



INFO

AETINAPE

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



Contenido DOSSIER AETINAPE Noviembre 2014

- 2 Contenido
- 3 Norte
- 4-18 Informes y noticias
- 19 Formación
- 20-43 Colaboraciones y opiniones
- 44-50 Revista de Prensa
- 51-59 Legislación

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



■
Norte

Esto cambia!

■
De alguna forma estamos asistiendo a un tiempo nuevo. Atrás están quedando las viejas formas de organizar nuestro bien común. Es un sentimiento generalizado, provocado por una parte, por los cansinos e ineficaces modos de trabajar en política, siempre más atentos a las necesidades de los poderosos que a las de las personas. Y por otra, por la gran cantidad de caraduras que vemos aquí y allá, robando y manejando instituciones y empresas para alimentar su avaricia.

■
El dinero es Dios. Eso ya hace tiempo que lo sabemos. Pero ahora vemos que ese dios al que casi todos adoran, les induce a cometer cuanta tropelía inventen, amparados o no por la Ley. Y la corrupción más importante no es sólo la que sale en los telediaris. Es la que no se ve, la que traiciona al pueblo, la que alía a los políticos con lobbies y grandes corporaciones, y da como resultado el abandono de muchas de las cosas que como personas nos distinguen de otros seres vivos.

■
Sirva este argumento para reflexionar en paralelo sobre los grandes avances profesionales que a nivel legal todos hemos conseguido en los últimos años, y que del que este dossier informativo dio cumplida cuenta tanto en el número anterior como en este, donde nos referimos a algunos detalles pendientes.

■
Efectivamente, los logros no han sido producto del azar. Las nuevas atribuciones y homologaciones de nuestros títulos han costado horas, días, meses y años de constancia y abnegación, paseando como fieras por los larguísimos y procelosos pasillos ministeriales, peleándonos con una burocracia en la cual mover una coma tiene a veces más dificultades que mover un planeta de su órbita.

■
Eso está conseguido, pero la profesión dista mucho de presentar un panorama feliz. Los profesionales más jóvenes tienen delante una perspectiva ante la que cualquier desaliento les vencerá. Por eso no pueden permitirse ni un minuto de despiste ante los nuevos retos que la deriva política en que nos metieron nuestros dirigentes nos plantea.

■
Nada de bajar la guardia. Las nuevas generaciones deben tomar conciencia de que tienen tremendos desafíos profesionales y laborales, la globalización provoca deterioro en las condiciones de vida y amenaza el futuro sostenible con empleos de calidad y dignidad, sin políticas de integración social y familiar para las gentes del mar, están consiguiendo que la profesión de marino y pescador se convierta en trabajo marginal.

■
Sabemos que un planeta sin amenazas y sin violencia, sin explotación extrema, sin esclavismo, con el deseado equilibrio sanitario, educativo y cultural, es el camino que debemos tomar. Pero mientras lo hacemos, debemos poner toda nuestra inteligencia para armarnos y manejarlos, de la mano de nuestra profesión, entre las coordenadas que nos marcan los tiempos y ante las cuales debemos desarrollar todo nuestro poder colectivo. De la mano de AETINAPE para los asuntos profesionales, y de la mano de la dignidad y el optimismo para aportar nuestra energía para un mundo que cambia.

■
AETINAPE
■

Resolver los flecos de la gran reforma

AETINAPE se mantiene firme en la lucha por normalizar las situaciones académicas y profesionales de grupos de titulados cuya situación todavía requiere algún ajuste normativo

Tras los últimos acuerdos históricos en torno a la normalización de casi todas nuestras titulaciones, cobran una gran relevancia los casos que quedaron sin una solución definitiva, especialmente los relacionados con ciertas titulaciones de puente en Marina Mercante, el caso de los mecánicos mayores navales y los patrones de altura del ámbito pesquero, así como las homologaciones académicas para las tan traídas y llevadas titulaciones de adultos, que no acabaron su lento peregrinar por las procelosas aguas de las reformas.

El rotundo éxito profesional que supuso la normalización y homologación de titulaciones no debería verse ensombrecido por estos aspectos, no por tangenciales menos importantes, pues afectan a cientos de titulados cuyas posibilidades de trabajo cada vez son más reducidas y escasas.

El larguísimo camino de esta normalización dio resultado gracias a la abnegación y la constancia de muchos compañeros que, abstrayéndose del oportunismo de otros, fueron tejiendo estrategias y aprovechando todas las oportunidades para vencer las rígidas estructuras institucionales y conseguir que los grupos de poder profesional que se habían hecho fuertes años atrás especialmente en la Dirección General de la Marina Mercante fuesen perdiendo capacidad de maniobra y permitiendo crear las condiciones para el avance de la racionalización de titulaciones y atribuciones.

Como se publicó en el número anterior de este dossier, las alegaciones de AETINAPE a la normativa que regula estas titulaciones han sido cursadas en el momento oportuno, sin que por ahora haya habido novedades al respecto.

