



I N F O

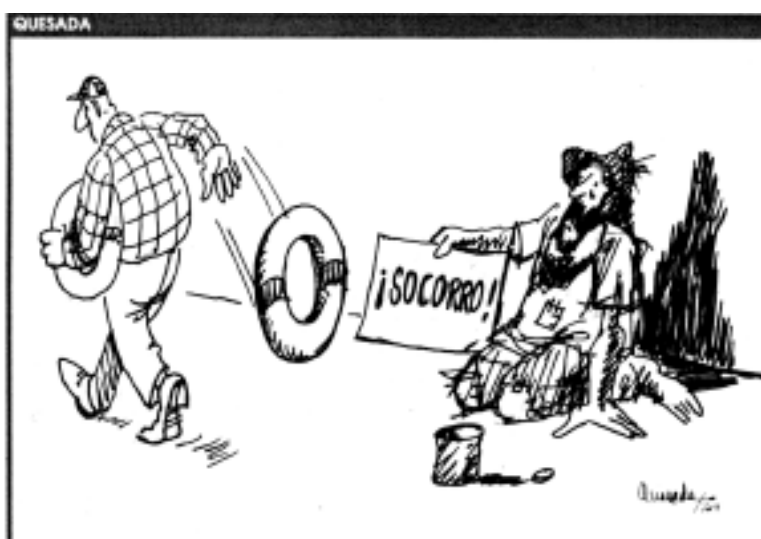
AETINAPE

**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
MARZO 2014**

Contenido DOSSIER AETINAPE Marzo 2014

2	Contenido
3	Norte
4-17	Informes y noticias
18-21	Homenaje a Joseba y Asamblea
22-42	Colaboraciones y opiniones
43-47	Formación
48-53	Revista de Prensa
54-55	Legislación

AETINAPE no se hace responsable de los artículos firmados, ni de las opiniones expresadas en los mismos.



■
Norte

Un brindis por la profesión para olvidar tanta zancadilla.

■
Allanar el camino profesional a los titulados náutico-pesqueros ha sido, es y será la principal motivación de AETINAPE. Conseguir, en un momento como este, de profunda crisis, desbloquear dos nudos que mantenían en vilo a muchos profesionales para ejercer su trabajo, no puede reportar más que satisfacciones.

■
Llevamos años luchando por armonizar las especialidades marítimo-pesqueras en el marco de los Convenios Internacionales STCW de la OMI, así como simplificar la brutal maraña de denominaciones que atosigaba la paciencia de los interesados, ya que no resultaba fácil reconocer con claridad que atribuciones correspondían a cada título.

■
Que el proceso haya resultado tan farragoso no se debía a la complicación intrínseca de un sector poco aficionado a las cosas claras. En absoluto obedecía tampoco a misteriosas circunstancias burocráticas cuyos porqués son en sí mismos imposibles de descifrar para el común de los mortales.

■
Padecemos, como siempre, el boicot y la intransigente actitud de numerosas personas que se habían ido situando en puestos clave de la administración marítima, a las que simplemente molestaba que los titulados marítimo-pesqueros conquistasen legalmente los espacios curriculares, profesionales y competenciales a los que les facultaban los conocimientos recibidos en los institutos y escuelas marítimo-pesqueras de este país.

■
Sólo una concepción decimonónica del trabajo marítimo, anclada en estáticos fundamentos clasistas, de escasa profundidad conceptual y sobre todo alejados de la realidad de los buques y los puertos, ha podido ralentizar de esta forma un proceso que en un país con la administración central más desarrollada hubiese sido cuestión de unos cuantos meses de preparación y estudio burocrático.

■
La golfería casposa que durante tanto tiempo bloqueó esta realidad en el aparato del Estado ha ido perdiendo fuerza debido a la decisión y el empeño modernizador de algunos responsables que en los últimos años han llegado a estos departamentos —y sobre todo a la DGMM— sin prejuicios y libres de ataduras para lograr imponer la razón y el buen gobierno en todas las normas que nos afectan.

■
Sin nombres propios, queremos agradecerles a todos ellos su implicación y su honradez. Gracias a su trabajo, muchos titulados náutico-pesqueros conseguirán trabajos más interesantes, o verán su titulación sin la sombra desvalorizadora que antes tenían que soportar.

■
Aunque no sea propio de un editorial como este, injusto sería hablar de estos logros, sin subrayar la tenacidad de nuestra Asociación, con el aliento de todos y cada uno de sus afiliados, de sus Juntas Directivas, de sus colaboradores... sin esa tremenda energía sería imposible conquistar ninguna meta como esta.

■
Un compromiso constante que hoy tiene que redoblar para continuar en la senda del progreso, afrontando los duros retos de la negra perspectiva para el sector marítimo-pesquero y a la situación económica a la que nos abocan la globalización y el estado de un mundo cada vez más cruel e injusto.

■
Pero hoy nos limitamos a celebrar una conquista, que si no pudimos hacerlo antes, ya sabemos por culpa de quien ha sido. ***Hoy les olvidamos y dedicamos nuestro brindis por estos momentos históricos para la profesión.***

■
AETINAPE

Tras 4 largos años de duras negociaciones entre AETINAPE, Fomento y la DGMM

Los patrones mayores y de cabotaje logran la homologación profesional

Vivimos otra de esas ocasiones que hay que poner en el ya potente palmarés de logros en nuestra Asociación. Hemos conseguido que las autoridades incluyan a los Patrones de Cabotaje en la última reforma sustancial de las atribuciones profesionales de los titulados náutico-pesqueros.

La Disposición Adicional Cuarta del RD 973/2009 decía que los Patrones Mayores de Cabotaje y Patrones de Cabotaje para la convalidación de estas titulaciones por las de Patrón de Altura y Patrón Litoral de la Marina Mercante deberían haber navegado ejerciendo de primer oficial o patrón en buques mercantes mayores de 750 GT, durante un periodo no inferior a 24 meses, con posterioridad a la obtención del título a convalidar.

Ahora la Disposición Adicional Cuarta corregida por el RD 80/2014 dice que los poseedores del título de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje para obtener la tarjeta profesional de Patrón de Altura y Patrón de Litoral de la Marina Mercante deberán acreditar haber navegado de primer oficial o patrón en buques civiles mayores de 100 GT, durante un periodo no inferior a 24 meses, con posterioridad a la obtención del título a convalidar.

Fueron cuatro años de reuniones entre AETINAPE y los diferentes responsables de la DGMM y del Ministerio de Fomento, incluida la actual ministra Ana Pastor, con la que el presidente de AETINAPE mantuvo una reunión en abril del 2012. También con los diferentes portavoces parlamentarios del Congreso —la última el pasado 3 de julio, entre la Secretaria de Estado de Transportes, Carmen Librero y el presidente de AETINAPE.

El resultado de tanto esfuerzo fue que el Gobierno aprobase por fin la modificación de la Disposición Adicional Cuarta del Real Decreto 973/2009, en lo que respecta a los Patrones Mayores y de Cabotaje en el marco del Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, a través del R.D.80/2014, por el que se modifica

el R.D. 973/2009, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

■ Quién haya realizado un seguimiento de las reivindicaciones de AETINAPE, comprobará que han llegado a su fin aspiraciones como el reconocimiento de Oficiales en buques civiles, el aumento de atribuciones, la polivalencia profesional, la reducción de titulaciones, o la homologación profesional de los diferentes títulos procedentes del extinto sistema de adultos por las actuales. Un histórico paso, consecuencia de cientos de reuniones con distintos equipos en la Dirección General de la Marina Mercante de diferentes Gobiernos a lo largo de los últimos años.

■ Como es sabido desde la publicación del RD 973/2009 hubo cambios de Gobierno y pasaron tres Directores Generales por la DGMM, lo que produjo las consiguientes demoras en los procesos de negociación y el consiguiente aplazamiento de este serio problema que dejaba a los titulados náutico-pesqueros de puente de la marina mercante al margen de los avances que el RD 973/2009 ya había reconocido a los titulados de máquinas.

■ El “gazapo” no fue tal, sino una auténtica manipulación deliberada de algunos responsables de la DGMM, que en connivencia con las viejas Escuelas de Náutica, articularon a última hora, al margen del compromiso que había adquirido con AETINAPE, la redacción que provocó que nuestros titulados de puente no pudiesen lograr la homologación automática con solo presentar un certificado de días de mar en cualquier buque civil y en condiciones razonables.

■ Este nuevo RD resuelve esa gravísima injusticia y homologa definitivamente las atribuciones profesionales de aquellas titulaciones del antiguo y del nuevo sistema de formación marítimo-pesquera, algo que era anacrónico, y que también AETINAPE resolvió a los titulados náutico-pesqueros en pesca y la DGMM a los titulados de las viejas Escuelas de Náutica y los actuales de las Escuelas Superiores de la Marina Civil.

■ **El actual R.D. recoge por fin, después de años de duras negociaciones, el cambio de “días de mar**

■ Veinte años de trabajo duro hasta llegar a este paso histórico

Hace 4 años, manos oscuras habían creado una situación absurda

■ Después de ver cómo en el 2009 se producía un cambio histórico en las perspectivas profesionales de los titulados náutico-pesqueros, sufríamos también la incertidumbre en que quedó una categoría profesional, la de los patrones de cabotaje, que no consiguieron homologar sus derechos profesionales con la debida equidad.

■ **En aquella ocasión, las oscuras maniobras de diversos altos funcionarios de la Dirección General de la Marina Mercante, a través de tortuosas maniobras inconfesables, se saltaron todas las negociaciones y lograron modificar el Real Decreto 973/2009 para dejar descolgados a los patrones de cabotaje de tan ansiada homologación profesional.**

■ Unos profesionales que fueron víctimas de estúpidos anacronismos durante todo este tiempo, pues nada menos que 4 años llenos de reclamaciones, negociaciones, propuestas, estudios, cambios de gobierno y nuevas perspectivas han logrado este nuevo triunfo profesional, trabajado contra viento y marea.

■ **Gracias a todas y todos En aquel momento de 2009 decíamos que muchos compañeros de nuestra Asociación habían vivido en primera persona este proceso largo y tortuoso que hoy llega a su fin. De nuevo recordamos aquellos momentos para agradecer su abnegación y rumbo cierto a todos y cada uno, incluso los que nos han ido dejando por el camino. El esfuerzo de todos al permanecer impasi-**

bles y no bajar la guardia ante las adversidades que día a día, año tras año, se iban detectando y mantener la paciencia necesaria para llegar aquí, fueron claves para llegar a este resultado, que supone conquistar la dignidad profesional colectiva ya para todos, adaptarse a la legalidad internacional, y en definitiva salir de la oscuridad en lo que habían dejado a los patrones de cabotaje.

■ **Los de la cofradía «qué hay de lo mío» también se benefician**

También es necesario recordar la posición de aquellos titulados que se beneficiarán de la nueva norma, pese a permanecer pasivos o incluso manifiestamente críticos con el curso de los acontecimientos que dieron lugar a esta mejora. Son personas cuyo egoísmo les hace cuidar únicamente sus propios intereses, incapaces de ver más allá.

■ Tratarán sin duda de minimizar los logros, desvirtuar la conquista, distorsionar la realidad restarle relevancia a contenido de esta normativa, aprovechando de paso para criticar a las personas más comprometidas con la defensa de nuestra realidad profesional.

■ Buscarán argumentos para seguir al margen de la lucha colectiva, escondidos en su pasividad y traduciendo las conquistas como retrocesos. Como siempre, criticarán nuestros logros colectivos, pero se beneficiarán de ellos, actitudes muy frecuentes en una sociedad tan egoísta. Aunque son actitudes minoritarias, resultan especialmente molestas en los momentos más trascendentes.

De la pág. 4

→ **en buques mercantes” por “día de mar en buques civiles” por lo que de esta forma se adapta al Convenio STCW-95 OMI, cambio que también beneficia tanto los titulados de puente del antiguo sistema como a los actuales, ya que este problema no afectaba a los titulados de máquinas.**

■ Un avance histórico que dota de unas razonables atribuciones a nuestros titulados que les permitirá seguir compitiendo en el ámbito del transporte marítimo. Asimismo, AETINAPE ya había conseguido en el año 2007 cinco convocatorias extraordinarias para el acceso a las titula-

ciones de Patrón y Patrón Mayor de Cabotaje.

■ **Se acabaron por fin las manipulaciones e interpretaciones de nuestros detractores, “obras son amores y no buenas razones”, nuestros titulados son Capitanes, Jefes y Oficiales de Puente y Máquinas con sus correspondientes límites, pero Oficiales también de la Marina Mercante, en el marco de la Ley que lo regula. Se acabó lo de 2º patrón, auxiliar de puente, etc., al igual que ocurrió con máquinas en el RD ahora corregido.**

Otro avance histórico

Por fin simplifican las titulaciones pesqueras y aumentan las atribuciones profesionales

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente acaba de publicar el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

La cara

En el mismo se recogen algunas importantes demandas de AETINAPE, viejas aspiraciones de nuestro colectivo, como por ejemplo la reorganización y simplificación de la selva de titulaciones en el sector pesquero, etc. Sin embargo, otras importantes de nuestras demandas quedaron por la “popa”. Entre los avances, destacamos los siguientes:

Bajo el convenio OMI

Otro importante avance es que por fin estas titulaciones quedan reguladas y se expedirán en el marco del Convenio de la OMI STCW-95, una demanda de años, ya que habitualmente nuestros titulados se tenían que enfrentar a los contratiempos de países terceros que ponían en duda la legalidad internacional de las titulaciones que expedían las Comunidades Autónomas españolas sin criterio de coordinación en el ámbito del Estado y al margen de la legalidad internacional que está regulada por dicho Convenio.

Unificación de titulaciones y atribuciones

Otro aspecto importante es la unificación de las denominaciones, esto es, todas las titulaciones del antiguo y nuevo sistema tendrán las mismas atribuciones y las mismas denominaciones en sus respectivos títulos profesionales en puente y máquinas.

Mecánico Mayor Naval sin límite de potencia

Asimismo, se contempla que la figura del Mecánico Mayor Naval pueda acceder a través de una prueba pendiente de regulación a obtener atribuciones sin límite de potencia en buques de pesca, lo que le equipara al Capitán de Pesca en cuanto a atribuciones profesionales, evidentemente cada uno en su respectivo departamento. Esto puede que permita avanzar próximamente en la demanda de ampliación de atribuciones profesionales para estos titulados en marina mercante.

Nueva oportunidad para titulados de adultos

Cabe resaltar la Disposición transitoria quinta sobre los Titulados de la antigua formación de adultos. En ella se recoge que las personas que, habiendo aprobado los exámenes finales de la antigua formación de adultos, no hayan podido obtener el correspondiente título profesional por no tener realizados los periodos de embarque con anterioridad al 31 de diciembre de 2008, y que hayan iniciado su servicio en la mar en la sección del buque que indique el certificado de examen, antes del 29 de septiembre de 2012, **dispondrán de 5 años a partir de esta última fecha para acreditar la realización de dichos periodos y solicitar la correspondiente titulación profesional.**

Capítulo II

De los títulos profesionales de pesca

Artículo 4. Determinación de los títulos profesionales de pesca.

1. Los títulos profesionales de pesca en España serán los siguientes:

- a) Capitán de pesca.
- b) Patrón de altura.
- c) Patrón de litoral.
- d) Patrón costero polivalente.
- e) Patrón local de pesca.
- f) Marinero pescador.
- g) Mecánico mayor naval.
- h) Mecánico naval.

La cruz

Este R.D. que recoge otros aspectos importantes para la reordenación de las titulaciones náutico-pesqueras en el sector pesquero, también tiene aspectos criticables y muy mejorables. **En el fondo, la Administración siempre deja una puerta abierta para que los armadores puedan tener alternativas, bien contratando titulados de países denominados del Espacio Económico Europeo o reduciendo tripulaciones, como hizo a través del Real Decreto 963/2013, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad en los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación o como la Orden AAA/2406/2013, por la que se crea el Registro**

Nace el Segundo Registro Pesquero (Resae)

Armadores de atuneros y palangreros de superficie podrán unirse a esta forma de reducir impuestos y costes sociales

El Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles nació la pasada navidad a través de la Orden AAA/2406/2013, de 23 de diciembre, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, como un intento de poner puertas al mar, nunca mejor dicho. Los bienintencionados responsables de la economía pesquera del país pretenden que algunos buques continúen siendo españoles a través de algunas ventajas fiscales. Nadie critica la globalización ni la pasividad europea ante las empresas que deslocalizan su actividad para pagar menos impuestos.

De todas maneras, en esta lista de candidatos a evadir cuotas a la Seguridad Social y obtener desgravaciones fiscales pueden acogerse los buques de pesca que enarbolan el pabellón de un Estado miembro y se encuentren inscritos en el registro de la flota pesquera comunitaria, pesquen exclusivamente túnidos o especies afines fuera de las aguas de la Comunidad y a no menos de 200 millas náuticas de las líneas de base de los Estados miembros..

La perspectiva de poner en marcha este segundo registro para la flota pesquera, una gran aspiración de la patronal, supondría un golpe definitivo al menguante empleo pesquero, que atraviesa desde hace años una brutal reconversión cuyos efectos ya se notan claramente en las comunidades litorales, donde los empleos pesqueros se redujeron de 62.012 en 1995 a 47.466 en 2005.

La incontenible ansia empresarial de reducir costes y aumentar beneficios está detrás de esta medida, que se cierne sobre un sector muy internacionalizado y al que se le permite un relax laboral excesivo. El Segundo Registro ya existente en Marina Mercante, sector en el que permite que el 50% del empleo sea comunitario, incluyendo al Capitán y 1º Oficial, y el otro 50% extracomunitario.

Una de las principales amenazas de esta medida podría estar precisamente en los mecanismos y controles de seguridad, ya que, según se llega a reconocer incluso públicamente, en este segundo registro se moderarían los controles, aumentando la permisividad, sobre todo en aquellos aspectos que resultan más gravosos a las empresas.

En este sentido, AETINAPE reclamó en numerosas ocasiones un estudio en profundidad que valorase la incidencia de la medida sobre un sector que vuelve a verse indefenso ante las conquistas empresariales de buscar en otros países costes inferiores y condiciones laborales que podrían profundizar todavía más el “dumping social”.

La comparación más clara puede establecerse con la flota de la marina mercante, cuyo segundo registro de Canarias hizo caer en picado el empleo en el sector.

La decisión, además, resulta paradójica habida cuenta de que algunos países comunitarios, como el Reino Unido o Francia no tienen totalmente incorporado el concepto de la libre circulación de trabajadores y ponen constantes trabas a los españoles para ocupar determinados puestos en los buques.

De la pág. 6

→
Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias.

■
No obstante, habrá que seguir de cerca el desarrollo de este importante R.D. y AETINAPE volverá a plantear alguna reforma parcial de esta normativa para contribuir a mejorar alternativas de empleo.

Reducen las tripulaciones y aumenta la inseguridad

El lobby empresarial logra que el Estado reduzca las tripulaciones mínimas en buques de pesca

El Ministerio de la Presidencia, a través del R.D. 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca, utiliza el argumento tecnológico para justificar la reducción de tripulantes que obligatoriamente deben ir en un buque para mantener sus condiciones mínimas de seguridad. Era una alardeada demanda empresarial basada en una aparente lógica: la actual normativa data de los años 60 y debe ser superada.

Los tripulantes de un buque de altura bajan de 10 a 8, con lo cual los armadores se ahorran un 20% mínimo de sus costes laborales y el sector pierde otro tanto de oferta de empleo.

Pero donde la medida toma una dimensión más dura es en la flota artesanal, ya que los buques de menos de 12 m pueden hacerse a la mar con un solo tripulante, lo cual a todas luces pone en peligro la seguridad.

Al parecer, los buques de menos de 50 m de eslora, acabarán por llevar sólo 5, mientras los de más de ese tamaño, podrían pasar de 10 a 8.

Aetinape lleva años advirtiendo de esta eventual normativa que reduce el número de personas embarcadas con el consiguiente riesgo para la seguridad. Habitualmente, este tipo de procesos son convenientemente "trabajados" por grupos de poder próximos a las empresas marítimas, ya que suelen utilizar argumentos como la progresivo equipamiento tecnológico para prescindir de trabajadores titulados.

Piden apoyo a los eurodiputados españoles para una pesca de arrastre responsable y contenida

Grandes potencias pesqueras emergentes detrás de la fiebre «ecologista»

Los grandes intereses de varios países están persiguiendo desde hace años acabar con el arrastre en todo el mundo, pese a la inexistencia de estudios serios que lo aconsejen. Si hace unos años fue la propia ONU quien desechó esa prohibición (que permitiría potenciar otras pesquerías industriales igualmente masivas), las presiones llegaron ahora al Parlamento Europeo, que por los pelos ha demorado su decisión.

