



I N F O

AETINAPE

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



Contenido DOSSIER AETINAPE Noviembre 2013

- 2 Contenido
- 3 Norte
- 4-7 Informes y noticias
- 8-27 Colaboraciones y opiniones
- 28-32 Formación
- 33 Publicaciones
- 34-36 Revista de prensa
- 37-38 Legislación



Norte

Las viejas crisis marítimas

La actual crisis capitalista, que algunos esperan superar para seguir desequilibrando el mundo y abriendo todavía más la brecha entre ricos y pobres, suena a canto celestial en el sector marítimo-pesquero, si lo vemos desde la perspectiva de los trabajadores del mar.

Europa ha sido para la pesca española como una especie de verdugo de guante blanco. Al parecer, en nuestro espacio civilizado y pulcro no hay lugar para trabajos basura, que deben deslocalizarse hacia otros lugares del mundo o llenarse de inmigrantes. En ningún manual de la UE figura, al parecer, dignificar la pesca, dotarla de unas relaciones laborales adecuadas a nuestro tiempo, convertirla en un sector industrial básico, conectarla con los mercados, o profesionalizar a sus empresarios.

Al parecer, la cosa consistía en dejarlo todo al albur de la lógica capitalista, de la competitividad, de la solución privada, por lo que nos hemos quedado compuestos y sin novio. De primera potencia pesquera nos hemos ido convirtiendo en zombis que por el mundo trasiegan sus pesares ante países que se han tomado realmente en serio desarrollar su industria extractiva y transformadora.

Acomplejados ante las proclamas hipócritas de aroma ambientalista, los políticos que decidieron transformar Europa en el mercado que ahora es, con la colaboración de unos cuantos tecnócratas españoles, se olvidaron de que al lado del mar viven miles de personas que llevan la pesca en sus genes, y que ahora, gracias a sus espléndidas políticas de salón, ponen a su mesa alimentos japoneses, americanos, noruegos (chicos listos estos, que no cayeron en la trampa) o africanos, en sustitución de los que ellos mismos pescaban, cuyo ciclo económico beneficiaba a miles de trabajadores.

El hipócrita comportamiento presuntamente «ambientalista» de la Europa de los lobbys les sirvió para destrozarse un sector entero, mientras se puede comprobar como se expolían recursos en otros países sin que Europa, la auténtica policía marítima contra sus propios buques, mueva un dedo diplomático para compensar esas políticas que por mucho que se disfrazan de sostenibles, obedecen sólo a una pura lógica de mercado.

En España, la política pesquera continúa fomentando los desguaces y la deslocalización, facilitando la importación del pescado que otros capturan, creciendo la precariedad laboral, llevando el nivel de desempleo hasta cotas insospechadas. Se llega al paroxismo de utilizar a los trabajadores (inmigrantes casi siempre) para chantajear al gobierno con el objetivo de facilitar los desguaces o el más difícil todavía: ese catálogo de puestos de difícil cobertura, un paradójico llamamiento de nuestro país a que acudan pobres de otro mundo, que los pobres del nuestro no quieren aceptar las condiciones de esclavismo que ofrecen muchas de nuestras empresas.

En cuanto al transporte marítimo, las últimas décadas sirvieron para convertirlo en un sector residual, al dictado de la misma lógica que el sector pesquero, y que padecen de las mismas miserias: globalización, banderas de conveniencia, 2º Registros, dumping social, relajación de la contratación de tripulantes, caso nimio a las normas internacionales de formación, titulación y guardia, escasa atención a las condiciones de seguridad y ausencia absoluta de derechos sociolaborales, a beneficio del salvajismo económico más desvergonzado.

Cofradía “Que hay de lo mio”

Y en medio de este panorama tenemos la cofradía del «qué hay de lo mío», esos tristes ciudadanos que se disfrazan de «comprometidos» cuando están en apuros o ven amenazada su estabilidad, y cuando han resuelto su vida se dedican, en el mejor de los casos, a mirar hacia otro lado, cuando no a sembrar sus insidias sobre el trabajo de compañeros y camaradas que deciden unir sus fuerzas ante la inclemencia colectiva que vivimos. Son el público feliz en el que se apoyan poderosos y tecnócratas para seguir con su purga de derechos y su confianza en que el liberalismo y sus mercados nos conducirán a un mundo mejor. Pobres infelices.

AETINAPE

Se detectan presiones para que los poseedores de títulos deportivos puedan ejercer como profesionales

Se trataría de un gran fraude a miles de profesionales formados con todas las garantías en el marco del Convenio Internacional STCW-95 de la OMI

Aetinape manifestó su rechazo ante la DGMM

Promulgar una normativa que amplíe las atribuciones de las actuales titulaciones deportivas resultaría una seria amenaza para miles de titulados que ven como personas sin la preparación adecuada podrían ser habilitadas laboralmente a través de un escandaloso atajo burocrático.

A nadie se le ocurriría habilitar como médico a una persona que hiciese un curso de primeros auxilios, o como piloto a uno que hubiese aprendido a tripular helicópteros.

Se trata de presiones que vienen ejerciendo con todo descaro algunos grupos relacionados con las marinas deportivas del Mediterráneo y que se mueven en torno al Salón Náutico de Barcelona, como son, entre otras, ANEN, ADIN, Asociación Navegantes Oceánicos, Amigos del Sextante, Real Asamblea de Capitanes de Yate, Asociación Nacional de Patrones de Embarcaciones de Recreo, mercado en el que confluyen el intercambio de barcos, la formación y los puertos entre personas de elevado nivel económico y sus empleados.

El objetivo declarado para tal atropello a la profesión marítima es la construcción de yates, y la conformación de la marina deportiva como alternativa económica, lo cual es encomiable, pero lo lógico es que esa marina se surta, para su explotación laboral, con profesionales legítimamente titulados en las escuelas públicas, con los currículums formativos adecuados y con las garantías de profesionalidad admitidas por los tratados internacionales firmados por España.

Según algunas fuentes, la Dirección General de la Marina Mercante podría verse presionada a permitir que los poseedores de titulaciones deportivas pudiesen ejercer profesionalmente en buques sin esa finalidad. Cabe recordar que las titulaciones

deportivas habilitan únicamente para un uso doméstico y familiar de la embarcación, y que en ningún caso pueden utilizar ese título para el ejercicio profesional.

Las personas que deseen dedicarse a esta actividad laboral deben estudiar, cursar los correspondientes currículums formativos y superar las pruebas necesarias para obtener cualquier titulación profesional, por lo que este "atajo" sería un fraude tanto al sistema español de formación marítima como a los Convenios de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar de la Organización Marítima Internacional (OMI) que España ha ido firmando a lo largo de las últimas décadas.

AETINAPE ya exigió a las autoridades de la DGMM firmeza y rechazo ante esas presiones que quieren evitar el sistema español de formación marítima aprovechando un título deportivo para ejercer una profesión, en perjuicio de los profesionales que si obtuvieron sus titulaciones con todas las garantías.



Sasemar continúa contratando personal fuera de la ley

Los sindicatos del Comité de Empresa sigue vetando a nuestros titulados

Si las normativas que acabaron con la discriminación náutico pesquera a bordo existen, será para aplicarlas. Pero no lo creen así en SASEMAR, una entidad pública que deja manejar sus recursos humanos por los sindicatos dominados a su vez por un grupo de marinos mercantes poco atentos a la realidad normativa actual.

La entidad que agrupa los recursos del estado para la seguridad marítima continúa convocando plazas en sus barcos sin atender a la nueva realidad normativa. El pasado 18 de julio AETINAPE comunicaba un nuevo atentado contra la razón, ya que Sasemar convocaba una plaza de 1º Oficial de Puente para el buque "MARIA ZAMBRANO" para la que pedían el título de Piloto de 1ª de Marina Mercante, sin tener en cuenta la figura profesional del Patrón de Altura de la Marina Mercante, cuyo perfil y atribuciones profesionales de acuerdo a la legalidad vigente puede acceder a dicha plaza. Lo grave es que la historia se repitió en octubre, en el mismo barco, lo cual provocó una nueva comunicación de la asociación a la empresa pública, que opta por no aplicar la normativa.

El derecho administrativo de aplicación directa en este caso es bastante claro. El artículo 2 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, define lo que es «Capitán o patrón» (la persona que, estando en posesión de la correspondiente tarjeta profesional, conforme a las condiciones y atribuciones establecidas en este Real Decreto, ostenta la representación del armador, ejerce el mando y la dirección del buque en todos sus aspectos, así como las demás funciones públicas y privadas que le atribuya la normativa vigente), «Oficial» (un miembro de la tripulación de un buque, distinto del capitán o patrón, alumno o marinero que, estando en posesión de la correspondiente tarjeta profesional, ejerce funciones de responsabilidad en los servicios de puente y cubierta, máquinas, radioelectrónica o radiocomunicaciones), «Oficial de puente» (el oficial que, estando en posesión de la correspondiente tarjeta profesional, ejerce como ofi-

cial encargado de las guardias de navegación y de puerto en el servicio de puente y cubierta de los buques, así como las demás funciones que le atribuya la normativa vigente) y «Primer oficial de puente» (el oficial de puente que sigue en rango al capitán o patrón y que en caso de incapacidad de éstos habrá de asumir el mando del buque y ejerce las demás funciones que le atribuya la normativa vigente). Por tanto, la legislación no hace ningún tipo de distinción entre oficiales, patrones y capitanes que provengan de las facultades de la marina civil o de los institutos politécnicos marítimo-pesqueros.

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

Todo ello demuestra que los titulados náutico-pesqueros puedan ejercer de oficiales de puente sin limitación alguna, lo que abarca las competencias profesionales en toda la flota de esta empresa pública, y de patrón y primer oficial hasta 3000 GT, lo que cubre un alto número de embarcaciones de Sasemar.

Al cierre de este boletín nos informan que también vetaron el acceso a la plaza de 2º oficial de puente del buque "Don Indo".

La renovación del acuerdo pesquero con Mauritania ha destapado la caja de los truenos entre los cefalopoderos

Mientras marisqueros, atuneros y palangreros se vieron abocados a asumir el acuerdo financiado por la UE, los cefalopoderos dicen que sus 55 barcos sufrirán las consecuencias de un mal acuerdo, que les impide no sólo pescar a ellos, sino aprovechar otras modalidades de pesca que no interesan al resto de los sectores, si bien acto seguido hablan del desguace como solución.

Acostumbrados a que sea el Estado quien amortice su cese de producción, ya están reclamando dinero para deshacerse de al menos 32 buques, desguace que pagaremos entre todos, mientras estos armadores llenan sus bolsillos con el fin de su actividad.

Ni que decir tiene que ese dinero para el desguace no produce efecto económico alguno, y mucho menos social, ya que no contempla ni un euro para los tripulantes de esa flota. Una flota que, por otra parte, ya estaba llena de trabajadores inmigrantes

tras la expulsión de los españoles ahuyentados por las deficientes condiciones sociolaborales.

La dimensión política de este asunto fue hábilmente manejada por el ministro Arias Cañete, un viejo fajador de pasillos y negociaciones, que endulzó la boca de algunos armadores y no cerró la posibilidad de seguir autorizando desguaces subvencionados.

De hecho, a principios de octubre el Gobierno amplió dos meses -hasta fin de año- el plazo para la paralización definitiva de la actividad de buques pesqueros españoles incluidos en los censos de caladeros internacionales y países terceros. El plazo se reajusta, según el Ministerio, debido a la complejidad de los trámites que requiere el Plan Nacional de Desmantelamiento. Entre las justificaciones de este aplazamiento se incluyen los beneficios a los armadores de buques cefalopoderos que operaban en Mauritania.

Administraciones, armadores y grupos varios crean fundaciones y plataformas de estudios y presión, ante la falta de una política pesquera seria

El reciente fracaso del sector cefalopodero en Mauritania y la progresiva muerte del sector pesquero a manos de la Unión Europea ha dado a los burócratas nuevas ideas para marear sus vergüenzas ante la opinión pública. Recientemente las Administraciones y los armadores, entre otros, crearon lo que ellos consideran “el germen de un lobby” para “defender la dignidad del sector pesquero”.

Sin tener en cuenta que los lobbys funcionan al margen de las ruedas de prensa, se han plantado con toda su artillería, utilizando sin pudor el discurso triunfalista de hace décadas, cuando España era realmente uno de los centros mundiales de la pesca. Hoy, después de que la mayoría de estas personas vinculadas a la actividad pesquera han dejado morir un alto porcentaje de la actividad económica derivada de la extracción, se acuerdan de crear un “lobby” para reivindicar su importancia en Europa.

Una Europa siempre caracterizada por su radical oposición al modelo productivo de la pesca española. De hecho, ha sido desde la creación del mercado único cuando la pesca incrementó su debacle, apoyada en el comportamiento económico de muchos de los sectores —y quizá incluso de las personas— que se sientan en las relumbrantes fundaciones y plataformas para el desarrollo pesquero.

Una Fundación inspirada además en el grupo económico que preconiza la sustitución de trabajadores del mar españoles por inmigrantes, con el argumento de que a los de aquí no les interesa embarcar por los salarios que pagan. Es, sin duda, toda una apuesta por la sostenibilidad de un sector cuyos dirigentes han abandonado ya hace años, y acabará convertido en un simple núcleo de transacciones comerciales de segundo nivel entre países productores de pescado y ciertos valores que todavía pueden explotarse en el mercado, como las declaraciones de origen, las marcas o la actividad artesana.

¿Puestos de difícil cobertura para la mermada flota española o búsqueda desesperada de mano de obra barata?

