrió llevar a cabo con ese Decreto el aniquilamiento de los profesionales de la mar alegando que es una profesión donde en nuestro país faltan profesionales sabe, lo sabe... que la inmensa mayoría de este colectivo nos vemos obligados a navegar en banderas de conveniencia.

El "ocurrente" sin duda ha de ser un "buen tipo" con muchos amigos, vividor de la política y al lado de los dirigentes de su partido que jerárquicamente están por encima de él y que no tienen hijos ni amigos con vocación marinera...

Algo similar puede hacer con la "profesión" de político, ya no porque sobren muchos de ellos, sino que en este caso, en la redacción del desarrollo de ese catálogo podría hablar de los denominados (PAA) -profesionales auténticamente aptos- y hacer que,

los que lleguen a esos objetivos reúnan las condiciones de dignidad que moralmente les impidan tomar decisiones tan arbitrarias como la presente, y en todo caso por el bien del país y aplicando la norma PAA se puedan contratar políticos de terceros países a precio de saldo, y para orientarles en esa búsqueda, tan solo tienen que acudir a los navieros españoles que contratan a compañeros de Malasia, Filipinas, Rumania, etc. en condiciones muy precarias en sus banderas "piratas". Hablen con esos navieros y ellos les dirán como se contrata a esos políticos...

En el caso de algunos sindicatos no deja de sorprenderme los pactos alcanzados, a cambio de silencios siempre hay prebendas... por tanto, otro colectivo que podía formar parte de ese catálogo puede ser el de algunos sindicalistas, contratando los del tercer mundo se pueden evitar las 40 horas mensuales para la gestión sindical y esto se traduce en más producción...

Sobre la vocación marinera de los hijos y amigos de los que sacaron el decálogo, queda claro que no tienen tal vocación, si la tuviesen, en este país tendríamos un Ministerio del Mar...

Espero en breve un segundo Decreto donde insten a cerrar las escuelas de marina civil así como los ciclos de las escuelas náutico-pesqueras, además de un enorme ahorro, alumnos y padres no serían engañados....



Llama a AETINAPE



Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

— AETINAPE, ¿qué es AETINAPE?— Pregunta Ramón con cierto desdén.

— Pues... AETINAPE es la Asociación Española de Titulados Náutico Pesquera, responde Pepe con cierta reserva.

— Pues yo te digo que ahora AETINAPE es solamente un grupo de Amigos. Entre ellos hablan y toman las decisiones sin informar a todos los asociados. Y por ese motivo yo dejé de ir a las reuniones.

Poco tiempo después de tener lugar esta conversación estalló la llamada guerra del fletán y las consecuencias que eso produjo, entre ellas la ejecución de multas a la mayoría de los capitanes por faenar en la zona de NAFO sin la pertinente licencia.

Cuando se acabaron los recursos de apelación y los armadores dejaron a su suerte a los capitanes, la mayoría en una precaria situación económica, no sabíamos que más podíamos hacer. Unos tuvieron que hacer frente al embargo de sus bienes, otros optaron por declararse insolventes, etc.

Entonces fue cuando recurrimos a AETINAPE, a ese grupo de amigos como decía Ramón, y AETINAPE se involucró de lleno en el asunto. A base de trabajo, reuniones, entrevistas y el enorme esfuerzo y tiempo empleados, se consiguió solucionar el problema.

A esta solución se engancharon algunos armadores (impresentables) pues si los capitanes no pagaban las sanciones, ellos tampoco tenían que pagar, y también se vieron beneficiados muchos capitanes que no eran afiliados de AETINAPE.

En agosto de 1992 las autoridades de Namibia detuvieron a tres barcos españoles acusados de pesca ilegal, y retuvieron como rehenes a sus tripulantes, digo como rehenes pues además de incautar los barcos y detener a los capitanes, entre los cuales me encontraba yo mismo, mantuvieron en prisión a los oficiales tanto de puente como de máquinas durante siete meses.

Lo que en principio era un proceso por pesca ilegal (con todo lo que conlleva) se convirtió en una especie de venganza, castigo ejemplar y a la vez oportunidad política para Namibia de darse a conocer a nivel internacional.

O sea que nosotros, los detenidos nos vimos convertidos en una especie de chivos expiatorios. Lo que se suponía un proceso de 15 días o un mes de duración se fue demorando en el tiempo hasta convertirse en un calvario sin fin. Pues a cada comparecencia en La Corte siempre era la misma respuesta, dentro de un mes otra vista y regreso a prisión.

La convivencia entre nosotros se hacía cada día más difícil y más tensa. Sin entrar en detalles voy a decir que empezamos a sentirnos abandonados y olvidados tanto por nuestros armadores como por nuestras Autoridades Españolas.

En vista de que nuestros abogados no hacían nada por sacarnos de aquel atolladero, empezamos a movernos por nuestra cuenta y a escribir cartas a distintos organismos para dar a conocer nuestra situación.

La revista PANORAMA fue de las primeras en hacerse eco y vinieron a visitarnos y a comprobar in situ nuestra situación, enviamos cartas al presidente del gobierno e incluso a la Casa Real. Hay que decir que de la mayoría tuvimos respuesta y palabras de ánimo no faltaron, pero nuestra situación no mejoraba.

Entre nosotros se encontraba Ramón (no recuerdo su apellido) jefe de máquinas del Altasa, era de Noya y recuerdo que bastante tímido.

— Yo creo que deberíamos escribir a AETINAPE - dijo Ramón,- pero debido a su timidez extrema apenas lo escuchamos.

Cuando escribimos la última carta al último organismo que se nos había ocurrido, Ramón volvió a decir: Yo creo que deberíamos escribir a AETINAPE, Muñiz es el único que puede sacarnos de aquí.

Nos miramos unos a los otros y unos opinamos

que AETINAPE no podía hacer nada en nuestro caso, otros que nuestro problema no era competencia de AETINAPE, pues algunos de nosotros no eran ni siquiera asociados, o sea que cada uno tenía una opinión distinta sobre las funciones u objetivos de AETINAPE pero ante la insistencia de Ramón: Hay que llamar a AETINAPE hablar con Muñiz que yo lo conozco bien –Decía con obstinación –Al final prevaleció la opinión de: “Bueno no se pierde nada”

■
Y LLAMAMOS A AETINAPE. El resultado fue casi inmediato: AETINAPE respondió, Muñiz se implicó en el asunto y las cosas empezaron a moverse, el resultado de aquella aventura no fue muy satisfactorio, pero estoy convencido de que si no llamamos a AETINAPE y Muñiz no se hubiese implicado tal vez aun estaríamos allí o al menos hubiésemos tardado más tiempo en salir.

■
El pasado año 2011 tuve la ocasión de asistir a la reunión anual de AETINAPE celebrada en San Fernando, Cádiz, y creo que ya se comentó en su día los actos y acaecimientos de dicha reunión. Pero en estos momentos que se ha celebrado el 30 aniversario de la fundación de AETINAPE me viene a la memoria una anécdota de dicha reunión.

■
Estaba a punto de finalizar y clausurar la reunión cuando en el turno de ruegos y preguntas un compañero de Cádiz pidió la palabra. No recuerdo su nombre (disculpa compañero). Y entre otras cosas interesantes dijo lo siguiente:

— Yo no sabía de la existencia de AETINAPE hasta que tuve que hacer los cursos de formación y no sabía como, entonces un compañero me dijo: LLAMA A AETINAPE.

■
Yo nunca había oído hablar de AETINAPE y he venido hoy aquí para conocer un poco la asociación, que yo pensaba sería bastante nueva pues nunca la había oído nombrar y me encuentro con una reunión de DINOSAURIOS.

■
Nos quedamos mirándonos unos a los otros y antes de empezar a reírnos creo que todos pensamos lo mismo ¿Tan mayores somos? Y yo que me considero un teen-ager de la tercera edad, vaya.