Patrones de Altura

Las primeras modificaciones que se necesitan son las que regulan la actividad profesional de los Patrones de Altura en Marina Mercante, materializadas en el Real Decreto 80/2014 que regula las titulaciones de Marina Mercante. Es necesario adaptar esta normativa al Convenio OMI STCW-95, que obliga a España a cumplir determinadas normas internacionales sobre formación, titulación y guardia para la gente del mar. Se trata de aumentar la capacidad de mando de buques de los 1.600 GT actuales, a 3.000 GT, como correspondería de acuerdo con la citada normativa de OMI.

Las razones de esta pretensión se refuerzan además por el actual contexto de internacionalización y escasas expectativas laborales que ofrece un sector tan amenazado por la globalización, en el que todavía subsisten rigideces injustificadas como esta. Hay que tener en cuenta que los programas y currículums formativos de los profesionales españoles superan con creces los requerimientos internacionales, por lo que es completamente absurdo que los profesionales españoles vean minoradas sus posibilidades laborales en los buques entre 1.600 y 3.000 GT.

Desarrollo del RD 36/2014- Máquinas

En relación al R.D.36/2014, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, y a su desarrollo en el caso de los Mecánicos Navales, para poder acceder a la Jefatura sin límite de potencia en buques pesqueros, además de negociar con la Secretaría General de Pesca, AETINAPE está organizando un marco de colaboración con distintas autonomías de elevada importancia pesquera, para que el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente convoque cuanto antes a todos los interlocutores y apruebe por fin el programa de acceso a estas atribuciones en sus diferentes niveles competenciales de Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval.

Asimismo la normalización de titulaciones pendiente afecta a otra de puente, la de Patrón de Altura de pesca, para cuyos casos se pretende aumentar la posibilidad de mandar buques de hasta 70 m de eslora, según permite igualmente el Convenio OMI STCW-95F. En este sentido, la asociación profesional náutico pesquera propuso a la SGP la formación de un grupo de trabajo entre los distintos departamentos de la administración responsables y AETINAPE, para estudiar en profundidad estas circunstancias que permitirían mandar buques mayores.

Ámbito académico

La homologación de sus estudios para las personas que han sido formadas en el antiguo sistema de adultos, la salida académica para el Capitán de Pesca, y reconocer la necesidad de un aumento de créditos por parte de algunos centros de la Marina Civil para los alumnos procedentes de los centros marítimo-pesqueros son los objetivos fundamentales que persigue la ronda de contactos iniciada por AETINAPE con diversas instituciones del ámbito educativo.

La primera de ellas tuvo lugar con la directora general de Desarrollo Pesquero de la Consellería de Medio Rural e do Mar de la Xunta de Galicia, con quien se acordó dar un nuevo impulso a una mesa de trabajo que ya había celebrado varias reuniones antes del período estival, y de la que forman parte esa Consellería, la Secretaría General de Pesca, la Dirección General de Formación Profesional y AETINAPE.

Titulaciones de recreo: frenado en gran medida lo que pudo haber sido un enorme fraude profesional

El R.D. 875/2014 del Ministerio de Fomento, regula el acceso a las nuevas atribuciones de las titulaciones de recreo. AETINAPE presentó a los diferentes anteproyectos y proyectos de estas titulaciones diferentes alegaciones, puesto que la patronal de este sector intentaba aprovechar esta circunstancia para convertir unas titulaciones de recreo en titulaciones profesionales.

Si bien este Real Decreto no es lo que AETINAPE demandaba, no es menos cierto que después de tantas presiones políticas de esta patronal, afortunadamente no han podido alcanzar todos los descabellados objetivos que planteaba el lobby, especial-

mente del entorno del Salón Náutico de Barcelona, que además pretendía conculcar el Convenio STCW-95 de la OMI.

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

La pesca europea continúa autodestruyéndose mientras los mercados se llenan de pescado importado

El nuevo Comisario continuará con las viejas políticas. Es lo único seguro

El reciente nombramiento del nuevo Comisario europeo de Pesca, Asuntos Marítimos y Medio Ambiente, el maltés Karmenu Vella, demuestra una vez más el hara-kiri de la UE al sector pesquero. De nuevo se busca un nacional de un país de escasa importancia pesquera y de mínima relación con la pesca industrial para evitar el bochorno político que supondría nombrar a un político relacionado con la pesca o con un país pesquero, o incluso que fuese realmente consciente de la función sociolaboral que el sector abanderaba antes de la Unión.

Destruir la escasa flota que queda, potenciar los desguaces con dinero público y propiciar su traslado a países con menos derechos laborales son tres de las principales coordenadas de la política pesquera europea en los últimos años, que seguirá provocando el empobrecimiento económico de amplias comarcas pesqueras con este comisario, igual que ocurrió con todos los que le han precedido. La

demonstración de esta realidad se constata por la caída en picado que experimentaron todos los indicadores económicos y laborales de la pesca en las últimas décadas.

Y lo que todavía es más grave, que continuará la gran hipocresía: mientras exterminan el sector pesquero europeo por supuestas razones "medioambientales", permiten que millones de toneladas de productos pesqueros invadan el mercado europeo después de haber sido capturados con los métodos más depredadores por buques extraeuropeos y condiciones de dumping social. O lo que es lo mismo, palos en casa y alfombra roja al enemigo comercial.