Mientras, nuestros profesionales emigran o se enrolan en el desempleo

■
Frigorista naval, jefe de máquinas de buque mercante, maquinista naval, mecánico de litoral, mecánico naval, piloto de buque mercante, sobrecargo, oficial radioelectrónico de la marina mercante, cocinero de barco, auxiliar de buque de pasaje, camarero de barco, mayordomo de buque, calderero (maestranza), engrasador de máquinas de barcos, bombero de buques especializado, contramaestre de cubierta y marinero de cubierta (en ambos casos excepto para barcos de pesca) y mozo de cubierta.

■
A qué suena? Realmente alguien cree que en nuestro país no se encuentran personas con estos currículums profesionales? Pues ahí está el mundillo de los armadores y algunos sindicatos pactando este tipo de facilidades para importar mano de obra, mientras los españoles no se sienten atraídos por sus ofertas de empleo debido a que buscan trabajadores precarios.

■
El "Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura", que un año más publica el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, firmado por este Ministerio, los sindicatos y armadores, 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. AETINAPE, tras reconocer el derecho de todos los ciudadanos y ciudadanas del mundo a desempeñar un puesto de trabajo digno allí donde se encuentren, protesta contra esta práctica contraria a la lógica en uno de los países con mayor índice de paro del mundo.

■
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.

■
En este sentido, AETINAPE continúa preguntándose 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 tripulantes españoles.



TIENES CORREO-E?

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

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

También es muy importante que te registres en www.aetinape.com para estar informado con mayor celeridad de las novedades que puedan producirse. Quien no está registrado no puede acceder a la parte privada, exclusiva para los socios.

De vientos y tempestades

José Ignacio Espel

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de honor de Aetinape

Desde la más remota antigüedad la vida de los seres humanos se vio influenciada por el viento. Ya en la Biblia, el profeta Ezequiel habla del “aliento vital que acude de los cuatro costados de la tierra”. Aristóteles, en su Tratado Meteorológico, definió doce vientos. Sin embargo, más tarde, los romanos se quedaron con 8 que coincidían con los puntos cardinales N-NE-E-SE-S-SW-W-NW.

Aunque lo técnicamente correcto es designar al viento por el punto cardinal de donde viene, es muy frecuente en muchos lugares del planeta darles “nombres propios” haciendo mención de los efectos, más o menos violentos, que generan.

Uno de los casos más conocidos es el **Föhn**, o “efecto Föhn”. Al ascender el aire húmedo por una montaña va perdiendo vapor de agua, llegando a la cima como aire seco, o casi seco. Al descender ese aire seco por la otra ladera se recalienta y llega a sotavento de la montaña como aire seco y muy cálido. Su nombre proviene de los Alpes y de las montañas del Tirol, que fue donde se observó por vez primera. Pero el fenómeno se produce en muchas otras partes del mundo.

Hay regiones en las que el efecto Föhn es permanente, al soplar los vientos casi siempre en la misma dirección y encontrarse perpendicularmente con una cadena montañosa. Las tierras situadas a sotavento no reciben aire húmedo y por tanto tampoco precipitaciones, mostrando características desérticas. Así ocurre en la Patagonia argentina, al encontrarse los vientos dominantes del W con la Cordillera de los Andes; o en los montes Drakenberg, que hacen de barrera a los alisios del SE y dan origen al desierto de Kalahari.

En España este fenómeno se produce en el Cantábrico (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco) cuando soplan vientos del sur. En la comunidad valenciana se produce con vientos de poniente. En muchas zonas de la tierra, los vientos que se nombran según el punto cardinal de donde soplan

reciben nombres especiales o alegóricos.

Así el **Vendaval** es un viento del SW, que en el Golfo de Cádiz origina fuertes tempestades.

Levante es el viento fuerte del este en el Mediterráneo, que sopla con gran fuerza en el Estrecho de Gibraltar, impidiendo en ocasiones las comunicaciones marítimas entre la Península y el Norte de África. Se denomina **Leveche** o **Siroco** al viento cálido del sur que sopla en las costas del sur y levante español.

La **Tramontana**, o viento del Norte o Nordeste, sopla con gran fuerza en el Golfo de León. En el Valle del Ebro sopla el **Cierzo**, viento fuerte del noroeste, frío y desabrido, y que en otras zonas de España recibe el nombre de **Regañón**.

Ábrego es el viento del sudoeste que sopla en la península procedente del Atlántico. Viene cargado de lluvias y produce fuertes temporales en la costa del Atlántico español.

En Grecia llaman **Euros** al viento del sudeste que origina tormentas y lluvias copiosas. **Hármattan** es un viento seco y polvoriento que sopla desde el desierto del Sáhara y que atraviesa el Golfo de Guinea para llegar a las islas de Cabo Verde. En algunas zonas de África le llaman **Doctor** porque dicen que cura enfermedades.

Para finalizar podríamos citar los **Monzones**. Son unos vientos que cambian la dirección según sea verano o invierno y cuyo efecto se siente, fundamentalmente, en el Océano Índico. Durante el verano boreal, el continente asiático se recalienta debido a la radiación solar, originándose una baja barométrica que hace que los vientos, húmedos y cargados de nubes, soplen con intensidad del Índico al continente como sudoestes, originando copiosas lluvias e inundaciones en la India y países limítrofes. En el invierno boreal el esquema se invierte: la depresión se sitúa sobre el Océano Índico, más caliente que el continente asiático, y los vientos soplan más débiles y secos de tierra a mar, es el monzón del noreste.

Punto de partida

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

—¿Y tú ya sabes sacar un rumbo, chaval? Me pregunta señor Gerardo. Mejor dicho suelta la pregunta sin dirigirse a nadie pero todos sabíamos que era a mí a quien iba dirigida.

Estábamos en cubierta abriendo rapante —Gerardo- o señor Gerardo como le llamábamos por ser el más viejo del barco, no paraba de fumar al mismo tiempo que hablaba, abría rapantes, ataba la red o cualquier otro trabajo, siempre tenía el cigarrillo en los labios, prácticamente solo encendía una cerilla al salir de tierra y ya no utilizaba ninguna más en toda la marea, pues encendía un cigarro con el anterior.

Le miro sin saber muy bien que responder, pues aún no había aprendido a distinguir cuando un viejo marino como señor Gerardo hablaba en serio o intentaba vacilarme. Equivocarme y pensar que me estaba tomando el pelo cuando en realidad estaba hablando en serio significaba que se enfadaría conmigo y estaríamos el resto de la marea “mancornados” y sin dirigirnos la palabra al menos hasta finalizar la marea. Lo cual me fastidiaba bastante pues estar mancornado con un compañero en alta mar me resultaba (aún hoy) muy desagradable y a veces violento. La otra opción, tomarlo en serio cuando estaba bromeando era aún peor, pues tenía que aguantar las bromas de los compañeros durante días.

—Depende -le contesto con cautela- Los demás se ríen ante la respuesta.

—¿De qué depende? Vuelve a insistir.

—Pues de donde estés y a donde quieras ir, le contesto. Lo difícil no es calcular el rumbo, le explico. — Lo difícil es calcular la situación del buque y una vez que conocemos la situación y a dónde queremos dirigirnos, calcular el rumbo es fácil.

Parece que no le gustó mucho la respuesta o esperaba otra reacción, pues se queda “rosmando” al mismo tiempo que apura las últimas caladas del cigarrillo: “patroncitos que no saben sacar un rumbo, en que manos vamos a estar con este personal”.

Ahora todo eso había quedado atrás, y solo era un vago recuerdo algo irreal. Hoy había salido de mi

casa a dar una vuelta con nuestro perro, un hermoso pastor alemán que le encantaba correr y jugar por el campo y las carballeiras cercanas.

En aquella época me gustaba recorrer el cauce de un riachuelo que pasa por donde vivo, se llama Río Angueiro aunque en cada tramo recibe un nombre distinto, como río das presas, río mogue, río vello etc.

Levantando piedras en busca de anguilas que abundaban sobre todo cerca de los lavaderos, cada recordo, cada meandro, me parecía un río distinto con sus plantas y flores diferentes: aquí un matorral de agróns que le gustaban mucho a los animales, allí lenguas de oveja, unas plantas de hojas largas que se utilizaban para poner en la pala de echar el pan al horno para que no se quedara pegada la masa y al mismo tiempo para que no tocara directamente sobre el suelo del horno. Un poco más arriba empezaba la zona de las cornetas o calas, para dejar paso a las fentas, zarzas, helechos, etc .

Al llegar a un pequeño bosque de castaños y avellanos me senté en la hierba fresca, antes de tumbarme a la sombra. El silencio solo era interrumpido por el suave rumor del agua, que aquí ya era escasa, estaba cerca del nacimiento del río en la parte más frondosa del bosque. Al cerrar los ojos pude percibir mejor los olores y aromas de todas las plantas y árboles mezclados de forma tan sabia por la naturaleza, que no hay perfume que los pueda igualar.

Sin saber por qué, me estaba acordando de la primera vez que había subido a lo alto del Monte Magdalena. Tengo que explicar ligeramente, por si hay algún lector que no conozca la zona, que en la península del Morrazo el Monte Magdalena separa el valle de Coiro de la zona de Aldán .

Desde casi todos los puntos de Coiro se ve siempre el mar de la ría de Vigo, pero desde lo alto del monte, en una pequeña meseta o chan llamada Mesa de Montes se pueden ver las dos rías perfectamente. No se exactamente que edad tendría pero lo que recuerdo fue el impacto visual que sentí al contemplar las dos rías al mismo tiempo, era un día claro de verano o primavera pues aunque siempre hay una ligera brisa de viento marino bien de un lado bien de otro no hacia frio.

Supongo que todo el mundo tiene o tendrá su rincón preferido del mundo, por un motivo o por otro. De momento yo no he encontrado otro mas bonito que ese y creo que es por el momento que me tocó vivir a partir de ahí.

El Paraíso o el Cielo debe ser muy parecido a esto, me decía a mí mismo al sentir tanta quietud, ante el murmullo del agua, los aromas naturales que por alguna razón percibía tan claramente y el paisaje de las bocas de las dos rías empezaba a formarse en mi imaginación incluso me parecía que....

R R R R R I I I I I I I I N N N N G G G G G
RRRRRRRIIIIIIIINNNNGGGG RRRRIINGGG....

¡NOOOOOOOOO NO PUEDE SER! Pensé al ser despertado de esa manera tan brusca, los tres fuertes timbrazos llamando a la faena explotaron en mi cabeza devolviéndome a la realidad de forma tan brutal que por unos instantes me quedé alelado sin saber cual era la realidad y cual formaba parte de los sueños. De repente todo eran ruidos, golpes, gritos ¡A virar, a virar! . Por desgracia la realidad era esta última, la quietud del río de había convertido en una algarabía de juramentos, órdenes, quejas y sorprendentemente la risa de Cándido preguntándome si ya me había pasado el mareo y podía salir a cubierta.

Al intentar contestarle me sobrevino otra arcada, pero no vomité nada, ni siquiera bilis amarilla quedaba en mi estomago después de tres días mareado. Al inspirar de nuevo, el fuerte olor a vómito me golpeo con fuerza provocándome otra arcada seca. Aún no me había acostumbrado al fuerte olor del camarote, una especie de mezcla de vómito, olor de pies, humanidad, olor de la cocina y los gases de la máquina, formaban una mezcla tan apestosa y repelente que me ponían más enfermo de lo que estaba por el mareo. No comprendo como al cabo de unos días conseguí acostumbrarme a aquel olor y ambiente.

La mayoría de los pescadores gallegos de mi generación, que nacimos en la franja costera más o menos cerca del mar, empezamos a la mar de una forma más o menos parecida y todos tenemos un PUNTO DE REFERENCIA que en los momentos realmente difíciles, bien de forma real y consciente o bien de modo inconsciente viene en nuestra ayuda salvándonos de caer en la desesperación o la locura. El ejemplo que ponía al principio es solo una anécdota que todos hemos pasado con más o menos trabajo, pero en situaciones realmente difíciles que a lo largo de los años de vida en la mar todos hemos pasado en alguna ocasión, éste punto de partida o punto de referencia (no se si tiene un nombre científico) cobra mayor importancia.

Un barco de pesca hoy en día y a pesar de los ade-

lantos tecnológicos sobre todo en comunicaciones, sigue siendo algo desconocido y aunque cada barco de pesca es único e irrepetible; en conjunto y con cierto retraso la vida y la convivencia a bordo es un fiel reflejo de lo que ocurre en tierra. También puede suceder a la inversa.

Cuando se zarpa de puerto y se arrumba a un destino hay que calcular la situación del barco continuamente para saber si seguimos la derrota correcta. En tierra esto no ocurre (pensaba yo) pues las casas, los pueblos no se mueven, y cuando nos desplazamos en coche u otro medio hay indicadores o alguien a quien preguntar, por lo tanto nunca hay lugar a confusión o pérdida y tampoco debería haber error en el rumbo a seguir.

Ante las noticias y acontecimientos ocurridos y que ocurren cada día me da la impresión de que el “barco en el que estamos todos” navega sin rumbo determinado, se podría pensar que es culpa del timonel que va dando bandazos, pero yo creo que el motivo es que no se sabe donde estamos.

Que los que dirigen el Navío han perdido las referencias o no las han tenido nunca y por lo tanto por muchos rumbos que quieran sacar como decía señor Gerardo nunca llegarán a ningún puerto o destino. No se puede gobernar un barco y mucho menos el “Barco de todos” a golpe de ocurrencia como decía hace días un periódico.