■
Objetivamente en efecto que somos un grupo de DINOSAURIOS pero aun no estamos a punto de extinción, este grupo de dinosaurios entre los cuales tengo el honor de figurar, intentamos adaptarnos a los nuevos tiempos, a los tiempos que nos ha tocado vivir, y es por mi parte un orgullo pertenecer a un grupo que permanece unido hace más de 30 años y

que espera durar unos cuantos más antes de ser relevado y no extinguido.

■
Me he jubilado en noviembre del 2012, el año pasado vaya y después de pasar tantos años en primera línea de la pesca en activo (los que se han jubilado antes saben de lo que hablo) aún no he encontrado mi sitio en la sociedad, aún ando desubicado por emplear una expresión marinera.

■
Hace unos días nos encontrábamos por Vigo mi mujer y yo a la hora del almuerzo, estábamos por la zona portuaria, por donde tantas veces habíamos paseado o simplemente pasado, bien para ir a los muelles a trabajar o para ir a Vigo. Me doy cuenta de lo cambiado que esta todo, ya me había dado cuenta durante los últimos años de los cambios operados en la ciudad, pero ese día me pareció que eran mucho más acusados, habían desaparecido antiguos negocios, se han abierto otros, desaparecieron las tascas, las tabernas, los bares de comidas etc. Han abierto muchas taperías de diseño.

■
De repente nos encontramos ante la puerta de un antiguo y viejo bar de comidas marineras, estaba igual de vieja y sucia que antaño y destacaba entre las nuevas puertas de cristal y escaparates de la zona. Sin pensarlo entramos en el restaurante y con sorpresa y satisfacción comprobamos que la suciedad se quedaba en la puerta (sería también de diseño). Por dentro estaba limpio y recién pintado, las mesas compartidas seguían el mismo orden de antes, y sorpresa ¡Estaba lleno!

■
¿Tienen reserva los señores? Me quede boquiabierto, los restaurantes y taperías de la zona vacías y aquí hay que reservar, pensé que nos estaba tomando el pelo el camarero.

■
Entonces me fijo en la clientela y no reconozco a nadie, eran familias más o menos jóvenes, había niños por allí, compartían las mesas alargadas donde solían comer las tripulaciones de los barcos, pero no veo ningún marinero ni con pinta de tripulante de barco, más bien oficinistas e incluso algunos con pinta de señoritos. No había olor a fritanga, ni manises ni papeles por el suelo.

■
El camarero al ver nuestro despiste nos conduce hasta el fondo diciendo que hay sitio para dos, le seguimos y observo que la mayoría de la gente está tomando marisco, rodaballo y otros pescados de categoría.

■
Nos sentamos y le pregunto si no hay rapantes o pescado menudo. Me mira y contesta afirmativa-

mente que hay pescado frito variado o algo parecido. Nos trae la comida y no se porque me pongo a comer sin levantar la vista del plato, mi mujer se da cuenta y me pregunta que me pasa.

■
Miro a mi alrededor y le digo —¡No se donde estoy!—
¿Qué dices? Me mira sorprendida.
— ¡Estoy perdido!- repito.
Entonces me viene a la memoria la frase de Ramón en Namibia : LLAMA A AETINA-PE.

■
Cojo el teléfono y marco el numero de la asociación, y LLAMO A AETINAPE a los pocos segundos escucho la respuesta: Hola aquí AETINA-PE buenos días, —¡Hola Chus jo ¿Eres Bea?, pregunto pues siempre me confundo.

■
Hola Manolo soy Chus dime. Me quedo unos segundos en silencio. Nada Chus solo llamaba para saludar ¿Todo bien por ahí? Si, muy bien gracias por llamar.

■
Gracias a ti Chus por responder. Gracias a todos los miembros y socios de AETINAPE por estar ahí, por ser un GRUPO DE DINOSAURIOS, POR SER UN GRUPO DE AMIGOS, GRACIAS POR CUMPLIR 30 AÑOS DE EXISTENCIA Y POR SEGUIR SIENDO UNA REFERENCIA EN EL TIEMPO Y A VECES EN EL ESPACIO. Saludos a todos.

■ El futuro desarrollo del RD por el que se regulan las titulaciones profesionales del sector pesquero

■
Andrés Hermida Trastoy

Director General de Ordenación Pesquera
Secretaría General de Pesca

■
En recientes colaboraciones del actual Secretario General de Pesca en esta revista se abordó la trasposición a la normativa pesquera española del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros (STCW-F), 1995 y la reunificación de las titulaciones náutico pesqueras; así como de algunas de las novedades, ajenas a la ratificación del citado Convenio, que la nueva norma introducirá en materia de títulos profesionales marítimo pesqueros.

■
Pues bien, a la vista de lo anteriormente expuesto, y siguiendo la línea argumental perfilada en las intervenciones realizadas por el Secretario General de Pesca, me referiré en este artículo a algunos asuntos que, tras la futura publicación del real decreto sobre titulaciones profesionales, será necesario abordar en legislación derivada.

■
Primeramente quisiera mencionar los estudios de capitán de pesca. Como todos conocen la formación teórica de esta titulación se halla contenida en la Orden de 26 de septiembre de 1975 por la que se establecen los temarios para la obtención de los títulos de Patrón de Cabotaje, Pesca y Mecánicos Navales de acuerdo con el Decreto 2596/1974.

La antigüedad de la citada norma y el desarrollo técnico que se ha producido en el ámbito marítimo pesquero en el lapso de tiempo transcurrido desde su publicación ha determinado que algunos apartados del referido temario se encuentren obsoletos. A modo de ejemplo señalaremos que en él se abordan sistemas de navegación que han caído en desuso, como el CONSOL, mientras que no se hace referencia a algo tan común como las cartas electrónicas, que tanto tiempo llevan ya con nosotros.

Además, las modificaciones que desde el año setenta y cinco ha sufrido la formación requerida para alcanzar la titulación de patrón de altura, también deben ser tenidas en cuenta a la hora de diseñar el programa formativo de los capitanes de pesca. Se trataría pues de adecuar las enseñanzas de la más alta titulación pesquera de nuestro país a la situación actual de la navegación y la pesca en España y en el mundo.

La elaboración del nuevo programa se pretende llevarla a cabo con la colaboración de las Comunidades Autónomas pues, aunque la Administración General del Estado es competente para la elaboración de la legislación básica, consideramos que al tratarse de una titulación pensada para trabajar con grandes buques de pesca en aguas de terceros países y en alta mar, es conveniente la unificación de su formación en todo el ámbito del Estado.

En cuanto a los cursos necesarios para la ampliación de atribuciones de los mecánicos, la Secretaría General de Pesca prevé que el contenido de los mismos sea similar al recogido en la normativa emitida desde el Ministerio de Fomento, en la creencia de que una mayor uniformidad de las enseñanzas de máquinas beneficiará a los titulados de esta rama profesional. En relación con dicha uniformidad, no debemos olvidar que el futuro real decreto establece que los mecánicos navales y mecánicos mayores navales con títulos expedidos por la Administración pesquera, tienen derecho a obtener las tarjetas homónimas expedidas por el Ministerio de Fomento.

En otro ámbito de cosas, será necesario desarrollar una normativa donde se determine claramente la forma en que se realizarán las inspecciones que se deben hacer para comprobar si la formación impartida en las escuelas náutico pesqueras se adecúa a los niveles de competencia exigidos por el STCW-F. Para terminar señalaremos que el real decreto que se está tramitando permite que el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente pueda sustituir algunos de los períodos de embarque requeridos por otros de formación especial. Al respecto, señalar que la Secretaría General de Pesca no tiene previsto utilizar dicha prerrogativa y legislar sobre el asunto, pues considera que la formación a bordo es, a día de hoy, indispensable.