En definitiva, Europa continúa dando muestras de su escasa sensibilidad con el sector pesquero, al que sin duda acabará por destruir completamente sin que los estados miembros más afectados puedan o quieran impedirlo.

La guerra de los desguaces, la mayor vergüenza pesquera europea

La UE confirma que la pesca no tiene futuro

Una profunda vergüenza produce la actual guerra de intereses que se hizo pública entre varias entidades del sector vinculadas a determinados puertos del litoral para repartirse los fondos que la UE destina al desguace de barcos, una de las medidas políticas de más éxito que Europa nos legó desde que pertenecemos al club comunitario.

Más allá de las disputas por los fondos destinados a "reducir el esfuerzo pesquero", el vergonzoso debate se basa en la gran hipocresía de que el sector mejora cuantos menos barcos tenga. En vez de

considerar la pesca un sector estratégico, y que la flota de la UE tenga peso en el ámbito pesquero internacional, promover su desarrollo sostenible y controlar los mercados, la gran política pesquera europea se basa en estimular el cierre de empresas y la consiguiente reducción del número de puestos de trabajo, nada menos que con 160 millones de euros. Los últimos datos de empleo en el sector marítimo-pesquero español arrojan la escalofriante cifra de 15.000 puestos de trabajo directos perdidos en los últimos 10 años.

El nuevo Parlamento debería revisar la política suicida de la Comisión con el arrastre

El lobby «ecologista» promueve nuevas acometidas contra los pescadores, favoreciendo la pesca industrial de otros países

Aunque continúan sin existir estudios que justifiquen las drásticas restricciones a la pesca de arrastre, los grupos de presión autodenominados “ecologistas” continúan defendiendo los intereses de países como Australia, Nueva Zelanda, Perú, Chile o Ecuador, que seguirían pescando con esa técnica.

AETINAPE espera que tanto el nuevo Parlamento Europeo como la persona que ocupe la Comisaría de Pesca en la Comisión, modifiquen radicalmente la política suicida del período que acaba, que podría suponer un duro y ruinoso golpe contra el sector pesquero español.

Hace unos años, fue la ONU quien desechó esa pretensión de los “ecologistas”, que manejados por la influencia de esos otros países pretenden imponer esta prohibición, sin ningún tipo de datos fehacientes que la justifiquen.

La estrategia de estos países ahora interesados en que Europa prohíba el arrastre consiste en persuadir al potente lobby ecologista, que presiona a la opinión pública con argumentos de gran calado mediático.

Muchos diputados del período anterior se dejaban condicionar más por estas presiones populistas, que por los argumentos sólidos en relación a la pesca sostenible, que en ningún momento recomiendan acabar con la modalidad del arrastre.

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, contó en el pasado período con la complicidad de algunos eurodiputados españoles, que no ejercían su presión conjunta y trabajaban 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, una vez más, cohesión y firmeza ante estas amenazas.

De la pág. 6

Se trata de un caso único en el sistema productivo “liberal” europeo, ya que no sólo no se promueve el desarrollo del negocio pesquero, sino que se premia con subvenciones a quienes cierran una empresa incapaz de sobrevivir, argumentando para ello el final de las ayudas a los desguaces.

Además, este tipo de medidas destructoras de la capacidad laboral del sector desprecian profundamente no sólo a los profesionales del mar y a las familias que viven del trabajo en este sector, sino a

todo el sistema de formación y a los profesionales que tanto nos cuesta formar al conjunto del país. En definitiva, atentan contra el futuro del sector.

Lo que realmente promueven desde Europa es estimular la deslocalización para reducir costes laborales, y facilitar a los empresarios que huyan con sus empresas a lugares donde pueden pagar menos por el trabajo de sus asalariados y desde las cuales exportar hacia Europa los productos conseguidos a un coste mucho menor que el que aquí sería necesario.

España destruyó 15.000 empleos marítimos en los últimos 10 años con las actuales políticas

Europa continúa ensimismada en la burocracia y el gobierno de las élites

El sector marítimo pesquero vuelve a mirar de frente a Europa con pesimismo y desesperanza, vistas las tímidas, frívolas y superficiales referencias a la actividad marítimo-pesquera que realizaron los candidatos a las Parlamentarias del 25 de mayo.

La realidad es que se trata de un sector en desbandada, que perdió en los últimos 10 años unos 15.000 empleos directos en España (que sumados a los inducidos superan los 100.000), sumido en la globalización y el cruel liberalismo, que ha sido conducido a la marginalidad productiva sin que Europa se preocupe más que por unas cuantas políticas decorativas.

Entre ellas, la de los tan traídos y llevados fondos estructurales, cuya aplicación se queda en un ejercicio de buenismo, pero que no son capaces de revitalizar ni el sector extractivo ni el transporte marítimo, víctimas de la deslocalización empresarial, la incorporación de mano de obra barata y los desguaces financiados con dinero público, mientras en las comunidades marítimas tradicionales se registran crecientes índices de desempleo.