Países como Australia, Nueva Zelanda, Perú, Chile o Ecuador son, entre otros, quienes persiguen esta práctica. Su estrategia consiste en persuadir al potente lobby ecologista, que presiona con argumentos de gran calado mediático y condiciona las decisiones de los eurodiputados, muchos de ellos dedicados a gestionar únicamente el tipo de presiones que reciben, sin capacidad crítica ni profesional para valorar los argumentos enfrentados, y sobre todo muy atentos a la opinión pública, herramienta que el llamado "ecologismo" maneja con eficacia.

Además, encuentran la simpatía de la Comisaria de Pesca, Maria Damanaki.

La práctica de una pesca responsable no supone ninguna amenaza para el ecosistema marino, como prueban numerosos testimonios y los propios datos de la salud y la biodiversidad de los océanos, afectados en cambio por otras amenazas mucho más intensas pero a las que no se les ataca con firmeza, como el efecto invernadero.

La amenaza contra la pesca de arrastre, que afecta a miles de empleos y cientos de buques y a numerosas comunidades pesqueras, cuenta de alguna forma con la complicidad de alguno de los eurodiputados españoles, que no ejercen su presión conjunta y trabajan dando batallas cada uno por su cuenta, extremo que resulta sorprendente y causa tristeza en el sector, ya que miles de personas dependen de esa pesca para sobrevivir. Desde AETINAPE se pide cohesión y firmeza ante estas amenazas.

Nueva muestra de la hipocresía europea: primero destruyen la pesca y ahora dicen querer «equiparar» a sus trabajadores con los de otros sectores

El sector pesquero destruye más de mil puestos de trabajo al año

El anuncio de la Comisión Europea de favorecer el relevo generacional en la pesca y el transporte marítimo, y la equiparación de estos con otros sectores productivos no puede calificarse más que de pura hipocresía, cuando es precisamente la UE y sus políticas las que llevan años abandonando estas actividades cuyo horizonte se revela cada vez más negro.

De nada servirán las leves modificaciones que anuncian en la estructura laboral marítimo-pesquera si continúan sin abordar los problemas de fondo: el primero, la falta de caladeros donde ejercer la pesca, unido al excesivo peso de un supuesto "conservacionismo" europeo inspirado en una falsa ética ambiental, que en realidad sólo esconde intereses de mercado.

La falta de una política internacional de planificación que impida el actual desequilibrio entre países que pescan excesivamente y los que vemos descender drásticamente nuestras cuotas de capturas es lo que realmente expulsa a los trabajadores, que además son víctimas del dumping social.

Además, el Ministerio de Empleo y Seguridad Social sigue publicando el "Catálogo de Puestos de Difícil Cobertura" para la marina mercante. En este sentido, AETINAPE se pregunta si no debe replantearse de nuevo la redimensión e incluso la existencia del potente sistema formativo español, pues 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 de mando y subalternos mientras el desempleo golpea a nuestros profesionales.

Por otra parte, la deslocalización de las empresas, Segundos Registros, empresas mixtas, etc., que la UE fomenta desde hace años en base a los supuestos beneficios de la competitividad global, hace que los pescadores y marinos mercantes españoles — una cifra ridícula— sean cada vez menos y vivan su trabajo cada vez más al margen de las realidades laborales medias de los distintos países.



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.

La sentencia del «Prestige», un salvoconducto para las flotas piratas

España renuncia a condenar las costumbres más perversas del transporte marítimo internacional

Con la sentencia del Prestige, España pierde la ocasión de liderar la lucha internacional contra la piratería marítima internacional. Ni las penas impuestas, ni los culpables señalados por la fiscalía, ni el sumario en sí pasarán a la historia como referentes éticos para una nueva era de control de las flotas que utilizan los mares de manera impúdica.

Si el accidente del buque marcó un antes y un después en la navegación europea, la sentencia dictada 11 años más tarde es un ejemplo de la impotencia española para incidir en las costumbres más perversas del transporte marítimo internacional: flotas basura, barcos subestándar, dumping social y desprofesionalización de las labores de navegación, banderas de conveniencia y estructura empresarial poco clara e irresponsable, todos ellos aspectos que han confluído en el accidente.

El hecho de que la fiscalía sólo presentase como posibles culpables a los profesionales del buque y a un responsable político de segundo nivel presagiaban este tipo de sentencia que causa perplejidad e indignación en todo el país.

El sistema judicial español no ha sido capaz de localizar a los culpables de mantener ese tipo de barcos por los océanos del mundo, con lo que ha perdido una oportunidad de oro para liderar una nueva era para la seguridad en el mar y la lucha por el medio ambiente.

La sentencia reconoce implícitamente la posibilidad de que buques de ese tipo continúen amenazando al ecosistema sin las condiciones técnicas, con banderas casi piratas y cuyos viajes son organizados por una maraña de empresas sin control gubernamental alguno. Un argumento valleinclanesco que constituye una oportunidad perdida y una vergüenza ante la opinión pública internacional.



■
**AETINAPE propone mando hasta 3000 GT
para los Patrones de Altura de acuerdo al Convenio STCW-95 OMI**

Alegaciones a las titulaciones de marina mercante

ALEGACIONES AL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 973/2009, DE 12 DE JUNIO, POR EL QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES PROFE- SIONALES DE LA MARINA MERCANTE

■
AETINAPE, luego de analizar el proyecto por el que se modifica el Real Decreto 973/2009, presenta las siguientes alegaciones a su articulado:

■
Punto veinticuatro, apartado 2 b) del art. 7
Eliminar del apartado 2 b), al final del párrafo, el texto siguiente: “Para el mando de buques pesqueros se estará a la legislación vigente”.
Este artículo se refiere al título profesional de Piloto de Segunda Clase de la Marina Mercante, y por lo tanto, no está sujeta a ningún tipo de atribución pesquera.

■
Punto veinticinco: párrafo introductorio del art. 8
Cuando se refiere a los requisitos y atribuciones de Patrón de Altura de la Marina Mercante, el Real Decreto 973/2009 le confiere un mando de hasta 1.600 GT.

■
El Convenio STCW permite un arqueo bruto comprendido entre 500 y 3000 GT. Si nos atenemos a que los ciclos formativos de grado superior en “Transporte Marítimo y Pesca de Altura” está compuesto por dos cursos completos que conforman 2000 horas, cuyos contenidos teórico-prácticos son muy amplios, y visto que además, las atribuciones en materia de pesca darán una capacidad de desplazamiento superior al conferido en el Real Decreto mencionado, es de justicia que tenga unas atribuciones de hasta 3000 GT en lugar de 1600 GT actuales. Además, el mantener una atribución de hasta 1600 GT, va dirigida a una flota de cabotaje prácticamente inexistente en nuestro país.

■
Punto veintiocho: apartado 2) del art. 8
Con el mismo argumento anterior, y al tratarse de buques civiles, el arqueo bruto de hasta 500 GT resulta insuficiente para este título, lo que sería necesario pasarlo a un arqueo de hasta 1000 GT.

■
Punto treinta y uno: apartados 2b) y c) del art. 9
En la misma línea de argumento anterior, en lo que respecta al apartado 2 b), el arqueo bruto en buques civiles no superior a 200 GT resulta muy limitado para este título, lo que aumentarlo a 500 GT sería una atribución razonable.

■
Por otra parte, la limitación de hasta la línea de 30 millas paralela a la costa también resulta insuficiente, máxime cuando el apartado 34 del artículo 2, define la “navegación próxima a la costa” hasta la línea de 60 millas paralela a la costa. Por lo tanto, sería coherente poner la limitación de las 60 millas definidas en el citado apartado 34 del art. 2.
En cuanto al apartado 2 c), el arqueo bruto en buques civiles de arqueo bruto no superior a 500 GT debería pasar, al menos, a 700 GT.

■
Punto cuarenta y nueve: apartado 2 a) del art. 14
La atribución conferida al oficial de máquinas de hasta 3000 KW coincide con la otorgada al mecánico naval, contemplado en el art. 15. En este caso, el incremento a 6000 kW sería proporcionado a este tipo de titulación.

Disposición Adicional Cuarta: Real Decreto 973/2009

■
Por último, resulta de gran importancia para AETINAPE y para sus socios que se aproveche la oportunidad de introducir en esta propuesta de Real Decreto, la modificación que esta organización viene reiterando en repetidas ocasiones anteriores. Nos referimos a la “Disposición Adicional Cuarta” del Real Decreto 973/2009, relativa a los Patrones Mayores y Patrones de Cabotaje, y de la que esa Administración marítima es conocedora.

■
Enviadas el 24 de diciembre de 2013

Alegaciones a las titulaciones de recreo

ALEGACIONES AL PROYECTO DE ORDEN FOM POR LA QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES NAUTICAS PARA EL GOBIERNO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO

1. Introducción

Las alegaciones presentadas por AETINAPE, al proyecto de Orden por la que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, están formuladas a los siguientes artículos.

2. Alegaciones al texto del proyecto

Artículo 8. Atribuciones de los títulos

Tanto para el patrón de yate (apartado b) como para el Patrón de embarcaciones de recreo (apartado c) no figura limitación alguna en términos de eslora, es decir, en términos de capacidad de desplazamiento de la embarcación.

Se considera, que por razones de seguridad y número de tripulantes y no tripulantes a bordo, esta omisión puede resultar contraria al principio de integridad de las personas que figuren a bordo. Por lo tanto, sería recomendable que estas dos titulaciones de recreo tuvieran una limitación de eslora, aún a pesar de que es para menores de 24 metros.

Artículo 9. Atribuciones básicas de las titulaciones de recreo

En el apartado b) Patrón de Yate, se considera excesiva la distancia de 100 millas, teniendo en cuenta el contenido recogido en los anexos y las pruebas.

En el apartado c) Patrón de Embarcaciones de Recreo, consideramos que se debe limitar la eslora de la embarcación.

En el apartado d) Patrón para navegación básica (en los contenidos hay que significar que puede hacer navegaciones diurnas y nocturnas).

Artículo 11. Exenciones

A pesar de la limitación de eslora (hasta 4 metros o 5 en caso de embarcaciones a vela), la potencia máxima (11,03 kilovatios) y la distancia máxima de 5 millas náuticas de un puerto establecidas para las embarcaciones menores de recreo, precisamente suelen ser lugares de mucho tráfico marítimo. Por esta razón, sería muy recomendable que los titulares de estas titulaciones menores tuvieran conocimientos básicos de reglamentos y señales, tales como: luces, pitadas, señales sonoras en caso

de visibilidad reducida, balizamientos y maniobras básicas.

De la misma forma que a las motos se les exige un título en función de la potencia ¿podrían contemplarse unas exigencias mínimas de una certificación para todas las embarcaciones, sin exenciones, similar a las expedidas por las federaciones?

Artículo 12. Certificados expedidos por las federaciones de vela y motonáutica, así como por las escuelas náuticas de recreo.

La expedición de certificados por las federaciones de vela y motonáutica y las escuelas náuticas de recreo, para embarcaciones de hasta 6 metros de eslora, deberían estar condicionadas a un protocolo de control de calidad en cuanto a la formación, evaluación y certificación de esas titulaciones.

Artículo 15. Convocatoria de pruebas teóricas
En lo que respecta al punto 3 de este artículo, en la que tanto las escuelas náuticas de recreo como las federaciones de vela y motonáutica podrán convocar, organizar y resolver los exámenes para la obtención del título de patrón para navegación básica (PNB), puede resultar excesiva esta competencia. Los centros oficiales que convocan, organizan y resuelven los exámenes para la obtención del título de patrón para navegación básica (PNB), están sujetos a un riguroso cumplimiento de organización administrativa, control de calidad de acuerdo con la Norma ISO 9001, profesorado cualificado y medios. El hecho de que otro modelo organizativo, que no reúna las garantías establecidas anteriormente, puede poner en peligro la calidad de convocatoria, organización y certificación de esta titulación. Por tal motivo, la autorización para la organización y certificación del PNB a las federaciones de vela y motonáutica y a las escuelas náuticas de recreo, debería ser estudiada detenidamente, y en todo caso, no otorgar dicha autorización si no queda debidamente demostrado asumir un protocolo de control de calidad en cuanto a la formación, evaluación y certificación de esta titulación. Dicho protocolo debería ser elaborado por la administración y requerido a las entidades que soliciten la organización y certificación de dicha titulación.
En resumen, en el punto 3, consideramos que los exámenes para la obtención del PNB deberían ser convocados, organizados y resueltos por las administraciones competentes y no por las Federaciones y las escuelas náuticas de recreo.

■
Artículo 17. Expedición de los títulos
Lo mismo que lo expuesto para el artículo 15

■
Artículo 23 Requisitos de titulación del personal de las escuelas náuticas de recreo.

En todos los apartados deberá figurar la titulación de Capitán de Pesca.

■
Artículo 26. De las embarcaciones de las escuelas
Consideramos que una embarcación con una eslora mínima de 6 m no es la adecuada para realizar las prácticas de todas las titulaciones (para patrón y capitán de yate la embarcación tendría que tener mayor eslora).

■ **ANEXO I. CONVALIDACIONES**

Titulaciones que convalidan por el PER.

— Los jefes y oficiales de máquinas de la Marina Mercante deberían tener convalidación parcial.

Analizar la convalidación de Navegación, Reglamentos, Balizamiento, Meteorología y Radiocomunicaciones.

Convalidación total del PNB a motor

— La habilitación debería ser solo a motor.

— Los oficiales radioeléctricos de 1ª y 2ª, tener el mismo tratamiento. Analizar la convalidación de Navegación, Reglamentos, Balizamiento.

— Los patrones portuarios, tráfico interior, local de pesca y pesca local, la habilitación debería ser solo a motor.

— Los Mecánico Mayor Naval, Naval, Naval Mayor, Naval de 1ª, Naval 2ª y mecánico de litoral, deberían tener el mismo tratamiento que los jefes y oficiales de máquinas.

— El Marinero de puente y Máquinas de la Marina Mercante, adoptar lo mismo que los anteriores.

Debería igualarse al marinero pescador.

— Los Grados, Licenciados y Diplomados de maquinas y Radio mantener igual tratamiento que los titulados de máquinas anteriores.

— Los técnicos superiores de la rama de maquinas, también deberían ser considerados como los titulados de máquinas anteriores.

■ **ANEXO II. Realización y temario de pruebas teóricas**

Apartado 1: CERTIFICADO DE NAVEGACIÓN

a) Temario de conocimientos teóricos

— En el temario del Certificado de Navegación en la UT 5: Balizamiento, al no tener este certificado atribuciones para navegaciones nocturnas, debería especificarse: marcas laterales...etc, añadir de DIA.

— En la UT 6 Navegación y gobierno en el apartado 6.3: Reglas de Maniobra, debería incluirse: Maniobra entre veleros.

— En el apartado 6.4, deberían incluirse las marcas de día de otro tipo de buques (Pesca, sin gobierno, etc.) y solamente las luces más significativas (tope, costado y alcance) ya que solo tiene atribuciones para navegaciones diurnas.

b) Examen teórico

— Debería contemplarse aun manteniendo el número total de 20 preguntas, una distribución de las mismas, disminuyendo una de nomenclatura náutica (4/3) y una de seguridad (4/3), e incrementando las de navegación y gobierno (3/5) y especificando que no se permitirían más de 2 errores en balizamiento y 2 en navegación y gobierno y acertar correctamente un mínimo de 14 preguntas.

— Nomenclatura náutica (3).

— Elementos de amarre y fondeo (2)

— Seguridad (3)

— Legislación (2)

— Balizamiento (5)

— Navegación y Gobierno (5)

■ **Apartado 2. PATRÓN PARA NAVEGACIÓN BÁSICA (PNB)**

a) Temario de conocimientos teóricos.

— En el temario de Patrón de Navegación Básica, en la UT 5: Balizamiento, al tener éste titulación atribuciones para navegaciones nocturnas, debería especificarse: marcas laterales.....etc..., añadir de DIA y de NOCHE.

— En la UT 6: Navegación y gobierno, en el apartado 6.3: Reglas de Maniobra, debería incluirse: Maniobra entre veleros.

— En el apartado 6.4, deberían incluirse luces y marcas de otro tipo de buques (Pesca, sin gobierno etc.).

— Debería incluirse en el temario Radiocomunicaciones (teórico).

b) Examen teórico

— Debería contemplarse un número de preguntas superior al propuesto para el certificado de Navegación anterior, ya que de no ser así, tendríamos un examen igual en ambos casos, con atribuciones distintas, por lo que proponemos se mantenga el contenido y el examen teórico de la actual titulación de PNB, ya que, con la excepción de las prácticas correspondientes los contenidos y el examen propuesto serían los mismos y en cambio las atribuciones son distintas o un número de 30 preguntas, con la siguiente distribución.

— Nomenclatura náutica (4).

— Elementos de amarre y fondeo (2)

— Seguridad (4)

— Legislación (2)

— Balizamiento (7)

— Navegación y Gobierno (7)

— Radiocomunicaciones (4)

— El tiempo para realizar el examen sería de 1 h

— Para superar el examen deberá acertar correctamente un mínimo de 21 preguntas.

— Especificando que no se permitirían más de 3 errores en balizamiento y 3 en navegación y gobierno.

En el apartado C) relación existente entre las pruebas de PNB y el PER, consideramos que cada examen debe ser independiente y no como se contempla en el punto 4.

Apartado 3. PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO

a) Temario de conocimientos teóricos

Debería incluirse en el temario:

Radiocomunicaciones y Propulsión mecánica.

b) Examen teórico

El número de preguntas sería (60) con la siguiente distribución:

Nomenclatura náutica (4).

Elementos de amarre y fondeo (2)

Seguridad (4)

Legislación (2)

Maniobra (4)

Emergencias en la mar (4)

Meteorología (4)

Propulsión mecánica (4)

Teoría de Navegación (6)

Carta de Navegación (4)

Balizamiento (7)

Reglamentos (11)

Radiocomunicaciones (4)

El tiempo para realizar el examen sería de 2 horas.

Para superar el examen deberá acertar correctamente un mínimo de 42 preguntas.

Especificando que no se permitirían más de (2) errores en Carta, (3) errores en Balizamiento y (5) en Reglamentos.

Apartado 4 PATRÓN DE YATE

a) Temario de conocimientos teóricos

— Debería incluirse en el temario

Radiocomunicaciones, Propulsión mecánica y Derecho o Legislación (Despacho del buque, Certificados, Inspecciones etc.).

— En la unidad teórica (2) ¿Por qué? solo ¿Vientos característicos del Mediterráneo?

b) Examen teórico

— Consideramos que el examen no tiene que ser necesariamente tipo test y podría ser por materias, como el sistema actual con las siguientes asignaturas.

— Seguridad

— Meteorología

— Derecho o Legislación

— Propulsión Mecánica

— Navegación (Teoría, Ejercicios de carta y

Ejercicios de estima)

— Radiocomunicaciones

Apartado 5 CAPITAN DE YATE

a) Temario de conocimientos teóricos

Debería incluirse en el temario Teoría del buque y Radiocomunicaciones,

b) Examen teórico

Consideramos que el examen no tiene que ser necesariamente tipo test y podría ser por materias, como el sistema actual con las siguientes asignaturas.

Teoría del buque

Meteorología

Navegación (Teoría)

Navegación (Cálculos)

Ingles (Escrito y Oral)

Radiocomunicaciones

Consideraciones sobre los contenidos teóricos de Patrón de Yate

Se hace muy difícil de entender como no se incluyen contenidos de Inglés Náutico, al menos la sección A del S.M.C.P. de la O.M.I., ya que no sólo no se atienden a las recomendaciones de la O.M.I.

para la formación de la gente de mar, sino que se va en contra de la argumentación seguida por esa D.G.M.M., para incluir contenidos de Inglés incluso en las titulaciones profesionales más básicas.

Es seguro que durante la navegación se cruzarán con buques extranjeros, ¿cómo acordarán una maniobra? ¿Cómo entrarán en puerto extranjero o cruzarán un dispositivo de separación de tráfico sin identificarse? ¿Cómo pedirán ayuda o cómo atenderán la petición de ayuda por parte de otra embarcación. ¡¡Como alegar que no prestaron auxilio porque no saben Inglés náutico y porque además no tienen por qué saberlo!!

En cuanto a esta prueba no debería ser tipo test.

Consideraciones sobre los contenidos teóricos de Capitán de Yate

En cuanto a esta prueba no debería ser tipo test.