No obstante, al ofrecer el STCW-F la posibilidad de sustituir los embarques por formación especial, se consideró conveniente introducir dicha contingencia en la norma nacional, en atención a que la evolución futura de nuestro sector hiciese viable la sustitución prevista en el Convenio internacional. En fin, como hemos visto se trata de una legislación derivada de cierta amplitud y que, como siempre, la Secretaría General de Pesca tratará de aprobar con el mayor consenso posible para que redunde en beneficio de todos los actores del sector pesquero español.



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, 4.598 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 antes de esa fecha deberán cursar los módulos que la DGMM no considere convalidables.

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

FORMACIÓN

Cursos de Oficial de Protección del Buque y Oficial de la Compañía para protección marítima

En el BOE 151, de 23-06-08 se publica una Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se crea el certificado de especialidad de Oficial de Protección del Buque y Oficial de la Compañía para la protección marítima. Estos certificados se crean para cumplir la normativa dictada por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, que ha modificado el capítulo VI del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (BOE 04-03-08). Con estos certificados se quiere mejorar la protección de los puertos y del transporte marítimo.

Para la realización del curso de Oficial de Protección del Buque, hay que estar en posesión de un título profesional de la Marina Mercante que permita enrolarse como Capitán o Jefe de Maquinas, Oficial de Puente u Oficial de máquinas, Oficial radioelectrónico o de un título académico que permita la obtención de los citados títulos. Este curso tiene una duración de 24 horas. El certificado tendrá una validez indefinida, pudiéndose renovar a instancia del interesado en caso de pérdida o deterioro.

Certificado de Oficial de la Compañía para la Protección Marítima, la duración de este curso será de 30 horas.

Los poseedores de un certificado emitido por un Centro de Formación de acuerdo con las condiciones de autorización establecidas para ese Centro por la DGMM con anterioridad a la presente Resolución, se canjearán por el certificado de especialidad que ahora se establece. Para el Canje, los interesados deben dirigirse a las Capitanías Marítimas solicitarlo y pagar las tasas correspondientes. Hay un plazo de dos años para proceder al canje. Estos certificados se podrán incluir dentro de las tarjetas profesionales.



Náutica profesional

CURSOS HOMOLOGADOS PARA MARINOS

Formación básica

Duración 70 horas

Operador SMSSM restringido

Duración 40 horas

Operador SMSSM general

Duración 120 horas

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

Duración 24 horas

Formación Sanitaria específica avanzada

Duración 40 horas

Formación Sanitaria específica inicial

Duración 22 horas

Buques Ro-Ro y pasaje

Duración 32 horas

Avanzado en Contraincendios

Duración 24 horas

SANTIAGO DE COMPOSTELA

981 524 651 - Ext. 1

Vilar de Calo, 47

Salvacón
LA FORMACIÓN DONDE SE NECESITE

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

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

PROGRAMACIÓN CURSOS ABRIL 2013

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Formación Básica** - DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional**
DURACION: **70 horas** - FECHA: **del 1 al 10 de abril 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 15 al 19 de abril de 2013** - HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**
LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Buques Ro-Ro de Pasaje**
DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** - DURACION: **32 horas**
FECHA: **del 15 al 18 de abril 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 Inicial**
DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** - DURACION: **22 horas**
FECHA: **del 22 al 24 de abril 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 Petroleros** - DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional**
DURACION: **40 horas** - FECHA: **del 22 al 26 de abril 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 – General** - DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional**
DURACION: **120 horas** - FECHA: **del 8 al 24 de abril 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: **Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate no Rápido**
DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** - DURACION: **24 horas**
FECHA: **del 22 al 25 de abril de 2013** - HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**
LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

REDACCIÓN. VIGO MAR@ATLANTICO.NET - 27-01-2013

MAR

Rechazan el catálogo de difícil cobertura en el mar

Aetinape recuerda que hay mucha gente formada en España

La Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape) critica que el catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura siga incluyendo empleos en el sector marítimo porque, asegura, 'a la parte empresarial le resulta mucho más rentable contratar emigrantes que mejorar las condiciones de trabajo de los empleados nacionales', asegura en una nota.



El catálogo de puestos de difícil cobertura incluye profesiones del mar.

Así, explica que el catálogo incluye en su última edición puestos de frigoristas navales, jefes de máquinas de mercantes, maquinistas navales, mecánicos navales, pilotos de buques mercantes, sobrecargos, oficiales radioeléctricos, cocineros de barco, auxiliares de buques de pasaje, camareros de barco, caldereros, engrasadores, contra maestres, marineros o mozos de cubierta.

El Catálogo

Las empresas incluyen en este listado los puestos que consideran no se pueden cubrir con personal español y permite de esta forma contratar a extranjeros.

En este sentido, Aetinape se pregunta 'si no debe replantearse de nuevo la redimensión e incluso la existencia del potente sistema formativo español, que faculta a profesionales que en el mercado laboral son reemplazados por personal procedente de países extracomunitarios'. En este sentido recuerda que 'las escuelas marítimas cuestan cientos de millones de euros que financian las Administraciones públicas a través de los impuestos de los ciudadanos'.

Acto de celebración del 30 aniversario de Aetinape

Pesca.- Quintana felicita a Aetinape por su contribución a "la mejora de la seguridad" y "derechos" de la gente del mar

La conselleira dice que, en la actualidad, los profesionales del mar "cuentan con muchos más medios materiales y humanos en seguridad"

SANTIAGO DE COMPOSTELA, 15 Dic. (EUROPA PRESS) -

La conselleira do Medio Rural e do Mar, Rosa Quintana, ha felicitado a la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape) por su "importante labor" en la "contribución a la mejora de la seguridad, de los derechos y de la calidad de vida de las miles de personas que desarrollan su actividad en el mar".

De esta manera se ha pronunciado durante su intervención en la inauguración del acto de conmemoración del 30 aniversario de esta entidad, en la que ha estado acompañada por diversas autoridades del sector pesquero, como el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero.

Además, en el acto al que han acudido diputados como el popular José Manuel Besteiro; el diputado de Alternativa Galega de Esquerda José Manuel Fajardo; y la parlamentaria del BNG Montse Prado; la conselleira ha agradecido el trabajo de Aetinape "centro en la mejora de la seguridad" y "el reconocimiento académico y profesional de las titulaciones marítimo-pesqueras".

En relación a la seguridad marítima, Quintana ha señalado que, en la actualidad, se puede decir que los profesionales del mar "cuentan con muchos más medios materiales y humanos en seguridad marítima" y que "en el uso de esos medios la formación jugó un papel importante".

De hecho, ha explicado que una de sus prioridades al comienzo de su andadura como titular de Mar fue, precisamente, "la formación de los profesionales del sector pesquero" como, ha indicado, refleja el "permanente crecimiento" del número de alumnos matriculados en los Centros de Vigo, Ferrol, Ribeira y A Illa.

En este sentido, ha valorado que desde 2009 "más de 14.000 profesionales del mar recibieran formación no reglada, tanto en los centros oficiales como en diversas cofradías y puertos". Además, ha destacado que este año, unas 1.800 personas se matricularon en los 72 cursos convocados en los distintos puertos de Galicia.

LOGROS DE AETINAPE

Por su parte, el presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, ha destacado los diferentes logros conseguidos "gracias a la presión de la asociación ante la opinión pública", "especialmente aquellos relativos a seguridad en el mar y las condiciones de trabajo en el mar".

Asimismo, ha considerado que "el sector pagó demasiado elevada la factura de la integración europea" con "informes de escasa credibilidad que originaron una constante reducción de la flota", mientras "se incrementaba la presencia de productos pesqueros importados en los mercados y otros países conquistaban las estanterías que a los gallegos se les impedían abastecer".