Reorientar los fondos estructurales y aplicarlos a áreas más activas y dinámicas de la economía marítimo-pesquera es otro de los asuntos pendientes para que estos recursos provenientes de la solidaridad interterritorial europea sean útiles a las comunidades litorales que atraviesan la crisis actual.

El dominio de ciertos lobbies en Bruselas está tras muchas de estas situaciones, ya que se trata de una institución alejada del control ciudadano y cuya naturaleza democrática se basa en una mera formalidad. Sólo las élites económicas tienen poder real de influir en las políticas poco audaces de la UE.

Una Europa más social permitiría avanzar en caminos más interesantes para las comunidades marítimas, pero a la vista de la campaña electoral, la esperanza en ese cambio es mínima, y la humanización de las flotas es un espejismo cada vez más lejano.

Por ejemplo, en relación a la última ola de siniestros marítimos registrados en España, las miradas van a centrarse en los controles burocráticos de los buques, pero no en las duras condiciones que siguen existiendo a bordo, tras años de reivindicaciones y demandas. De existir una política social más activa de control de las flotas, serían más fáciles de detectar problemas humanos como el estrés laboral o la fatiga, extremos que la propia Organización Marítima Internacional (OMI) cita como una de las causas más frecuentes de la siniestralidad en nuestra época.

Bochorno ante la nimiedad de las decisiones NAFO sobre la pesca en el Atlántico

La organización continúa hablando sobre anecdóticas cuotas de pesca, cautiva de Canadá y sus despliegues diplomáticos ante la pasividad europea

La reunión que clausuró el pasado día 26 de septiembre en Vigo la Organización de las Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO), encargado de regular la pesca en ese caladero, provoca de nuevo el escepticismo y el bochorno del sector, toda vez que nada importante se decidió allí para la flota española o europea.

Se trata de una reunión más de las tantas que tuvieron lugar desde el año 95, cuando se infringió el golpe de gracia a las pesquerías españolas de fletán, (más conocida como LA GUERRA DEL FLETÁN) que ahora no son ni la sombra de lo que fueron. Un uno o dos por ciento hacia arriba o hacia abajo en las cuotas no resulta nada significativo.

En aquel año, 60 barcos generaban 1.800 empleos directos durante todo el año, y en la actualidad solo faenan 18 barcos que generan unos 360 empleos únicamente 2 meses al año. Esas son las cifras que debieran enrojecer a cualquier dirigente pesquero europeo, si bien eso no les importa en absoluto, ya que las economías primarias derivadas de la pesca son únicamente un lastre para ellos.

Canadá continúa manejando la organización a su arbitrio, y promoviendo la realización de informes de apariencia científica sobre la situación biológica de los caladeros. Situación ambiental que paradójicamente a nadie preocupa cuando se trata de llevar a cabo una de las acciones más contaminantes en el mar, como es la prospección y explotación petrolífera en aguas de NAFO. Para esa actividad, que sí está promovida por grandes capitales y lobbies económicos, nada hay que interfiera al medio natural.

AETINAPE continuará desenmascarando las claves que han llevado a la práctica desaparición del sector de la pesca industrial española, deslocalizada hacia lugares de menor coste laboral y con nuestros mercados absolutamente abiertos al consumo de productos elaborados en cualquier país del mundo, sin importar las condiciones de explotación de los recursos y las tripulaciones.



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.

Los accidentes marítimos deben estudiarse más a fondo

Estudiar únicamente las evidencias no sirve, ante el repunte de la siniestralidad registrado este año

Poco antes de mediado el presente año, se habían registrado en el noroeste español tres siniestros que en conjunto han provocado la escalofriante cifra de 18 fallecidos. Este dato debe llevar a todos los estamentos implicados a abrir nuevas vías de investigación y teorías en torno a la casuística de los accidentes.

Aunque la judicatura debe limitarse a los datos empíricos de cada caso, organismos como la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, que está configurada por cualificados expertos o incluso la Agencia Europea de Seguridad Marítima, con sede en Lisboa, ya que son buques de diferentes pabellones y tripulaciones de estados miembros de la UE y sujetos a diferentes normativas, tienen la obligación de profundizar en el estudio de las causas que dan lugar a accidentes aparentemente tan absurdos: mar en calma, proximidad al litoral, buques y tripulantes con papeles en regla...

Las líneas de trabajo que deberían abrir desde estos estamentos apuntan a las características de los buques una vez que son reformados o "mejorados" tecnológicamente, y a las condiciones laborales reales (suponiendo que las formales sean correctas) del trabajo a bordo.

Existen evidencias, por ejemplo, de que muchos buques instalan nuevas estructuras para mejorar su operatividad, por lo que podrían incurrir en problemas de estabilidad no previstos en su diseño inicial, tal y como ocurrió en casos similares.

En cuanto a las circunstancias del trabajo a bordo, es necesario estudiar las condiciones reales del mismo, y no sólo la reglamentación laboral formal, ya que tras los papeles pueden esconderse jornadas maratónicas, pocas horas de descanso, escasas condiciones higiénicas, etc. Es necesario insistir en que la OMI y la OIT apuntan a la fatiga y al estrés laboral como principales factores de riesgo

en la navegación. También la FAO reconoce la pesca como la actividad laboral de mayor riesgo y siniestralidad. Subyace en todas las explicaciones el famoso "error humano", pero humanos somos todos, los embarcados y los que desde tierra condicionan la vida de los que van al mar.