Estoy pensando en llevar a algunos dirigentes a lo alto del Monte Magdalena o mejor aún a pie de muelle para ver si consiguen situar los pies en el suelo y saber al menos la situación de partida.



Gas natural licuado marino, un combustible competitivo

Rafael Rodríguez Valero

Director General de la Marina Mercante

1. Introducción

Los motores Diesel marinos se han caracterizado por ser capaces de quemar combustibles residuales de baja calidad y alta viscosidad, no aptos para otras aplicaciones. Estas razones hacen de este tipo de motores una opción muy interesante, y fueron la causa de que, con el paso del tiempo hayan llegado a convertirse en la opción más utilizada en la propulsión naval.

Sin embargo, y en especial a partir del 1 de julio del año 2000, asociadas al Anexo VI del convenio MARPOL, se han ido imponiendo una serie de restricciones a las emisiones procedentes de los motores marinos.

Poco a poco, los requisitos se han ido haciendo cada vez más exigentes en lo relativo a emisiones de NOx y SOx. Con las últimas enmiendas, también se han introducido limitaciones a las emisiones de CO2.

Estos nuevos requerimientos, asociados al aumento del precio de los combustibles líquidos derivados del petróleo, hacen cada vez más atractivo para el sector el uso de otro tipo de combustibles alternativos, entre los que se encuentra el gas natural.

2. Posibilidad técnica del uso del gas natural en buques.

Desde hace tiempo el gas natural licuado (GNL), procedente de la evaporación de la carga transportada en los buques gaseros, se viene usando como combustible. De esa forma se evita su emisión a la atmósfera, mejorando tanto el rendimiento económico de estos buques, como su perfil contaminante. El gas procedente de dicha evaporación se quemaba inicialmente en calderas, que se usaban para producir vapor, con el que se accionaban turbinas para propulsar y generar electricidad en dichos buques.

Más recientemente (a principios del 2000) se empezaron a desarrollar motores Diesel de cuatro tiempos (4T) duales, que permiten quemar gas en motores de combustión interna funcionando en ciclo Otto, en lugar de en calderas, así como, alternativamente, quemar también combustibles líquidos derivados del petróleo cuando funcionan en ciclo

Diesel. Esto, unido al significativo aumento de la propulsión diesel-eléctrica en la flota mercante a mediados de la década anterior, trajo consigo que actualmente los armadores se decantan por la opción de motores duales para este tipo de buques gaseros. De hecho, los últimos gaseros abanderados en España, han sustituido las calderas por los mencionados motores Diesel de 4T duales. De este modo, se puede afirmar que el gas natural licuado (GNL) es en este momento un combustible con una tecnología desarrollada y comercialmente viable para ser usado en el transporte marítimo.

3-Normativa medioambiental. Anexo VI del Convenio MARPOL

La adopción del Anexo VI del convenio MARPOL supuso un hito en el ámbito marino, en lo referente a los aspectos de protección medioambiental. Por primera vez, a nivel internacional, se impusieron límites a las emisiones que un buque podía emitir a la atmósfera.

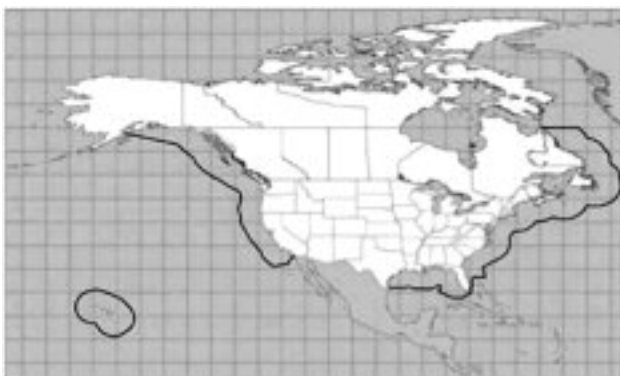
De acuerdo a esta norma, se limitó la emisión de óxidos de nitrógeno (NOx) procedentes de los motores, y el contenido máximo de azufre del fueloil marino utilizado. Adicionalmente se crearon unas zonas o áreas de control de emisiones (ECA en su acrónimo inglés). Estas zonas ECA son unas áreas geográficas concretas en las que, por su interés medioambiental particular, se establecen unos límites máximos de emisiones inferiores a los aplicables de modo general.

Dichas zonas de control de emisiones pueden serlo respecto a los NOx, respecto a los SOx, o respecto a los dos. Actualmente son ECAs la zona del mar Báltico y la zona del mar del Norte respecto a los SOx, y la zona de Norteamérica y la zona del mar Caribe de los Estados Unidos, respecto a ambos tipos de gases.

Zona control de emisiones para SOx. Mar Báltico y mar del Norte



Zona control de emisiones para SOx y NOx. Norteamérica y la zona del mar Caribe de los Estados Unidos



El primero de estos gases, el óxido de nitrógeno (NOx), se combina con agua para formar ácidos corrosivos, es tóxico por inhalación, y es un colaborador de la formación de “smog”. Los límites de emisión de NOx para los motores dependen de su velocidad de funcionamiento (revoluciones por minuto), y se estructuran en tres niveles, denominados I, II y III. Actualmente, los motores marinos diésel instalados en los buques construidos a partir del 1 de enero de 2011 deben cumplir con los estándares del “Nivel II” establecidos en la regla 13 del Anexo VI del MARPOL. A partir del 1 de enero de 2016 deberán cumplir con los estándares sobre NOx del más exigente “Nivel III”, cuando ope-

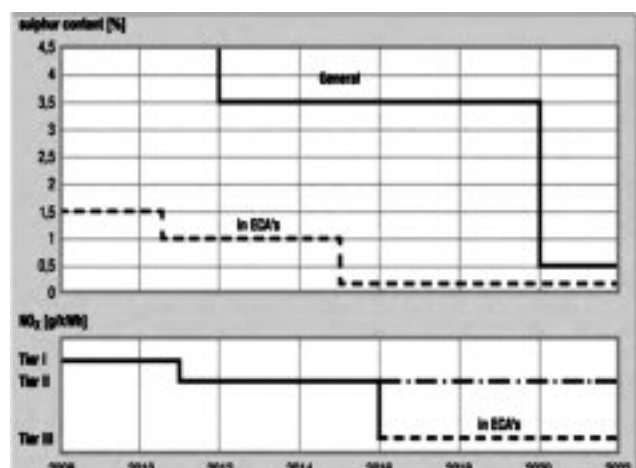
ren dentro de una ECA. Este escalón es crítico, ya que dichos niveles máximos de emisiones NOx son difícilmente alcanzables con la tecnología actual en motores diésel.

Los óxidos de azufre son un grupo de gases compuestos por el trióxido de azufre (SO3) y dióxido de azufre (SO2). El más común es el SO2. El dióxido de azufre es un gas irritante y tóxico. Afecta sobre todo las mucosidades y los pulmones provocando ataques de tos, si bien éste es absorbido por el sistema nasal.

Los efectos de los SOx empeoran cuando el dióxido de azufre se combina con partículas o con la humedad del aire ya que se forma ácido sulfúrico, y produce lo que se conoce como lluvia ácida, provocando la destrucción de bosques, vida salvaje y la acidificación de las aguas superficiales.

Las zonas de control de emisiones en este ámbito se denominan SECAs (Sulphur Emission Control Areas), y son áreas donde las emisiones de azufre contaminantes producidas por la quema de los combustibles marinos están estrictamente controladas. Los límites al contenido de azufre de los combustibles son diferentes, dependiendo de que los buques operen o no en una zona de control de emisiones. El próximo salto ocurrirá en enero del 2015, fecha a partir de la cual los buques que operen en una zona de control de emisiones (ECA) no podrán usar combustibles con un contenido en azufre superior al 0,1%.

En cuanto al CO2 y su efecto como principal gas de efecto invernadero, en las últimas enmiendas al ANEXO VI, se han incluido reglas tendentes a la mejora de la eficiencia energética para el diseño, construcción y operación de los buques. De esta forma, y dado que el nivel de emisiones de CO2 está inversamente relacionado con dicha eficiencia, se han dado los primeros pasos para conseguir una reducción en las emisiones de CO2 procedentes de buques.



El gas natural licuado (GNL), comparado con la utilización del fueloil pesado estándar, ofrece perspectivas de reducción de un 25% en la emisión de CO₂, la eliminación completa de emisiones de sulfuros y cerca del 90% de reducción en la de gases nitrosos. De ahí su interés como combustible alternativo a la vista de todas estas reglamentaciones.

4.-Guías para los procedimientos de suministro de GNL en buques y potenciales problemas detectados para su desarrollo.

Tampoco existen, a nivel europeo, unas guías comunes para los procedimientos de suministro de GNL a buques no gaseros.

A la hora de desarrollarlas, se deben tener en cuenta tanto la seguridad de las operaciones, como la prevención de la contaminación.

En relación a la prevención de la contaminación, a fecha de hoy los sistemas de suministro de combustible están diseñados de tal manera que en cada operación terminal-buque se libera una cierta cantidad de GNL sin quemar a la atmósfera. No se puede olvidar que el gas metano es un gas de efecto invernadero más perjudicial que el CO₂.

En cuanto a la seguridad, cabe mencionar que una de las aplicaciones que barajan los armadores españoles es la del uso de GNL en naves de gran velocidad y en buques de pasaje. El ahorro en gastos de combustible es radical, debido al precio elevado de los combustibles destilados (gasóleos con contenido en azufre menor del 0,1%), que están obligados a usar para cumplir con la legislación europea.

No obstante, para este tipo de buques la seguridad es crítica. Estas operaciones de repostaje, unidas a la operativa ordinaria del barco, suponen que, en el caso de un incidente o fallos de mantenimiento, podrían producirse accidentes con resultados muy graves o catastróficos. Como consecuencia, el entrenamiento de las tripulaciones para el uso de gas a bordo debe extremarse. Salvo que existiera una metodología suficientemente desarrollada y analizada (a través del uso de herramientas de análisis de riesgo, por ejemplo), las operaciones de carga de combustible tendrían que hacerse como se realizan en la actualidad para buques gaseros, es decir, en zonas suficientemente alejadas de núcleos urbanos (o bien mediante barcazas, a una distancia prudencial del puerto), y sin pasaje a bordo. Sin embargo, debido a la corta estancia de estos buques en puerto, las operaciones de suministro de GNL deberían realizarse en el menor tiempo posible. Esto lleva a que se estén estudiando escenarios de recarga de combustible durante el embarque y desembarque de pasajeros, con los riesgos adicionales que eso podría conllevar, dado que no existe un marco regulatorio establecido ni experiencia previa que avale estos procesos. Además, el marco portuario es complejo, entrando en juego, varias administraciones (nacionales, autonómicas y locales) y varias unidades administrativas (ministerios, direcciones generales...).

(1) A no ser que usen medios alternativos de eliminación del azufre de los escapes

(2) Resolución MEPC 203(62)



El Convenio de Manila y su aplicación en la Formación Profesional (LOE)

Mikel Arrieta Irigoyen

Director del IES Náutico Pesquero de Pasaia
"Blas de Lezo" BHI

Tras la publicación de los Reales Decretos donde se establecen las enseñanzas mínimas de los nuevos ciclos formativos derivados de la Ley Orgánica de Educación (LOE), los centros de formación marítimo-pesquera, estamos inmersos en cambios para adaptarnos al nuevo régimen de enseñanzas.

Los ciclos formativos tanto de Grado Medio como de Grado Superior pasan a denominarse con la nueva ley de la siguiente manera:

- TÉCNICO EN MANTENIMIENTO Y CONTROL DE LA MAQUINARIA DE BUQUES Y EMBARCACIONES para la obtención de la titulación profesional de Mecánico Naval
- TÉCNICO EN NAVEGACIÓN Y PESCA DE LITORAL para la obtención de la titulación profesional de Patrón de Litoral
- TÉCNICO SUPERIOR EN ORGANIZACIÓN DEL MANTENIMIENTO DE MAQUINARIA DE BUQUES Y EMBARCACIONES para la obtención de la titulación profesional de Mecánico Mayor Naval
- TÉCNICO SUPERIOR EN TRANSPORTE MARÍTIMO Y PESCA DE ALTURA para la obtención de la titulación profesional de Patrón de Altura

La duración de cada ciclo formativo es de 2000 horas, divididas en dos cursos lectivos de septiembre a junio y los requisitos de acceso a cada ciclo los establece la normativa educativa a nivel estatal.

La modificación de las enseñanzas mínimas, unido a la publicación del Convenio de Manila y su entrada en vigor para la formación que se imparta a partir de julio del 2013 —en las que obliga a impartir dentro de los estudios temas como el ECDIS, ARPA, gestión de recursos humanos, etc.—, son razones que ha obligado a la DGMM a constatar que la nueva formación académica que se imparte en las Escuelas Náutico Pesqueras, tanto en lo que se refiere al técnico superior en las diferentes ramas como al técnico, comprende la efectiva impartición, de todas y cada una de las materias establecidas en la correspondiente Regla del Código STCW.

Además de lo anterior, al imponer el Convenio de Manila que para la expedición de las respectivas tarjetas profesionales de puente y máquinas, los alumnos deben haber realizado los cursos de formación básica, embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos, avanzado en lucha contra incendios y formación sanitaria de primeros auxilios, los estudios académicos para la obtención de los títulos anteriores deben comprender las exigencias del Código STCW.

Así pues, comienza una nueva singladura en las aguas de la LOE donde la tripulación del Instituto de Educación Secundaria Náutico Pesquero de Pasaia – Blas de Lezo, estoy seguro que dará lo mejor de sí misma para llevar a cabo con éxito este compromiso.