La Opinión

Sábado, 2 de marzo de 2013

“Hay exceso de celo, casos así suelen saldarse con sanciones administrativas”, denuncia la flota

El Gobierno suspende temporalmente la licencia a un buque coruñés de Gran Sol

La presunta falta se produjo a principios de febrero y el castigo se comunicó la semana pasada

Los inspectores sostienen que el pescado descargado difiere del anotado en el diario de a bordo

A. Luaces / M. Barral

A CORUÑA

El carné por puntos para la pesca entró en vigor ayer pero los efectos para la flota gallega, según los armadores, se han sentido antes de su aplicación efectiva. Los inspectores de la Secretaría General de Pesca suspendieron la semana pasada, de forma provisional, la licencia de un pesquero coruñés de Gran Sol por el supuesto desembarque de capturas distintas a las anotadas en el diario de a bordo. El buque afectado es el *Siempre Elife*, con base en A Coruña, y la supuesta infracción se produjo a principios de febrero. La comunicación del castigo al armador, sin embargo, se efectuó el jueves de la semana pasada, dos mareas después y cuando el barco se encontraba de nuevo descargando en la lonja coruñesa. Fuentes de la asociación de armadores Arpesco critican el modo de actuar de los inspectores, “por no comunicar la sanción en el momento en que se cometió la supuesta infracción”, y denuncian un excesivo celo y “exageración” a la hora de castigar al presunto infractor. “Hasta ahora casos similares se zanjaban con una sanción administrativa, no con la suspensión provisional de la licencia, sine die, que deja al armador totalmente desamparado”, lamentan integrantes de Arpesco. “Además, en el anexo del acta de infracción



El pesquero coruñés 'Siempre Elife', amarrado a puerto. / CARLOS PARDELLAS

le acusan de una supuesta pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU), con lo que tratan al pesquero como a un delincuente”, sentencian los armadores.

La empresa propietaria del *Siempre Elife* ya presentó alegaciones y la Delegación del Gobierno en Galicia deberá darle una respuesta en los próximos días. Mientras, el pesquero permanece amarrado sin poder faenar.

“Como actúen así a partir de ahora, acaban con la flota. Sin du-

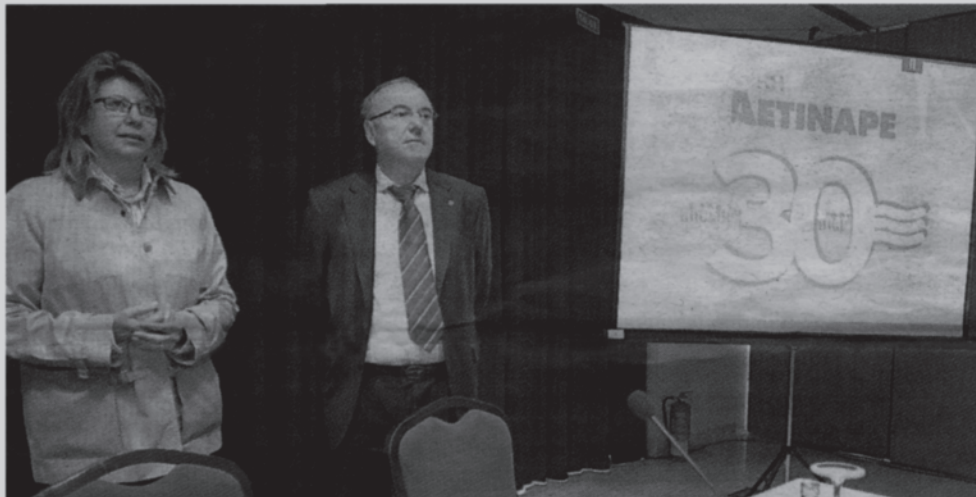
da. El armador se está planteando vender el buque. Una empresa de Vigo ya se ofreció a comprarlo al ver los problemas que tenía y él se lo está pensando”, apuntan fuentes de Arpesco.

El sector entiende que hay un excesivo celo en el control de la flota española en los últimos tiempos, antes ya de que ayer entrase en vigor el carné por puntos.

Precisamente, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) denunció ayer

que la instauración de este sistema de penalización “estrangula definitivamente” al sector y evidencia “un fracaso más” de los responsables de la política pesquera comunitaria. “Pretenden trasladar a los pescadores la culpa de su deficiente y suicida gestión”, critica la organización. “Se convierte a los pescadores en auténticas cabezas de turco entre las duras condiciones definidas por los políticos y las propias condiciones naturales en que se desarrolla su trabajo”, sentencia Aetinape.

FARO DE VIGO
DOMINGO, 16 DE DICIEMBRE DE 2012



Rosa Quintana y José Manuel Muñiz, ayer en el 30º aniversario de Aetinape. // J. Barcala

JOSÉ MANUEL MUÑIZ ■ Presidente de Aetinape

“Siempre tuvimos enemigos y aún no están tranquilos; quieren cortarnos la cabeza”

José Manuel Muñiz, presidente de la Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros (Aetinape), organización que ayer celebró con un acto en Santiago su trigésimo aniversario, no tiene dudas de que el plan británico de protección de zonas marinas en las que faena la flota gallega no es sino un argumento “revestido de ecologismo artificial” que pueda servir en el inminente debate comunitario para el reparto de TAC y cuotas para justificar peticiones de reducción de flota o de actividad pesquera. “Todo son piedras en el zapato para la flota española en las zonas donde aún puede pescar. Es tremendo y están a todo hasta acabar con nosotros y van contra la flota española porque siempre tuvimos muchos enemigos en Europa: Francia, Irlanda, Reino Unido...”, señaló Muñiz, quien recuerda que “la flota en aguas comunitarias fue la más decapitada y hoy

nuestra presencia es ya prácticamente testimonial con respecto a hace 25 o 30 años y aún sí no están tranquilos y quieren acabar de cortarnos la cabeza para que no podamos respirar”.

Por tales motivos, Muñiz recordó ayer la exigencia al Gobierno español de “que sea capaz de tener los argumentos suficientes de armarse políticamente y planificar una estrategia capaz de desmontar esa retahíla de mentiras adornadas de ecologismo”.

Muñiz realizaba estas declaraciones tras conmemorar en Santiago el 30º aniversario de Aetinape en presencia de la conselleira Rosa Quintana y el director general de Ordenación Pesquera del Ministerio de Agricultura, Andrés Hermida.

El presidente de Aetinape resumió para este diario la historia de Aetinape como “30 años de martirio, de conflicto permanente en lucha solo por la su-

pervivencia” de la flota.

Así se refirió a los “brutales recortes” que implicó la entrada en la Unión Europea para el sector pesquero, obligado a constantes recortes de actividad, unidos a los constantes problemas en caladeros extracomunitarios—Namibia, Sáhara, NAFO o Malvinas—y ello unido a la sucesión de siniestros marítimos o apresamientos masivos.

Y, de cara al futuro “cada vez peor, los planes de Europa son desoladores con propuestas de recortes y parece que la UE tiene muy claro que nosotros no podemos seguir donde estamos y lo va consiguiendo”, con efectos “devastadores” y miles de empleos perdidos y cientos de bajas en la flota pesquera y pese a ello “estamos intentando sobrevivir; nos pasa como al tiburón, que el día que deja de nadar muere. Pues nosotros igual, tenemos que seguir nadando para sobrevivir”.

La Voz de Galicia | Domingo, 16 de diciembre del 2012

Aetinape reivindica sus logros en la celebración del 30.º aniversario

SANTIAGO / LA VOZ

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) celebró ayer en Santiago sus 30 años de existencia con un acto conmemorativo durante el cual su presidente, José Manuel Muñiz, reivindicó los logros conseguidos «gracias a la presión» del colectivo durante estos tres últimos decenios, especialmente, en materia de seguridad marítima y de condiciones laborales. «Conseguimos —espetó— que nuestras autoridades hiciesen algo más que asistir como planíderas a los entierros de las víctimas». Además, cargó contra el, a su juicio, escaso peso de la pesca española en Bruselas.