Además del necesario pésame a los familiares y amigos de las víctimas y de las condescendientes opiniones de algunas partes implicadas, AETINAPE espera de las autoridades y técnicos implicados en las investigaciones, una mirada más profunda, que vaya más allá del diagnóstico formal de los jueces, y sirva realmente para acabar con esta inesperada lacra de violencia marítima.

El accidente de Vigo

Uno de los accidentes fue el registrado en la ría de Vigo, donde un pesquero colisionó contra un mercante. Ninguna de las circunstancias habituales, por ejemplo, confluyen en este caso, pues se produjo en buenas condiciones meteorológicas y con buques cuya edad y equipamiento tecnológicos no hacen suponer que puedan ser susceptibles de sufrir un accidente de este tipo, tal como igualmente sucedió en la reciente catástrofe de Avilés.

En el caso de la colisión entre el mercante "BALTIC BREEZE" y el pesquero "MAR DE MARIN", tanto la fiscalía como la Comisión de Investigación de Accidente e Incidentes Marítimos tendrán que investigar lo que pudo haber sucedido, sobre todo en base al testimonio de las personas supervivientes, como a los datos que puedan obrar en el sistema de control del tráfico marítimo del Puerto de Vigo.

En principio, todo apunta a la concatenación de diversos errores humanos, por lo que los porqués a tanta inexplicable tragedia marítima habría que buscarlos en el orden laboral, ya que cuestiones como el estrés o la fatiga, de acuerdo con los informes de la Organización Marítima Internacional pueden estar en la base de este tipo de accidentes.

→
A la pág. 11

Aunque sin datos concretos no pueden hacerse más que elucubraciones, es necesario subrayar que el acceso al Puerto de Vigo está dotado de equipamiento suficiente para una navegación segura.

Los mecanismos de regulación y control del tráfico marítimo en todo el litoral gallego se incrementaron a principios de los años 90 con el Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo de Fisterra, organizado precisamente para evitar las frecuentes tragedias de este tipo que se producían entre buques mercantes de paso y pesqueros locales.

Recomendaciones sobre seguridad de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM)

Están basadas en los resultados generales de las investigaciones sobre la seguridad marítima que realiza este organismo

Ref. 01/2014 – Incumplimientos del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, 1972 (RIPA)

El análisis de los datos de accidentes marítimos investigados por la CIAIM hasta la fecha muestra que un número muy significativo corresponde a abordajes, colisiones y embarrancadas, en ocasiones con graves consecuencias.

Entre septiembre de 2008 y abril de 2014, la CIAIM ha abierto un total de 217 investigaciones de seguridad. De ellas, 78 corresponden a abordajes, colisiones y embarrancadas, lo que supone el 36% de los accidentes investigados. Estos 78 accidentes produjeron el fallecimiento o la desaparición de 49(1) personas y el hundimiento de 31 buques y embarcaciones. El número de heridos graves y leves, así como la cuantía de los daños materiales y la contaminación en estos accidentes es de difícil cuantificación. Los abordajes, embarrancadas y colisiones no investigados por su nula o escasa gravedad asciende casi al centenar.

La causa más frecuente de estos accidentes es la inobservancia de las reglas del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (RIPA) por parte de las tripulaciones de los buques. El RIPA es la norma básica que debe seguir un buque para navegar con seguridad evitando abordajes, embarrancadas o colisiones. Este Reglamento es parte del respectivo convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) y es de obligatoria aplicación a prácticamente todos los buques y embarcaciones en todos los mares del mundo.

Entre las prescripciones del RIPA destacan las relativas a:

- La responsabilidad del armador, capitán y dotación
- La vigilancia eficaz y la velocidad de seguridad
- La conducta de los buques:
 - en cualquier condición de visibilidad,
 - cuando se encuentren a la vista uno del otro,
 - en condiciones de visibilidad reducida
- Las luces y marcas que deben exhibir los buques
- Las señales acústicas y luminosas que deben emitir los buques
- Las posibles exenciones

(1) El accidente del crucero COSTA CONCORDIA, en cuya investigación España ha participado al haber una víctima española, ocasionó 32 víctimas entre fallecidos y desaparecidos, no incluidas en esta cifra. Contabilizando estas pérdidas, el número de víctimas en el total de abordajes, embarrancadas y colisiones asciende a 81.

El RIPA establece preceptos de vigilancia a bordo y de velocidad del buque, por lo que no solo es eficaz para prevenir los abordajes, sino también las colisiones (impactos de buques contra objetos fijos) y las embarrancadas. Si se mantiene a bordo una vigilancia eficaz visual y auditiva, se usan todos los medios disponibles y se controla la velocidad, tal y como exige el RIPA, se reducirá el riesgo de abordaje y también el de colisionar o embarrancar.