Consideración final

*Al Patrón de Yate se le otorgan atribuciones hasta 100 millas de la costa, navegar por todo el Mar Mediterráneo y bajar a Canarias, consideramos que el Patrón de Cabotaje, Patrón Mayor de Cabotaje, Patrón de Litoral y Patrón de Altura de la Marina Mercante deben aumentar sus zonas de navegación, ya que estas titulaciones profesionales tienen un currículum superior, y por agravio comparativo no pueden tener menos zonas de navegación que el Patrón de Yate.

Enviadas el 12 de diciembre de 2013.

AETINAPE propone mando hasta 70 metros de eslora para los Patrones de Altura

Alegaciones a los títulos de pesca

PROPUESTA AL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LOS TÍTULOS PROFESIONALES DEL SECTOR PESQUERO

Modificación del artículo 3, punto 2, apartado 3.º del Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero (BOE núm. 125 del 26.05.1998).

Alcance de la modificación: sustituir “eslora no superior a 50 metros” por “eslora no superior a 70 metros”.

1. Antecedentes

El título de Patrón de Altura regulado en el Real Decreto del asunto, en lo respecta al sector pesquero, está dotado de unas atribuciones inferiores a las que le corresponden por razón de la amplia formación profesional que reciben los alumnos durante su estancia en los centros oficiales y las dimensiones y operatividad de la flota pesquera actual.

Por consiguiente, la razón que motiva la necesidad de un incremento en las atribuciones, es decir, un incremento en la eslora del buque, requiere ser analizado en dos vertientes jurídico-administrativas:

a) Desde la vertiente profesional, el título profesional “Patrón de Altura” está enfocado al sector pesquero y al sector de la marina mercante, con asignación de atribuciones diferentes, no solo en lo que respecta a la falta de homogeneidad, sino también al formato cuantificable de dichas atribuciones. Mientras que en la pesca se mide en metros de eslora (hasta un total de 50), en la marina mercante se valora en GT (hasta un total de 1.600).

Además, en este apartado, se pone de manifiesto el revisar las atribuciones de este título profesional, como consecuencia de la trasposición y adaptación de los convenios internacionales y de las directivas europeas, así como su adecuación a los nuevos cambios surgidos por la deslocalización de las flotas pesqueras de altura en busca de nuevos caladeros.

b) Desde la vertiente académica, cuyo título académico “Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura”, al amparo de la Ley Orgánica de Educación (LOE), aporta un destacado currículo

académico que pone de manifiesto una preparación de los alumnos que les hace aptos para asumir competencias que superen los 50 metros de eslora contemplados en el Real Decreto del asunto.

2. Fundamentos de derecho

En cuanto a las atribuciones del título profesional, tenemos el Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero, establece en su artículo 3, punto 2, apartado 3.º, las atribuciones en buques de pesca en la que dice literalmente “Ejercer como patrón en buques de pesca con una eslora no superior a 50 metros, o de primer oficial de puente sin limitación alguna”.

A su vez, el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, se encarga de regular las titulaciones profesionales en el ámbito de la marina mercante, en cuyo artículo 8.2 establece, entre otras la de “Ejercer como patrón en buques mercantes con un arqueado bruto no superior a 1.600 GT. Para ello deberá 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”.

En cuanto a la regulación del título académico y su correspondiente currículo, están el Real Decreto 1691/2011, de 18 de noviembre, que establece el título de Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura y se fijan sus enseñanzas mínimas, desarrollado por la Comunidad Autónoma de Galicia, mediante el Decreto 94/2013, de 6 de junio, por el que se establece el currículo del ciclo formativo de grado superior correspondiente al título de técnico superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura.

3. Fundamentos de hecho

Las atribuciones profesionales otorgadas a este título -hasta 50 metros de eslora- resultan escasas cuando valoramos las salidas profesionales de los alumnos en el sector pesquero. Numerosos barcos, hoy en día, tienden a desplazarse, por necesidades de localización de nuevas pesquerías, a distancias muy alejadas de sus puertos base. Este alejamiento, conlleva por razones de operatividad, el uso de

barcos de mayor eslora, y por lo tanto de mayor capacidad, para operar con las menores limitaciones posibles en esos caladeros. Esos barcos, por lo general, tienden en muchos casos, a superar los 50 metros de eslora.

Por otra parte, en lo que respecta al nuevo currículo formativo, al amparo de la Ley Orgánica de Educación del año 2006 (LOE), justifica también un incremento de las atribuciones en la eslora del buque. El incremento significativo de horas lectivas del ciclo formativo, con duración de dos cursos académicos completos, sumado al aumento de contenidos curriculares, entre otras, como consecuencia de las enmiendas de Manila de 2010, realizadas al Convenio Internacional STCW de 1978, en su versión enmendada de 1995 y de la asunción del Convenio Internacional STCW de 1995 de Pesca, hacen muy aconsejable la revisión de las citadas atribuciones.

El perfil profesional del título de Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura está determinado por su competencia general, sus competencias profesionales, personales y sociales, y por la cualificación del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales incluida en el título. Además, la competencia general de este título consiste en planificar, gestionar y ejecutar las actividades de buques en las condiciones que determinen las administraciones competentes para este nivel, dirigiendo y controlando la seguridad, la navegación, las maniobras, las operaciones de carga, estiba y descarga, así como la extracción, manipulación, procesado y conservación de la pesca, optimizando la producción y observando la normativa nacional e internacional. Además, tanto al perfil profesional como a la competencia general hay que añadir un amplio catálogo de competencias profesionales, personales y sociales, contempladas en el artículo 5 del Real Decreto que crea y regula el citado título académico.

Por otra parte, el currículo formativo desarrollado por la Comunidad Autónoma de Galicia, tiene en cuenta el perfil profesional del título a través de los objetivos generales que el alumnado debe alcanzar al finalizar el ciclo formativo y los objetivos propios de cada módulo profesional, expresados a través de una serie de resultados de aprendizaje, entendidos como las competencias que deben adquirir los alumnos y las alumnas en un contexto de aprendizaje, que permitirá conseguir los logros profesionales necesarios para desarrollar las funciones con éxito en el mundo laboral.

Asociada a cada resultado de aprendizaje se establece una serie de contenidos de tipo conceptual, procedimental y actitudinal redactados de modo integrado, que proporcionan el soporte de información y destreza preciso para lograr las competencias profesionales, personales y sociales propios del perfil del título. En este sentido, la inclusión del módulo de formación en centros de trabajo posibilita que el alumnado complete la formación adquirida en el centro educativo mediante la realización de un conjunto de actividades de producción y/o de servicios, que no tendrán carácter laboral, en situaciones reales de trabajo en el contorno productivo del centro, de acuerdo con las exigencias derivadas del Sistema nacional de cualificaciones y formación profesional.

A su vez, el módulo de proyecto que se incluye en el ciclo formativo de grado superior de Transporte Marítimo y Pesca de Altura permite integrar de forma global los aspectos más importantes de las competencias profesionales, personales y sociales características del título que se abordaron en el resto de los módulos profesionales, con aspectos relativos al ejercicio profesional y a la gestión empresarial.

Además, la formación relativa a la prevención de riesgos laborales dentro del módulo de formación y orientación laboral aumenta la empleabilidad del alumnado que supere estas enseñanzas y facilita su incorporación al mundo del trabajo, al capacitarlo para llevar a cabo responsabilidades profesionales equivalentes a las que precisan las actividades de nivel básico en prevención de riesgos laborales, establecidas en el Real decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los servicios de prevención.

También es importante destacar el artículo 10 del Decreto 114/2010, de 1 de julio, de la Xunta de Galicia, que establece la división de determinados módulos profesionales en unidades formativas de menor duración, con la finalidad de facilitar la formación a lo largo de la vida, respetando, en todo caso, la necesaria coherencia de la formación asociada a cada una de ellas.

Por último, reiterar el adecuar las atribuciones de este título, al objeto de dar cumplimiento a lo establecido en las enmiendas de 1995 al anexo del Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, (Convenio STCW-78/95) y al Convenio de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar para la

pesca (Convenio STCW-95F). Así como a la incorporación al ordenamiento interno de la Directiva 2001/25/CE, de 4 de abril de 2001 del Consejo, de 22 de noviembre, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, y las Directivas 2003/103/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de noviembre de 2003, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, que fue incorporada a la normativa española por el Real Decreto 652/2005, de 7 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, y la Directiva 2005/45/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, sobre el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar y por la que se modifica la Directiva 2001/25/CE, cuya transposición hizo precisa una nueva modificación de la legislación española sobre titulaciones profesionales de la marina mercante.

4. Conclusiones

Ante todo lo expuesto, se solicita modificar el artículo 3, punto 2, apartado 3.º del Real decreto

930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero (BOE núm. 125 del 26.05.1998) que,

Donde dice “Ejercer como patrón en buques de pesca con una eslora no superior a 50 metros, o de primer oficial de puente sin limitación alguna”.

Debe decir: “Ejercer como patrón en buques de pesca con una eslora no superior a 70 metros, o de primer oficial de puente sin limitación alguna”.

Enviadas el 17 de octubre de 2013





Joseba Beobide

■
Un ejemplo de dignidad que viene muy bien recordar en este momento en que los hombres se devoran unos a otros por unas monedas. Ese comentario de José Manuel Muñiz, presidente de AETINAPE, resume el espíritu del homenaje que las gentes de mar tributaron el pasado 14 de diciembre en Bilbao al Padre Joseba Beobide, en el que participaron más de ciento cincuenta personas.

■
Beobide, en una emotiva alocución, agradeció brevemente el homenaje, “en el que se cruzan tantas emociones y sentimientos llegados de tantas poblaciones del litoral”, dijo tras negarse a “convertir esto en una escuela de lágrimas”. Ante él estaban personas llegadas de Canarias, Andalucía, Galicia y el Cantábrico, pero especialmente decenas de marineros vascos y gallegos que le conocieron durante su época de trabajo en Terranova.



■ Fue José Manuel Muñiz quien abrió el acto, en el que también participaron el actual Consejero de Economía y Hacienda del Gobierno Vasco, Ricardo Gatzagaetxebarría, el Vicario de Donosti, Juan Cruz, y el párroco de Santurce, Jesús Maus en representación del obispo de Bilbao, Mario Iceta.

■ Muñiz recordó que se trata de un reconocimiento colectivo a una forma de hacer iglesia tan importante para las personas, ya que su trabajo consistió siempre en defender la dignidad de las personas y ponerse a su servicio en momentos tan difíciles para la gente del mar.

■ También aludió a su multiculturalidad, destacando su patriotismo vasco y su apertura a otras culturas, como la gallega, a la que admira profundamente y en la que está completamente integrado a través de su trabajo con los pescadores, de su admiración por Rosalía y la vinculación de su padre, escultor, con el maestro Asorey.

■ El párroco de Santurce también aludió al ejemplo de Beobide como las personas que todos necesitamos para construir un mundo mejor, y leyó una carta del obispo bilbaíno en la que le felicita por haber concitado la emoción y el cariño de tanta gente, un signo del amor a Dios. Incluía también una reflexión sobre

el momento difícil de la flota pesquera, ante la falta de caladeros y el desguace de buques, y subrayó el importante papel de personas como Beobide y todos los párrocos del litoral hacia los hombres y mujeres del mar.

■ Juan Cruz, vicario de San Sebastián, alcanzó uno de los momentos más emotivos del homenaje iniciando un canto popular de los arrantzales vascos en euskera, que rápidamente fue seguido por buena parte del auditorio. Previamente recordó los años de Joseba en el seminario, donde era un “torbellino de ánimo y energía contagiosa, una auténtica fuente de alegría para todos los que le rodeaban”, y recordó que siempre se ha tomado la vida como una gran aventura, un gran transmisor entre la Iglesia y la gente del mar.

■ Al tomar la palabra Ricardo Gatzagaetxebarría, Consejero de Economía y Hacienda del Gobierno Vasco, dijo estar en el homenaje como amigo de Joseba, de AETINAPE y de la gente del mar. Del sacerdote homenajeado repasó sus diferentes destinos tanto en la parroquia de Pasaia como en Terranova y en el Apostolado del Mar de Santurce, así como su calidad humana, que une al hombre de fé con la gente del mar con inteligencia y humildad: “Ante él, todos empequeñecemos”, dijo para finalizar.



En el corazón de todos nosotros

Discurso del Presidente de AETINAPE en el homenaje al Padre Joseba

José Manuel Muñiz Ríos

Cuando rendimos un homenaje a una persona tan grande, casi sobran las palabras. Mucho de lo que digamos carece de valor, porque el auténtico valor de este homenaje es compartir este momento mágico y feliz con quien es nuestro amigo, nuestro protector, uno de los peldaños más firmes de nuestra vida profesional y afectiva.

Todos y cada uno de nosotros tenemos en nuestra cabeza alguna manera de honrar a nuestro amigo. Ya sea por una conversación, por una acción, por una actitud, por una ayuda que nos prestó en algún momento, por esa sensación de agradecimiento colectivo hacia un ser que ha hecho de su vida una constante arma en defensa de la dignidad de los seres humanos.

Especialmente en este momento de la historia, en el que unos hombres, convertidos en auténticas fieras, devoran a otros hombres por el simple hecho de destacar más en el festival de la economía global, nos apetece especialmente hacer de Joseba nuestra bandera de la dignidad del ser humano, de la cabeza alta y la mano firme ante la adversidad, de la esperanza en resolver los problemas más agudos con inteligencia y armonía.

Estamos además ante un amigo con un humor proverbial, manifestado a lo largo de los años a través de miles de anécdotas, situaciones y chistes que convertían en agradable cualquier momento, afrontando con buenas energías los problemas más agudos.

Quiero además enorgullecerme y compartir los sentimientos y la perspectiva de su alma vasca y euskaldún, que supo compaginar sin estrecheces ni miramientos con otras culturas como la gallega, con la inteligencia de amar lo que tenemos de distintos, pero de igual forma disfrutar de lo que tenemos en común. Sin duda, el trabajo de su padre, el laureado escultor Julio Beobide, alumno del maestro Asorey, contribuyó a reforzar esos lazos emocionales con Galicia, que se subrayan con la admiración hacia

Rosalía de Castro. Todo un universo cultural al que este políglota trotamundos se acercó también a través de los miles de vascos y gallegos que somos sus amigos a raíz de su trabajo en San Juan de Terranova y de su compromiso con todos los hombres del mar.

Hoy además, estamos homenajeando a un miembro de la Iglesia en un momento en que ésta exhibe su mejor cara situándose del lado de los pobres, de las víctimas de la economía, recuperando grandes valores como la humildad, la dignidad de las personas independientemente de su nivel económico, el compromiso con la igualdad, las críticas hacia la injusticia y la realidad de un mundo tan fracturado y cruel como el que vivimos.

Con el Padre Joseba homenajeamos también a una forma de ejercer el apostolado social de la Iglesia, sin duda la mejor, situándose al lado de los pobres, de los que sufren el desarraigo familiar, la soledad del océano, los duros trabajos del mar, las peores condiciones laborales y los peligros que acechaban por doquier.

Porque esa era la realidad con la que convivía Joseba y la que le impulsó a entregar toda su inteligencia y su energía a vivir para los demás ya fuese en sus años de Terranova, como en su encomiable labor al frente del Apostolado del Mar, lugares donde labró su prestigio de leyenda.

Su auténtico legado está en el corazón de todos nosotros. Por eso nos reunimos en este acto, con él, su familia y sus amigos, y proclamamos en su presencia que ojalá hubiese miles, cientos de miles de personas como él en el mundo, con su entrega, su compromiso y su humildad. Sin duda, estaríamos ante un mundo mucho más hermoso, en el que la amistad, la cooperación y la lucha reinarían en lugar de la avaricia, la rapiña y el desarraigo.

Gracias, amigo Joseba Beobide, gracias, Padre Joseba. Eskerrik Askoko. Moitísimas grazas, por todo cuanto nos has dado y por lo absolutamente bueno que has sido siempre.



De izda. a dcha: **Juan Cruz**, Vicario de Donosti; **José Manuel Muñiz**, Presidente de AETINAPE; Padre **Joseba Beobide**; **Ricardo Gatzagaextxebarria**, Consejero de Economía y Hacienda del Gobierno Vasco y **Jesús Maus**, Párroco de Santurce.



Asamblea General Ordinaria

Congelación de cuotas desde 2006 y reducción de gastos desde 2011

AETINAPE aprovechó su reunión en Bilbao como homenaje a Joseba Beobide para realizar su Asamblea General Ordinaria. Después de un amplio repaso por parte del presidente a todos los asuntos que afectan a la profesión, se analizó la vida interna y el capítulo económico de la Asociación. La Asamblea General apoyó la propuesta del Comité Ejecutivo consistente en continuar con las cuotas de ingreso congeladas, así como las mensuales, congelación que se remonta a los últimos 7 años.

Posteriormente se somete a votación el presupuesto reducido para el año 2014 que se aprueba por mayoría con 1 abstención; unos números que reducen un 14% el presupuesto general para este año, para continuar la labor emprendida ya en 2011, cuando se redujeron los gastos un 7% respecto al año anterior.

En otro de los puntos del Orden del Día, la Asamblea General ratifica la configuración del Comité Ejecutivo, Delegados y Colaboradores.

Los «nuevos» fenómenos atmosféricos

José Ignacio Espel

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de honor de Aetinape

Últimamente, en las previsiones meteorológicas que ofrecen las distintas cadenas de televisión, aparecen nuevos conceptos como la “ciclogénesis explosiva” o el “vórtice de frío polar” que alarman, por su rotundidad, a los televidentes. Más de una vez, amigos ajenos al mundo de la mar y de la meteorología, me han preguntado si estos “nuevos fenómenos” son consecuencia del cambio climático. La respuesta, para disgusto de algunos hiperecologistas, es que no. Ambos son fenómenos habituales del tiempo atmosférico en los inviernos del hemisferio norte.

De la “ciclogénesis explosiva”, tratada en un artículo anterior, nos limitaremos a decir que no es más que una borrasca muy profunda, a mediados del pasado siglo XX se le llamaba ciclón extratropical, y que en latitudes medias produce una caída en la presión entre 18 y 24 milibares o hectopascales en 24 horas. Algunos incluso emplean la expresión de “bomba meteorológica”, que no ha cuajado en las informaciones televisivas.

El “vórtice polar” se ha puesto de moda este invierno, a finales de 2013 y principios de 2014, por las sucesivas olas de frío que han azotado el centro y la costa este de Estados Unidos y Canadá donde, además de las copiosas nevadas, se han registrado temperaturas de hasta 30 grados bajo cero y con sensaciones térmicas de hasta menos 50 grados. No es que estas olas de frío sean una novedad en EEUU y Canadá en invierno, pero el vocablo ha tenido éxito y ha desplazado a lo que siempre hemos llamado una “ola de frío ártica”.

Técnicamente, el “vórtice polar” es una profunda depresión que se encuentra en la alta troposfera, a más de 10 km de altitud, y sobre latitudes polares. En invierno es más potente debido a las bajas temperaturas árticas y en verano, al subir las temperaturas, se debilita mucho.

¿Qué ha ocurrido este invierno? Simplemente que el anticiclón del Pacífico se ha desplazado hacia el Este, al polo Norte, empujando al frío aire ártico hacia el sur, Canadá y Estados Unidos, generado esas temperaturas extremas que hemos citado. Se cuenta como anécdota que en el zoológico de Chicago han tenido que resguardar al oso polar, porque ya no estaba acostumbrado a semejantes temperaturas.

Cuando el anticiclón del Pacífico se debilita, el “vórtice polar” vuelve lentamente a su “base” al polo Norte y, poco a poco las temperaturas se van recuperando en Estados Unidos y Canadá.

Este fenómeno es también habitual en el invierno antártico, de julio a septiembre, y cuando se produce es mucho más virulento que en el ártico, pero como se manifiesta sobre territorios prácticamente deshabitados no sale en los telediarios y únicamente lo padecen los científicos que desarrollan su labor en la Antártida.

Vayamos pues acostumbrándonos a que la “meteorología espectáculo” nos vaya creando nuevos fenómenos atmosféricos que en realidad eran ya conocidos hace muchos años, pero con otro nombre.

Las adapta al Espacio Europeo de Educación Superior

Nueva regulación de las titulaciones profesionales de la Marina Mercante

Rafael Rodríguez Valero

Director General de la Marina Mercante

El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, aprobó el pasado 7 de febrero el Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto regulador de las titulaciones profesionales de la marina mercante. Esta norma ha sido publicada en el Boletín Oficial del Estado el pasado 21 de febrero.