«De la mano de Europa, con sus mordazas y su escaso interés por el mundo del mar, el sector ha sufrido como ningún otro las consecuencias sociales y laborales de la globalización y la internacionalización», denunció, para luego abundar: «Nuestro sector pagó demasiado elevada la factura de la integración europea, con informes de escasa credibilidad que originaron una constante reducción de la flota». Y contrapuso esa situación con la creciente presencia en los mercados de productos de importación.

A la cita también acudió la conselleira del ramo, Rosa Quintana, quien felicitó a Aetinape por su contribución «á mellora da seguridade, dos dereitos e da calidade de vida dos milleiros de persoas que desenvolven a súa actividade no mar». Asimismo, destacó la labor de la asociación en favor de la «dignificación do traballo dos profesionais» del gremio.

Igualmente, en el acto estuvieron presentes representantes de otras instituciones y de diversos partidos políticos, como la parlamentaria del BNG Montse Prado, que censuró el «ecoloxismo mal entendido, o de cartón pedra, que determina a aniquilación do sector pesqueiro galego desde a UE». El diputado del PPdeG José Manuel Balseiro manifestó su confianza en que la industria recupere «pronto» la senda del crecimiento. Su compañero de escaño Juan Manuel Fajardo (AGE), sin embargo, lo puso en duda.

La Voz de Galicia | Viernes, 22 de febrero del 2013

Titulados de la pesca creen que el sistema de puntos alentará la deslocalización

REDACCIÓN / LA VOZ

La Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape) cargó ayer en un comunicado contra la decisión del Gobierno español de implantar el carné por puntos en la pesca. El colectivo sostiene que es una «auténtica barbaridad en las relaciones laborales del sector pesquero», pues presupone una supuesta culpabilización de la gente del mar que ataca su dignidad profesional.

Además, para Aetinape esa medida es «excepciona e injustificada», pues, a diferencia de lo que ocurre en el caso de la carretera, no está orientada a garantizar la seguridad de la vida humana. Para controlar a los profesionales del mar, «los Estados de la UE ya disponen de medidas de control suficientes y de regímenes jurídicos que garantizan el correcto desarrollo de las relaciones laborales y profesionales».

Es más, a juicio de la asociación que preside José Manuel Muñiz, el carné alienta la deslocalización empresarial, dado que solo se dirige a las flotas comunitarias.

JEFATURA DEL ESTADO

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO

* BOE 19, de 22-01-13

INSTRUMENTO de Ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, hecho en Ginebra el 23 de febrero de 2006.

Este Convenio entrará en vigor de forma general y para España el 20 de agosto de 2013

PROGRAMA DE RECUALIFICACION PROFESIONAL PARA PERSONAS QUE AGOTEN SU PROTECCION POR DESEMPLEO

* BOE 23, de 26-01-13

REAL DECRETO-LEY 1/2013, de 25 de enero, por el que se prorroga el programa de recualificación profesional de las personas que agoten su protección por desempleo y se adoptan otras medidas urgentes para el empleo y la protección social de las personas desempleadas.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

PESCA DE ESPECIES DEMERSALES Y ESPECIES PROFUNDAS CON ARTES DE PALANGRE DE FONDO

* BOE 300, de 14-12-12

ORDEN AAA/2653/2012, de 11 de diciembre, por la que se modifica la Orden de 25/03/1998, por la que se regula la pesca especializada de especies demersales y especies profundas con artes de palangre de fondo en aguas de otros Estados Miembros de la Unión Europea.

*BOE 19, de 22-01-13

Corrección de errores de la Resolución de 28/12/12, de la Secretaría General de Pesca, por la que se establecen para 2013 las posibilidades de pesca de las especies demersales y pelágicas.

CENSO DE FLOTAS DE ALTURA, GRAN ALTURA Y PALANGREROS MAYORES DE 100 TRB

* BOE 306, de 21-12-12

RESOLUCION de 04/12/12, de la Secretaría General de Pesca, por la que se modifica la de 21/12/11, de la Secretaría General del Mar, por la que se publica la actualización del censo de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros mayores de 100 toneladas de registro bruto, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste.

VEDA TEMPORAL ISLA DE HIERRO

* BOE 311, de 27-12-12

ORDEN AAA/2788/2012, de 21 de diciembre, por la que se modifica la Orden AAA/1990/2012, de 13 de

septiembre, por la que se establece una veda temporal para las actividades pesqueras en el entorno de la isla de Hierro.

PESCA CON ARTES DE CERCO CALADERO MEDITERRANEO

* BOE 312, de 28-12-12

ORDEN AAA/2793/2012, de 21 de diciembre, por la que se modifica la Orden ARM/2529/2011, de 21 de septiembre, por la que se regula la pesca con artes de cerco en el Caladero Mediterráneo.

PESCA CON ARTES FIJOS Y ARTES MENORES AGUAS EXTERIORES DEL MEDITERRANEO

* BOE 312, de 28-12-12

ORDEN AAA/2794/2012, de 21 de diciembre, por la que se regula la pesca con artes fijos y artes menores en las aguas exteriores del Mediterráneo.

VEDA TEMPORAL DE CERCO REGION DE MURCIA

* BOE 312, de 28-12-12

ORDEN AAA/2799/2012, de 21 de diciembre, por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en el litoral de la Región de Murcia.

PLAN GESTION INTEGRAL MEDITERRANEO

*BOE 313, de 29-12-12

ORDEN AAA/2808/2012, de 21 de diciembre, por la que se establece un Plan de Gestión Integral para la conservación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo afectados por las pesquerías realizadas con redes de cerco, redes de arrastre y artes fijos y menores, para el período 2013-2017.

VEDAS EN LA COMUNITAT VALENCIANA

*BOE 314, de 31-12-12

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.

PUERTOS DONDE PUEDEN REALIZARSE DESEMBARQUES SUPERIORES A 100 KG DE ESPECIES DE AGUAS PROFUNDAS

*BOE 6, de 07-01-13

RESOLUCION de 21/12/12, de la Secretaría General de Pesca, por la que se modifica el artículo único de la Orden APA/874/2003, de 10 de abril, por la que se establecen los puertos donde pueden realizarse los desembarques superiores a 100 kg de especies de aguas profundas, procedentes de las subzonas I al XIV del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) y de las aguas comunitarias situadas

dentro de las zonas COPACE 34.1.1, 34.1.2, 34.1.3 y 34.2.

POSIBILIDADES DE PESCA ESPECIES DEMERSALES Y PELAGICAS

**BOE 12, de 14-01-13*

RESOLUCION de 28/12/12, de la Secretaria General de Pesca, por la que se establecen para 2013 las posibilidades de pesca de las especies demersales y pelágicas.

CENSO DE BUQUES DE ARRASTRE DE FONDO DEL CANTABRICO NOROESTE

**BOE 12, de 14-01-13*

RESOLUCION de 28/12/12, de la Secretaria General de Pesca, por la que se publica el censo de los buques de arrastre de fondo del Cantábrico Noroeste, que pueden faenar en las aguas de dicho caladero durante el año 2013.

VEDA TEMPORAL DE CERCO EN CATALUÑA

**BOE 17, de 19-01-13*

ORDEN AAA/12/2013, de 17 de enero, por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en una determinada zona del litoral de Cataluña.

CENSO ARTES MENORES CABO DE GATA

**BOE 24, de 28-01-13*

RESOLUCION de 15/01/13, de la Secretaria General de Pesca, por la que se actualiza el censo de embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca marítima profesional de artes menores en la reserva marina de Cabo de Gata –Níjar.