El examen de los incumplimientos del RIPA muestra una realidad preocupante, al encontrarse con frecuencia las siguientes situaciones:

- Desconocimiento amplio del RIPA por parte de los responsables de la guardia de navegación, a pesar de ser titulares de los títulos profesionales y certificados exigidos.
- Incorrectas interpretaciones de preceptos del RIPA.
- Exceso de confianza en maniobras, entradas a puerto, o en condiciones de visibilidad reducida.
- Posponer las inmediatas obligaciones del RIPA frente a otras obligaciones a bordo.
- Hacer caso omiso de preceptos específicos del

RIPA.

- Desatender la guardia de navegación para realizar otros trabajos a bordo, justificando por la supuesta tripulación reducida.
- En ciertos pesqueros, navegar de regreso a puerto a toda máquina con piloto en automático y sin vigilancia en el puente, para no llegar después de la hora estipulada.
- Flagrantes faltas de vigilancia en el puente, que inducen poderosamente a pensar que nadie iba en el puente atento a la navegación.

Los siguientes son ejemplos de accidentes causados por incumplir el RIPA, lo que en algunos casos ha supuesto pérdida de vidas, heridos, y pérdida de buques. En todos los casos se han producido daños y gastos, y a veces agresiones al medio ambiente marino por contaminación. Los informes completos de estos accidentes pueden verse por su número y nombre en el sitio web de la CIAIM, www.ciaim.es. Algunos de los accidentes actualmente en investigación que presentan indicios de incumplimientos del RIPA, sin prejuzgar las causas que finalmente se determinen cuando las investigaciones concluyan:

Informe 04/2009	ESTRELLA DE JOAQUIM - MAX	
Informe 03/2010	LLUNA - PRINCESS	
Informe 06/2010	GERMAN PERIS - BLANCA B	
Informe 11/2010	MAR DE AGUIÑO - CIMA y VAL BEN	(Un herido grave)
Informe 21/2011	GERMANS GIL - LILLI II	(Un buque hundido)
Informe 30/2011	ANCHOUSA - PLAYA DAS DUNAS	
Informe 33/2011	EL GALAN - MAYKOP	
Informe 36/2011	RIO HUELVA UNO – PEIXMAR TREINTA	(Un buque hundido)
Informe 44/2011	MOTXO	(Un buque perdido)
Informe 09/2012	MONTDUVER – GARCIA DEL CID	
Informe 13/2012	ESTESKY - TABAR	(Un fallecido; un buque hundido)
Informe 27/2012	OLIVIA - FARO DE ONS	
Informe 30/2012	MILENIUM DOS - NEW GLORY	
Informe 32/2012	PILOTO UNO - UNION VAZQUEZ BLANCO	
Informe 33/2012	NORDIC STANI - PRACTICOS AROSA DOS	(Un fallecido)
Informe 36/2012	SIGAS ETTRICK - ABUELA MARIANA	
Informe 38/2012	MAVERICK DOS	
Informe 06/2013	STOLT SPRAY – MI MONTSE	
Informe 14/2013	SIERRA LARA - MARTINEZ SEGUNDO	
Informe 16/2013	SERVIOLA UNO	(Un fallecido; un buque hundido)
Informe 34/2013	SOY DEL MAR	(Un buque hundido)
Informe 01/2014	PIRINGUELA - RONCUDO PRIMERO	(Un buque hundido)
Informe 03/2014	CISNE II	(Un buque hundido)
Informe 07/2014	LAUDIO	(Un buque perdido)
Informe 09/2014	SAN BENITO – FLIPPER I	(Un buque hundido)
Informe 10/2014	NUEVO MUGARDOS	

Algunos de los accidentes investigados por otros países con la colaboración de la CIAIM:

BEAUMONT	
COSTA CONCORDIA	(32 fallecidos o desaparecidos; un buque perdido)

■
TOFIÑO – PLAYA DE HIERBABUENA

SANTA ANA (Ocho fallecidos o desaparecidos; un buque hundido)

MAR DE MARÍN – BALTIC BREEZE (Cinco fallecidos o desaparecidos; un buque hundido)

■
Por todo ello, procede dar amplia difusión de esta realidad entre autoridades competentes, organizaciones, entidades, asociaciones, centros de formación marítima, aseguradoras, empresas públicas y privadas del sector marítimo y demás agentes relacionados con la navegación, subrayando e insistiendo en los reiterados incumplimientos del RIPA hallados y de las graves consecuencias que tales incumplimientos acarrearán.

■
En esta consideración, la CIAIM recomienda e insta a toda la gente mar, particularmente los capitanes, oficiales de puente, patronos y encargados de las guardias de navegación a bordo, a que

- Apliquen estrictamente el RIPA a bordo.
- Abandonen toda otra actividad a bordo que distraiga u obstaculice el cumplimiento preciso del RIPA.