El Real Decreto 80/2014 tiene entre sus objetivos establecer determinados criterios y condiciones que han de cumplir los planes de estudios que conducen a la obtención de los títulos universitarios oficiales de grado y máster que, junto a otros requisitos específicos, serán necesarios para la obtención de los títulos profesionales de la marina mercante. En esta norma, también se adaptan las nuevas titulaciones superiores de náutica al Espacio Europeo de Educación Superior. También, se trata de adaptar la normativa existente a las modificaciones introducidas por el Protocolo de Manila en el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW). Por último, se trata de solucionar algunas carencias del vigente Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, que la práctica desde su entrada en vigor ha puesto de manifiesto.

Este Real Decreto encaja las exigencias de conocimientos profesionales que los marinos mercantes deben de poseer, en virtud del Convenio STCW, con las titulaciones superiores de náutica surgidas de la adaptación de las enseñanzas universitarias al espacio europeo de educación superior.

Entre otras medidas, se ha adoptado una de gran trascendencia en la formación de los profesionales de la marina mercante, permitiendo que la realización de prácticas de mar por parte de los alumnos de las carreras de náutica se haga efectiva en buques extranjeros. Otra medida que tendrá efecto en la formación de los alumnos será que el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, mediante el oportuno convenio de colaboración, podrá designar como buques escuela a aquellos buques mercantes españoles que puedan llevar como mínimo dos alumnos,

cuando hasta el momento se exigía un mínimo de seis alumnos.

En una nueva disposición adicional se actualiza la regulación sobre el tribunal que ha de evaluar las pruebas de idoneidad profesional para la obtención de tarjetas profesionales.

Pero la reforma no se queda ahí, ya que las escuelas y facultades autorizadas para la impartición de los estudios universitarios que dan derecho a la obtención del grado y del máster en sus distintas especialidades deberán cumplir con unos requisitos mínimos de calidad, con la realización de auditorías independientes y con la remisión de información a la Dirección General de la Marina Mercante.

El Real Decreto incorpora, además de las modificaciones puntuales al Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, antes mencionadas, una serie de enmiendas para solucionar carencias existentes que impedían la mejora profesional de determinados colectivos.

Se han modificado las referencias que se hacían en las atribuciones tanto del patrón de altura como del patrón de litoral para que las mismas no se limiten a buques mercantes sino a buques civiles. Además, se redujo de 20 a 19 años el requisito de edad para la obtención del patrón de litoral.

También, se establece que los poseedores del título de patrón mayor de cabotaje podrán obtener la tarjeta profesional de patrón de altura de la marina mercante, si acreditan haber navegado ejerciendo de primer oficial o patrón en buques civiles mayores de 100 GT durante un período no inferior a 24 meses, con posterioridad a la obtención del título de patrón mayor de cabotaje, cuando anteriormente se exigía que el tonelaje superase las 750 GT en buques mercantes; de la misma forma, se reduce de 750 a 100 GT el tonelaje de los buques exigidos para que los poseedores del título de patrón de cabotaje puedan obtener la tarjeta profesional de patrón de litoral de la marina mercante si acreditan haber navegado ejerciendo de primer oficial o patrón en buques civiles durante un período no inferior a 24 meses, con posterioridad a la obtención del título de patrón de cabotaje.

■ Pero no se circunscriben las novedades a lo expuesto en los párrafos anteriores, ya que los poseedores de la tarjeta profesional de pesca de patrón costero polivalente y patrón local de pesca, serán autorizados por la capitanía marítima correspondiente para ejercer el gobierno de embarcaciones mercantes y hasta un máximo de 150 personas en buques de pasaje, incluyendo la polivalencia, o la jefatura de la máquina con los límites que se indican a continuación:

■ a) Patrón costero polivalente: gobierno de embarcaciones mercantes de hasta 24 metros de eslora entre perpendiculares y 400 kW de potencia efectiva de la máquina, en aguas interiores. Podrá ejercer la jefatura de la máquina en buques de hasta 400 kW de potencia efectiva en un motor o en dos o más motores.

b) Patrón local de pesca: gobierno de embarcaciones mercantes de hasta 12 metros de eslora entre perpendiculares y 100 kW de potencia efectiva de la máquina, en aguas interiores. Podrá ejercer la jefatura de la máquina de hasta 100 kW en un motor o dos o más motores.

■ Por último, citar que para poder ejercer las atribuciones que establece el Real Decreto a bordo de buques pesqueros, será necesario que cada titulado se halle inscrito en el Registro de Profesionales del Sector Pesquero del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

■ Desde estas páginas agradezco la colaboración que siempre ha tenido la Administración por parte del colectivo de AETINAPE para lograr llevar a buen puerto esta reforma que esperamos cumpla sus objetivos y suponga un impulso para las profesiones y los profesionales de la mar.



■
Carta a un amigo

¿Por qué abandonas el puente estando de guardia?

■
Eduardo Cruz Iturzaeta

Capitán de Marina Mercante

Capitán de Pesca

■
Querido amigo,

Te escribo con todo el respeto y el afecto que profeso a todo navegante. Es casi seguro que tu no seas el destinatario directo de esta carta que te escribo, porque creo que tú, como yo mismo, nunca jamás hemos dejado abandonado el puente del barco y sin nadie de guardia, por mucho que se retrase el relevo, cuando hay relevo. Pero si has llegado hasta aquí en tu lectura, te invito a que sigas leyendo, porque el asunto es bastante 'gordo'. Me da tristeza decirlo, pero te lo tengo que decir. Hay compañeros que dejan el puente desatendido, sin nadie, solo, con el timón en automático y a toda avante. Y no me estoy refiriendo a personas irresponsables o imprudentes o perezosas, que hasta ese punto nunca he conocido en nuestra profesión, nada de eso. Me refiero a compañeros que están muy liados, incluso agobiados, que tienen muchas cosas que hacer a bordo y que las tienen que hacer rápidas, pero que al mismo tiempo son los responsables de la guardia de navegación.

■
Pasa en la mercante y pasa en la pesca. Se sabe esto porque se investigan los accidentes marítimos, es decir, los abordajes, los choques contra objetos fijos y las embarrancadas. Cuando estudias el accidente, oyes y lees las declaraciones de los que han intervenido, solo te puedes explicar lo que pasó concluyendo que nadie iba en el puente atento a la guardia, por mucho que lo nieguen las personas que más han intervenido en el accidente, muchas veces con justificaciones inverosímiles y de escasa o nula credibilidad. Solo te enteras de esto cuando ha habido un accidente. Cuando abandonas la guardia de navegación y dejas el puente solo, sin nadie, pero no abordas y no chocas, es decir, no hay accidente, nadie o casi nadie se entera. Por esto es seguro que habrá muchos más abandonos de la guardia de puente que pasan desapercibidos porque no pasó nada. Muy peligrosa práctica que parece se está convirtiendo en rutina.

■
Hacer otras cosas y ocuparse de otras tareas mientras estás de guardia en el puente es una tentación,

una gran tentación, que malamente justificamos transformando la tentación en necesidad, especialmente si la guardia está siendo tranquila, al menos de momento, o si me creo que domino la situación porque conozco bien la zona y el radar funciona bien.

■
En la mercante, hoy en día, la burocracia puede ser muy pesada, llenar formularios, completar listas, firmar papeles, en general cosas de rutina, muchas veces aburridas. Si además mañana temprano entraremos a puerto, tengo que tener listos un montón de documentos para pasar las inspecciones y para comenzar rápido la carga o descarga. ¿Por qué no completar y preparar esos papeles en el puente durante la guardia? Es el primer error, es la primera negligencia, la primera irresponsabilidad. La segunda viene de seguido, ¿por qué no hacerlas en el cuarto de derrota que tiene una buena mesa de trabajo? Enseguida viene la tercera negligencia: pensar que es suficiente y basta con asomarse de vez en cuando al puente a ver si hay algo en el radar y AIS, o, mejor aún, en el ECDIS, que es lo más moderno y completo. Siguiendo negligencia, la cuarta, admitir y creerse que lo que no se ve en los aparatos no existe, no cuenta, ¿para qué preocuparse?, ¿dónde está el problema? Resultado real: mucho tiempo de guardia con el puente solo, mucho tiempo sin mirar a proa, a los costados y a popa y enorme acumulación de negligencias profesionales.

■
En la pesca los escenarios son distintos pero el fondo del asunto es el mismo. Hay un responsable de la guardia de navegación en las rutas desde y hacia puerto o entre caladeros y en la pesca. En ciertas zonas pesqueras los pesqueros tienen que volver a puerto con una hora tope de llegada, sin pasarse, lo que siempre se quiere cumplir a rajatabla, porque los incumplimientos tienen consecuencias desagradables. Pescar es esencial para un pesquero y es lógico apurar la faena lo más posible para enseguida virar y arrumbar rapidito a puerto y llegar sin pasarse de la hora. Mientras el pesquero regresa a puerto a toda máquina y con el piloto automático quedan muchas tareas que hacer a bordo: con el pescado recién capturado del último lance, con los aparejos y demás elementos pesqueros, con el último baldeo y limpieza... La tripulación es muy pequeña, el barco también es pequeño,

¿por qué no echa una mano en estas últimas tareas el que está de guardia?. Así se terminarán antes esas faenas y antes nos iremos todos a casa. Total, el responsable del puente "no está haciendo nada", no hay peligro porque conocemos muy bien el barco y la zona, todos los días es lo mismo, desde popa también se puede ver la mar, etc. La embarcación a toda máquina, el piloto automático va muy bien, no hay mala visibilidad, etc..., etc. Pero en el puente, nadie. Muy peligroso.

Hay otras situaciones, por ejemplo, erróneas interpretaciones del Reglamento de abordajes, que pasa mucho. Se recordará el dicho. "Entre un vapor y un pesquero gobierna siempre el primero", que a veces es cierto pero no siempre lo es, pues hay ocasiones en que es el pesquero el que tiene la obligación y la responsabilidad de gobernar al mercante. Este error ha sido y siempre será de mucho peligro cuando no fatal.

Otro escenario. De noche, buena visibilidad. El pesquero con muchas luces en cubierta. "Me tienen que ver", se da por hecho en el pesquero. Seguro que te ven, pero eso no significa que los demás barcos están obligados a apartarse del pesquero. "Ya me ha visto, ya se apartará, no me va a abordar" me dijo uno ante mi sorpresa e indignación por la atrevida y peligrosa maniobra que hizo. En un juicio por daños, civil o penal, este tipo de irresponsabilidad puede salir muy caro al responsable. Es de suponer que aquellas personas que no veían mal dejar el puente solo para hacer otras cosas, cuando el responsable está ante el Tribunal, también muy solo, le puedan decir ¿pero cómo dejaste el puente solo?

Hay más escenarios, que no voy a relatar ahora para no alargar demasiado esta carta que te escribo. Seguro que muchos marinos podrían contribuir contando situaciones por ellos vividas. Solo quiero formular unas reflexiones muy básicas, que espero tengan una mínima validez y un claro objetivo: reducir y, mejor aun, evitar los accidentes en los buques, para ahorrar víctimas, sustos, gastos, daños, agresiones al medio ambiente de la mar y sin tener que tomar parte en los inevitables procesos judiciales, que siempre son complicados, caros y de resultados problemáticos para los responsables de la guardia de navegación y tal vez para otros.

Querido amigo, dejar el puente solo a toda máquina transforma el buque o embarcación en una bomba, en una máquina de destrozar, cuando no en una máquina de herir o de matar. Todos sabemos esto, pero una cosa es saber, otra reaccionar correcta-

mente a lo que sabes, es decir, dar prioridad de actuación, a lo que hay que hacer. Los que hemos hecho muchas guardias de navegación sabemos que de una situación tranquila de navegación se puede pasar rápidamente a una situación de preocupación, que exige reaccionar rápido, lo que puede ser peligroso si lo tienes que hacer sin calibrar las consecuencias de tu maniobra y sin estar bien enterado de todo lo que tienes alrededor de tu barco.

Cuando se trata de prevenir abordajes, la anticipación es la clave del éxito. Maniobrar con mucha anticipación es maniobrar con tranquilidad, sin presión y con la posibilidad segura de rectificar la maniobra si resulta necesario. Es ponerse en el lado seguro de la responsabilidad de la guardia. Asumir que el otro u otros buques van a cumplir con el reglamento de abordajes o estar esperando hasta el último momento a que el otro u otros buques te maniobren es muy inseguro y aumenta el riesgo, genera mucha presión en el que va de guardia y le limita o impide rectificar la maniobra. Para maniobrar con anticipación hay que pasar mucho tiempo atento en el puente. Si solo te asomas al puente de vez en cuando es difícil anticiparse a nada.

Hay que repetir incansablemente esto: dejar el puente solo y abandonado por dedicarse a otras tareas, por urgentes que sean, es una irresponsabilidad. En otras palabras, quien abandona el puente estando de guardia es un irresponsable. Las irresponsabilidades se terminan pagando. Esas urgentes tareas que te distraen jamás deben estar por encima de las vidas, daños, gastos y agresiones que los abordajes y embarrancadas producen.

Ganar tiempo en la navegación y en las operaciones de un mercante es un objetivo claro por el que hay que esforzarse y luchar. Pescar al máximo igualmente lo es. Cuidar y mantener el barco y los equipos, por supuesto que sí. Pero no nos equivoquemos, abandonar el puente es una irresponsabilidad grave que demasiadas veces ha tenido muy serias consecuencias, con daños, gastos y agresiones para la mar y para la gente de mar. Evítalo siempre, querido amigo.

Con todo afecto,

Once años después del naufragio del «Prestige»

Pescador

El juicio por la catástrofe del “Prestige” que se celebró en el Tribunal de A Coruña presidido por el magistrado Juan Luís Pia Iglesias, cuya sentencia se hizo pública coincidiendo con el “once aniversario” de la avería producida por un fuerte temporal del oesnoroeste (WNW) en el casco del buque, cuando navegaba hacia su destino por el “corredor” de Finisterre, y que fue la causa de su naufragio seis días más tarde (19/11/2002), allá por “El Quinto Pino”, declaró inocentes de todos sus delitos contra el “medioambiente” a los tres imputados: el capitán, el jefe de máquinas, y el Director General de la Marina Mercante del gobierno del Estado en aquellas fechas, parece que sin tener a quien aplicar aquello de qué ... “quien contamina paga”.

Solo el capitán ha sido considerado culpable del delito de desobediencia grave a las autoridades del Gobierno español, y condenado a nueve meses de prisión, que a estas alturas parece que ya no tendrá que cumplir por su edad. O sea, de desobediencia a las órdenes e instrucciones que el Director General de la Marina Mercante le comunicaba a través de sus “equipos de expertos”, que se encargaron de realizar las maniobras para prestarle auxilio, después de haber recibido oficialmente el MAYDAY del buque informándoles de su grave situación.

En aquellas fechas, por su desobediencia, el Juzgado de Corcubión ordenó apresarle, desembarcarlo e ingresarlo en la cárcel, mientras los “expertos españoles” después de negarle un refugio en una ría o ensenada, o la entrada en un puerto, con el objeto de transbordar o descargar el chapapote, y después reparar la avería, se hacían cargo de las maniobras para alejar el buque de la Costa, y después mandarlo “al Quinto Pino”.

Parece que el veredicto del Tribunal de A Coruña va a ser recurrido -según dice la revista “MAR” en su nº531 (noviembre 2013)- por la Fiscalía del Estado, y de la Xunta de Galicia, que han anunciado que recurrirán ante el Supremo el fallo de la Audiencia de A Coruña, y que el recurso se orientará a qué la condena incluya responsabilidades civiles. En estos momentos, todo parece indicar que tam-

bién recurrirán el fallo la asociación ecologista Arco Iris y Nunca Mais, y que no piensan hacerlo las Cofradías de Pescadores ni sus Federaciones. Estas noticias que publicaron todos los medios gallegos, y también los nacionales, ya dejaron de ser actualidad cuando hacemos estos comentarios. Y, sí se deciden a hacerlo, parece que tendrán que hacer frente a los gastos que ocasionen los litigios, aparte de cuales sean los resultados de las sentencias, lo que les hará estudiar y meditar bien cuales son sus posibilidades de éxito antes de iniciar las nuevas demandas.

En un comentario que hacíamos allá por el año 2003 sobre el naufragio, y que creo que ahora tiene relación con lo dictado por el Tribunal de A Coruña, discrepábamos de la decisión de los “expertos” que nos privaron de tener bienes retenidos (el buque y la mayor parte de la carga), para negociar su liberación con la sociedad Armadora, Fletadora, y Aseguradoras. También decíamos que se había prescindido de la experiencia de los marinos militares en los “Comités de Expertos” que se crearon para tomar las decisiones, y añadíamos que:

“Otras noticias de Prensa nos informaban de qué expertos juristas, reunidos en el VI Congreso de Responsabilidad Civil clausurado en Gijón, después de varias jornadas de debates de las ponencias, decían que el Gobierno Español no es responsable civil de los daños derivados del hundimiento del petrolero. Según el abogado Julio Cesar Galán, no se puede afirmar sin perjuicio de lo que dispongan los Tribunales competentes, qué el Estado Español es responsable civil de los daños ocasionados por el PRESTIGE”.

A la vista de lo que opinaban los abogados y juristas que asistieron a aquel Congreso, cuando las consecuencias de la “marea negra” estaban en plena actualidad en todos los medios de comunicación, estimo que la Sentencia que ahora ha dictado el Tribunal de A Coruña está en concordancia con los resultados de las Ponencias de aquel VI Congreso de Responsabilidad Civil.

Tras lo que ha dictado la sentencia, parece que todo lo ocurrido fue fruto de la casualidad y del

azar, como destacaron algunos medios, puesto que al no existir culpables no hay lugar a reclamaciones, con lo que el peritaje que hizo la fiscalía, calificado de modélico sobre los daños, que valoró en 4.328 millones de euros, quedan sin efecto y los pierde el Estado español. O, dicho de otra manera, todos los costes de la catástrofe que aún estén por liquidarse, se pagarán con el dinero del Estado.

Parece que además la sentencia deja a España sin posibilidad de exigir responsabilidades a las empresas relacionadas con el “Prestige”, que utilizaban buques monocasco, antiguos, y matriculados con banderas de conveniencia, para el comercio de mercancías peligrosas para el medio ambiente. En función de los “bienes retenidos o decomisados” para poder hacer frente a los daños ocasionados, tengo en la memoria el apresamiento por el Gobierno de Terranova (Canadá) del pesquero español de gran altura “ESTAY” por una supuesta infracción por “pesca ilegal”, cuando pescaba legalmente en las aguas de los caladeros internacionales del Mar de Labrador controladas por la NAFO.

Las autoridades canadienses le acusaron de estar pescando ilegalmente y lo llevaron al puerto de San Juan de Terranova, donde un tribunal local lo consideró culpable de “pesca ilegal” y ordenó confiscar el buque y su carga, para hacer frente a los daños y a la sanción impuesta por la “ley canadiense”, a los que la empresa tuvo que hacer frente para recuperar sus “bienes” (El buque y la carga).

Recuerdo con nitidez el recibimiento que le hicieron a su regreso a Vigo, donde la flota pesquera que se encontraba en el puerto salió a recibirlo a su entrada en la Ría haciendo sonar sus sirenas, y también las de las industrias del puerto pesquero hasta que quedó atracado al muelle frente a la factoría de la empresa.

Como los “bienes” de la tragedia ambiental del “Prestige” los “expertos” a las órdenes del Sr. López Sors decidieron enviarlos al “Quinto Pino”, y después de haber recibido por e-mail un video con el contenido de la “TRAMA SECRETA DEL PRESTIGE”, ahora pasados más de once años, me es mucho más comprensible lo de que solo la “casualidad”, y el “azar”, fueron los únicos responsables del naufragio.

Por todo ello, el Tribunal de A Coruña estimó que no existen culpables físicos a los que se les pueda reclamar el importe de los daños contra el medio ambiente, y también los perjuicios que sufrieron las poblaciones de las zonas costeras ibéricas y francesas del Atlántico, y en especial las gentes que se dedicaban a la pesca y al marisqueo en estas zonas hace ya once años.



Los certificados de especialidad

José Manuel Costas Capelo

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

Mediante la Resolución del pasado 18 de junio, la Dirección General de la Marina Mercante modifica y actualiza el contenido de los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional recogidos en la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre. Esta reforma viene justificada por las importantes enmiendas introducidas al Convenio de Formación 1978, en la Conferencia de los Estados Parte en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, celebrada en Manila en 2010.

Según publica la propia Dirección General en su página web, estos certificados tienen por objeto complementar o perfeccionar la formación de los profesionales en determinados temas relativos a la seguridad o habilitar para ejercer determinadas funciones o especialidades en buques civiles.