CENSO DE FLOTAS ALTURA, GRAN ALTURA Y PALANGREROS MAYORES DE 100 TRB

**BOE 24, de 28-01-13*

RESOLUCION de 28/12/12, de la Secretaria General de Pesca, por la que se publica la actualización del censo de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros mayores de 100 toneladas de registro bruto, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste.

CENSO DE PALANGRE DE SUPERFICIE

**BOE 33, de 07-02-13*

RESOLUCION de 04/02/13, de la Secretaria General de Pesca, por la que se publica la actualización del censo unificado de palangre de superficie.

CONTROL DE DESEMBARQUES ARENQUE, CABALLA Y JUREL

**BOE 33, de 07-02-13*

ORDEN AAA/157/2013, de 4 de febrero, por la que se modifica la Orden ARM/2017/2011, de 11 de julio, por la que se establece el control de los desembarques

de más de 10 toneladas de arenque, caballa y jurel.

NORMAS MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD ESPECIES DEL GENERO TRACHURUS

**BOE 39, de 14-02-13*

ORDEN AAA/198/2013, de 7 de febrero, por la que se extiende a los productores no miembros de la Asociación de Organizaciones de Productores de Pesca del Cantábrico, determinadas normas orientadas a la mejora de la sostenibilidad de especies del género Trachurus.

ORDENACION DEL PEZ ESPADA EN EL MEDITERRANEO

**BOE 46, de 22-02-13*

RESOLUCION de 19/02/2013, de la Secretaria General de Pesca, para la aplicación de la Recomendación ICCAT 11-03 sobre medidas de ordenación para el pez espada del Mediterráneo.

AYUDAS POR PARALIZACION -TRIPULANTES BUQUES MAURITANIA-

**BOE 47, de 23-02-13*

ORDEN AAA/289/2013, de 21 de febrero, por la que se convocan ayudas por la paralización temporal a tripulantes de buques afectados por la reducción de posibilidades de pesca del acuerdo de la Unión Europea con Mauritania.

DENOMINACIONES COMERCIALES DE ESPECIES PESQUERAS Y ACUICULTURA EN ESPAÑA

**BOE 51, de 28-02-13*

RESOLUCION de 08/02/13, de la Secretaria General de Pesca, por la que se establece y se publica el listado de denominaciones comerciales de especies pesqueras y de acuicultura admitidas en España.

PUERTOS DESEMBARQUE CONTROL DE MAS DE 10 T DE ARENQUE, CABALLA Y JUREL

**BOE 51, de 28-02-13*

RESOLUCION de 14/02/13, de la Secretaria General de Pesca, por la que se modifica la de 02/09/2011, por la que se publica el listado de puertos designados conforme a la Orden ARM/20187/2011, de 11 de julio, por la que se establece el control de los desembarques de más de 10 toneladas de arenque, caballa y jurel.

REGISTRO NACIONAL DE INFRACCIONES GRAVES, SISTEMA POR PUNTOS, SANCIONES.

**BOE 51, de 28-02-13*

REAL DECRETO 114/2013, de 15 de febrero, por el que se crea y regula el registro nacional de infracciones graves a la política pesquera común, se establecen las normas de aplicación del sistema de puntos y se actualizan los importes de las sanciones

previstas en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

CENSO FLOTA BACALADERA

**BOE 54, de 04-03-13*

RESOLUCION de 20/02/2013, de la Secretaria General de Pesca, por la que se publica la actualización del censo de la flota bacaladera.

CENSO FLOTA BUQUES PALANGREROS MENORES DE 100 TRB

**BOE 56, de 06-03-13*

RESOLUCION de 28/12/2012, de la Secretaria General de Pesca, por la que se publica el censo de la flota de buques palangreros menores de 100 toneladas de registro bruto, que pueden pescar, durante 2013, en la zona VIIIa,b,d del Consejo Internacional de Exploración del Mar.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

NUEVOS CICLOS DE FORMACIÓN MARÍTIMO-PESQUERA

**BOE 28, de 01-02-13*

ORDEN ECD/111/2013, de 23 de enero, por la que se establece el currículo del ciclo formativo de grado superior correspondiente al título de Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura.

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

TU PRIMER TRABAJO EURES

** BOE 301, de 15-12-12*

REAL DECRETO 1674/2012, de 14 de diciembre, por el que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones públicas destinadas a la financiación de la acción "Tu primer trabajo EURES".

SALARIO MINIMO INTERPROFESIONAL 2013

**BOE 314, de 31-12-12*

REAL DECRETO 1717/2012, de 28 de diciembre, por el que se fija el salario mínimo interprofesional para 2013.

PRORROGA I CONVENIO COLECTIVO BUQUES ISM

**BOE 7, de 08-01-13*

RESOLUCION de 19/12/12, de la Dirección General del Empleo, por la que se registra y publica la prórroga del I Convenio colectivo de los Buques del Instituto Social de la Marina.

CATALOGO DE PUESTOS DE DIFÍCIL COBERTURA

**BOE 19, de 22-01-13*

RESOLUCION de 26/12/12, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se publica el Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el primer trimestre de 2013

BASES COTIZACION TRABAJADORES DEL REGIMEN ESPECIAL DEL MAR,GRUPOS II Y III

**BOE 38, de 13-02-13*

ORDEN ESS/187/2013, de 11 de febrero, por la que se establecen para el año 2013 las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero.

AYUDAS PARA BOTIQUINES EN LOS BUQUES

**BOE 54, de 04-03-13*

RESOLUCION de 14/02/13, del Instituto Social de la Marina, por la que se convocan ayudas para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques, correspondientes al año 2012.

MINISTERIO DE FOMENTO

ACTUALIZACION DE LA CARTA DE SERVICIOS DE PUERTOS DEL ESTADO

** BOE 278, de 19-11-12*

RESOLUCION de 03/10/2012, de la Subsecretaria, por la que se aprueba la actualización de la Carta de Servicios de Puertos del Estado en el ámbito de las ayudas a la navegación marítima.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

EXPEDICION DE PASAPORTE PROVISIONAL Y DE SALVOCONDUCTO

**BOE 47, de 23-02-13*

REAL DECRETO 116/2013, de 15 de febrero, por el que se regula la expedición del pasaporte provisional y del salvoconducto.

***El Pasaporte Provisional** es una modalidad de pasaporte ordinario que se podrá expedir a los ciudadanos españoles en las Misiones Diplomáticas u Oficinas Consulares españolas cuando no sea posible expedir el modelo que incorpora el soporte de almacenamiento de los identificadores biométricos.

***El Salvoconducto** es un documento público, personal, individual e intransferible, expedido por las Misiones Diplomáticas u Oficinas Consulares españolas, con el único fin de permitir a su titular desplazarse a España desde el lugar de expedición.

Todos los ciudadanos españoles tienen derecho a que se les expida un salvoconducto si precisan desplazarse a España y carecen de pasaporte ordinario o provisional.

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.

El Sistema de Puntos para infracciones graves a la política pesquera común.

Subdirección General de Asuntos Jurídicos. Secretaría General de Pesca.

1.- ¿Por qué un Sistema de Puntos?

El pasado día 15 de febrero, el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto 114/2013, el cual además de crear el Registro Nacional de infracciones graves a la Política Pesquera Común, y de actualizar los importes de las sanciones pecuniarias previstas en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, establece las normas de aplicación del sistema de puntos previsto en el Reglamento (CE) nº 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la Política Pesquera Común.

Desde diversos ámbitos, se ha planteado un paralelismo evidente entre este régimen para infracciones pesqueras, creado por el Reglamento de Control, y desarrollado a nivel comunitario por el Reglamento (UE) nº 404/2011 y a nivel nacional por el citado Real Decreto 114/2013, y el establecido por la Dirección General de Tráfico (DGT) en el verano de 2006, conocido como el "Permiso por puntos". En este sentido, es cierto que en el argumentario de fondo que subyace a ambos regímenes existen grandes similitudes, pero también pueden encontrarse importantes diferencias tanto en su motivación como en su aplicación práctica.