Un saludo desde la Escuela, felicidad y buena proa a todos.



Los libros de texto

José Manuel Costas Capelo

Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas
Profesor jubilado del IES Universidad Laboral

En artículos anteriores hemos expresado nuestra opinión en relación con las necesidades de mejora de la calidad educativa en la formación profesional marítima, criticamos también la actitud de la administración ante los problemas sin resolver surgidos a raíz de la puesta en marcha de la ley anterior en el ámbito de las convalidaciones, expresamos nuestro deseo de que la última reforma abordase de manera decidida esa mejora pendiente y, por último, mostramos nuestra desconfianza en los resultados de su diseño curricular.

Hoy queremos referirnos a un aspecto de la enseñanza que consideramos de gran importancia que, aunque parece haberse asumido, desgraciadamente, con escasa crítica, entendemos se ha convertido en un verdadero problema: cual es el abandono de los libros de texto y su sustitución por apuntes escritos por el profesor, con frecuencia de escasa calidad.

En los años setenta, con la llegada de las fotocopadoras, los alumnos echaban sus cuentas para comprobar si era más barato fotocopiar un libro o adquirirlo en las librerías. Según se hicieron más baratas las fotocopias, la venta de textos cayó en picado. Si no resulta rentable editar un libro, lógicamente no se escribe. Como consecuencia, los profesores se ven en la necesidad de escribir los apuntes de sus respectivas materias que, por razones obvias, y que luego explicaremos, no alcanzan el nivel de calidad de los libros que manejaban nuestros alumnos. En este sentido, recuerdo una anécdota de un compañero profesor universitario que en el año setenta y dos había conseguido reunir un amplísimo y magnífico material con el deseo de publicar un libro de texto; sería su segundo libro técnico. Queriendo conocer mi opinión en relación con el interés que podría despertar este proyecto entre los estudiantes de náutica de la época, me distinguí con el ruego de revisar cientos de folios que ocupaban varias carpetas. Pasados unos días, me sorprendió con estas palabras: José Manuel, no pierdas el tiempo en esa revisión porque no voy a publi-

car nada. Acabo de saber que apenas se venden unidades del libro anterior, así que voy a perder alrededor de un millón de pesetas; no quiero que ocurra lo mismo con este. Los alumnos compran un libro y lo fusilan.

Las consecuencias de esta práctica generalizada son muchas. Algunas de ellas tienen que ver con las funciones del profesor; y otras, con el servicio que los recursos didácticos de uso personal, como es el texto o los apuntes, debieran prestar a los alumnos, tanto en su etapa escolar como en aquella que le espera en su futuro profesional.

En el ámbito de los profesores, los libros de texto son siempre una guía importante en las tareas del docente. Tengamos en cuenta que su contenido incluye el currículo establecido del módulo de manera ordenada, con la extensión debida en función de su horario lectivo, y con la profundidad que exige el nivel requerido. Por otro lado, dado el procedimiento de elección del profesorado encargado de la docencia en las aulas, podría ocurrir que quien resulte elegido no sea un experto en la materia; o, lo que sería peor, no pudiera demostrar competencia docente en ella, aunque la ley se la conceda. En este caso, el texto se convierte en un instrumento imprescindible para el profesor porque lo utilizará, además, como medio de aprendizaje. Teniendo en cuenta que está acotado en contenido, extensión y nivel, le simplificará su tarea de manera muy notable.

En el terreno de los alumnos, el resultado exigiría un ejercicio de comparación entre la calidad de un libro de texto y los apuntes que pudieran sustituirle. Analizando estos dos supuestos, podemos defender fácilmente la enorme ventaja que presenta el primero respecto del segundo. Si el libro elegido como texto de la materia posee la calidad necesaria, el alumno disfrutará de una guía útil que le ayudará en su formación, siguiendo un proceso ordenado. Además, su biblioteca incorporará una nueva publicación que la enriquecerá y que le podrá ser de utilidad en el futuro como medio de consulta. Si no se dispone de texto y se utilizan unos apuntes de la materia, la calidad de la información que recibe el alumno se verá mermada en todos los casos; a veces, de manera realmente importante. Además,

esos apuntes, probablemente, no lleguen nunca a formar parte de las publicaciones de consulta en los estantes de ninguna biblioteca.

Si cupiera alguna duda respecto de la mayor calidad de un libro de texto en relación con unos apuntes, bastaría con mencionar un par de aspectos que lo justificarían plenamente. Por un lado, pensemos en como llega un autor a la decisión de escribir ese libro o esos apuntes. En el primer caso, solo el conocimiento amplio y larga experiencia en la materia, junto con una buena formación en disciplinas relacionadas animarán al profesor a abordar esa difícil y ardua tarea. En el segundo caso, solo la necesidad le obligará; muchas veces, sin la competencia necesaria para ello. Por otro lado, el proyecto de escribir un libro requiere de un largo proceso de consulta y reflexión que puede exigir varios años de esfuerzo a un autor experto; mientras que los apuntes son una tarea de urgencia de un autor ocasional al que obligan las circunstancias. Es evidente, que estos son factores determinantes de la mayor calidad del libro.

Para que no falte la crítica que habitualmente hacemos en nuestros artículos, diremos que las distintas instituciones relacionadas con las enseñanzas marítimas, deberían tomar iniciativas en el sentido de promover la producción de libros de texto, sean en soporte físico o virtual. Tengamos en cuenta, que la iniciativa privada difícilmente entrará en este mercado debido a su escasa demanda. Recordamos como en el pasado la Dirección General de la Marina Mercante publicó una serie de textos que tenían su origen en la convocatoria de distintos premios. Sería muy importante que esta iniciativa pudiera ser reeditada hoy desde unas u otras instancias.

Se acelera la decadencia de la pesca industrial española y europea

Pescador

Hacemos estos comentarios cuando nuestra “flota pesquera de altura” dedicada a la captura del “atún blanco” o “bonito del norte”, que tienen sus bases en los puertos del Cantábrico y Noroeste, está ya al final de la campaña anual de esta pesquería. Parece que en este año obtuvieron mayores capturas, y también mejores precios que en la del pasado año bisiesto, según las noticias que se han venido publicando sobre este importante sector de nuestras “pesquerías de altura” de los atunes.

Esta “flota de altura”, que pesca en las aguas de la Zona Templada del Atlántico Norte, no necesita de Convenios y Acuerdos con otros países para ejercer su actividad durante el tiempo que duran las “costeras” o “campañas del bonito”, y solamente deben cumplir las Normas que impone nuestra legislación para la conservación de sus capturas, que pueden congelar o conservar mediante hielo enfriado para su venta en fresco. A más de esas normas, los “boniteros” tienen la obligación de marcar los peces con una etiqueta que identifica el buque y la fecha en que fueron capturados, y que en su primera venta en las Lonjas, tiene como objetivo informar a sus compradores y comercializadores de que fueron pescados con sistemas considerados como “selectivos” y “ecológicos”, y que por su frescura y calidad alcanzan los mayores precios en nuestro mercado para su consumo directo en fresco.

Estas condiciones las pudieron ver y comprobar en sus visitas a las Lonjas, los expertos en pesquerías, y los comercializadores de los 29 países que asistieron a la “VI Conferencia Mundial del Atún”, que organizó la Patronal Conservera Española (ANFACO) durante los días 9 y 10 del pasado mes de septiembre, que convirtieron a la ciudad y puerto de Vigo en la “Capital Mundial del Atún”. Las noticias que conocemos sobre la “VI Conferencia Mundial del Atún”, decían que los asistentes fueron en torno a tres centenares, entre los expertos en alimentación de la FAO, y de otros Organismos Internacionales que estudian y asesoran sobre la explotación de los recursos de los mares del mundo, y los representantes de las principales empresas de los países que pescan, producen, y comercializan, el 90% del mercado mundial de los atunes.

Los asistentes representaban a los “principales sectores industriales” dedicados a la producción y el comercio de los atunes, desde los armadores de los pesqueros de “gran Altura”, de los que España abanderó la mayor flota europea en número de buques y TRB., y de las empresas que se dedican a la cría y engorde en las granjas de cultivo, a los científicos que estudian la situación biológica de los stocks, y predicen la evolución de las diferentes familias de los atunes. También de representantes de los sectores de la transformación, desde las conservas a los congelados ó ahumados, y de responsables de las negociaciones de los Acuerdos comerciales de la UE con los países que están desarrollando estas pesquerías, y los que ya son grandes productores, como Tailandia, Méjico, o los Estados Unidos

Desconozco si los representantes de nuestra flota “bonitera” del Atlántico, cuya campaña está finalizando, participaron en este evento, y sí en él se habló de las condiciones en que se encuentran los stocks de las diferentes especies de atunes de esta Zona del Atlántico, o si prevén que en las futuras campañas puedan aplicarles los métodos de gestión de los TACS y CUOTAS a que están sometidas casi todas las demás especies de los peces que son comerciales, tanto las pelágicas como las demersales.

Entre los intereses de ANFACO está el de poder abastecerse de la suficiente cantidad de atún congelado, que en su mayoría procede de las flotas de “gran altura”, para poder disponer de la “materia prima” que necesitan para fabricar las diferentes clases de las conservas que producen, con las que vienen abasteciendo nuestro mercado, y también para exportarlas a los países de la UE, y competir con los principales países del mundo dedicados a la pesca, cultivo, y comercio de los atunes.

En el Nº 100 de la revista “Ruta Pesquera” pudimos leer que el vídeo “Atún a la vista”, informa de la sostenibilidad en las capturas y la industria del sector conservero español, y que el atún en conservas es un alimento fundamental en una dieta equilibrada, tanto por su valor nutricional como por ser un producto económico y práctico. Dice que... “de hecho, su demanda y consumo han aumentado en los últimos años, siendo Europa su principal mercado con una demanda de más de 700.000 toneladas”.

Y, de que las “flotas” e “industrias atuneras” están muy comprometidas con los principios de responsabilidad, tanto desde el punto de vista socioeconómico como medioambiental, y que las princi-

pales especies de atún que se emplean en las conservas son el Yellowfin (aleta amarilla), el Listado y el Patudo o “Bigeye” (ojo grande), todas ellas abundantes en los tres océanos del planeta, y que son especies de crecimiento rápido, lo que imposibilita que existan problemas de sobre-explotación.

También “Interatún”, como Organización Interprofesional del Atún en España, quiere acercar y dar a conocer el trabajo que se está llevando a cabo por el sector extractivo de túnidos, y su industria transformadora, cumpliendo con todas las medidas que hacen que este sector, a través de las diversas políticas de captura y comercialización, garanticen que son productos marinos sostenibles y respetuosos con el medioambiente. Y que su esquema de explotación es el mejor camino para garantizar el futuro del sector.

Después de conocer las opiniones de “Interatún”, sobre la explotación de las diferentes familias de atunes por las flotas industriales de gran altura, observo que no hacen ninguna mención sobre las actuales condiciones de los stocks del “atún rojo”, ni de las Normas que tienen que cumplir nuestras flotas de altura dedicadas a su pesca en las aguas del mar Mediterráneo y en las del Golfo de Cádiz.

Hacemos estas reflexiones sobre nuestras flotas dedicadas a la pesca de los atunes, por estimar que son las únicas flotas y empresas pesqueras industriales españolas, incluidas las que operan sus buques bajo banderas de conveniencia, que en estos tiempos mantienen una actividad que podemos calificar como “normal”, vistas las exigencias ecologistas de la nueva política pesquera europea.

No podemos tener la misma opinión sobre la evolución de nuestras principales empresas pesqueras con sede en Galicia, dedicadas a la explotación de las especies demersales, que expandieron su actividad a otros países, en los que crearon nuevas empresas, y que ahora se encuentran inmersas en preconcursos o concursos de acreedores, que decidirán como resuelven su futuro.

Mis reflexiones sobre la aceleración de la decadencia de la pesca industrial española y europea, las avalan las noticias publicadas sobre ratificación por el Parlamento europeo con 467 votos a favor y 154 en contra del acuerdo pesquero con Mauritania, que dejó sin caladeros a 24 de nuestros buques dedicados a pescar cefalópodos, de los cuales 6 ya tienen aprobados sus expedientes de desguace.

■ Cuántas cosas existen que no necesito para ser feliz

■ **Ramón Martínez Caamaño**

Patrón de Pesca de Altura y Sacerdote

■ A lo largo de mi viajar en este mundo mantuve siempre contacto con los monjes en los diferentes monasterios de nuestra geografía. Son hombres serenos, solícitos, reflexivos y en paz con sus rezos.

■ El otro día, observaba el movimiento del aeropuerto de esta ciudad: la sala de espera llena de ejecutivos con teléfonos móviles, preocupados, ansiosos, generalmente comiendo más de lo que debían. Seguramente, ya habían desayunado en sus casas, pero como había que esperar, todos consumían vorazmente. Aquello me hizo reflexionar: "¿Cuál de los dos modelos produce felicidad?"

■ Estamos formando súper-hombres y súper-mujeres, totalmente equipados, pero emocionalmente infantiles. Una ciudad progresista del interior del Brasil (Sao Paulo) tenía, en 1960, seis librerías y un gimnasio; hoy tiene sesenta gimnasios y tres librerías!

■ No tengo nada contra el mejoramiento del cuerpo, pero me preocupa la desproporción en relación al mejoramiento del espíritu. Pienso que moriremos esbeltos: "¿Cómo estaba el difunto?". "¡Oh, una maravilla, no tenía nada de celulitis, daba gusto verlo!" Pero, ¿cómo queda la cuestión de lo subjetivo, de lo espiritual, del amor?