Es obvio que la normativa marítima ha de garantizar la idoneidad profesional de los titulados de un sector como el nuestro, que concentra enormes responsabilidades en el ejercicio de su profesión, que tienen que ver, ni más ni menos, con la vida, con los recursos y con el medio ambiente. Sin embargo, no estamos de acuerdo en cómo se ha administrado en nuestro país esa exigencia de la Ley. No parece admisible que un alumno de un ciclo de formación profesional, que acaba de finalizar el estudio de sus módulos docentes, tenga que estar en posesión del certificado de formación básica en seguridad para realizar sus prácticas académicas.

Pareciera que los contenidos de los currículos de la enseñanza ya recibida no le hubieran preparado ni siquiera para completar su formación a bordo de los buques. Pero el Vía Crucis de los certificados de especialidad no ha hecho más que empezar, porque, una vez finalizadas sus prácticas profesionales, y ante el comienzo de su vida profesional, necesitará de un buen puñado de otros certificados, que en el caso de los oficiales de puente, deberán incluir, al menos, los siguientes: operador general o restringido del sistema mundial de socorro y seguri-

dad marítima, avanzado de lucha contra incendios, de botes de rescate no rápidos, formación sanitaria específica inicial o avanzada, sistema de información y visualización de cartas electrónicas, y radar de punteo automático.

Algunos centros educativos, ante el problema que esto genera a sus alumnos, han querido dar solución a este problema homologando sus instalaciones ante el Ministerio de Fomento, a veces firmando convenios de colaboración con otras instituciones para el uso de instalaciones de las que carecen, con el fin de que Marina Mercante les permita organizar los cursos y obtener de la Dirección General los certificados correspondientes.

Por supuesto, el proceso exige la solicitud de los cursos y la entrega al Ministerio de las actas correspondientes, una vez finalizados los mismos. Al no ser esta una enseñanza reglada, los institutos no están obligados a garantizar su oferta. Cuando los alumnos se ven obligados a realizar estos cursos fuera de su período escolar, recurren a los centros públicos que aún la mantienen, que en su día fue suficiente y de gran calidad, pero ahora, debido a los recortes, es claramente escasa. De este modo, ante la necesidad de un próximo embarque, con escaso margen de espera, se ven obligados a acudir a la oferta privada y afrontar su elevado coste teniendo en cuenta que los cursos suelen tener lugar lejos de sus residencias y exigen períodos de asistencia que, en algún caso, llegan hasta 120 horas.

En este estado de cosas, entendemos que se hace imprescindible una reforma que reduzca de manera drástica el número de certificados necesarios; de tal modo, que solo permanezcan aquellos cuyo programa, por su especial contenido, no pueda estar incluido en los currículos de las distintas enseñanzas exigidas para cada titulación profesional.

Curiosamente, en el apartado II, 3 de la Resolución del 18 de julio pasado, se apunta la solución que ahora proponemos cuando se dice, en relación con el certificado del sistema de información y visualización de cartas electrónicas, para el cual no se requiere el refrendo de Marina Mercante, "esta formación deberá formar parte de los conocimientos

que conforman los estudios académicos que permiten obtener los títulos de oficial de puente y que se impartan a partir del 31 de junio de 2013". Este es el camino.

Aquellos conocimientos de carácter general que sean necesarios para el desempeño de las tareas propias de la titulación, tendrán que estar incluidas en los contenidos de los programas correspondientes. Así mismo, cuando el centro educativo no disponga de todos los recursos exigidos por carecer del espacio físico necesario, deberán acreditar la existencia de un convenio de colaboración con otras instituciones que sí dispongan de ellos debidamente homologados. Es evidente que los currículos habrían de ser revisados en períodos no superiores a los cinco años con el fin de que puedan recoger las novedades tecnológicas y legislativas habidas en el período, actualizando así su contenido.

Es importante reseñar que los currículos LOE, ya vigentes en los institutos de formación profesional, han sido diseñados para hacer posible esta reforma de la que hablamos. Por tanto, la solución llegará únicamente cuando los responsables de los ministerios de Educación y de Fomento se sienten a dialogar en torno a esta materia, tomando conciencia de la importancia del asunto el primero y venciendo lo que consideramos un exceso de celo el segundo.

La erosión terrestre como motivo para prohibir la pesca de arrastre

Erosión física, erosión psíquica

Manuel Queimaño
Capitán de Pesca

En estos últimos días debido a las inclemencias del tiempo, provocadas por las "ciclogénesis explosivas" (je, je), fuertes vientos, pero sobre todo a las intensas lluvias se está produciendo una fuerte erosión en la tierra, sobre todo en zonas donde no hay suficiente vegetación que la sustenten o la fijen al suelo.

Esto me hace recordar que uno de los argumentos que ha utilizado y utiliza la Comisión de Pesca Europea para intentar prohibir la pesca de arrastre es que provoca erosión en el fondo marino ; y se quedan tan anchos como si descubrieran la piedra filosofal con la que se van a solucionar los problemas pesqueros, ambientales, económicos, políticos, etc.

El ala dura de los ecologistas del comité científico de la Comisión Europea de Pesca, acompañan de reportajes de vídeo, grabaciones bajo el agua del daño que pueden provocar las puertas de arrastre de hasta 6000 kg de peso, de los rockhopper sobre fondos de piedra, etc. Yo, y creo que la mayoría de nosotros, hemos visto algún que otro de esos reportajes. La verdad es que algunos son impactantes y no me extraña que consigan influir en sus señorías a la hora de la votación. Todos sabemos lo importante que es reducir la erosión porque a día de hoy es un fenómeno de la Naturaleza imposible de evitar.

Personalmente a mí, esto de utilizar el fenómeno de la erosión como causa y argumento para intentar prohibir la pesca de arrastre me parece una OCURRENCIA más por parte del ala ecologista del comité científico de la Comisión. Lo malo es que parece que los que deciden la Política Pesquera Común no saben distinguir una OCURRENCIA de un argumento fundado y contrastado.

La erosión en el fondo marino provocada por las artes de arrastre, yo creo que es prácticamente insignificante o nula. En primer lugar porque el arte de arrastre no produce desplazamientos de tierra como ocurre en la superficie terrestre cuando llueve con intensidad. Puede provocar pequeños surcos al paso de las puertas de arrastre en zonas de fondo blando, pero dichos surcos se autorrellenan casi de inmediato al aposentarse de nuevo la arena o fango levantado por efecto de la corriente de agua, tal como podemos ver en las playas cuando los niños jugando hacen hoyos o castillos de arena, sube la marea y cuando baja han desaparecido todas y la playa vuelve a estar llana y uniforme.

Por otro lado, aunque parezca lo contrario, las artes de arrastre se utilizan en zonas muy concretas y relativamente pequeñas, estas zonas siempre estuvieron determinadas por las limitaciones técnicas de los barcos, es decir que por tamaño de maquinilla o potencia de motor, que aunque quisieran arrastrar por fondos altos no tenían medios.

También el interés comercial de las especies limitaba las zonas de pesca, por ejemplo si la especie objetivo es la merluza y sabemos que habita en fondos de 150 brazas pues el arrastre se realiza en esa isobática, que dependiendo de lo acantilado que sea el terreno será más o menos estrecho. También lo accidentado del terreno limitaba las zonas de arrastre y por último la legislación internacional ha limitado o prohibido la pesca de arrastre en zonas sensibles o vulnerables, como por ejemplo zonas de coral y montañas submarinas, que por otro lado ya se evitaban pues producen muchas averías en las redes.

Si sumamos estos factores o condicionantes vemos que las zonas o áreas donde se realiza la pesca de arrastre es realmente insignificante comparada con el resto de superficie donde no se realiza. Ojalá otros elementos o actividades provocasen la misma erosión que provocan las artes de arrastre.

Por eso decía que a pesar de todo esto alguien pretenda prohibir la pesca de arrastre, me parece una OCURRENCIA o mejor dicho una INCONGRUENCIA y para lo que no encuentro palabras es para definir a los que llevan a debate en el PARLAMENTO EUROPEO semejante propuesta.

El tema es mucho más complejo que todo lo que acabo de decir, pero lo dejamos así a modo de comentario provocado por las intensas lluvias de los últimos meses.

Puesto a pensar se me ocurre que todo es fruto de un malentendido, pues aparte de la Erosión física de la superficie de la tierra, hay una Erosión Psíquica de la mente humana y nadie se dio cuenta de que los científicos hablaban de esta última cuando se empezó a debatir el asunto, y con la cual estoy totalmente de acuerdo: no se puede dejar en manos de personas afectadas de Erosión Psíquica la dirección de la política pesquera ni ninguna otra política. **Ni siquiera tienen en cuenta que MAS EROSION PRODUCE EL HAMBRE.**

Me gustaría aprovechando este espacio enviar un saludo al compañero, colega y sin embargo amigo José Arias, Pepe Arias o mejor dicho Arias a secas como lo conoce todo el mundo. Después de mucho tiempo sin coincidir ni vernos, por circunstancias en los últimos meses hemos coincidido en varios acontecimientos, y siempre me sorprende este compañero, en primer lugar es de los pocos profesionales de la pesca de tierra adentro que conozco. Nunca ha renunciado a sus orígenes de gallego de interior y a pesar de todo ha triunfado en la pesca como el que más, ahora también está jubilado, la última vez que nos vimos aun no lo veía pero ya escuchaba su acento inconfundible, y no pude evitar acordarme de una anécdota. En cierta ocasión creo que fue en Terranova en uno de estos días difíciles, se quejaba Arias de que tenían mala marea y llorando un poco a otro compañero. Entonces le responde: no te preocupes Arias que si te despachan va a ser para mejorar, a mí me ha pasado. Entonces Arias le responde: tú hablas así porque ERES HIJO DE CUERPO, pero yo soy de tierra adentro. Tuve que echar mano de mi manual de Patrón de Pesca para interpretar el significado de ser HIJO DE CUERPO. Esa última vez que nos vimos, me llenó de satisfacción comprobar que el amigo Arias sigue siendo fiel a sí mismo, y demostrando que sin ser Hijo de Cuerpo se puede llegar a lo más alto. Un abrazo y espero vernos pronto. Lo prometido es deuda. Saludos a todos.

El amparo internacional y las responsabilidades del Estado de Abanderamiento

Pedro Riveiro Domínguez

Analista en derecho internacional
marítimo y pesquero

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (en adelante CONVENCIÓN), tiene por condición, inter alia, que un Estado de abanderamiento debe tener una administración nacional marítima competente, así como poner en práctica normas y estándares aplicables que conciernen, en particular, a la seguridad de los buques y a las personas a bordo, a la prevención de la contaminación del medio marino y a la gestión y conservación de sus recursos pesqueros.

Además, el Estado de abanderamiento, tal como lo define la citada Convención, tiene toda la responsabilidad para la puesta en práctica y la aplicación de los estándares internacionales marítimos en todos los buques a los que se les conceda el derecho a enarbolar su pabellón. No obstante, el Estado de abanderamiento puede gestionar una gran parte de sus actividades a través de entidades situadas en otros países.

A parte de esto, la mayoría de las administraciones nacionales marítimas desempeñan otros papeles en sus zonas costeras y portuarias, el cual implica la puesta en prácticas de normas con respecto a la visita de buques extranjeros. Así, en el contexto de la regulación de la navegación, es un papel del país, en calidad de Estado de abanderamiento, la defensa contra potenciales operaciones de buques que causen daños a la seguridad o perjudiquen el medio ambiente.

Por otra parte, la aplicación de las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI) que se ejercen sobre las operaciones de los buques están bajo la dependencia de los Gobiernos miembros de la OMI en cuanto Estados de abanderamiento. A su vez, estos Estados también tienen la responsabilidad para la puesta en práctica de las normas adop-

tadas a través de otros organismos intergubernamentales, incluyendo la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Fondo de Compensación Internacional por Contaminación a través de productos derivados del Petróleo (en inglés IOPC Fund).

Es también resaltable que, al objeto de cumplir con las medidas de seguridad de los buques nacionales, la Administración marítima inspeccionará periódicamente los buques durante las operaciones de construcción para la emisión de los certificados que confirmen la seguridad de la construcción, equipamiento y tripulación del buque. Los buques también se inspeccionarán durante el período de validez de los certificados si existieran razones para creer que las condiciones por la cual el certificado emitido habría cambiado.

Finalmente, en lo que respecta a los buques de pequeño desplazamiento dedicados a actividades comerciales, caso de los buques pesqueros y buques que transportan pasajeros y carga general, serán también inspeccionados para asegurar que existe seguridad y equipamiento adecuado para el tipo de negocio que desempeñan y el área en el que operan.

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

Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho a enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar, por lo que deberá de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque. Además, los Estados expedirán los documentos pertinentes a los buques que hayan concedido el derecho a enarbolar su pabellón.

Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en la CONVEMAR, estarán sometidos en alta mar,

a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Así, un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro. En el caso de que un buque navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrán ampararse en ninguna de estas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad.

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

Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarboleden su pabellón, las medidas necesarias, para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a la construcción, el equipamiento y las condiciones de navegabilidad de los buques; la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables; y la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar: que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por inspectores de buques cualificados y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación; que cada buque esté a cargo de un Capitán y de oficiales debidamente cualificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque; y que el Capitán, los oficiales y la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieren a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones de radio.

Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y control apropiados en relación con un buque, podrá comunicar los hechos al Estado de abanderamiento. Al recibir dicha comunicación, el Estado de abanderamiento investigará el caso y, de ser procedente, tomará las medidas necesarias para corregir la situación. En tal sentido, hará que se efectúe una investigación por personas debidamente cualificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se hubiera visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hubiere perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado. El Estado de abanderamiento y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

2. La protección y preservación del medio marino

Los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino, así como el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política en materia de medio ambiente y de conformidad con su obligación de proteger y preservar el medio marino. En este sentido, los Estados tomarán, individual o conjuntamente, según proceda, todas las medidas compatibles con la CONVENCIÓN MAR para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, utilizando a estos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, a la vez que armonizarán sus políticas al respecto.

Además, los Estados tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción o control se realicen de forma tal que no causen perjuicios por contaminación a otros Estados y su medio ambiente, y que la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no se extienda más allá de las zonas donde ejercen derechos de soberanía de conformidad con la CONVENCIÓN MAR. Las medidas que se tomen se referirán a todas las fuentes de contaminación del medio marino, e incluirán, entre otras, las destinadas a reducir en el mayor grado posible la evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella, o por vertimiento; y la contaminación causada por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las ope-

raciones en el mar, prevenir la evacuación intencional o no y reglamentar el diseño, construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques. ,

3. La conservación y utilización de los recursos vivos

El Estado ribereño determinará la captura permisible de los recursos vivos en la zona económica exclusiva (en adelante ZEE). Teniendo en cuenta los datos científicos más fidedignos de que disponga, el Estado ribereño, asegurará mediante medidas adecuadas de conservación y administración, que la preservación de los recursos vivos de su ZEE no se vea amenazada por un exceso de explotación.

Tales medidas tendrán asimismo la finalidad de preservar o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades económicas de las comunidades pesqueras ribereñas y las necesidades especiales de los Estados en desarrollo, teniendo en cuenta las modalidades de pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera otros estándares mínimos internacionales generalmente recomendados.

Al tomar tales medidas, el Estado ribereño tendrá en cuenta sus efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a preservar o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles que en su reproducción pueda verse gravemente amenazada.

Periódicamente se aportarán o intercambiarán la información científica disponible, las estadísticas sobre capturas y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces, por conducto de las organizaciones internacionales competentes y con la participación de todos los Estados interesados, incluidos aquellos cuyos nacionales estén autorizados a pescar en la ZEE.

El Estado ribereño promoverá el objetivo de la utilización óptima de los recursos vivos en la ZEE y determinará su capacidad de capturar los recursos vivos de dicha zona. Dichos Estados, cuando no tengan capacidad para explotar toda la captura permisible, darán acceso a otros Estados al excedente de captura permisible, mediante acuerdos u otros arreglos de conformidad con las modalidades, condiciones, leyes y reglamentos a que se refiere el artículo 62, teniendo especialmente en cuenta los artículos 69 y 70, especialmente en cuanto a los Estados en desarrollo que en ellos se mencionan.

Los nacionales de otros Estados que pesquen en la ZEE observarán las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos del Estado ribereño. Estas leyes y reglamentos estarán en consonancia con la CONVEMAR y podrán referirse, entre otras cosas, a las siguientes cuestiones: i) la concesión de licencias a pescadores, buques y equipos de pesca, incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración que, en el caso de los Estados ribereños en desarrollo, podrán conseguir en una compensación adecuada con respecto a la financiación, el equipo y la tecnología de la industria pesquera; ii) la determinación de las especies que puedan capturarse y la fijación de las cuotas de captura, ya sea en relación con determinadas poblaciones o grupos de poblaciones, con la captura por buques durante un cierto período o con la captura por nacionales de cualquier Estado durante un período determinado; iii) la reglamentación de las temporadas y áreas de pesca, el tipo, tamaño y cantidad de aparejos y los tipos, tamaño y número de buques pesqueros que pueden utilizarse; iv) la fijación de la edad y el tamaño de los peces y de otras especies que puedan capturarse; v) la determinación de la información que deben proporcionar los buques pesqueros, incluidas estadísticas sobre capturas y esfuerzos de pesca e informes sobre la posición de los buques; vi) la exigencia de que, bajo la autorización y control del Estado ribereño, se realicen determinados programas de investigación pesquera y la reglamentación de la realización de tales investigaciones, incluidos el muestreo de las capturas, el destino de las muestras y la comunicación de los datos científicos conexos; vii) el embarque, por el Estado ribereño, de observadores o personal en formación en tales buques; viii) la descarga por tales buques de toda la captura, o parte de ella, en los puertos del Estado ribereño; ix) las modalidades y condiciones relativas a las empresas conjuntas o a otros arreglos de cooperación; x) los requisitos en cuanto a la formación de personal y la transmisión de tecnología pesquera, incluido el aumento de la capacidad del Estado ribereño para emprender investigaciones pesqueras; y xi) los procedimientos de ejecución. ,

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

Transición o transacción

Serafín Mourelle Bugallo

Patrón de Pesca de Altura

En esta nebulosa de desconcierto, no exenta de individualismo e insolidaridad, exceptuando algunos reducidos grupos que se multiplican para estar en todo, no encuentro yo esa concienciación y responsabilidad que a estas alturas del dramático panorama nos debía llevar a ocupar el espacio público día y noche, no hablo en metáfora, digo día y noche.

Como nadie nos da una explicación medianamente convincente de este desastre (no acepto lo de que hemos vivido por encima de nuestras posibilidades), muchos creemos que sin duda han vivido ellos por encima de las posibilidades de todos, acumulando fortunas mediante trucos propios de chantajistas, sinvergüenzas, carteristas de gran altura que es lo que realmente son, con el silencio cómplice de las autoridades judiciales. Ahora a través de una sarta de insidiosas mentiras, pretenden hacernos responsables de sus infinitas tropelías, con el lamentable resultado de que muchos se las creen. Y así seguimos en esta carrera de despropósitos que como bólido en pendiente, sigue acumulando más y más fuerza viva sin saber cuándo ni cómo nos vamos a estrellar. Lo que sí sabemos, es que tal cúmulo de desastres está dirigido y alimentado por una tropilla de conversos, individuos de “rancio abolengo histórico” que robándonos la cartera, pretenden meternos los dedos en los ojos y que sigamos aplaudiendo.

Sin duda, una gran parte de lo que aquí está pasando, funde sus raíces en lo que se definió falsamente como transición, a lo que algunos hemos llamado transacción, o sea de unos para los mismos: el poder de la fanatizada iglesia católica quedó intacto. El judicial anquilosado y con los vicios de siempre, que ahora salen un tanto a relucir por alguna rendija mal cerrada. El mediático, el económico, el bancario quedaron en las mismas manos con todos sus defectos y ninguna virtud, corruptelas, robos descarados a pobres ahorradores sin que la mencionada justicia se entere, son el pan de cada día, al que ya millones de obreros no pueden llegar. Así como el que mantiene la espada de Damocles en alto, intocable. Por no mencionar al gran preboste, heredero del no menos gran mercenario. Claro que hubo lava-

dos de cara. Lavados que no consiguieron arrancar la costra acumulada durante tantos años de roña.