En este sentido, la Exposición de motivos de la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos señala que la introducción de este sistema se fundamenta en base a dos elementos esenciales: 1) su carácter reeducador, ya que a través de él se busca modificar los comportamientos infractores, gracias a la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores multirreincidentes; y 2) su efecto punitivo para los comportamientos reincidentes en la inobservancia de las normas de tráfico, consistente en la disminución o pérdida del crédito de puntos con que cuenta un conductor, titular de un permiso de conducción. En resumen, los puntos se conciben como un reflejo del nivel de confianza que la Sociedad otorga al conductor en un determinado momento, y la pérdida de los mismos supone un reproche a una serie de conductas que merecen una disminución de la confianza social.

Por su parte, las motivaciones reflejadas en los considerandos del Reglamento de Control, si bien reconocen el carácter básico punitivo de la introducción del sistema de puntos, al que se le añade un importante matiz disuasorio, señalan como uno de sus principales fundamentos la necesidad de homogeneizar las acciones que los Estados miembros emprenden cuando se infringen las normas de la Política Pesquera Común. Así, el Reglamento no parte únicamente de la necesidad de reprochar jurídicamente las conductas infractoras, sino de

hacerlo de tal forma que no exista discriminación entre los pescadores y operadores que desarrollan sus actividades en diferentes Estados miembros de la Unión Europea (UE). Fundamento éste, que también subyace a la necesidad de crear Registros nacionales de infracciones a la Política Pesquera Común como señala el Reglamento de Control, y que como se ha mencionado más arriba también regula el Real Decreto recientemente aprobado. Se trata, por tanto, de instrumentos cohesionadores para la aplicación efectiva de una política comunitaria como es la Política Pesquera Común tanto a nivel nacional como europeo. En resumen, la Administración pesquera española no puede consentir la "competencia desleal" de los infractores respecto de aquéllos que mayoritariamente cumplen con la normativa en vigor, y la UE quiere evitar que exista esa misma "competencia desleal" entre los Estados miembros a la hora de hacer cumplir las normas de la Política Común de Pesca.

Aunque no se cite expresamente, el sistema por puntos comunitario no es ajeno al carácter reeducador predicado en la fundamentación del permiso de conducir por puntos, ya que el Reglamento (UE) nº 404/2011, que desarrolla el Reglamento de Control, no sólo recoge la posibilidad de redención tras certificarse la ausencia de infracciones durante un periodo de tres años, sino que también prevé la atemperación de este reproche jurídico (en dos puntos) en caso de que el titular de la licencia lleve a cabo determinadas conductas que favorecen los objetivos de la Política Pesquera Común, como por ejemplo la utilización del Sistema de Localización de Buques vía satélite o del Diario de A Bordo electrónico sin tener la obligación legal de hacerlo, o la participación voluntaria en campañas científicas para la mejora de la selectividad de los artes de pesca, entre otras.

2.- ¿Cómo funciona el Sistema de Puntos?

Los principios básicos del sistema vienen recogidos en los Reglamentos comunitarios anteriormente citados, y se han desarrollado en el Real Decreto 114/2013 para su aplicación en España. Específicamente, en sus artículos 6, 7 y 8.

Para comenzar, y al contrario del funcionamiento del conocido permiso de conducción por puntos, en este caso los puntos no se detraen de un crédito inicialmente dado, sino que partiendo de cero, éstos se van acumulando.

En segundo lugar, tiene en cuenta únicamente algunas de las conductas tipificadas como infracciones graves y muy graves en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca marítima del Estado, o en las correspondientes leyes autonómicas en su ámbito competencial. En concreto, las tasadas en el anexo XXX del Reglamento (UE) nº 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011, que estén

tipificadas en los artículos 96, 97, 99 y 100 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, o en las correspondientes normas autonómicas. Se aplica, por tanto, respecto a un número tasado de conductas infractoras (doce), las cuales parten del régimen de infracciones graves consensuado en los Reglamentos (CE) 1005/2008 (Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada) y (CE) 1224/2009 (Control), y que se detallan a continuación:

1. Incumplimiento de las obligaciones de registrar y comunicar las capturas o datos relacionados con las capturas, incluidos los datos que deben transmitirse por el sistema de localización de buques por satélite – **3 puntos**.
2. Utilización de artes prohibidos o no conformes con arreglo a la legislación de la UE – **4 puntos**.
3. Falsificación o disimulación de las marcas, la identidad o la matrícula – **5 puntos**.
4. Disimulación, alteración o eliminación de pruebas de una investigación – **5 puntos**.
5. Subida a bordo, transbordo o desembarque de pescado de talla inferior a la reglamentaria, infringiendo la legislación en vigor – **5 puntos**.
6. Realización, en la zona de una organización regional de ordenación pesquera, de actividades pesqueras que son incompatibles con las medidas de conservación y ordenación de esa organización o las contravienen – **5 puntos**.
7. Ejercicio de la pesca sin contar con una licencia, autorización o permiso válido expedido por el Estado de pabellón o el Estado ribereño pertinente – **7 puntos**.
8. Ejercicio de la pesca en una zona de veda, durante una época de veda, o bien sin disponer de cuota alguna o después de haber agotado una cuota, o más allá de una profundidad vedada – **6 puntos**.
9. Pesca dirigida a una población objeto de moratoria o cuya pesca esté prohibida – **7 puntos**.
10. Obstrucción del trabajo de los responsables de la inspección en el ejercicio de sus funciones de control del cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación aplicables, o del trabajo de observadores en el ejercicio de sus funciones de observación del cumplimiento de las normas aplicables de la Unión – **7 puntos**.
11. Participación en transbordos o en operaciones conjuntas de pesca con buques pesqueros de los que existe constancia de que han estado involucrados en pesca INDNR, en la acepción del Reglamento (CE) nº 1005/2008, en particular los buques inscritos en la lista de la Unión de buques de pesca INDNR o en la lista de buques de pesca INDNR de una organización regional de ordenación pesquera, o ha prestado apoyo o reabastecido a tales buques – **7 puntos**.
12. Utilización de un buque pesquero que carece de nacionalidad y es, por lo tanto, un buque apátrida con arreglo al Derecho Internacional – **7 puntos**.

En cuanto a su asignación por unos mismos hechos, la normativa comunitaria especifica que si en el transcurso

de una misma inspección se detectan dos o más infracciones graves de las sujetas a la imposición de puntos, se asignarán al titular de la licencia los puntos correspondientes a cada infracción grave, hasta un máximo de 12.

Continuando con la descripción de los principios básicos de este sistema, es muy importante señalar que la asignación de puntos por la comisión de alguna de estas conductas infractoras no es automática, ya que como señala el Real Decreto, los puntos se asignarán cuando así se determine en la resolución sancionadora, atendiendo a la gravedad de la infracción. Una gravedad que será apreciada por el órgano competente para resolver el procedimiento sancionador según los criterios expresados en el artículo 90 del Reglamento de Control, y en los artículos 3 y 42 del Reglamento sobre pesca INDNR. A saber: la naturaleza y el valor de los daños causados, el perjuicio a los recursos pesqueros y al medio ambiente marino, la amplitud, importancia o repetición de la infracción, así como la situación económica del infractor. Este principio básico es esencial, puesto que anticipa con cierta objetividad qué infractores van a ser probables receptores de puntos, entre los que podrían destacarse los llamados “infractores habituales” o reincidentes.