■ Hoy, la palabra es "virtualidad". Todo es virtual. Encerrado en su habitación, un hombre puede tener una amiga íntima en Tokio, sin ninguna preocupación por conocer a su vecino de al lado. Todo es virtual. Somos místicos virtuales, religiosos virtuales, ciudadanos virtuales. Y somos también éticamente virtuales...

La palabra hoy es "entretenimiento"; el domingo, entonces, es el día nacional de la imbecilidad colectiva. Imbécil el conductor, imbécil quien va y se sienta en la platea, imbécil quien pierde la tarde delante de la pantalla. Como la publicidad no logra vender felicidad, genera la ilusión de que la felicidad es el resultado de una suma de placeres: "Si toma esta gaseosa, si usa estas zapatillas, si luce esta camisa, si compra este automóvil, usted será feliz" .

■ El problema es que, en general, no se llega a ser feliz. Quienes ceden, desarrollan de tal forma el deseo, que terminan necesitando un analista, un psiquiatra. O de medicamentos. Quienes resisten, aumentan su neurosis.

■ El gran desafío es comenzar a ver cuán bueno es ser libre de todo ese condicionamiento globalizante, neoliberal, consumista. Así, se puede vivir mejor. Para una buena salud mental son indispensables tres requisitos: amistades, autoestima y ausencia de estrés. Hay una lógica religiosa en el consumismo post-moderno. En la Edad Media, las ciudades adquirían status construyendo una catedral; hoy, se construye un shopping-center.

■ Es curioso, la mayoría de los shopping-center tienen líneas arquitectónicas de catedrales estilizadas; a ellos no se puede ir de cualquier modo, es necesario vestir ropa de misa de domingo. Y allí dentro se siente una sensación paradisíaca: no hay mendigos, ni chicos de la calle, ni suciedad... Se entra en esos claustros al son gregoriano post-moderno, aquella musiquilla de esperar dentista. Se observan varios nichos (tiendas), todas esas capillas con venerables objetos de consumo, acolitados por bellas sacerdotisas. Quienes pueden comprar al contado, se sienten en el reino de los cielos. Si debe pagar con cheque post-datado, o a crédito se siente en el purgatorio. Pero si no puede comprar, ciertamente se va a sentir en el infierno...

■ Felizmente, terminan todos en una fiesta post-moderna, hermanados en una misma mesa, con el mismo jugo y la misma hamburguesa de Mac Donald... Acostumbro decirles a los empleados que se me acercan en las puertas de los negocios: "Sólo estoy haciendo un paseo socrático". Delante de sus miradas espantadas, explico: "Sócrates, filósofo griego, también gustaba de descansar su cabeza recorriendo el centro comercial de Atenas. Cuando vendedores como ustedes lo asediaban, les respondía: ..."Sólo estoy observando cuántas cosas existen que no necesito para ser feliz".

La vergüenza nacional

Antón Luaces Teixido

Periodista

Uno, la verdad, se lo esperaba. Pero la realidad ha trascendido, con mucho, a las expectativas creadas.

Todos sabíamos que había división de opiniones en los criterios a aplicar en torno a las bondades o maldades del Acuerdo de Pesca entre la UE y Mauritania; pero quedaba la esperanza de que los eurodiputados españoles -bien pagados ellos por los dineros públicos- pensarán con lo que de cabeza y corazón les queda.

No fue así y ahora gallegos, canarios y algunos andaluces, tenemos, primero, el derecho al pataleo; y, segundo, la posibilidad de no dar nuestro apoyo a quienes ignoraron, por lo que sea, lo mucho que la flota cefalopodera gallega se jugaba en el envite.

Las elecciones al Parlamento Europeo están ahí, a la vuelta de la esquina. Habrá que anotarlo, para que no se olviden determinadas actitudes y que aquellos que no han querido defender los intereses de una flota que ahora deberá seguir amarrada y sus tripulantes integrarse más firmemente en las listas del paro pasen a la reflexión de sus casas, sus despachos o sus remordimientos. Porque los eurodiputados españoles no han sido capaces de algo tan simple como era ponerse de acuerdo para impedir que el acuerdo euromauritano fuese realidad.

Todos los diputados en Europa sabían lo que se jugaban los cefalopoderos de Galicia y Canarias. También, aunque en menor medida en cuanto a su grado de afectación, la flota marisquera andaluza. Pero aún así, y aunque minoría en el conjunto de los eurodiputados, los españoles no han sido capaces ni siquiera de dar una mínima sensación de trabajar en equipo por su país. Porque, ojo, aunque Andalucía no se oponga totalmente al acuerdo, ni siquiera su flota marisquera puede decir que se siente beneficiada por el Protocolo de un acuerdo que hunde por completo a una flota cefalopodera que da de comer a muchas familias de Galicia y Canarias y que ahora contempla, impotente, cómo los chinos siguen pescando en aguas mauritanas lo que el Gobierno de este país y la Comisión Europea no han entendido como interesan-

te para dos comunidades pesqueras que han enseñado a pescar a muchos marineros mauritanos que, de rebote, también se quedarán ahora sin empleo.

El ejemplo de los eurodiputados españoles, incapaces de trabajar conjuntamente por el país que les ha elegido como representantes en la administrativa Europa, hay que tenerlo muy presente a la hora de, en 2014, emitir nuestro cabreo a los cuatro vientos. Porque es una vergüenza nacional el que ni siquiera sean capaces de justificar ante sus paisanos aquello que cobran mensualmente por estar en Bruselas o Estrasburgo y viajar gratis cuando aquí tenemos que apretarnos el cinturón todos los demás ciudadanos.

Si la Europa que nos espera es la que han dibujados los eurodiputados españoles, yo me desenrolo de este barco que se hunde con mi libreta a bordo.



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

Autoevaluación de cumplimiento por el Estado de abanderamiento

Pedro Riveiro Domínguez

Analista de derecho internacional marítimo y pesquero

Es importante indicar que uno de los objetivos de la Organización Marítima Internacional (OMI) es asegurar la efectiva y consecuente implementación de los estándares marítimos a escala mundial y el cumplimiento con sus estipulaciones. A su vez, es destacado reconocer que entre los objetivos de la OMI está el de evaluar el nivel actual de implementación e identificar aquellas áreas donde los Estados de abanderamiento tienen dificultades en la implementación completa de los estándares marítimos, así como el prestar especial atención a las dificultades encontradas por los Gobiernos.

También es importante resaltar que los Estados Parte de los convenios internacionales tienen, como parte del proceso de ratificación, aceptar la obligación bajo el derecho internacional aplicable de satisfacer sus responsabilidades y desempeñar sus obligaciones tal como prescriben los convenios y otros instrumentos del cual son Parte. En este sentido, los Gobiernos, en su esfuerzo de mejorar la seguridad de la vida en el mar y proteger el medio ambiente marino, llevarán a cabo, en intervalos regulares, una autoevaluación de sus capacidades y desempeño en aportar un completo efecto a los distintos instrumentos internacionales del cual son signatarios.

Obligaciones generales de los Estados de abanderamiento

Es responsabilidad del Estado de abanderamiento asegurar que se establezcan y mantengan medidas para la efectiva aplicación y cumplimiento de los instrumentos de la OMI. Desde el punto de vista de la implementación de dichos instrumentos, los más importantes son: i) el Convenio sobre el derecho del mar de 1982; ii) el Convenio sobre la seguridad de la vida en el mar y sus enmiendas (SOLAS 1974); iii) el Convenio para prevenir la contaminación que proviene de los buques (MARPOL 1973/78); iv) el Convenio sobre líneas de carga (LL 1966); v) el Convenio de formación, titulación y guardia y sus

enmiendas (STCW 1978); vi) el Convenio para prevenir los abordajes en la mar (COLREG 1972), y vii) el Convenio sobre arqueo de buques (TONNAGE 1969).

En este sentido, cuando un Estado acepta un instrumento internacional, el Gobierno de ese Estado está obligado a promulgar leyes en relación a la puesta en práctica de ese instrumento a través de la apropiada legislación nacional. Un ejemplo de ello puede ser el SOLAS, artículo 1 (b). A su vez, el compromiso de dar efecto a las disposiciones de estos instrumentos internacionales (ejemplo: SOLAS artículo 1 (a)) significa que el Gobierno debe tener un cuerpo legislativo operativo para llevar a cabo las leyes para los buques que enarbolan su bandera y estipular su subsiguiente puesta en práctica y cumplimiento.

Criterios internos para la autoevaluación del cumplimiento por los Estados de abanderamiento

Los criterios internos son aquellos que son directamente relevantes dentro de las operaciones del Estado de abanderamiento como Administración, y están designados a aportar una clara identificación de la eficacia de una Administración del Estado de abanderamiento en el cumplimiento de sus obligaciones bajo los instrumentos internacionales pertinentes. Las directrices que indican las responsabilidades del Estado de abanderamiento están recogidas en una Resolución de la OMI, así como el artículo 94 del CONVEMAR que también expone las obligaciones del Estado Parte (artículo 1.2(1)) y el artículo 217 que detalla las responsabilidades de aplicación por los Estados de abanderamiento.

Basado en los instrumentos internacionales comentados, un Estado de abanderamiento tiene responsabilidades relacionadas, en particular: i) establecer los requisitos legales al objeto de dar efectividad nacional a los instrumentos internacionales del cual es Parte; ii) dar cumplimiento a esos requisitos legales; iii) otorgar debidamente la autorización a las organizaciones que actúan en su nombre; y iv) efectuar adecuadamente la investigación de siniestros y sucesos marítimos.

Estructura legal y cumplimiento

En cuanto a la estructura legal, el Estado de abanderamiento necesita: i) tomar las medidas oportunas para garantizar la seguridad en el mar y la prevención de la contaminación marina por buques que enarbolan su bandera; ii) promulgar leyes el cual permitan la efectiva jurisdicción y control en las áreas administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su bandera y, en particular, relacionado con la inspección de los buques, seguridad y la prevención de la contaminación marina; y iii) promulgar leyes que proporcionen la base legal para el establecimiento de un registro y mantener un registro de buques que enarbolan su pabellón.

En cuanto al cumplimiento, el Estado de abanderamiento deberá: i) mantener el cumplimiento de su derecho nacional, incluyendo las investigaciones relacionadas y los procedimientos de infracción; ii) tener acciones apropiadas contra los buques que enarbolan su bandera, cuando no cumplan las normas aplicables; iii) asegurar la disponibilidad de suficiente personal con experiencia técnica y marítima para llevar a cabo las responsabilidades que le corresponden al Estado de abanderamiento.

Responsabilidad de las organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración

En el caso de que el Estado de abanderamiento autorice a otras organizaciones que actúen en su nombre, cualquier delegación de autoridad a esas organizaciones reconocidas deberá estar claramente registrada y deberán seguir como mínimo las instrucciones para la autorización de organizaciones que actúan en nombre de la Administración. Además, los requisitos establecidos en el SOLAS 74, capítulo I, regulación 6(c), y los requisitos análogos del Convenio MARPOL 73/78 deberán ser incluidos en cualquier delegación de autoridad. El Estado de abanderamiento deberá también asumir la total responsabilidad de todos los certificados emitidos con ocasión de la seguridad y la prevención de la contaminación marina y que estén bajo los instrumentos internacionales o en su nombre.

Criterios externos para la evaluación de cumplimiento por los Estados de abanderamiento

Los criterios externos se refieren a la información, en particular a los datos del control que ejerce el Estado rector del puerto (port state control) y los datos de accidentes que impliquen víctimas, el cual, pueden asimismo ser utilizados como indicadores del camino que el Estado de abanderamiento está realizando. Los siguientes epígrafes son indicadores sobre el camino que el Estado de abanderamiento puede estar desempeñando: i) número de accidentes, víctimas e incidentes comunicados a la OMI en términos de requerimientos para la base de datos internacional; ii) número de accidentes que estén implicadas personas heridas que tengan que estar ausentes de sus responsabilidades laborales 3 días o más a bordo de buques que enarbolan el pabellón del Estado afectado; iii) número de vidas perdidas en los buques que enarbolan el pabellón del Estado afectado; iv) número de buques perdidos; v) número de incidentes de fugas o pérdidas de contaminantes en el mar de acuerdo con el Convenio MARPOL 73/78, incluyendo las medidas de gravedad de los incidentes; vi) número de buques detenidos por otros Estados bajo los procedimientos de control por los Estados rectores del puerto; y vii) comunicación a la OMI de la información requerida conforme a los estándares de obligado cumplimiento.

Formulario de autoevaluación

Basado en los criterios internos y externos relacionados anteriormente, un formulario de autoevaluación tiene como objetivo primordial el de ayudar a los Estados de abanderamiento en la evaluación de su nivel de cumplimiento. Sin embargo, las cuestiones relacionadas con el Convenio STCW no han sido incluidas debido a que este instrumento internacional tiene su propio procedimiento de evaluación.

Confidencias de Terranova con Joseba

Raimundo Bretal

Amigo de Aetinape

¿Qué os voy a decir de Joseba? Nos conocemos a comienzos de los años 60, cuando él ya estaba de capellán en el puerto de Pasajes de San Juan y entraba en contacto con el mundo de la gente de Terranova, con los marineros que trabajaban en la Pisbe.

El primer contacto fue en unas reuniones que teníamos en Madrid, organizadas por el Apostolado del Mar, en las que nos reuníamos todos los curas que teníamos que ver con la gente del mar.