Antes de cruzar el Jordán para salir bautizados como demócratas, y aún con el bastón de mando sobre mando, en manos cada vez menos firmes y de día en día más temblorosas, ocurrieron muchas cosas raras. Sobre todo, después de que el segundo de abordó volara por los aires cogiéndonos a todos por sorpresa. Responsabilizaron a Los de la “chápela” pero el tema en cuestión nunca estuvo claro, alguien pensó que este elemento estorbaba. Algunos malpensados creemos que el poderoso pulpo del imperio tenía un tentáculo moviendo las fichas a voluntad de los que poco más tarde se confesarían demócratas de toda la vida, y más allá. En los últimos años del dictador se recrudecieron los atentados por parte de ETA y otros grupúsculos de dudosa identidad, lo que no facilitó el tránsito, y los cavernícolas aprovecharon, jugando la baza del miedo que tan buenos resultados les ha dado, y sigue dando, aquí y ahora.

No obstante y posteriormente creemos que la socialdemocracia tuvo la posibilidad de atenuar en algo los vicios antes mencionados. Por ejemplo, revisar los tratados con el Vaticano, y enseñar en los colegios la Historia de los padres y abuelos. Porque no a la ley de la memoria para restañar heridas que aun siguen sangrando. Con doscientos tres diputados en un Parlamento de trescientos cincuenta, era posible hacer bastante más de lo que hicieron. La socialdemocracia fiel a su trayectoria histórica, se limitó a hacer de colchón amortiguador entre el capital y la masa laboral, cuando no en contra de los obreros.

¿Y qué pasó con el pueblo? : Pues nada, nos ahorraron el viaje a Perpiñán, porque inmediatamente nos trajeron a España “El último tango en París”.... (Ya estaba en el guión). Además, poco después de salir del negro y larguísimo túnel a esa gran plaza, en la que se regalaba democracia a raudales, surgió la potente voz de un mesías socialdemócrata, que a los cuatro vientos, con gran solemnidad proclamó: “madrileños... a la movida. Y el que no esté colocado, que se coloque”. Los ecos de tal consignación, como ondas hercianas invadieron el país hasta la última cala de las costas.

■

Todos veníamos traumatizados, condicionados de aquel pasado de total oscurantismo. Ni siquiera los más viejos conocían la historia de sus padres y abuelos. Parecía como si nos hubieran absorbido los sesos e inyectado serrín, nadie había estado en la cárcel, nadie había pasado hambre. Y si alguno lo decía lo miraban por encima del hombro. En la cárcel, algo haría. En estas condiciones casi no es de extrañar que el paisanaje después de escuchar esa y otras no menos poderosas proclamas, se imaginara que la tan cacareada democracia patrocinada y gobernada por los recién conversos, lo solucionaría todo. Lo nuestro, era lo de siempre, elevado en proporciones trigonométricas. Los encargados de elaborar el soma nos lo suministrarían, por gramos, kilos o toneladas, día y noche: (Soma, droga del “Mundo Feliz”). Aldous Huxley, no dice en su ilustrativa obra la composición de la milagrosa droga, pero a estas alturas ya lo hemos descubierto los españoles: todo tipo de deportes, sobre todo el fútbol catalizador de fanatizadas masas que sin duda mantienen y potencian camarillas de mafiosos para enmascarar sus innumerables e inconfesables tropelías, con la anuencia y apoyo de los dos grandes partidos, que hasta el presente han dominado el cotarro político, que potencian la mentada droga con los recursos de todos en su propio beneficio.

■

Podría pensarse que uno no aprecia los deportes ¡pues sí!, me gustan casi todos. El deporte nació con el hombre: se supone que nuestros más remotos ancestros competían por ver quién tiraba la piedra más lejos, quien llegaba primero a la montaña, al río, quien saltaba más alto, etc. Lo que ocurre es que lo han degradado. A tal punto que ni los antiguos griegos inventores de las olimpiadas los reconocerían. Una anécdota histórica: en las últimas décadas del siglo XIX los ingleses, después de mucha lucha, consiguieron lo que durante muchos años definiríamos como sábado o semana Inglesa. Los intelectuales, defensores de los derechos laborales consideraban que la media jornada del sábado, debía emplearse con la familia y en actividades instructivas para mejor conocer los derechos y obligaciones de la clase. Como era de esperar, tal victoria fue acogida como un gran triunfo del proletariado. Con lo que los teóricos no contaban fue que los asalariados empezasen a practicar los juegos de la burguesía: fútbol, baloncesto y tantos más. La reacción de los empresarios consistió en facilitarles campos de deportes y apadrinar competiciones. Y así siguen los gobiernos aportando grandes cantidades de recursos tan necesarios para asuntos sociales y tantas más necesidades.

■

Un ejemplo patético de esta transición: fue la recalada del “héroe” de Palomares en esta tierra de emigrantes. Promotor y firmante de miles de pasaportes, para ir de ciudadanos de segunda o tercera a recoger las sobras del plan Marshall. Este omnipotente ministro del interior, que nunca nada hiciera por Galicia en su época de todopoderoso ministro de información y turismo. Que a sangre y fuego se autoproclamo propietario de la calle. Fue recibido aquí como un “Mesías” y miríadas de gaiteros bailándole las aguas. Como recuerdo, nos dejó, perdida en un monte su pesada huella que sigue chupando de nuestros escuálidos recursos, este “patrón” sentó escuela y sus cachorros siguen mandando aquí y más allá.

■

¿Pudo ser diferente?: algunos creemos que sí. Todo era cuestión de no entregarse a las primeras de cambio. Si alguien pretendía ser Soberano, debía presentarse a la soberanía de las Urnas y no era poco, teniendo en cuenta la nulidad de su pasado. Por lo de pronto, no hubiéramos tenido tanta prisa por entrar en el proyecto de la UE, tratados de Maastricht etc. Hoy comprobamos, a pesar de las apariencias, como toda la política europea fue y sigue siendo un buen negocio para la burguesía especuladora (por no ir más allá). A nosotros los trabajadores, nos dejaron sin construcción naval, siderurgia, pesca y hasta la leche de nuestras vacas en beneficio de los franceses. Los millones de parados que tenemos hoy, no son ajenos a esta política neocapitalista comunitaria.

■

No vamos a descubrir nada al asegurar que la incertidumbre y el miedo son dos factores determinantes, sobretodo en momentos críticos a la hora de tomar determinaciones. En estos momentos y desde años atrás, el poder financiero en total connivencia con el político, se han dedicado a fabricar estas dos poderosas armas, que junto con el soma forman el terrorífico triángulo del pánico, anquilosando el cerebro y haciendo de los ciudadanos zombis.

■

Tenemos que tomar la calle, y bordear sus leyes que no son las de ciudadanos honrados. Si hay que ir a la cárcel se va, con todos detrás, para su vergüenza ante el mundo (suponiendo que les quede alguna en algún recóndito lugar de su tramposo, retorcido, e inhumano cerebro).

Con cinco millones de parados y un millón de de hogares en los que no entra ningún salario, tenemos la generación de jóvenes mejor preparados de toda la historia, sirviendo de camareros a los ricos europeos, y la marca España hecha unos zorros, como meretriz por rastrojo. ¡Qué los Dioses del Olimpo nos protejan!

■ Banderas y barcos piratas

■ Antón Luaces Teixido

Periodista

■
La aclaración ofrecida por la que fue empresa armadora del pesquero "Thunder" (actualmente con bandera de Nigeria y cuyos tripulantes han sido sancionados económicamente e inhabilitados por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para la actividad profesional de la pesca debido a su dedicación a la pesca ilegal en aguas antárticas) no coincide exactamente con el informe sobre el modus operandi de dicho buque desde el año 1986 a 2013.

■
El que fue propietario gallego de este buque, residente en la localidad pontevedresa de Combarro, destacaba que el citado buque había dejado de ser de su propiedad en el año 2007 y, sin embargo, la información actualizada de la Organización Internacional de Policía Criminal (Interpol) indica que el "Thunder", que ha cambiado de nombre y pabellón en al menos 14 ocasiones en el período indicado de 27 años, fue propiedad de la citada familia de Combarro entre los años 2000 y 2010, etapa en la que el buque se denominó "Rubin" (abanderado en San Vicente y las Granadinas y Seychelles), y "Typhoon I" (con banderas de Belice y Togo, de mayo de 2003 a enero de 2004, hasta abril de 2010).

■
El mismo buque aparece abanderado en abril de 2010 con idéntico nombre y como propiedad del armador Estelares S.A., de Panamá, y Felicite Shipping Corp, de Seychelles.

■
En julio de 2012, pasó a denominarse "Wuhan no. 4", con pabellón de Mongolia; en agosto del mismo año, de nuevo "Thunder" y "Kuko" (con bandera desconocida) para, en octubre de 2012, pasar a ser nuevamente "Thunder" y bandera de Nigeria. En este mismo mes y año, y al igual que los anteriores propiedad en teoría de Felicite Shipping Corporation (Seychelles), adopta la denominación de "Wuhan N 4", con bandera de Mongolia. En abril de 2013, su nombre vuelve a ser "Thunder", otra vez con bandera de Nigeria y, en el mismo mes y año, "Wuhan 4", abanderado en Mongolia. En junio de ese año pertenecía a la sociedad Royal Marine and Spare Nig.

Limited, de Nigeria y, en agosto de 2013, también con pabellón nigeriano y propiedad de Estar Fisheres Cor (de país desconocido y probable error debido a que la información se obtuvo por radio en la mar) reaparece con el nombre "Thunder".

■
En estos 27 años el buque en cuestión ha cambiado el indicativo de llamada en distintas ocasiones.

■
La última información de que se dispone sitúa al buque pescando en aguas del Océano Antártico. Fue visto el 18 de septiembre de 2013 al noroeste de las Islas Cocos (Keeling) en la posición 08º 48' S, 092º 12' E. con rumbo noreste.

■
Como se puede comprobar, en los últimos años el "Thunder" ha utilizado tres identidades intercambiables, haciendo uso de las placas desmontables que llevan el nombre del barco, visibles en la popa y el puente de mando. El uso de tantas identidades distintas indica que el buque intenta engañar a las autoridades con el fin de poder acceder a los puertos y a otros servicios y evitar las sanciones impuesta por las organizaciones regionales de ordenación pesquera, en este caso la CCRVMA.

■
El "Thunder" tiene un arqueado bruto de 1.175 toneladas, una eslora de 61,75 metros y fue construido en Noruega en el año 1969.

■
Los gobiernos de Nueva Zelanda, Australia y Noruega y la Secretaría general de Interpol buscan más información sobre su paradero y las actividades del pesquero en cuestión, así como datos sobre las personas y las redes propietarias del mismo, que llevan a cabo operaciones ilícitas y se benefician de ellas.

■
España, por su parte, ha aplicado a los tripulantes españoles del "Thunder" -según fuentes no oficiales consultadas, todos ellos gallegos residentes en la comarca del Barbanza- una resolución pionera en la Unión Europea que, por primera vez sanciona económicamente e inhabilita para el ejercicio de actividades pesqueras a sus nacionales a bordo de ese pesquero que figura en la lista negra de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos de la Antártida (CCRVMA) por sus actividades de pesca ilegal en la Antártida.

■
¿Hasta qué punto son conscientes los marineros gallegos - y de otros puntos de España- del daño que se está haciendo a la pesca y cómo puede repercutir en ellos, por la aplicación de la resolución señalada, las sanciones pecuniarias y la inhabilitación para la pesca que aplica España?.

■ **Las peripecias del capitán Casimiro** **(«A True History»)**

■
Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

■
La historia del capitán Casimiro, se corresponde con la de un capitán de la marina mercante de avanzada edad que navegando en un buque de gran porte, cuya apariencia a simple vista no permitía advertir defecto alguno de importancia que impidiese o desaconsejase la navegación, y que navegaba con todos los requisitos exigidos tanto por la legislación del país de bandera de dicho buque y la internacional que regula el transporte de la mercancía peligrosa cargada a bordo.

■
Buque que tras doce días de navegación sin incidencia alguna digna de mención; y encontrándose en medio de un temporal, a consecuencia de los golpes de mar que soportaba, se abrió una brecha en el casco por la que se vertía parte de la carga y a la vez entraba agua a bordo, escorando gravemente el buque; por lo que el capitán Casimiro después de sopesar la situación tomó la decisión de arribar forzosamente en busca de abrigo y/o refugio en la costa más próxima para reparar tal avería o bien trasvasar la carga.

■
Teniendo el capitán Casimiro la mala fortuna de que la Autoridad marítima competente del país con jurisdicción sobre las aguas por las que navegaba, temiendo las consecuencias que para la costa y aguas litorales sobre las que ejercía sus competencias, y, probablemente también a la opinión pública local, podía tener la presencia de un buque con tal avería, decidió que, de ninguna manera, el capitán Casimiro iba a encontrar en sus aguas el auxilio que su buque precisaba, al considerar que no había posibilidad alguna de ser reparada la avería de dicho buque. Para lo cual movilizó todos sus medios para llevar a cabo tal decisión, y como primera medida que aprobó referente al buque, fue la de ordenar al capitán que aceptase remolcar el buque para que lo trasladaran mar adentro a un lugar indeterminado.

■
Pasando por alto la Autoridad que el capitán Casimiro, como hombre experimentado y conocedor del buque que mandaba, le parecía que su decisión era la más prudente, máxime cuando a la vista de las previsiones meteorológicas para la zona con tal decisión se estaba condenado irremediablemente al buque que mandaba a su pérdida; y en todo caso, no siendo la decisión de remolcar su buque una decisión que le correspondiese tomar a él en exclusiva, sino que la intervención del armador de su buque era precisa ya que con el contrato de remolque se tratan responsabilidades y obligaciones que “prima facie” recaen sobre el armador. Así que intentó por todos los medios a su alcance contactar con el armador de su buque para que fuese éste quien adoptase la última decisión respecto al remolque. Más

como la Autoridad se veía acuciada por la situación, decidió cortar por lo sano, ordenando al capitán Casimiro que aceptase el remolque, y con la finalidad de garantizar tal orden y evitar demorar el cumplimiento de la misma, adoptó la decisión de hacerse cargo del control del buque, y como consecuencia de ello el capitán Casimiro fue detenido y una vez trasladado a tierra, la autoridad judicial competente decretó su ingreso en prisión, en donde permaneció, como preso preventivo, casi tres meses. Buque que tras la toma de control del mismo por la Autoridad estuvo vagando durante días por aguas próximas del país de la Autoridad competente, lo que provocó, tal como se podía prever, ya que la brecha del buque se iba agrandando, una extensa área de contaminación por hidrocarburos en las aguas costeras y litoral del país de la Autoridad que ordenó alejar el buque de sus costas y de otro país limítrofe; hasta que se hundió, seis días después de adoptarse por la Autoridad la decisión de alejarlo lo más posible a aguas allende a las territoriales del país de ésta. Daños por contaminación que fueron valorados pericialmente en varios cientos de millones de euros.

Culminando el suceso -real- al que hacemos mención más o menos velada en este artículo, once años más tarde, después de un pausado y farragoso procedimiento judicial, en el que como único consuelo para las víctimas de aquél tan mediático accidente, y que impetraron justicia, fue la condena del capitán Casimiro a nueve meses de prisión, no por haber cometido el crimen de embarcar en un viejo buque dedicado al transporte de hidrocarburos que a raíz de una más que previsible (?) avería estructu-

ral acabó contaminando toda la costa y aguas litorales próximas (y no tan próximas) al punto en donde a la postre acabó hundiéndose. Sino por ser reticente a obedecer la orden de la Autoridad marítima competente de aceptar el remolque de su buque para alejarlo de la costa. Reticencias que es de destacar, se produjeron durante las negociaciones para contratar el remolque de su buque propuesto por la Autoridad, algo que temporalmente podemos acotar duró no más de tres horas. Mientras que la contaminación de las aguas y franja litoral del país de la Autoridad se produjeron días después de la toma del control del buque por la Autoridad. Y sus efectos fueron de gran intensidad, tal como hemos expuesto.

Como colofón a lo que en este artículo hemos contado, nos preguntamos: ¿ha merecido el capitán Casimiro tal condena? ¿se aprecia impunidad de otros actores en ese suceso?

Y, por último, he de advertir, tal como supongo que se deduce de lo hasta aquí expuesto, que este relato, no deja de ser más que una visión parcial y subjetiva de unos hechos que han sido sometidos a conocimiento de las autoridades judiciales de nuestro país, y posterior decisión por éstas, lo cual tuvo lugar en el mes de noviembre del pasado año.

Por lo que es obligado consignar que lo aquí narrado, con mayor o menor fortuna, se corresponde a una historia real, piénsese que el capitán Casimiro ha sido el nombre que el Tribunal ha asignado, en su sentencia, al capitán del buque al que nos hemos referido.



El Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero

■
Carlos Domínguez Díaz

Secretario General de Pesca

■
En una anterior colaboración con esta revista me refería a la entrada en vigor del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F) y a la necesaria transposición del mismo a la normativa nacional.

■
Daba cuenta de que en la Secretaría General de Pesca estábamos elaborando un proyecto de Real Decreto para transponer las disposiciones del Convenio a la normativa nacional y al mismo tiempo reunificar la dispersa normativa existente en materia de titulaciones náutico pesqueras. El pasado lunes diecisiete de febrero la publicación en el BOE del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, transformó el referido proyecto normativo en una realidad jurídica.

■
La norma publicada deroga cinco Reales decretos y dos Ordenes Ministeriales, llevando a cabo una reunificación normativa sin precedentes desde 1960. En puridad, la derogación normativa es todavía de mayor calado pues los Reales Decretos suprimidos habían sufrido múltiples modificaciones efectuadas mediante normas del mismo rango que también quedan derogadas.

■
Vemos pues que la primera consecuencia de la norma a que nos referimos es una clarificación a nivel normativo que se extiende también a múltiples asuntos como las atribuciones de los titulados de la mari-

na mercante en buques de pesca, las convalidaciones y equivalencias que corresponden a los títulos expedidos con anterioridad a la publicación de los Reales Decretos de finales de los noventa, las posibles convalidaciones de títulos expedidos por el Ministerio de Defensa o las atribuciones que como primer oficial tiene la titulación de patrón de litoral entre otras.

■
Es materialmente imposible que en esta colaboración me refiera a todas y cada una de las novedades que aporta la nueva norma, pero intentaré citar algunas de ellas de gran relevancia.

■
Desaparece de la normativa pesquera la denominación de tarjeta profesional, de tanto arraigo en nuestro país, que pasa a ser sustituida por la de título y, en su caso, refrendo. Dicha desaparición se ha considerado necesaria para evitar las posibles confusiones que a nivel internacional se pudiesen producir pues el Convenio no hace referencia a las tarjetas profesionales.

■
La definición de buque de pesca, recogida en la norma supone, en sí misma un cambio que permitirá el reconocimiento de los períodos de embarco realizados en buques dedicados a la investigación pesquera, hecho que hasta ahora no era factible.

■
En relación con los citados períodos de embarque, señalar también que siguiendo las disposiciones del Convenio se produce una ampliación de los mismos. No obstante, y para suavizar dicha ampliación, ***se acepta que gran parte los días de mar***

requeridos hayan sido efectuados con anterioridad a la realización del examen teórico que es necesario superar para obtener el título. En definitiva, se establece una forma de acreditar los períodos de embarco más fácil y sencilla que la hasta ahora vigente.

En cuanto a la sección de máquinas, señalar que los patrones costeros polivalentes y los mecánicos navales de segunda clase ven incrementadas sus atribuciones para ejercer como jefes de máquinas hasta los 550 Kilovatios. Además, se establece una vía para que, a través de la experiencia, los mecánicos navales de segunda clase puedan obtener el título de mecánico naval.

Así mismo, el Real Decreto aborda la eliminación de la restricción de 6.000 kilovatios que para ejercer la jefatura de máquinas tienen los mecánicos navales mayores, al tiempo que señala también la forma en que podrá suprimirse la limitación que tienen los mecánicos navales para ejercer como primer oficial de máquinas en buques mayores de 6.000 kilovatios.

En relación con la titulación de patrón local de pesca, es conveniente citar la novedad que supone el hecho de que a dichos titula-

dos se les elimina la restricción que los constreñía a una provincia marítima determinada.

Por otro lado, la norma proporciona a los profesionales que hayan aprobado los exámenes finales de la antigua formación de adultos, y hayan iniciado su servicio en la mar con anterioridad al 29 de septiembre de 2012, un período transitorio de cinco años para presentar los correspondientes días de embarco y así obtener el título profesional.

Son muchas las novedades que contiene la nueva norma siendo imposible abordarlas todas en mi presente aportación, sólo una lectura atenta del novel Real Decreto permitirá a los interesados desgarnar de forma detallada las transformaciones que dicha norma aporta.

En definitiva, y con el objetivo de promover la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio marino, en este Real Decreto se recogen las normas para que el personal enrolado en los buques pesqueros tenga la competencia y la aptitud debidas para desempeñar sus funciones.