■
Al mismo tiempo, la CIAIM recomienda e insta a:

- Los responsables de la formación marítima, particularmente los que enseñan el RIPA en los centros de formación marítima,
- Los armadores y operadores de toda clase de buques y embarcaciones,
- Los responsables de organizaciones empresariales, gremiales, sindicales, de los ámbitos marítimos, mercante, pesquero y de recreo,
- Los prácticos y demás personas de asistencia a los buques,
- Las Autoridades que velan por la seguridad marítima, en sus varios niveles, y en los ámbitos de marina mercante, de pesca y de recreo, en todas las oportunidades que en el desarrollo de sus actividades surjan, para que
 - Resalten las repetidas consecuencias de incumplir el RIPA: víctimas, daños, gastos, contaminación,
 - Insistan, conciencien y sensibilicen a los profesionales de la mar que proceda, sobre la importancia de conocer el RIPA en profundidad y aplicarlo,
 - Mentalicen que el estricto cumplimiento del RIPA es el medio más directo para evitar víctimas, daños, gastos y contaminación,
 - Denuncien y sancionen, de acuerdo con la normativa, las infracciones por incumplimientos del RIPA.



Alegaciones de AETINAPE al Informe sobre el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las Disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977

1. Introducción

El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977 se aprobó en el transcurso de una Conferencia Diplomática convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI) en octubre de 2012. Dicho Acuerdo debe permitir la aplicación del Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros firmado en 1977 y de su Protocolo de 1993, que no llegó a entrar en vigor debido al insuficiente número de Estados que ratificaron el Convenio y su Protocolo.

El Convenio de Torremolinos y su Protocolo de 1993 disponen normas de seguridad relativas, entre otros, a dispositivos de salvamento, radiocomunicaciones, prevención de incendios, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, así como requisitos específicos para los buques de pesca marítima de eslora igual o superior a 24 metros.

2. El Acuerdo en el contexto europeo

A escala europea, el Protocolo de Torremolinos de 1993 se viene aplicando desde 1997 mediante la Directiva 97/70/CE del Consejo.

Se ha podido comprobar que el Acuerdo de Ciudad del Cabo trata de modificar determinadas disposiciones del Protocolo de Torremolinos que han dificultado su aplicación por parte de una serie de Estados que poseen importantes flotas pesqueras.

Se ha introducido cierto grado de flexibilidad con respecto al plazo de aplicación en los buques existentes de las medidas en materia de radiocomunicaciones, dispositivos de salvamento, consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos, así como aparatos náuticos de a bordo.

Este Acuerdo permite asimismo que una Administración exima a todo buque con derecho a enarbolar su pabellón de cualquiera de los requisitos normativos si considera que su aplicación no es razonable ni factible teniendo en cuenta el tipo de buque, las condiciones meteorológicas y la falta de peligros para la navegación general, siempre que el buque cumpla los requisitos de seguridad pertinentes y que faene exclusivamente en las zonas de pesca específicas que contempla el citado Acuerdo.

Además, este Acuerdo demuestra que ha endurecido el régimen de inspección y reconocimiento: los reconocimientos iniciales, anuales e intermedios, así como los reconocimientos a raíz de reparaciones, adquieren ahora carácter obligatorio. No obstante, podrán otorgarse exenciones en cuanto a los reconocimientos anuales de los dispositivos y otros equipos de salvamento (Regla 7), así como de la estructura, máquinas y equipos (Regla 9), si una Administración considera que su aplicación no es razonable ni factible teniendo en cuenta la zona de faena y el tipo de buque.

Por otra parte se han modificado las condiciones para la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo: deberán expresar su consentimiento en quedar vinculado por dicho Acuerdo un mínimo de veintidós Estados cuyo número agregado de buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros que faenen en alta mar no sea inferior a 3.600. Estas condiciones son menos estrictas que las previstas en el Protocolo de Torremolinos, que exigían el consentimiento de quince Estados cuyo número agregado de buques de pesca no fuera inferior a 14.000.

El Protocolo de Torremolinos, aplicado a escala de la UE mediante la Directiva 97/70/CE, se mantiene sin cambios en cuanto a la posibilidad de formular acuerdos regionales, lo que permitiría salvaguardar las normas de seguridad vigentes en el ámbito de la UE, aplicables tanto a los buques de pesca que

enarbolan pabellón de los Estados miembros de la UE como a los buques de pesca que enarbolan el pabellón de terceros Estados y que faenan en las aguas interiores o territoriales de un Estado miembro o que desembarcan sus capturas en un puerto de un Estado miembro. Por tanto, con vistas a mantener el régimen de seguridad en aguas de la UE, quedarán excluidas de la aplicación las exenciones previstas por el Acuerdo de Ciudad del Cabo en su Regla 1, apartado 6, en relación con los reconocimientos anuales, y en su Regla 3, apartado 3, sobre una zona de pesca común o una zona económica exclusiva.

3. Informe

La Unión Europea no es parte en el Convenio Marítimo Internacional, por lo que no puede ser parte en el Acuerdo de Ciudad del Cabo. Por otra parte, los Estados miembros no están en condiciones de decidir de forma autónoma sobre la firma y ratificación del proyecto de Acuerdo, ya que este se refiere a un tema de competencia exclusiva, tal como se desprende del artículo 3, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, salvo que obtengan la autorización del Consejo, a propuesta de la Comisión y previa aprobación del Parlamento Europeo. A la hora de consentir en la firma, ratificación o adhesión al Acuerdo, los Estados miembros deberán formular una Declaración a efectos de que no se apliquen las exenciones previstas en las Reglas 1, apartado 6, y 3, apartado 3, del mencionado Acuerdo.