Ya de cura, en Coruña o en O Grove, nos veíamos todos los inviernos en las Asambleas, que dirigidas por el Padre Javier o José Luis Maciñeira de A Coruña, se hacían en Marín, Cangas, Escarabote, Ribeira, Mugardos, etc., de cara a las actividades o posturas a tomar ante los diversos problemas por los que pasaba la gente de Terranova.

Ya por aquel entonces, Joseba embarcaba en la flota de la Pisbe y se decidió, al venir para España el Padre Javier, que se fuera para Saint Pierre Domingo Cameselle, y Joseba para el puerto de Saint Johns.

Dado que Domingo Cameselle quería volver a casa, fue cuando yo me animé a embarcar, el 16 de julio del año 1970, en el Sta. Paula y Sta. Eugenia, e ir a reemplazarlo a Saint Pierre.

Fue en el verano de ese año, asistiendo Joseba a una reunión de los cuatro Capellanes del Apostolado del Mar y Saint Pierre, cuando me animó a acompañarlo a St. Johns.

—¿Te acuerdas Joseba de aquella llegada a Fortune y mi comentario al ver a aquellos viejos, encima del muelle, con su pipa, tomando el sol, como si fuera en la “piollosa”...?

—¿Te acuerdas de aquella comida en St. Johns...con zancos de pollo y Coca-Cola?

—Te comenté...¿qué diría mi padre viéndonos a los dos tirados en el suelo con aquella pinta?. Nos dio la vida que al día siguiente hacía su entrada el “Mar de los Sargazos” para meterle algo caliente y a nuestro gusto en el estómago.

Fruto de aquella reunión nació la idea de hacer algo en St. Johns. Se pensó en un Stella Maris, pero las circunstancias económicas no lo permitieron. Fue entonces cuando hablamos con el ISM y se pensó en un centro HOGAR DEL MARINO para atender a nuestros marineros.

De Madrid viene conmigo PILAR que se encargó de su construcción y a cuya bendición e inauguración, meses más tarde, acudimos los dos.

— ¿Te acuerdas de nuestro viaje a Meryston para convencer, junto con el Dr. Alarcos al Dr. Félix para que se hiciera cargo de la atención primaria a nuestros enfermos?

Todo fue evolucionando y el mundo que encontramos lleno de problemas y abusos, poco a poco, con la ayuda de la base, de los marineros, se fue convirtiendo en un más mundo fácil.

Poco hicimos para algunos. Para otros, los poderosos, éramos un estorbo. Pienso, al cabo de los años, que hicimos mucho. Los frutos conseguidos así lo dicen.

Recordando aquellos 10 años en Terranova, tú en St. Johns y yo en St. Pierre, lejos en la distancia pero muy juntos en las ideas y en los ideales, supimos luchar por un mundo mejor para los nuestros.

Me quiero despedir de ti con estas líneas, en este homenaje que te hacen desde AETINAPE repitiendo el lema que tuve toda la vida en Terranova y que siempre plasmaba en la editorial de nuestra querida y humilde PLATUXA. Amigo Joseba, ánimo ante los temporales que nos rodean, pero SIEMPRE AVANTE.

Oportunidades para tod@s

José Antonio Prendes Serrano

Capitán de Pesca

En pleno siglo XXI, continuamos desaprovechando a personas formadas en igualdad de condiciones y las discriminamos por su género a la hora de acceder al mercado laboral.

En el sector que nos ocupa, la Mar, las personas que se forman en "Transporte marítimo, pesca y navegación" en las Escuelas Náutico-Pesqueras reciben una formación académica reconocida, con un nivel de exigencia alto, homologada para trabajar en cualquier barco de bandera española, además de la preceptiva formación de cursos exigidos internacionalmente.

Una vez obtenida la titulación académica de Patrón de Pesca, transporte marítimo y navegación, se le exige a todo el alumnado los correspondientes días de embarque para así dar validez a dicho título y conseguir la tarjeta profesional del mismo.

Llegados a este punto las Escuelas se comunican con las asociaciones profesionales pertinentes para facilitar a los alumn@s su primera toma de contacto como período de prácticas.

A continuación el alumn@ debe usar los recursos de los que dispone para encontrar empresas dispuestas a embarcarlos a pesar de su inexperiencia y así hacer 2 años de días de mar.

Tras un primer año embarcado el alumn@ puede acceder a una categoría superior en la pesca, el Título profesional que te acredita como CAPITÁN DE PESCA con sus 600 días de embarque como Oficial.

"Todo esto es teórico si eres una mujer"

En ese momento tus problemas no son tu expediente académico (igual o mejor que el de tus compañeros), ni con tus ganas de aprender, incluso la valiosa opción para la empresa que es trabajar gratis como alumn@ que no percibe a cambio más que la manutención.

Tu gran problema es que todos tus compañeros de promoción son valorados en el sector y están embarcados cobrando por aprender mientras a ti se te niega la posibilidad. La sensación de vacío es la misma que

cuando llegas a un puerto y no hay barcos, desolación.

Ninguna empresa española apuesta por ti, a pesar de las posibles ayudas que desde las administraciones podrían recibir para realizar la teórica "Integración de las mujeres en el mundo de la pesca de altura". En este punto me remito a dos artículos publicados en el Faro de Vigo "Una mujer a la pesca de altura en NAFO" (17/01/2013) y "Las causas del Techo de Cristal en la Pesca" (21/04/2013).

Galicia fue en su día una comunidad puntera en la pesca de altura, actualmente ningún sector está fuera del descalabro que produce la crisis.

En septiembre del 2013 el Instituto Politécnico Pesquero del Atlántico de Vigo otorga el título de Capitán de Pesca a una mujer del siglo XXI.

¿Y ahora qué?

Esta mujer ha adquirido la misma formación que sus compañeros pero con negativas que ellos no han recibido a la hora de solicitar embarcar como oficial para hacer días de mar. En muchas ocasiones ni siquiera hay opción a explorar esas posibilidades, o la respuesta no llega o no es positiva.

A este nivel podemos seguir teorizando con la vida de las mujeres, darles armas descargadas para que se enfrenten al mundo, seguir pensando que sólo ellos están capacitados para gobernar un barco y ellas deben ser relegadas al papel de mujeres que los esperan a su llegada a puerto. Podemos seguir desperdiciando la formación, el talento, las ganas de aprender, todo ello ayuda a que en situaciones de crisis como la actual no avancemos como "sociedad civilizada" y retrocedamos a la Era del Paleolítico.

Cuando una mujer, que ha vivido la profesión en casa desde pequeña, decide que la pesca como carrera profesional le puede ayudar a realizarse, es seguir el camino de su abuelo, o el de su padre... Es en ese momento cuando se encuentra con el bloqueo a esa opción porque se la ve como una rival o amenaza para sus compañeros. Se le critica que "tú a mi no me vas a mandar...", se le obstaculiza la posibilidad de obtener el título profesional que le abra las puertas a un trabajo en tierra o en mar acorde a su completa formación, se le cierran opciones de vida.

La igualdad no es sólo cuestión de género sino de respeto por las personas, personas adultas que trabajan e intentan ganarse la vida sin menospreciar el valor que cada uno puede aportar.

A nadie le gustaría que a sus hijos o hijas se les discriminase por el género en el colegio, en la calle, en el trabajo... en la vida.

Todos los días trabajamos y luchamos por avanzar, mejorar y dejar en herencia a nuestros hijos e hijas un mundo mejor, es necesario para conseguirlo que aunamos fuerzas y trabajemos juntos para demostrar que se puede conseguir un mundo del que nos sintamos orgullosos formar parte, donde todos tengamos valor y aportemos nuestro granito de arena para conseguir una igualdad real en todos los ámbitos de la vida.

Sin más, apporto una nueva visión de lo que puede ser una nueva era en el mundo de la pesca de altura.

Mujeres con titulación de Marina Mercante en España

TÍTULO	MUJERES
Capitán de la Marina Mercante	96
Piloto de Primera de la Marina Mercante	291
Piloto de segunda de la Marina Mercante	567
Jefe de Máquinas de la Marina Mercante	29
Oficial de Máquinas de Primera de la Marina Mercante	71
Oficial de Máquinas de Segunda de la Marina Mercante	161
Oficial Radioeléctrico de Primera de la Marina Mercante	4
Oficial Radioeléctrico de Segunda de la Marina Mercante	20
Patrón Mayor de Cabotaje	25
Patrón de Cabotaje	104
Patrón de Altura de la Marina Mercante	111
Mecánico Mayor Naval de la Marina Mercante	6
Patrón de Libertad de la Marina Mercante	15
Mecánico Naval de la Marina Mercante	5
Mecánico Naval Mayor	1
Mecánico Naval Primera Clase	5
Mecánico Naval Segunda Clase	11
Marinero de Puesto de la Marina Mercante	843
Marinero de Máquinas de la Marina Mercante	115
Patrón Portuario	193
Patrón Tráfico Interior	122
Motorista Naval	4
Motorista Naval Oficial	1
Motorista Naval 3 Grupos	4
Total:	2.746

Fuente: Dirección General de Marina Mercante

Aetinape solicitó la misma información en la Secretaría General de Pesca

La formación marítimo-pesquera en Andalucía

M^a Isabel López Infante

Jefa del Servicio de Formación del IFAPA
Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural
de la Junta de Andalucía

Andalucía es la segunda Comunidad Autónoma en importancia por razón del número de embarcaciones dedicadas a la pesca profesional. Sus más de 800 kilómetros de costa han favorecido la creación y desarrollo de numerosos puertos de pesca que sirven de base para que desde ellos, la flota pesquera andaluza lleve a cabo el desarrollo de su actividad.

Aunque en el plano económico, la pesca no representa un porcentaje alto del producto interior bruto andaluz, resulta una actividad tremendamente importante en los municipios costeros, que moviliza las economías locales y facilita empleo a las personas que de forma directa e indirecta desempeñan su labor en sectores de actividad cercanos al pesquero.

En este contexto de alta importancia a nivel local de la pesca andaluza, cabe destacar que nuestra Comunidad cuenta con 1610 embarcaciones pesqueras, la mayor parte de las cuales (algo más de 1000) se dedican a la pesca diaria con artes menores, mientras el tercio restante de la flota desempeña su actividad dedicándose al arrastre, cerco y palangre por orden de importancia numérica.

Desde estas embarcaciones, algo más de 6.000 pescadores profesionales andaluces salen a faenar diariamente. Más allá de la necesaria componente vocacional de la profesión de pescador, su desempeño requiere de unos niveles de formación mínimos, los cuales afortunadamente desde hace unos años, son imprescindibles para toda persona que se quiera dedicar a la pesca.

Con los años, desde las Capitanías Marítimas se ha ido exigiendo a los profesionales de la pesca esos niveles mínimos de formación y titulación, que en algunas ocasiones vienen establecidos por organismos internacionales.

■ En Andalucía, es el **Instituto de Investigación y Formación Agraria y Pesquera (IFAPA)**, el que a través de sus tres Centros de Formación Marítimo Pesquera (Centro IFAPA Náutico Pesquero de Almería, Centro IFAPA de Huelva, y Centro IFAPA de San Fernando, en Cádiz), se encargan de formar a aquellas personas que se van a dedicar a la pesca profesional.

■ Para ello, en los últimos años desde la administración andaluza, se han articulado tres programas de Formación Institucional mediante los que se organizan e imparten cursos por todo el litoral andaluz, amparados todos ellos bajo el estándar de calidad ISO 9001:2008 en el que los Centros del IFAPA de Cádiz y Almería se encuentran certificados.

■ El programa denominado “Titulaciones Pesqueras reguladas por el MAGRAMA” está dirigido a formar a Patrones Locales de Pesca y Patrones Costeros Polivalentes, mediante programas formativos de 250 y 600 horas respectivamente, que dotan de conocimientos y aptitudes a los profesionales que han de “mandar” esas 1610 embarcaciones profesionales andaluzas.

■ Actualmente, existen en Andalucía 3.114 profesionales que disponen de alguna de las titulaciones citadas anteriormente. Con ello, la demanda de titulados marítimo pesqueros queda satisfecha, aunque en la labor de mejora constante de los niveles de formación de la flota andaluza, así como en la necesaria garantía de un cambio generacional, los programas de Formación Institucional llevados a cabo por el IFAPA, garantizan la formación de aproximadamente 200 nuevos patrones de pesca cada año.

■ En lo que respecta a los otros dos programas de Formación Institucional: “Certificados y titulaciones regulados por el Ministerio de Fomento” y “Marinero Pescador”, son dos programas diseñados para garantizar y facilitar el acceso de las personas a la formación mínima de partida que la legislación nacional e internacional exige a los tripulantes de embarcaciones pesqueras.

■ Durante 2013, desde el IFAPA, se han organizado 30 cursos de Marinero Pescador, y otros tantos de Certificado de Formación Básica mediante los cuales se han formado alrededor de 500 personas con las competencias necesarias para embarcarse como tripulantes en buques de pesca. Con ello, al igual que en el caso de los patrones, se asegura la cobertura de puestos de trabajo a bordo, manteniendo unos niveles de formación adecuados, y garantizando el relevo generacional que se da en este sector de actividad.

■ Este tipo de formación, muy extendida entre el sector, se complementa con otro tipo de acciones formativas menos masivas, y dirigidas a titulados pesqueros, ya que los conocimientos y aptitudes alcanzados con estas acciones son igualmente necesarios para el desempeño de su trabajo. Entre ellas se encuentran los cursos de Formación Sanitaria y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, organizados e impartidos también por el IFAPA.