En cuarto lugar, otra de las características más relevantes del sistema es su concepción dual, ya que realmente se regulan de forma paralela, aunque no idéntica, dos sistemas de puntos. Uno de ellos (artículo 7 del Real Decreto) dedicado a los titulares de la licencia de pesca, el cual viene ampliamente desarrollado en las normas comunitarias; y otro (artículo 8 del Real Decreto) dedicado a capitanes o patrones de buques pesqueros. Ambos se configuran de manera similar, ya que la asignación de puntos la realiza el órgano competente para resolver el procedimiento sancionador, y se fundamenta en las mismas conductas infractoras y los mismos criterios respecto a su gravedad explicados más arriba. Sin embargo, mientras que la consecuencia de la acumulación de puntos resulta en el primer caso en la suspensión de la licencia de pesca, en el sistema establecido para capitanes o patrones el reproche jurídico recogido en el Real Decreto es la inhabilitación para el ejercicio de la actividad pesquera.

Además, existe otra diferencia fundamental entre ambos sistemas, relacionada con el número de puntos necesarios para ser objeto de una u otra consecuencia punitiva. Así, el artículo 7 del Real Decreto establece, de conformidad con la normativa comunitaria, que el órgano competente para la concesión de las licencias acordará su suspensión por los siguientes periodos de tiempo, respecto de los buques que alcancen los siguientes puntos: a) 2 meses: 18 puntos; b) 4 meses: 36 puntos; c) 8 meses: 54 puntos; 1 año: 72 puntos. En caso de acumularse 90 puntos, se procederá automáticamente a la retirada permanente de la licencia. Por su parte, el artículo 8 del Real Decreto señala que la inhabilitación para el ejercicio de la actividad pesquera se producirá cuando se alcancen los siguientes puntos y por los siguientes periodos: a) 2 meses: 30 puntos; b) 4 meses: 70 puntos; c) 8 meses: 100 puntos; d) 1 año: 130 puntos.

Es preciso señalar que, como indica el Real Decreto, el sistema de puntos y las consecuencias por él aparejadas se aplican sin perjuicio de las sanciones que correspondan

por aplicación del ordenamiento nacional, de acuerdo con la Ley 3/2001, y las correspondientes normas autonómicas.

Finalmente, tiene interés especificar dos particularidades más del sistema de puntos. La primera se refiere al hecho de que los puntos asignados a una licencia de pesca se transfieren con ella en caso de cambio en la titularidad de la misma. Y la segunda y última, pero no menos importante, es la disposición que establece que en caso de que un buque cuya licencia se encuentre suspendida (o haya sido retirada), realice actividades pesqueras durante ese periodo, será objeto de medidas coercitivas inmediatas por parte de la Secretaría General de Pesca y podrá ser incluido en la lista de buques de la UE que practican pesca INDNR.

3.- ¿Qué consecuencias tendrá la instauración del sistema de puntos?

Para responder a esta cuestión, puede ser interesante retomar de nuevo el paralelismo señalado en la introducción con el permiso de conducción por puntos. Obviamente se trata de dos actividades y situaciones muy diferentes, pero sí puede extraerse alguna conclusión respecto a la tendencia que la aplicación de este sistema tuvo en el comportamiento vial de los españoles. Así, en el año 2011 el Ministerio del Interior hizo pública una nota de prensa con los resultados obtenidos tras los primeros cinco años de vigencia del “carnet por puntos”. En dicha nota, la DGT informaba que a lo largo de esos 5 años, el 16% de los conductores había sido sancionado con la detracción de puntos, reduciéndose al 4% el porcentaje de conductores sancionados con puntos en dos o más ocasiones y al 0,43% la proporción de conductores que perdieron su permiso tras agotar todo su crédito de puntos. Otro dato significativo, indica que el 44% de los conductores afectados por la pérdida parcial de puntos recuperaron su saldo inicial al no haber sido sancionados durante dos años.

Entrando en los efectos de este sistema sobre el volumen de infracciones de tráfico y la propia siniestralidad en carretera, a título de ejemplo se puede destacar que las infracciones por consumo de alcohol al volante se redujeron a la mitad en esos 5 años, a pesar de haberse duplicado el número de controles o que el uso del cinturón de seguridad en asientos delanteros ascendió un 25% hasta posicionarse en el 97% y que en dos años el porcentaje de vehículos detectados por los radares en autovías que sobrepasaba los 140 km/h pasó del 6,79% al 0,76%. Todos estos datos se tradujeron en la práctica en un significativo descenso de las víctimas mortales por accidentes de tráfico que pasaron de 2.989 en el año 2006 a 1.728 en 2010, es decir, un descenso del 43% en 4 años. Más allá de las frías, aunque esclarecedoras cifras, no puede negarse que la introducción del “carnet por puntos” ha tenido un importante impacto en los hábitos viales de los españoles, que han avanzado hacia comportamientos más seguros y responsables. Todo ello a través de una mezcla de tres elementos esenciales: 1) control en las carreteras; 2) efectos punitivos de la pérdida de puntos; y 3) elevado nivel de concienciación por parte de los conductores, sobre todo a la hora de valorar el impacto de sus imprudencias sobre los demás conductores.

Como se decía al comienzo del artículo, a pesar de tratarse de autorizaciones para actividades muy diferentes, especialmente por el componente económico con el que cuenta la licencia de pesca, y de sistemas de puntos contruidos sobre la protección de bienes jurídicos muy diferentes, los argumentos que subyacen a uno y otro sistema tienen importantísimas similitudes. Así, la DGT pretendía expulsar del sistema a los infractores habituales incapaces de reeducarse, considerados como una amenaza para la seguridad vial de todos, y tratar de ir modificando los hábitos viales de nuestra población, en línea con criterios de prevención y precaución. Por su parte, el sistema de puntos para infracciones graves a la Política Pesquera Común pretende también dejar al margen del sistema a aquellos infractores que reinciden una vez tras otra a pesar de las sanciones pecuniarias que puedan recibir, dado que son ellos los que con su conducta se niegan a desarrollar la actividad pesquera bajo las reglas del sistema. La asignación de puntos en el ámbito pesquero deberá suponer también una paulatina tendencia hacia hábitos más responsables por parte del sector, de nuevo a través de esa mezcla entre control, punición y sensibilización que viene impulsándose desde la Comisión Europea, y que España como destacado Estado miembro en el ámbito pesquero debe aplicar y cumplir, en aras de conseguir los más altos niveles de credibilidad y respeto para nuestra flota en el ámbito comunitario e internacional.

El “carnet por puntos” ha beneficiado a todos los conductores, al fomentar una red vial más segura. En el ámbito pesquero, será el sector pesquero el gran beneficiario de un sistema que, fundamentalmente, busca proteger a todos los operadores que cumplen diariamente con la normativa en vigor, desplazando a los infractores persistentes. No puede perderse de vista la filosofía que subyace a las normas reguladoras de la Política Común de Pesca, las cuales de mejor o peor manera, pretenden asegurar el aprovechamiento sostenible de los recursos pesqueros y, en última instancia, permitir un desarrollo económico sostenible y de futuro para el sector pesquero. Por eso es tan importante que sea el propio sector el que, denostando a los que compiten de forma desleal, se apropie y haga suyos los esfuerzos de la función de control y se implique en los trabajos de sensibilización y fomento de la responsabilidad. Esfuerzos que, sin ninguna duda, redundarán en su propio beneficio a medio y largo plazo.

Por último, se recuerda que con la aprobación del Real Decreto 114/2013 España desarrolla, como es su obligación, una serie de mecanismos recogidos en la normativa comunitaria. Y precisamente porque es una obligación para todos los socios de la UE, que pretende asegurar un nivel de homogeneidad a escala europea a la hora de hacer cumplir los principios de la Política Pesquera Común, la Secretaría General de Pesca trabajará activamente para que, efectivamente, exista ese nivel de homogeneidad, y las flotas del resto de Estados miembros estén completa y efectivamente sujetas a estos mismos procedimientos.



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