MINIATURAS

Motor monocilíndrico

Réplica del motor diesel monocilíndrico de 4 tiempos y 6 caballos construido por Patelo entre 1962-63, a escala 1:7. Este motor estuvo funcionando en una embarcación llamada «Río do Porto» durante 22 años. La idea de hacerla surgió durante una exposición que Patelo realizó en la fábrica de Citroen de Vigo. Los ingenieros de la facotría vieron una foto del motor original y sugirieron que lo reprodujese en miniatura. Al año siguiente, volvió a la fábrica con ella terminada. Este motor está dedicado a esos ingenieros: Santiago, Diego y Vicente.

CONSTRUCCION

Nº DE PIEZAS	118
Nº DE TORNILLOS	112
HORAS DE TRABAJO	520



Estos motores han sido contruidos por José Manuel Hermo Barreiro "PATELO", compañero de AETINAPE que fue Jefe de Máquinas durante años e Inspector hasta su jubilación.

Motor W-18

Patelo dedica este motor a todos los amantes de la mecánica, a los Colegios de Ingeniería, y sobre todo a los estudiantes de Formación Profesional. El proceso de construcción de este motor, de un año de duración, ha sido grabado con detalle y resumido en una serie de 8 videos que pueden verse en: www.youtube.com/watch?v=sdm7gc4_Oww O tecleando en Youtube «Construcción de un motor W-18». Allí se puede seguir la fabricación de cada pieza paso a paso, así como el montaje del motor y su puesta en marcha.

MINIATURA

MOTOR W-18 DE INYECCIÓN DE AIRE COMPRIMIDO

DATOS TÉCNICOS

MARCA	PATELO
MODELO	PW / 60º
CILINDRADA	28,4 cm3
Nº DE CILINDROS	18
DIAMETRO CILINDROS	14 mm
CARRERA DE LOS PISTONES	10,25 mm

ORDEN DE TRABAJO

(1-10-14)(5-7-16)(3-11-13)(6-9-17)(2-12-15)(4-8-18)

CONSTRUCCION

Nº DE PIEZAS	469
Nº DE TORNILLOS	388
HORAS DE TRABAJO	1850

MATERIALES

ACERO INOXIDABLE, ALUMINIO, BRONCE



FORMACIÓN

Convalidaciones para la obtención de Patrón Portuario.

Si estas en posesión de una titulación de puente más una titulación de máquinas de marina mercante puedes convalidarlas para obtener la titulación de Patrón Portuario.

NORMATIVA REGULADORA

Artículos 10, 26, 27, 28, 30, 32, 33, disposición transitoria segunda, disposición adicional primera y tercera del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante (BOE núm. 159, del 2 de julio de 2009); Orden de 21.06.01 sobre tarjetas profesionales (BOE de 10.07.01), Orden FOM/1836/ 2005 por la que se modifica la Orden de 21/6/01, Orden FOM/983/2007, de 30 de marzo por la que se modifica la Orden de 21/6/01; Orden FOM 3302/2005, de 14 de octubre, (BOE 25/11/2005) por la que se regula la prueba o curso de actualización preciso para obtener la revalidación de las tarjetas de la Marina Mercante y la Orden FOM/884/2008, de 25 de marzo, por la que se modifica la Orden FOM/3302/ 2005, de 14 de octubre. ORDEN PRE/646/2004, de 5 de marzo, por la que se establecen los contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica y las condiciones para la expedición y homologación del certificado de formación sanitaria de los trabajadores del mar.

PERIODOS DE EMBARQUE A COMPLETAR Y ATRIBUCIONES

1.- Embarque de 12 meses, 6 en el servicio de puente y 6 en el servicio de máquinas.

En embarcaciones de dimensiones reducidas, en las que no exista una diferencia de departamentos de puente y máquinas, y no figure en su tripulación mínima de seguridad marineros de puente y de marineros de máquinas, no será de aplicación el cumplimiento del período de embarque en las dos secciones. Estos casos se acreditarán a través de una certificación del patrón de la embarcación, en la que se señale esta simultaneidad de funciones del tripulante correspondiente en la embarcación en cuestión. Además, en la certificación debe constar el visto bueno de la correspondiente Capitanía Marítima de despacho de la embarcación.

Atribuciones: Patrón de buques mercantes de arqueado bruto hasta 100 GT que realicen navegaciones que no se alejen más de 3 millas de puerto o de una zona de refugio español y que transporten un máximo de 150 pasajeros. Puede ejercer simultáneamente el mando de la embarcación y el servicio de máquinas, siempre y cuando lo permitan las características de la embarcación y la potencia propulsora no rebase los 375 KW en un solo motor o el doble en dos o más

motores.

CONDICIONES DE LOS BUQUES

- * Para la expedición buques civiles de bandera española o extranjera, de arqueado bruto superior a 5 GT/T.R.B (puente) y potencia superior a 100 KW (máquinas).
- * Para la revalidación por caducidad de la tarjeta, los períodos de embarque serán válidos en cualquier tipo de buque, con independencia de su arqueado o potencia, siempre que el embarque se haga en el ejercicio profesional de la tarjeta profesional a revalidar o ejercicio profesional equivalente.

DOCUMENTACION PRECEPTIVA A PRESENTAR

1.- Para la expedición de la tarjeta y el título profesional

- a) Una solicitud normalizada, cumplimentada y firmada por el interesado
- b) Dos fotografías tamaño pasaporte, con nombre y apellidos escritos a lápiz en el dorso, en las que el interesado estará con la cabeza descubierta y sin gafas oscuras, en un sobre y sin grapar.
- c) Una fotocopia compulsada del documento nacional de identidad, tarjeta de residencia o pasaporte, en vigor, o el consentimiento expreso del interesado para que sus datos de identidad puedan ser consultados, todo ello en virtud de lo dispuesto en la Orden PRE/3949/2006, de 26 de diciembre.
- d) Acreditar el ejercicio profesional requerido (12 meses: 6 en puente y 6 en máquinas)
- e) Copia compulsada del certificado de haber superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el Instituto Social de la Marina en el momento del embarque (tener el certificado de aptitud al día en el momento de la solicitud).
- f) Pago de las Tasas vigentes que correspondan por concepto expedición.
- g) Certificado de examen de Patrón Portuario.

2.- Para la revalidación por caducidad

Se deberá presentar la misma documentación que la correspondiente a los epígrafes a, b, c y e anteriores. Además deberá presentar la documentación siguiente:

- h) la competencia profesional se podrá acreditar mediante una de las siguientes condiciones:

- * Haber realizado un período de embarque de un año en los últimos cinco, o de 3 meses en el último año como oficial de puente, o

- * Certificación de haber superado un curso de actualización, o
- * Personal no embarcado que realiza funciones análogas en tierra . (Art 5.2 Orden de 21.06.01 sobre tarjetas profesionales; INSTRUCCION DE SERVICIO NUM.4/2005).

i) Pago de las tasas que correspondan por concepto de revalidación.

3.- Para la renovación (de aplicación en caso de: modificación de datos personales, extravío o deterioro de la tarjeta profesional, y también para incluir nuevos certificados de especialidad)

Se deberá presentar la misma documentación que la correspondiente a los epígrafes a, b, c y e anteriores. Además deberá presentar el pago de las tasas por concepto de renovación correspondientes al ejercicio en curso.

4.- Para obtener la convalidación por Patrón de Tráfico Interior.

Se deberá presentar la misma documentación que la correspondiente a los epígrafes a, b, c y e anteriores, y además:

j) Pago de las tasas que correspondan por concepto de expedición de tarjeta (no se expide título).

k) Fotocopia compulsada de las tarjetas de Patrón de Tráfico Interior y de Motorista Naval. Además se podrán presentar copia compulsada de las tarjetas profesionales siguientes, en sustitución de la de Motorista Naval :Patrón Costero Polivalente, Patrón Local de Pesca, Mecánico de Litoral, Mecánico Naval de Segunda, Mecánico Naval de Primera, Mecánico Naval Mayor, Mecánico Mayor Naval, Mecánico Naval, Jefe de Máquinas, Oficial de Máquinas de Primera, Oficial de Máquinas de Segunda.

l) Documentación que acredite haber realizado un período de embarco de 24 meses como patrón en embarcaciones de tráfico interior.

5.- Para obtener la convalidación por poseer títulos de las secciones de puente y de máquinas.

Se deberá presentar la misma documentación que la correspondiente a los epígrafes a, b, c, e y j) anteriores, y además fotocopia compulsada de tarjeta de la sección de puente y de tarjeta de la sección de máquinas:

Tarjetas de la sección de puente:	Más	Tarjetas de la sección de máquinas:	CONVALIDA POR:
- Capitán de la Marina Mercante, - Piloto de 1ª de la Marina Mercante, - Piloto de 2ª de la Marina Mercante, - Patrón de Altura, - Patrón de Litoral, - Patrón Mayor de Cabotaje, - Patrón de Cabotaje.	+	- Jefe de Máquinas, - Oficial de Máquinas de Primera, - Oficial de Máquinas de Segunda, - Mecánico Mayor Naval, - Mecánico Naval Mayor, - Mecánico Naval, - Motorista Naval, - Patrón Costero Polivalente, - Patrón Local de Pesca, - Mecánico de Litoral - Mecánico Naval de Primera, - Mecánico Naval de Segunda.	PATRÓN PORTUARIO

FORMACIÓN

Hasta la fecha, 4.855 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 ABRIL 2014

*** Formación Básica en Seguridad**

DURACION: **70 horas** - FECHA: **del 31 de marzo al 9 de abril** -

HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**

LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

*** Formación Sanitaria Específica Inicial**

DURACION: **22 horas** - FECHA: **del 14 al 16 de abril de 2014**

HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**

LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

*** Formación Sanitaria Específica Avanzada**

DURACION: **22 horas** - FECHA: **del 7 la 11 de abril de 2014**

HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**

LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

*** Buques de Pasaje**

DURACION: **32 horas** - FECHA: **del 21 al 24 de abril 2014**

HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**

LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

***Avanzado en Lucha Contra Incendios**

DURACION: **24 horas** - FECHA: **del 10 al 12 de abril 2014**

HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**

LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

*** Embar. Supervivencia y botes no rápidos**

DURACION: **24 horas** - FECHA: **del 21 al 24 de abril 2014**

HORARIO: **de 9:00 a 13:00 y 15:00 a 19:00**

LUGAR IMPARTICIÓN: **Santiago de Compostela Milladoiro (Sede Central)**

*** Formación Básica en Protección Marítima**

DURACION: **24 horas** - FECHA: **1º del 14 al 15 de Abril .- 2º del 25 al 26 de abril**

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

MEMORIAS

MANUEL PRENDES Patrón de pesca

“En mi juventud, en la pesca de altura se aplicaba la ley militar”

EMPEZÓ A NAVEGAR EN 1933, DESDE LA PESCA DE BAJURA A RECORRER LOS MARES DEL MUNDO, CONVIRTIÉNDOSE EN UNO DE LOS PATRIARCAS DE LA MARINERÍA GALLEGA

Texto: FERNANDO FERRAZ

«Es uno de los patriarcas de esa marinería gallega que navegó todos los mares y compensó con su espíritu de hueso la endeblez de los barcos de madera. Aún hoy con casi 96 años (tiene una hermana de 99), no acepta ayudas ni para levantarse de su asiento. Asturiano de Candia como su padre y abuelos venido a Vigo a mediados del pasado siglo, nació con Alfonso XIII, vivió la República, la guerra en los dos bandos, el franquismo y la nueva monarquía democrática. A él ni le importaba ni Franco ni República le movieron un músculo de su carnuda por vientos salvajes de los mares: porque lo único que le interesó fue navegar y navegar, desde la costa a Groenlandia o las aguas africanas. Tuvo dos hijos, dos mujeres de las que fue dos veces viudo y lo que sufrió lo supo besar por dentro revuelto de una alegría que aún hoy proclama en la Residencia de Veledad de la Tercera Edad, en el Melqueiro vigués, en donde ingresó por voluntad propia y recibe visita, respeto y afecto de los suyos. Su hijo, uno de ellos jubilado como capitán como él, y sus nietos, una también con igual título, que da al menos 5 generaciones Prendes dedicadas al mar. Sigue sin saber nadar».



En 1937, soldado en guerra.

«Los años de niñez. “Nací el último de ocho hermanos de padre marineru, como su padre, y nadie trabajadora de la costa. No otro cosa se podía hacer en Candia, parroquia de Carroño en Asturias, donde las tierras eran de unos pocos y los demás buscaban el sustento en el mar. A mi padre el apodo, “espatriado”, le venía por su paso por la guerra de Cuba, y de ahí se pasó a la guerra del mar. Si pescaba, ganaba y si no, pues nos alegrábamos pero nunca nos faltó un plato al

día, digo un plato, no dos y menos tres y ya dábamos gracias pero ahora se quejan por todo. Dentro de poco cumpliré 96 así que haciendo cuentas nací en 1918, con Alfonso XIII, aunque en aquella parroquia de Candia, de donde por cierto son Albo y Alfageme, yo no tenía mucha idea de quien mandaba, igual que cuando llegó la República a mis 13 años. Estudié mal que bien hasta los 15 en que me echaron al mar a coger sardina, bocarte, marisco... y aprender las artes de patróns y botanillos».

«Soldado de dos bandos. “No estuve mucho tiempo porque tres años después, cuando tenía 18, estalló la guerra civil, me dieron un fusil y me mandaron al frente de Teruel, donde estaba la fábrica de armas, a pasar a los sublevados. Recuerdo a los moros de Franco entrar en las trincheras a bayoneta y a nuestros jefes políticos republicanos gritar “¡sí, sí, sí, quien pueda!” A mí no me costó nada obedecerlos y me volví solo por los montes, de madrugada y a pie, a mi pueblo, a donde. Después sin dejar el arma cuando ya estaba tomado por los nacionales. Cuando me vio mi padre, alomado, me aconsejó que entregara el arma en el cuartel de la

Guardia Civil. Había una comisión del pueblo para ver quien se había significado con la República pero como yo no tenía antecedente alguno me dijeron: “Elige, Falange o Ejército”. Y pasé del bando republicano al ejército nacional, tan obligado es el uno como en el otro porque yo nunca fui hombre de política y menos de guerra».

«Camino de guerra. “El caso es que yo en el bando nacional me mandaron a León, de allí a Astorga, luego a Vitoria... No voy a ocultar que traté de escaparme ya en León pero no pude seguir camino de Vitoria, en Valladolid, lo conseguí bajé del tren y volví en otro hacia mi

El padre y abuelo Manuel Prendes, uno de nuestros fundadores, es en la actualidad el miembro de mayor edad de AETINAPE, a sus 96 años y después de un merecido homenaje de la Asociación en el año 2006. Le deseamos mucha salud.



Manuel Prendes, en el centro, con su hijo José Antonio y su nieta María, capitanes de pesca, que siguieron la tradición como él, patrón de altura, como lo fueron su padre y su abuelo. © José López



Con sus padres y hermanos (el más pequeño), en 1922. © J. López

pueblo sin encomendarme a Dios ni al diablo. Vi a los míos pero ¿qué iba a hacer? Volví por mi cuenta a mi destino en Vitoria en donde me llevaron ante un general que me preguntó por qué había escapado. “Porque quería ver a mis padres antes de morir”, le respondí. Debí recordarle a un hijo o algo así con mis 20 años apenas cumplidos porque en vez de sacarme a un Consejo de Guerra, me envió a Intendencia y me destinaron a Burgos en Sanidad. Hice de camillero hasta el final de la guerra, cuando en-

traron en Barcelona. Estuve recogiendo heridos también en el frente de Teruel. En los Pirineos acorralé más moros que pelos tenía en la cabeza, con la antelación republicana tirándolos. Me decían que morían por España pero les esperaba un más allá feliz, con mujeres incluidas. No voy a describir las escenas que tuve que presenciar: las ruinas de hombres, mujeres y niños. También tuve que recoger a heridos, unas veces por la Guardia Civil, otras por la Falange y otras por militares. Se tiraban en un ho-

morán fin y yo nunca me acostumbé a ello, nunca pude coger callo, verlo con frialdad. Acabé tras la guerra de sanitarlo en un gran hospital de Burgos lleno de heridos».

«La vuelta al mar. “Tenía unos 22 años cuando volví a mi tierra asturiana y a la mar. Estuve primero en pesca de bajura, luego de marineru al amoste, a la pesca y al bonito... Me casé en 1942 y hubo un tiempo en que me quedé en tierra para sacar en Gijón el título de patrón de costa, trabajando como tal una vez conseguí hasta 1948. Pero hubo algo que cambió mi vida y la de mi familia. Mi hermano mayor, Agustín, que estaba relativamente bien situado, mandó construir un barco en Donostia para la pesca de arrastre y el bonito. El “Obedunia” y José María”, acrobates de nuestros padres, era de madera, de 20 metros de eslora y 186 HP de motor y nos encargó trabajarlo a tres hermanos, así que todos nos vinimos con nuestras familias para Vigo en ese año de 1948. El primer año hicimos una costosa y un arresto por aguas de A Coruña. Posteriormente el barco se



estela

FINO DE VIGO 13 DOMINGO, 17 DE NOVIEMBRE DE 2013

MEMORIAS



El "Obelús", de 20 mts, con el que llegaron a ir al Gran Sol, familiar



En Baiona en 2010, con amigos como Manuel Ríos y el patrón del Alacrán.

» afincó en Vigo, donde vivía y trabajaba mi hermano mayor como encargado en la Bodega de Alagente. Había estado en Cuba y luego en Nueva York, donde le había coincidido el crack del 29 y por fin se estableció en Vigo tras su vuelta a España. Ese barco fue nuestro medio de vida y con él fuimos a las costas de Portugal al amarte, y hasta llegamos al Gran Sol al menos en dos ocasiones, cuando no había pesca aquí. Dieciséis marineros en 20 metros de eslora, y en un barco de madera, ¡imagínate! Pero nosotros soñamos el sufrimiento como una parte normal de nuestra existencia. Fuimos potencia mundial por lo mucho que sufrimos sobre las aguas. Dormimos en colchonetas hechas con hojas de maíz y apenas teníamos sitio para dormir. Y ahora se quejan...

» milo, yo pasé a ir con él como oficial suyo más tarde. En 1975, en que embarcamos los dos en el "Alamo" para pescar calamar en Boston y camarón en Groenlandia. Después pasamos al "Diamante", en el que fuimos al calamar y luego al Banco Sahariano. El siguiente barco lo cogí yo solo, con base en Huelva, uno de los "Nitos" del tomo Chamaco, con el que, por cierto, me quedé en Durban embargado por impagos del propietario.

»>> **Océánicos recurrentes.** "La dureza de la vida en el mar actúa a muchos la muerte pero conmigo no ha podido. Y es que cuando yo empecé en barcos de madera, incluso en los primeros de hierro, no había condiciones de habitabilidad para las grandes mareas. Dormíamos amontonados, hacinados, sin apenas higiene... Comíamos pescado por la mañana, al mediodía y a la noche y el cuarto de baño estaba en el mar por popa. Las condiciones de vida a bordo eran precarias, con interminables jornadas de trabajo aunque hubiese mala mar y estancias cada vez más largas, de tres o cuatro meses y más. Al principio racionalizamos el agua, había quien bebía vino porque el agua dulce solo era para hacer la comida y lavarse. La ropa no se podía lavar a bordo así que, cuando se le acababan las mudas, y eso era pronto, repelías, salvo que fuéramos a tierra y buzcáramos un apalo, un río para lavar, por ejemplo. De asistencia sanitaria, nada o casi nada al principio.

En el May 4, en Groenlandia (1983).

»>> **Por los mares del mundo.** "Vivíamos desde los años 50 en el Rocío entre Coia y Bouzas, y en el barco familiar pasó hasta 1970 o 71, en que lo dedicamos a la palometa y yo que ya tenía título de patrón de altura, quería ir a mayores distancias. Luego de andar en varios barcos al amarte como patrón de pesca, paso a patrón de costa en el Mar 12 de Casa Mar A su vez, mi hijo José Antonio empezó de aprendiz conmigo en 1982, con 16 años. Luego fue patrón de costa, después de pesca y si él empezó como subalterno



En 1955, en su casa del Rocío Vigué, con mujer, suegra y los dos hijos otros. / Archivo familiar



En 1975, en el puente de mando del Alamo en Groenlandia; a la vuelta, un golpe de mar casi pone la quilla al sol. / Archivo

"AQUEL GOLPE DE MAR ME HIZO DESPEDIRME DE LA VIDA"

"Sego compañeros que llegaron a la jubilación con más de un naufragio en su haber pero yo tuve suerte. Nunca me ocurrió nada peligroso más allá de las cuñas propias de depulaciones en alta mar. Una vez, viniendo de Groenlandia en el Alamo, a la altura de Cabo Fanteuil, fuimos un golpe de mar por estribor que me hizo pensar: Dios mío, esto se acabó. Llegamos a golpear el agua con el costado de babor y así que alabamos la vuelta pero el barco reaccionó y volvió a la posición normal. Al pudimos acabar mis días".