■ La Formación Institucional descrita, que se organiza normalmente de forma presencial, se está complementando en los últimos años con otros medios telemáticos de formación, asistencia e información para el sector pesquero andaluz. A través del portal SERVIFAPA (<http://web5.ifapa.junta-andalucia.es/agriculturaypesca/ifapa/servifapa/pesca>) el sector pesquero puede acceder a contenidos de carácter divulgativo, formativo y científico, que resultan de gran utilidad para que los titulados marítimo pesqueros puedan completar y actualizar sus conocimientos.

■ Con esta oferta formativa y de transferencia, la Junta de Andalucía a través del IFAPA, desarrolla las competencias que tiene asignadas, garantizando unos niveles adecuados de formación y posibilitando el acceso al empleo en el sector de la pesca, para aquellas personas que así lo desean.

Historia de una máquina encontrada en el fondo del Océano Atlántico

Benito Estévez Lorenzo
Capitán de Pesca

Soy el patrón del buque pesquero (arrastrero) Pescaberbes Tres, y os voy a contar una historia.

Todo comenzó el día 20 de enero del 2010 a las 16:15 horas, cuando al virar el aparejo, vino en el copo una cámara digital marca Nikon Coolpix P-80. Estaba en perfecto estado pero no funcionaba.

Vimos que tenía la tarjeta de memoria. Con la punta de una navaja conseguimos sacarla y cuál fue nuestra sorpresa al comprobar que estaba en perfecto estado, la endulzamos, secamos y la metimos en el ordenador portátil que tengo a bordo. La sorpresa fue mayor al comprobar que las fotos estaban intactas y que se veían perfectamente.

En las fotos se veía a una pareja de vacaciones en New York y de crucero en el Queen Mary II. Por el aspecto parecían ingleses. Por la fecha de las fotos se veía que habían sido hechas en octubre de 2008, con lo cuál llevaban un año y tres meses en el fondo del mar.

Tengo dos amigos, Quico Freire y Fernando García. Quico trabaja en el periódico Faro de Vigo y Fernando viaja mucho en cruceros, por lo que es miembro de un foro en internet para cruceristas.

Decidí buscar a esas personas para devolverles sus fotos, mejor dicho sus recuerdos.



Con la ayuda de Quico sacamos la historia en el periódico y con la de Fernando la colgamos en el foro de internet. En el periódico pusimos dos fotos, pero en el foro no nos pareció correcto y solo explicamos la historia.

En el foro la respuesta fue extraordinaria, la gente empezó a contestar y a dar opinión, casi todos los días había algún mensaje. La repercusión en internet fue tal que el periodista inglés Paul Clifton se interesó por ella y a través del foro se puso en contacto con Fernando, para ver si podía sacar la noticia en la televisión en un programa de la BBC llamado SOUTH TODAY. Fernando se puso en contacto conmigo y decidimos que si queríamos encontrar a esas personas era la mejor ocasión. Fernando puso a Paul Clifton en contacto con el periódico Faro de Vigo para que se prestaran información y el 10 de febrero salió en antena. Ese día una amiga de la mujer que salía en las fotos, vio la noticia en la BBC y llamo enseguida a su amiga

Barbara Gregory que resulto que vivía en Sudáfrica en la ciudad de Johannesburgo. Esta no se lo podía creer y se puso en contacto con Paul Clifton y así fue como los encontramos.

La pareja resulto ser Dennis y Barbara Gregory matrimonio sudafricano en viaje por susbodas de plata. Y a Dennis estando tumbado en una hamaca de la cubierta con la cámara en el regazo se levantó de improviso para ver unos delfines y en ese momento la cámara voló hacia el fondo del mar. En seguida Paul se puso en contacto con Fernando para darle la noticia de que habían aparecido los dueños de las fotos.

Fernando se puso en contacto conmigo. Yo no me lo podía creer. La BBC sacó al día siguiente un nuevo reportaje con la noticia y el Faro de Vigo hizo lo mismo sacando de nuevo una contraportada.

La noticia tuvo tal repercusión mediática tanto en internet como en la prensa que los periódicos no paraban de llamar para hacer entrevistas.

Nos pusimos en contacto con Barbara y Dennis a través de internet y les enviamos la tarjeta de memoria por correo postal, la cámara decidieron que la vendrían a buscar en persona para así conocernos y darnos las gracias. Y así el 16 de mayo de este año llegaron a Vigo, en el aeropuerto estaba mi familia y la de Fernando para recibirlos.

Yo llegaría el día siguiente por la tarde del mar. El encuentro fue un momento impresionante, pensar que llegamos a encontrar y conocer a unas personas que están al otro lado del mundo, no tiene palabras. Dennis y Barbara son encantadores.

El mismo día que llegue yo de la mar también llegó Paul Clifton para hacer un reportaje del encuentro y de la entrega de la cámara. Barbara y Dennis estuvieron unos días con nosotros y luego continuaron viaje hasta Oslo para visitar a unos parientes, de nuevo volvieron a España para visitar Madrid y luego a París, de allí regresaron a su casa.

Espero que la amistad que se acaba de forjar dure muchos años e incluso pase de una generación a otra, que lo que unió el mar no lo separe la distancia y el olvido.

Quiero dar las gracias a mis amigos Quico Freire y Fernando García por su estimada colaboración y en especial a Fernando que fue el alma de la noticia por internet, por sus conocimientos de inglés para comunicarse con los Gregory a Fernando y a mi hija Irene. Quiero también reseñar la paciencia que tuvieron Dennis y Barbara para comprendernos y hacerse comprender.

Espero que la historia os haya gustado.



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.

Certificados de cocinero

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

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

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

FORMACIÓN

Oferta de Cursos

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

Cursos:

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

Bolsa de Empleo

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

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

Pedimos también a cuantos sepan de un puesto de trabajo en el mar o en tierra, nos lo comuniquen, para ponerlo en conocimiento de los compañeros en situación de desempleo. Además, y al objeto de mantener la bolsa de embarque actualizada, rogamos a aquellos que encuentren trabajo nos lo notifiquen a la Secretaría de la Asociación.

Oposiciones

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

Para más información:

AETINAPE. Secretaría General.

Avenida General Sanjurjo, 16-18 - 2º Dcha.
15006 A Coruña
Tel. 981 299 614 ó 981 299 577
Fax 981 294 307
E-mail: aetinape@aetinape.com

FORMACIÓN

Hasta la fecha, 4.678 titulados han asistido a diferentes cursos obligatorios, organizados por AETINAPE, todos ellos gratuitos.

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

FORMACIÓN Y EMPLEO

Los navieros vascos ofrecen su bolsa de embarque

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

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

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

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

DISPONE DE UN ÁREA RESTRINGIDA PARA AFILIADOS

La web de AETINAPE, reformada

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

Es muy sencillo. Sólo tienes que entrar en el propio sitio, www.aetinape.com, buscar el apartado conexión (en rojo) y bajar hasta encontrar el botón "regístrate aquí". Tras cubrir un pequeño cuestionario, lo envías a AETINAPE. En cuanto la Secretaría General de la Asociación lo reciba, ya tendrás acceso completo a tu nueva web. Si tienes algún problema para registrarte ponte en contacto con la Secretaría General.

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

Los certificados de formación sanitaria caducan a los 5 años

ORDEN PRE/646/2004

Artículo 4. Personas obligadas a recibir la formación sanitaria.

1.- Sanidad inicial:

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

2.- Sanidad avanzada:

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

Artículo 8. certificados.

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

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

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

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

Si has hecho cursos antes del 31 de julio de 2013

Renueva tus certificados para adaptarlos a las Enmiendas de Manila

Los poseedores de certificados expedidos conforme a la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de Marineros de Puente y de Máquinas de la Marina Mercante, y de Patrón Portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional, obtenidos antes del 31 de julio de 2013, podrán revalidar los certificados que se citan a continuación, presentando la debida solicitud antes del 1 de enero de 2017, al objeto de adaptarlos a las Enmiendas de Manila.

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

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

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

PROGRAMACIÓN CURSOS NOVIEMBRE 2013

¡NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Formación Básica en Seguridad**
DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** - DURACION: **70 horas**
FECHA: **del 4 al 13 noviembre de 2013** - HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**
LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Buques de Pasaje**
DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** - DURACION: **32 horas**
FECHA: **del 14 al 18 de noviembre de 2013** - HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**
LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **Avanzado en Lucha Contra Incendios**
DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** - DURACION: **24 horas**
FECHA: **del 19 al 21 de noviembre 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 11 al 15 de noviembre de 2013** - HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**
LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

NOMBRE ACCION FORMATIVA: **S.M.S.S.M. – Restringido**
DEPARTAMENTO: **Náutica Profesional** - DURACION: **40 horas**
FECHA: **del 18 al 22 de noviembre de 2013** - HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**
LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

SANTIAGO DE COMPOSTELA

981 524 651 - Ext. 1

Vilar de Calo, 47

Salvacón
LA FORMACIÓN DONDE SE NECESITE

PUBLICACIONES

Naufragios en la flota pesquera de Huelva

Autor y Editor: **Ignacio Palacios Esteban**

“Doy por bien empleado el trabajo de preparación de este libro, si sirve para rescatar de las sentinas del olvido y tributar un homenaje a los hombres de la mar y a sus familias, con las que he compartido las mejores singladuras de mi vida profesional “.

Extracto del prólogo de este libro, realizado por Antonio Vergara Abajo :

La historia de veintiocho naufragios que se llevaron consigo muchas vidas. Historia narrada algunas veces por los mismos testigos que los sufrieron. Las causas que provocan estos accidentes se estudian en frío, a los muertos se les llora en caliente, porque detrás de cada muerto quedan unos padres, o una esposa, o unos hijos, o una novia, queda un vacío muy difícil de llenar. Muchas y muy diversas pueden ser las causas de un naufragio. Ignacio las enumera de modo sencillo y fácil de entender. Hay barcos que se traga la mar y a veces no queda ni rastro de ellos. Algo así como esos hundimientos que leemos del Triángulo de las Bermudas. Otras veces nos encontramos con abordajes o vías de agua. Nuestros barcos pesqueros no son el Titanic, y éste también se hundió. Tenemos naufragios producidos por choque violento contra las rocas o los bajos fondos y barcos que dan la vuelta y cuando esto sucede alguien queda sorprendido en el interior del buque, tal vez durmiendo, sin posibilidad de salvarse.

El barco se convierte en un ataúd flotante. Y en alguna ocasión la responsabilidad ha podido estar en la misma construcción del buque que ha salido del astillero a plena satisfacción de los ingenieros navales y con plena disconformidad de la tripulación que lleva el barco.

No sé por qué se me antoja que este final de los naufragios tiene como una triste coincidencia con la decadencia del sector pesquero en lejanas pesquerías, compensada con la dedicación a actividades complementarias creadoras de empleo como la industria alimentaria y la acuicultura, actividades consolidadas ya en Andalucía por las que Ignacio ha luchado y continúa en la lucha, dedicando muchas horas de preocupación y estudio por lo que tiene de cambio social en la actividad pesquera.

Otros libros de Ignacio Palacios :

-EL CAMARON. LA REVISTA DE LOS PESCADORES DE HUELVA

-REFLEXIONES Y RUTAS PESQUERAS.

-ALMADRABAS DEL ESTRECHO Y LITERATURA

-MUJERES DEL MAR Y LITERATURA

www.ignaciopalaciosesteban.es



mar

La Opinión | 47
Domingo
29 de septiembre
de 2013Más información en
www.laopinioncoruna.es

R. P.

A. COBURA

Cuando el pasado jueves el secretario general de Pesca, Carlos Domínguez, tras reunirse con el sector pesquero y las autonomías españolas afectadas por el acuerdo pesquero firmado el pasado año por la UE y Mauritania y escuchar sus argumentos, anunció la decisión del Gobierno de poner en marcha una ofensiva con los grupos políticos de la Eurocámara para tratar de evitar que el 8 de octubre voten a favor de la ratificación del convenio de pesca solo los cefalopódicos gallegos se mostraron satisfechos.

El de la única flota española del caladero africano fue un sentimiento que contrastó con el del resto de los representantes de los armadores españoles con posibilidades de pesca en Mauritania. Ahora la flota, en función de sus intereses, se muestra dividida ante la postura del Gobierno. La diferencia de criterios de los afectados ante la postura del Ejecutivo fue reconocida incluso ayer por la propia patronal pesquera española Cepesca, que trasladó las divergentes opiniones individualizadas de cada segmento de flota y no una valoración conjunta de la decisión del Gobierno de solicitar la no ratificación del acuerdo pesquero con Mauritania tras las mejoras conseguidas. Solo en dos cuestiones está toda la flota de acuerdo: en criticar "una negociación tan mala" del pacto y en solicitar "que no se vuelva a repetir en el futuro y que se tengan en cuenta en los próximos protocolos las necesidades de todos los segmentos de flota, apostando por condiciones técnicas y económicas viables para todos". En el resto de las cuestiones, según trasladó ayer Cepesca, cada segmento de flota tiene su visión.

► **Marisqueros.** Aseguran que tras trece meses de inactividad "las empresas afrontan graves problemas"

Los barcos que pueden faenar en aguas mauritanas alegan que un "no" les obligaría a amarrar

El rechazo del Gobierno al pacto con Mauritania divide a la flota afectada

Marisqueros, atuneros, palangreros y merluceros critican la negociación de la UE pero desean la ratificación del acuerdo pesquero ► Solo los cefalopódicos reclaman tumbar el protocolo



Una de las reuniones del sector afectado por el pacto con Mauritania con la Secretaría de Pesca. (F. GARCÍA)

mas" y, aun conscientes de que "no es el mejor de los acuerdos", creen que rechazarlo ahora les perjudicaría "contra las aguas" y cuestionaría la posible renovación del protocolo, cuya renegociación se iniciará en breve. Este acuerdo es esencial para la flota de merluza, merluza y marisquera, sin caladeros alternativos. Según la asociación que los agrupa, Anamar, aún el pasado

sábado viernes once marisqueros solicitaron licencias para empezar a faenar en aguas mauritanas.

► **Atuneros.** Destacan la importancia de este caladero y del acuerdo para la flota atunera congeladora y avisan de que su rechazo en la Eurocámara podría sentar un precedente que cuestionase toda la dimensión externa de la Política Pes-

quera Común y el futuro de los acuerdos con terceros países.

► **Palangreros.** El sector del palangre de superficie, en concreto la GMP de Lugo y Arpoan, comparte la visión de los atuneros, aunque Arpoan asienta la decisión de la mayoría. Mientras, los palangreros de fondo, representados por Orpal, que no han visto atendidas sus de-

mandas para mejorar el acuerdo, tales como bajada del canon por capturas, subida del cupo o quedar excluidos de la veda del cefalópodo, apuestan por la ratificación al cancelear de otras alternativas.

► **Cefalopódicos.** Argumentan, a través de su asociación Anacef, que constituyen la flota de la UE con mayor utilización de las posibilidades de pesca contenidas en los acuerdos pesqueros firmados con Mauritania por España y la UE —hasta 55 unidades operativas— y que incluso han llegado a hacer uso de posibilidades desaprovechadas en otras modalidades. Asimismo, recuerda Anacef que a esta flota se la priva "de la parte de la contrapartida financiera pagada por la UE correspondiente a la modalidad de cefalópodos en los sucesivos protocolos desde 1995, cifrada en no menos de 25 millones de euros, para destinarla a otros buques que en muchas ocasiones ni acuden al caladero". Entienden los armadores de buques cefalopódicos, agradecidos por la decisión del Gobierno, que es "injusto apoyar un acuerdo que cuesta 70 millones de euros y deja abocados al desguace a 32 buques comunitarios sin causas objetivas que lo justifiquen". Reiteran la petición de que se rechace el acuerdo en las instancias comunitarias y exigen negociar otro nuevo que sea "justo, equilibrado y beneficioso para todas las partes".

40 | La Opinión
Miércoles,
9 de octubre
de 2013Más información en
www.laopinioncoruna.es

mar

La votación celebrada ayer se saldó con 467 votos a favor, 154 en contra y 28 abstenciones

La Eurocámara avala el acuerdo con Mauritania con el voto español dividido

El pleno de Estrasburgo da luz verde al acuerdo, que confirma la expulsión de los cefalopódicos gallegos ► Mientras Galicia y Canarias se lamentan, la flota andaluza celebra la ratificación

► **Damanaki:** "Es un modelo para futuras negociaciones"

Faro de Vigo 07/10/13

Pontevedra busca trabajadores para veinte categorías profesionales en el extranjero

El catálogo de empleos de difícil cobertura recoge dieciocho actividades vinculadas al mar y dos al mundo del deporte
- Es un déficit ya crónico

b. m. | pontevedra 07.10.2013 | 07:33

A día de hoy se puede hablar de un déficit crónico y ni siquiera la crisis ni un paro instalado en cifras récord ha conseguido modificar dicha realidad: Pontevedra no dispone de trabajadores especializados para una veintena de profesiones ligados al sector del mar (dieciocho) y al mundo del deporte (dos). Así lo acredita la actualización para el cuarto trimestre del año del catálogo de empleos de difícil cobertura que publica el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, el cual recoge una oferta idéntica a la de los últimos tres años.

La falta de trabajadores pontevedreses y nacionales para cubrir esta oferta abre las puertas a la contratación de inmigrantes en sus países de origen.

De acuerdo con los datos recogidos en el citado catálogo empleo de difícil cobertura previsto para el cuarto y último trimestre del año, el mercado laboral pontevedrés buscará en el exterior a los deportistas profesionales y entrenadores deportivos que necesite. Expertos en ambas modalidades se demandan en todas las provincias españolas, a través de un acuerdo especial suscrito en su día por el entonces Ministerio de Trabajo con la Secretaría de Estado para el Deporte y que sigue vigente.

Los otros dieciocho empleos que necesitan de mano de obra extranjera en la provincia de Pontevedra aparecen detallados en un convenio propio del ministerio con la Dirección General de la Marina Mercante. Son los siguientes: frigorista naval, jefe de máquinas de buque mercante, maquinista naval, mecánico de litoral, mecánico naval, piloto de buque mercante, sobrecargo, oficial radioelectrónico de la marina mercante, cocinero de barco, auxiliar de buque de pasaje, camarero de barco, mayordomo de buque, calderero (maestranza), engrasador de máquinas de barcos, bombero de buques especializado, contraestre de cubierta y marinero de cubierta (en ambos casos excepto para barcos de pesca) y mozo de cubierta.

Puerta abierta

La falta de profesionales del mar abrió la puerta en la pasada década a un goteo de inmigrantes subsaharianos (sobre todo de Ghana y Senegal) a los que se sumaron más tarde trabajadores latinoamericanos (especialmente peruanos y ecuatorianos) conformando tripulaciones mixtas: primero en el sector de la pesca y a continuación en la marina mercante.

Demandas habituales en la provincia de Pontevedra hace tan solo tres años como, por ejemplo, la de médicos de medicina general, profesionales sanitarios de distinta índole, camareros, conductores o jornaleros han desaparecido de la relación de empleos de difícil cobertura. Al igual que han desaparecido del conjunto de Galicia.

Justo antes del estallido de la crisis, en el año 2007, el citado catálogo de empleos no cubiertos por la mano de obra local contemplaba para la provincia de Pontevedra hasta 67 categorías profesionales, un elenco que se elevaba a 82 en el conjunto de Galicia. Era un momento en el que la comunidad autónoma era un destino laboral atractivo para inmigrantes y emigrantes retornados.

SUBVENCIONAR EL DESGUACE DE BUQUES, LA PEOR SALIDA PARA LA FLOTA

Algunos armadores reclaman que Europa les pague por destruir empleo

La salida a la crisis del sector pesquero a través de desguaces subvencionados es una auténtica irracionalidad y un indicativo de la desfachatez de aquellos que persiguen beneficios a corto plazo en vez de la auténtica viabilidad de sus empresas.

Además, esta demanda choca frontalmente con la imagen de solidez y confianza que el sector debiera dar no sólo hacia el gobierno español, sino sobre todo ante la Unión Europea, cuya presión nunca se ha ejercido con signos de fortaleza y decisión.

Para algunos armadores, su dedicación es un negocio perfecto: construcción de buques subvencionada; constitución de empresa subvencionada; creación de empleo subvencionado; acuerdos internacionales subvencionados, y en caso de cualquier mínima dificultad, des-

guace de buques subvencionados. Mientras, las tripulaciones y los empleos inducidos, no reciben más atención que la cola del paro. Son datos de un diagnóstico que habla de la escasa auto confianza que exhiben algunos representantes del sector, que en el caso de Mauritania sospechosamente hace un año hablaban de que el caladero mauritano era "ruinoso" para las empresas y ahora defienden lo contrario.

Ayudas paradas biológicas.

Por otra parte, deberían establecerse mecanismos para que cualquier buque que reciba ayudas públicas por paralizaciones biológicas, dichas ayudas fuesen proporcionalmente solidarias con las tripulaciones.

PATETICO DEBATE EN EL PARLAMENTO EUROPEO SOBRE EL ACUERDO DE PESCA CON MAURITANIA

El reciente debate político en el Parlamento Europeo sobre el acuerdo pesquero con Mauritania fue vergonzoso, lo que evidenció la fractura tanto en el ámbito de la patronal pesquera con profundas divergencias entre los sectores afectados, como además del bochornoso escándalo entre los eurodiputados españoles con el voto dividido.

Esta es la patética imagen de un sector en caída libre y atrapado entre sus propias contradicciones, lo que la UE buscaba y el sector, las Administraciones y los eurodiputados españoles le brindaron.



LEGISLACIÓN

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

CATALOGO DE PUESTOS DE DIFÍCIL COBERTURA

**BOE 183, de 01-08-13*

RESOLUCION de 26-06-13, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se publica el Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el tercer trimestre de 2013.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

REGULACION PESCA DE CORAL

** BOE 185, de 03-08-13*

REAL DECRETO 629/2013, de 2 de agosto, por el que se regula la pesca del coral rojo, su primera venta y el procedimiento de autorización para la obtención de licencias para su pesca.

PLAN DE GESTION BUQUES CALADERO DEL GOLFO DE CADIZ

** BOE 190, de 09-08-13*

ORDEN AAA/1537/2013, de 31 de julio, por la que modifica la Orden AAA/627/2013, de 15 de abril, por la que se establece un Plan de gestión para los buques de los censos del caladero nacional del Golfo de Cádiz.

CENSO DE BUQUES ARTES MENORES CALADERO DEL GOLFO DE CADIZ

** BOE 205, de 27-08-13*

RESOLUCION de 22-08-13, de la Secretaria General de Pesca, por la que se publica la lista de buques de artes menores censados en el Golfo de Cádiz que pueden pescar pulpo al Sur del paralelo 36°22,9'N (Isla de Sancti Petri) durante el año 2013, bajo las condiciones establecidas por la Orden AAA/1537/2013, de 31 de julio.

CENSO DE BUQUES RESERVA MARINA DE LA ISLA DE LA PALMA

** BOE 222, de 16-09-13*

RESOLUCION de 30-08-13, 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 la isla de La Palma.

MEDIDAS DE ORDENACION DEL PEZ ESPADA EN EL MEDITERRANEO

** BOE 228, de 23-09-13*

RESOLUCION de 12-09-13, 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 FLOTA AGUAS ADYACENTES AL PEÑON DE GIBRALTAR

**BOE 239, de 05-10-13*

ORDEN AAA/1805/2013, de 4 de octubre, por la que establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas compensatorias a determinada flota pesquera que faena en aguas adyacentes al Peñón de Gibraltar.

PLAN NACIONAL DE DESMANTELAMIENTO BUQUES PESQUEROS ESPAÑOLES EN CENSOS INTERNACIONALES Y PAISES TERCEROS.

**BOE 245, de 12-10-1*

REAL DECRETO 780/2013, de 11 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 1362/2011, de 7 de octubre, por el que se establece un Plan Nacional de Desmantelamiento mediante la paralización definitiva de las actividades de buques pesqueros españoles incluidos en censos de caladeros internacionales y países terceros.

MINISTERIO DE FOMENTO

ACTUALIZACION DE REQUISITOS PARA EL EMBARQUE DE EQUIPOS MARINOS

**BOE 170, de 17-07-13*

ORDEN FOM/1364/2013, de 9 de julio, por la que se actualizan las condiciones técnicas del anexo A del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE.

TARIFAS DE SERVICIOS DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA

**BOE 219, de 12/09/13*

ORDEN FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

MINISTERIO DE SANIDAD, SERVICIOS SOCIALES E IGUALDAD

ASISTENCIA SANITARIA

**BOE 179, de 27/07/2013*

REAL DECRETO 576/2013, de 26 de julio, por el que se establecen los requisitos básicos del convenio especial de prestación de asistencia sanitaria a personas que no tengan la condición de aseguradas ni de beneficiarias del Sistema Nacional de Salud y se modifica el Real Decreto 1192/2012, de 3 de agosto, por el que se regula la condición de asegurado y de beneficiario a efectos de la asistencia sanitaria en España, con cargo a fondos públicos, a través del Sistema Nacional de Salud.

NUEVA TARJETA SANITARIA

**BOE 238, de 04/10/2013*

REAL DECRETO 702/2013, de 20 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 183/2004, de 30 de enero, por el que se regula la tarjeta sanitaria individual.

COMUNIDAD AUTONOMA DE GALICIA

LEY DEL SISTEMA UNIVERSITARIO EN GALICIA

**BOE 172, de 19/07/2013*

Ley 6/2013, de 13 de junio, del Sistema universitario de Galicia.

DIARIO OFICIAL DE GALICIA

CONSELLERIA DEL MEDIO RURAL Y DEL MAR

VEDA DEL CHOCO EN LA RIA DE VIGO

**DOG 162, de 27/08/2013*

RESOLUCION de 20 de agosto de 2013, de la Secretaria General del mar, por la que se establece un período de veda en la ría de Vigo para la captura del choco.

PRECIOS POR SERVICIOS DE RESIDENCIA Y COMEDOR EN LOS CENTROS DE FORMACION MARITIMO-PESQUERA

**DOG 176, de 16/09/2013*

DECRETO 143/2013, de 12 de septiembre, por el que se fijan los precios públicos por los servicios de residencia y comedor prestados en los centros de formación de las familias marítimo-pesquera y agroforestal, así como los precios de matrícula en el Aula de Seguridad y Salvamento, dependientes de esta consellería.

MEDIDAS ORIENTADAS A LA MEJORA DE LA COMERCIALIZACION DE LOS GALLOS

**DOG 181, de 23/09/2013*

ORDEN de 10/09/2013, por la que se extienden a los productores no miembros de la Organización de Productores de Pesca Fresca del Puerto de Vigo (OPPF-4) determinadas normas orientadas a la mejora de la comercialización de los gallos (*Lepidorhombus spp.*) procedentes del Gran Sol.

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





AETINAPE

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

15006 - A CORUNA

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

www.aetinape.com • aetinape@aetinape.com