"Nuestro día a día en un pesquero de las de más costosas estaba marcado por un ritmo extenuante, en ocasiones en condiciones climáticas extremadamente duras, al límite de la capacidad humana, entre frío y viento gélidos. La búsqueda del mar se convertía a las horas y días de interminable elaboración del pescado en cuartos de más de tres meses. Pero yo creo que, aunque la gente era más bruta, era más responsable o, al menos, tenía más capacidad para sufrir".



Con 35 años, mostrando su buen humor en la residencia. / Archivo familiar

66

En aquellos barcos de madera dormíamos en colchonetas de hojas de maíz, amontonados, mojados, sin higiene... y ahora se quejan!

99

pío. La gente, al trabajar en cubierta todo el día con aquellas mangas de la ropa de agua, entonces de aceite rígidas, se lastimaba mucho las muñecas. Se solucionaba con una tina de un líquido desinfectante. Si eran problemas de salud mayores o un accidente, había que llevarlo a tierra. ¿Cómo cambiaba todo eso después...?"

»>> **Dureza y disciplina.** "La gente estaba acostumbrada a sufrir y veía como algo normal esa dureza de vida, al borde de la supervivencia del individuo. Los problemas con las tripulaciones empezaron a surgir en los 80, en que no había marinos y tenían que traerlos a la hora de seleccionarlos. Nuestros marinos gallegos, hasta esos años, tenían las cosas muy claras. Había jerarquía en las embarcaciones, espacios sociales jerarquizados en puente, cubierta, cocina y máquinas. Había compañerismo pero también disciplina y temor. En la pesca de altura se aplicaba la ley militar. Luego empezaron a elegir con muchas tragaderas, hasta porros..."

»>> **La jubilación.** "Cuando me embarqué en el barco en Sudáfrica y pude volver a España me jubilé. Nos habíamos pasado medio siglo en el mar. Soy viudo dos veces. Mi primera mujer murió a los 15 años de casarnos y ya jubilado me casé otra vez, viviendo una larga temporada en Vigo y después en Andorra, donde mi segunda esposa tenía dos hijos. Rospesé a Galicia en 2004 y me fui a vivir con mis hijos a Gondomar, aunque en 2011 decidí poder una plaza en un centro de tercera edad de la Xunta, porque no quiero ser una carga para nadie. Me hicieron un gran homenaje hace años y aquí estoy manteniendo la alegría y la costumbre de echar una cantarela en las fiestas, cuando puedo. Ahora tengo 95 y sigo afrontando el mar. Si un compañero me llama para sustituirlo dos meses iba con los ojos cerrados, aunque sé que sería físicamente imposible. Pero hay gente que ama el mar y otra que lo ve como una solución de supervivencia. Yo soy de los primeros".

La Voz de Galicia | Sábado, 4 de enero del 2014 | BERGANTIÑOS-SONEIRA-FISTERRA | L7

Un fisterrán cede al Museo do Mar de Noia una carta náutica con naufragios de Galicia

José López Redonda aportó el documento a la sala de exposiciones

RAQUEL MOLESÍAS
FIBERIA / LA VOZ

El mar esconde tesoros que solo los más valientes se atreven a descubrir. José López Redonda siempre fue un hombre intrépido y ahora son muchos los que conocen sus hazañas en el Museo do Mar de Noia. A este centro cultural ha donado una carta náutica de incalculable valor en la que se detalla la situación de los barcos hundidos en la costa gallega. El máximo representante de la entidad, Félix González, asegura que este documento ha sido perfectamente enmarcado para que ningún fenómeno externo pueda dañar-lo y que ya han sido muchos los que se han acercado al museo para verlo de cerca.

La obsesión de López Redonda, vecino de Fisterra, por buscar barcos hundidos comenzó muy pronto y no como una afición, sino como un medio de supervivencia. Y es que cuentan las gentes del mar que en estas embarcaciones se concentran

pescados tan codiciados como el mero, que alcanza un gran valor en las subastas de las lonjas. Durante muchos años se dedicó este hombre a buscar estos tesoros hundidos y condenados al olvido que ahora figuran en la carta náutica. Además de su ubicación, el marinero también conoce algunas de las características del naufragio.

Nuevos tesoros

El Museo do Mar ya es conocido lejos de las fronteras de Barbanza y fue a través del boca a boca como José López Redonda se enteró de las valiosas piezas que esconde entre sus paredes. Por ello, decidió ponerse en contacto con Félix González para que su carta náutica formara parte de una colección que no deja de crecer. No se descarta que el marinero de Fisterra ceda alguna otra pieza de gran valor a las instalaciones.

La sala de exposiciones tiene actualmente doscientos metros cuadrados. Uno de los sueños de Félix González es ampliar las



El responsable de la sala de exposiciones, Félix González, sujeta la carta náutica. MARCOS CRESO

instalaciones para poder hacer de este centro cultural todo un referente no solamente a nivel gallego, sino también nacional.

Su ambicioso deseo ya ha sido tramitado al regidor noíés, Rafael García Guerrero. Las negociaciones se retomarán en las próximas semanas: «No pararemos de luchar hasta ver cumplido el objetivo», indicó González. Y es que el Concello de Noia cuenta con un terreno anexo en el que se podría ampliar el museo. El tiempo dirá si este sueño de la entidad se convierte en realidad.

EL DETALLE

Un impresionante motor de O Forte

Una de las últimas incorporaciones de la sala de exposiciones fue un motor marino de la marca O Forte, fabricado entre 1959 y 1969. Se trata de un tesoro de coleccionista que estaba destinado a quedarse en la villa. Y es que la bajamar trajo esta máquina a la playa de San Cosme. Los hermanos Juan y Martín Herme Barreiro se encargaron de su restauración.

Entre las paredes del Museo do Mar también lucen huesos de ballena, aparejos de pesca y maquetas de embarcaciones que impresionan, sobre todo, a los más pequeños. Son muchos los escolares que ya se han acercado desde todos los rincones de Galicia al centro cultural para conocer todos los secretos del mundo del mar.

El Presidente del Museo do Mar de Noia es compañero de Aetinape.

Los navieros prefieren privatizar Salvamento a pagar más tasas

Alertan del brusco descenso de la flota mercante bajo pabellón español

E. A. REDACCIÓN / LA VOZ

El primer real decreto que dictó este año el Gobierno dio en la línea de flotación de las empresas navieras. El Ejecutivo elevó en un 6,6 % la tasa en concepto de ayudas a la navegación; esto es, lo que el puerto cobra por el uso de faros, balizas, enfilaciones, señales acústicas... Y lo hizo con el objetivo de financiar la deficitaria Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar). Así, de los 22,1 millones que el Estado pretende recaudar, algo más de la mitad se destinarían a las autoridades portuarias y el resto (en torno a 10 millones), a subsanar las pérdidas de explotación de la entidad, que se cifran en 9 millones, a pesar de contar con subvenciones del Estado por valor de 110 millones.

Para la Asociación de Navieros Españoles (Anave), el modelo no se sostiene. A su juicio, es necesario optimizar el uso de los recursos, sin poner reparos a la privatización parcial de Salvamento Marítimo. Y así se lo han propuesto a la Administración: que se analicen otros modelos posibles, como el de «ceder parte de la gestión y servicios a empresas privadas, tal y como se lleva a cabo en numerosos países de nuestro entorno y, en particular, en línea con la gestión europea de estos asuntos, a través de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA)»,



Un buque mercante se refugia del temporal en la costa de Xove. PEPA LOSADA

explicó ayer en Madrid el presidente de Anave, Adolfo Utor, en la entrega de premios de periodismo que convoca anualmente la patronal de los navieros.

Registro Especial de Canarias

La privatización de Sasemar no es la única de sus reclamaciones a la Administración. También han pedido una revisión profunda del Registro Especial de Canarias, que un año más ha quedado en evidencia su baja competitividad. Ocurre que el tonelaje bajo pabellón español descendió en el 2013 un

7,8 %. Es, subraya Anave, la mayor caída que se registra desde la creación del segundo registro en 1992. Y no se trata de un desplome generalizado, pues ha habido un ligero aumento de la flota en otros pabellones europeos, como Malta, Chipre o Madeira. Así que los navieros dan por demostrada la necesidad urgente de poner en marcha medidas de refuerzo de la competitividad del registro especial.

En el 2013 navegaban 211 buques mercantes controlados por empresas españolas, 12 menos que el año anterior.

LIBERALIZACIÓN

Mercado de servicios portuarios

Los navieros españoles observan con preocupación lo que ocurre con la directiva europea sobre acceso al mercado de los servicios portuarios. Han sabido que ahora se pretende excluir de la liberalización al servicio de practicaaje. De ser así, la propuesta quedaría «vacía de contenido», dado que ya se ha dejado fuera a la estiba y los servicios al pasaje, afirman.

La Voz de Galicia

Domingo, 15 de diciembre del 2013 | BARBANZA-MUROS-NOIA

Profesionales del mar rinden tributo al padre Joseba Beobide

Al acto, celebrado en Bilbao, asistieron más de 150 personas procedentes de Canarias, Andalucía, Galicia y País Vasco

A. GERPE

RIBEIRA / LA VOZ

El padre Joseba Beobide, toda una institución en el mundo del mar, recibió ayer en Bilbao, donde vive desde que se retiró, un cálido homenaje tributado por más de 150 profesionales procedentes, entre otros lugares, de Galicia, País Vasco, Canarias y Andalucía.

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, afirmó que el Padre Joseba es un ejemplo de dignidad que viene muy bien recordar en este momento en el que los hombres se devoran unos a otros por unas monedas. Señaló que el encuentro es un reconocimiento colectivo a una forma de hacer iglesia tan importante para las personas.



El padre Joseba Beobide (en el centro) agradeció el acto.

Por su parte, Joseba Beobide, agradeció una cita en la que, manifestó, «se cruzan tantas emociones y sentimientos llegados de tantas poblaciones del litoral». Acompañándole estaban decenas de marineros vascos y gallegos que le conocieron durante la época en la que estu-

vo trabajando en Terranova.

En el acto participaron el consejero de Economía del Gobierno vasco, Ricardo Gatzagaetchebarría; el vicario de Donosti, Juan Cruz, y el párroco de Santurce, Jesús Maus, quien aludió al ejemplo dado por Beobide.

La Opinión

Viernes, 22 de noviembre de 2013

Los titulados náuticos critican las mejoras que plantea ahora la CE para el sector

A. L.

A CORUÑA

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) califica como "pura hipocresía" el anuncio de la CE de favorecer el relevo generacional en la pesca y el transporte marítimo, y la equiparación de estos con otros sectores productivos, "cuando es precisamente la UE y sus políticas las que llevan años abandonando estas actividades cuyo horizonte se revela cada vez más negro".

Para Aetinape no servirán "de nada" las modificaciones que anuncia la CE "si continúan sin abordar los problemas de fondo": la falta de caladeros y cuotas y el "excesivo peso del conservacionismo".

Cañete intentará que la reforma fiscal integral dé ventajas a la flota pesquera

REDACCIÓN / LA VOZ

Hace un par de meses, el Gobierno creó el segundo registro para la flota pesquera. Su intención es la de plantar cara a la competencia desleal que palangreros y atuneros con bandera de países con legislaciones más laxas ejercen a los que exhiben pabellón español. El sector aplaudió una medida que venía demandando desde hace tiempo, aunque apostilló que faltaba la coletilla económica, esa que, en la práctica, permitirá de forma efectiva las ventajas fiscales de esa medida. Esas bonificaciones en el IRPF, el impuesto de sociedades y la Seguridad Social que trae el segundo registro son las que ayer reclamaron los miembros de la patronal pesquera Cepesca al ministro de Agricultura, Miguel Arias Cañete, pues el impacto en los Presupuestos del Estado sería mínimo, dicen, «en comparación con las repercusiones que tendrían para el crecimiento de la economía española y para la creación de empleo».

Cañete se comprometió a trasladar la petición al Gobierno para que la tenga en cuenta en la reforma fiscal integral que está preparando el Ejecutivo.

La Voz de Galicia
Viernes, 22 de noviembre del 2013

TRIBUNA

La hipocresía europea

E

J. M.
Muñiz

Presidente de
Aetinape

El anuncio de la Comisión Europea de favorecer el relevo generacional en la pesca y el transporte marítimo, y la equiparación de estos con otros sectores productivos, no puede calificarse más que de hipocresía, cuando es precisamente la UE y sus políticas las que llevan años abandonando estas actividades cuyo horizonte se revela cada vez más negro.

De nada servirán las modificaciones que anuncian en la estructura laboral marítimo-pesquera si continúan sin abordar los problemas de fondo: el primero, la falta de caladeros donde pescar y el excesivo peso de un supuesto «conservacionismo» europeo inspirado en una falsa ética ambiental, que solo esconde intereses de mercado.

Desequilibrio

La falta de una política internacional de planificación que impida el desequilibrio entre países que pescan excesivamente y los que vemos descender nuestras cuotas de capturas es lo que expulsa a los trabajadores, que son víctimas del dumpin social.

Además, el Ministerio de Empleo sigue publicando el *Catálogo de Puestos de Dificil Cobertura* para la marina mercante. En este sentido, Aetinape se pregunta si no debe replantearse de nuevo la dimensión e incluso la existencia del potente sistema formativo español, pues 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 de mando y subalternos mientras el desempleo golpea a nuestros profesionales.

Por otra parte, la deslocalización de las empresas, segundos registros, empresas mixtas, que la UE fomenta desde hace años en base a los supuestos beneficios de la competitividad global, hace que los pescadores y marinos mercantes españoles —una cifra ridícula— sean cada vez menos y vivan su trabajo cada vez más al margen de las realidades laborales medias de los distintos países.

JEFATURA DEL ESTADO

PROTOCOLO AGUAS ATLANTICO NORDESTE- CONTRA LA POLUCION

*BOE 28, de 01-02-14

Instrumento de Ratificación del Acuerdo de cooperación para la protección de las costas y de las aguas del Atlántico Nordeste contra la polución, hecho en Lisboa el 17 de octubre de 1990.

Instrumento de Ratificación del Protocolo Adicional relativo al Acuerdo de cooperación para la protección de las costas y de las aguas del Atlántico Nordeste contra la polución, hecho en Lisboa el 20 de mayo de 2008.



MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

AYUDAS A TRABAJADORES DESPEDIDOS POR REESTRUCTURACION DE EMPRESAS

*BOE 281, de 23-11-13

Real Decreto 908/2013, de 22 de noviembre, por el que se establecen las normas especiales para la concesión de ayudas extraordinarias a trabajadores afectados por procesos de reestructuración de empresas.



CONVENIO COLECTIVO BUQUES ISM

*BOE 20, de 23-01-14

Resolución de 29 de diciembre de 2013, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Acta de acuerdo de prórroga suscrito por la comisión Negociadora del Convenio colectivo de Buques del Instituto Social de la Marina.



CERTIFICADO DE PROFESIONALIDAD FAMILIA MARITIMO PESQUERA

*BOE 32, de 06-02-14

REAL DECRETO 988/2013, de 13 de diciembre, por el que se establecen nueve certificados de profesionalidad de la familia profesional Marítimo-Pesquera que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad y se actualizan los certificados de profesionalidad establecidos como anexo IV del Real Decreto 1774/2011, de 2 de diciembre y como anexo III del Real Decreto 1533/2011 de 31 de octubre.



BASES COTIZACION REGIMEN ESPECIAL DEL MAR

*BOE 43, de 19-02-14

Orden ESS/234/2014, de 17 de febrero, por la que se establecen para el año 2014 las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero.



MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

AYUDAS A FLOTAS AFECTADAS POR EL DES- GUACE DE BUQUES PESQUEROS

* BOE 272, de 13-11-13

Orden AAA/2084/2013, de 11 de noviembre, por la que se convocan ayudas para el desguace de buques pesqueros destinados a la paralización definitiva de su actividad pesquera, así como para las medidas socioeconómicas de acompañamiento, de las flotas afectadas por el plan de ajuste del esfuerzo pesquero de la merluza Norte.



*BOE 287, de 30-11-13

Corrección de errores de la Orden AAA/2084/2013.



AYUDAS POR PARALIZACION DEFINITIVA, ACUERDO UE-MAURITANIA

* BOE 272, de 13-11-13

ORDEN AAA/2085/2013, de 11 de noviembre, por la que se convocan ayudas por paralización definitiva y ayudas socioeconómicas para propietarios y pescadores de buques pesqueros afectados por la reducción de las posibilidades de pesca en el acuerdo internacional de pesca entre la Unión Europea y Mauritania y la suspensión del acuerdo internacional de pesca entre la Unión Europea y Guinea Bissau.



*BOE 287, de 30-11-13

Corrección de errores de la Orden AAA/2085/2013.



VEDA TEMPORAL DE CERCO EN LA REGION DE MURCIA

* BOE 304, de 20-12-13

ORDEN AAA/2392/2013, de 18 de diciembre, por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en el litoral de la Región de Murcia.



REGISTRO ESPECIAL DE EMPRESAS DE BUQUES DE PESCA ESPAÑOLES

* BOE 307, de 24-12-13

ORDEN AAA/2406/2013, de 23 de diciembre, por la que se crea el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias.



APERTURA DE LA PESQUERIA DE LA CABAL- LA-CANTABRICO NOROESTE

* BOE 26, de 30-01-14

RESOLUCION de 29-01-14, de la Secretaria General de Pesca, por la que se establece la apertura de la

LEGISLACIÓN

pesquería de la caballa, para los buques censados en la modalidad de arrastre de fondo del Cantábrico y Noroeste, conforme a la Orden AAA/1307/2013, de 1 de julio.

CENSO DE FLOTA ATLANTICO NORDESTE

*BOE 34, de 08-02-14

RESOLUCION de 30-12-13, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica la actualización del censo de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros mayores de 100 T.R.B, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste.

CENSO DE FLOTA PALANGREROS

*BOE 36, de 11-02-12

RESOLUCION de 30 de diciembre de 2013, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica el censo de la flota de buques palangreros menores de 100 toneladas de registro bruto, que pueden pescar, durante 2014, en la zona VIII a, b, d, del Consejo Internacional de Exploración del Mar.

VEDA TEMPORAL ARRASTRE DE FONDO CATALUÑA

*BOE 39, de 14-02-14

ORDEN AAA/194/2014, de 12 de febrero, por la que establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de arrastre de fondo en determinadas zonas del litoral de Cataluña.

NUEVA REGULACION TITULOS SECTOR PESQUERO

*BOE 41, de 17-02-14

REAL DECRETO 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

MINISTERIO DE FOMENTO

MODIFICACION RD 973/2009-DISPOSICION 4ª- PATRONES Y P.MAYORES CABOTAJE

*BOE 45, de 21-02-14

REAL DECRETO 80/2014, de 7 de febrero por el que se modifica el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

MINISTERIO DEL INTERIOR

DNI Y FIRMA ELECTRONICA

*BOE 281, de 23-11-13

REAL DECRETO 869/2013, de 8 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1553/2005, de 23 de

diciembre, por el que se regula la expedición del documento nacional de identidad y sus certificados de firma electrónica.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

TRIPULACIONES MINIMAS

*BOE 313, de 31-12-13,

REAL DECRETO 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación.

COMUNIDAD AUTONOMA DE LAS ISLAS BALEARES

LEY DE PESCA MARITIMA, MARISQUEO Y ACUICULTURA

*BOE 290, de 04-12-13

LEY 6/2013, de 7 de noviembre, de pesca marítima marisqueo y acuicultura en las Illes Balears.

DIARIO OFICIAL DE GALICIA

CONSELLERIA DE CULTURA, EDUCACION Y ORDENACION UNIVERSITARIA

CURRICULO DE TECNICO EN MANTENIMIENTO Y CONTROL DE MAQUINARIA DE BUQUES Y EMBARCACIONES

*DOG 17, de 27-01-14

DECRETO 191/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece el currículo de ciclo formativo de grado medio correspondiente al título de técnico en Mantenimiento y Control de Maquinaria de Buques y Embarcaciones.

CURRICULO DE TECNICO EN NAVEGACION Y PESCA DE LITORAL

*DOG, 32 de 17-02-14

DECRETO 194/2013, de 27 de diciembre, por el que se establece el currículo de ciclo formativo de grado medio correspondiente al título de técnico en Navegación y Pesca de Litoral.

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