El Acuerdo de Ciudad del Cabo debería contribuir a la mejora de la seguridad de los buques de pesca. Sin embargo, nuestro país debería formular en el momento de la firma, ratificación o adhesión al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, que no se apliquen las exenciones que contempla el mencionado Acuerdo en relación con los reconocimientos anuales (Regla 1, apartado 6) y con los buques que faenan exclusivamente en una zona de pesca común o una zona económica exclusiva (Regla 3, apartado 3).

Según la Organización Marítima Internacional (OMI), se calcula que el sector pesquero sufre cerca de 24.000 pérdidas de vidas humanas al año en todo el mundo. Por este motivo, es importante que entre en vigor el Protocolo de Torremolinos de 1993 para la seguridad de los buques pesqueros y que no se rebaje el grado de ambición de este instrumento con arreglo a su transposición mediante la Directiva 97/70/CE del Consejo, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros, aun cuando dichos buques representen solo una pequeña parte de la flota pesquera.

No obstante, las normas de seguridad vigentes en el ámbito de la UE, aplicables tanto a los buques de pesca que enarbolan pabellón de los Estados miembros de la UE como a los buques de pesca que enarbolan el pabellón de terceros Estados y que faenan en las aguas interiores o territoriales de un Estado miembro o desembarcan sus capturas en un puerto de un Estado miembro, parece suficientes. Estas normas garantizan un régimen de seguridad común para todos los buques al tiempo que aseguran una competencia leal en aguas de la UE.

Sin embargo, un problema importante del Acuerdo de Ciudad del Cabo es que cuando entre en vigor, solo contribuye a la seguridad de los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros, en lugar de preparar el camino para abordar el problema de los buques de pesca de eslora inferior a 24 metros, que constituyen la mayor parte de la flota pesquera. De hecho, la inmensa mayoría de los buques de pesca de la UE en 2007, a saber, el 91 % de un total de 89.000, eran embarcaciones pequeñas de eslora inferior a 18 metros. Esta circunstancia se da especialmente en España donde más del 95% de flota pesquera es de una eslora inferior a los 24 metros.

Enviado el 30/06/2014

Propuesta de AETINAPE de modificación del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regula las titulaciones profesionales de la Marina Mercante, que hacen referencia a la incorporación de dos nuevas disposiciones adicionales, sobre "normas médicas" y del "mantenimiento de la aptitud para el servicio"

Introducción

Una vez analizado el proyecto de Real Decreto, por el que se modifica el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regula las titulaciones profesionales de la Marina Mercante, en referencia a la incorporación de dos nuevas disposiciones adicionales, sobre "normas médicas" y del "mantenimiento de la aptitud para el servicio", Aetinape, a través del presente informe, propone una medida precautoria.

Medida precautoria

Que la disposición decimonovena, al hacer referencia a la sección A-I del Código STCW, tenga en consideración los cursos de formación sanitaria regulados por el Instituto Social de la Marina (ISM) en cuanto a unificar criterios de cualificación y tratar de ofrecer una oferta más simplificada al sector pesquero y al sector de la marina mercante.

Con esto se trata de decir que los cursos de formación sanitaria inicial y de formación sanitaria avanzado, organizados por el ISM, para evitar duplicidades de formación, fueran ya reconocidos por la formación establecida en el Código STCW.

Enviado el 23/05/2014

Caducidad de los cursos de sanidad marítima

Los titulados de máquinas no tienen que renovar los certificados de Formación Sanitaria Específica, porque siguen en vigor, la fecha que ha de servir de referencia es la fecha de expedición y no la de caducidad, tan sólo dejarían de estar en vigor en caso de que le deleguen dicha responsabilidad. Por lo que no se precisa la actualización del certificado obtenido (Convenio STCW 78/95, enmendado en Manila en 2010).

Esta formación dejará de tener validez y habrá de ser actualizada cada 5 años, por quienes tengan la responsabilidad de la gestión del botiquín reglamentario a bordo, es decir, por los Capitanes y Patrones que ejerzan el mando en el buque, así como por los trabajadores en los que éstos deleguen el uso y mantenimiento del botiquín.

El Instituto Social de la Marina ha comunicado a las Capitanías Marítimas que se ha modificado el modelo de los Certificados de Formación Sanitaria Específica, inicial y avanzada, eliminándose el apartado de caducidad, ya que como norma general esta formación no caduca, salvo para quienes ostenten esa tarea de uso y mantenimiento.

El formulario es un documento oficial del Instituto Social de la Marina. En la parte superior, se indica el nombre del titular y el tipo de curso. El curso de formación sanitaria específica inicial y avanzada, emitido por el ISM, no tiene fecha de caducidad, sino que se renovará automáticamente cada 5 años. El formulario también incluye una sección para la firma del titular y la del responsable del botiquín.

RENOVACION DEL CURSO DE OPERADOR GENERAL DEL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO

La renovación se realiza con la presentación de periodos de embarque, un año en los últimos 5 o 3 meses en el último año

La eliminación de la Onda Corta de RTVE, un atentado contra la libertad de información de los ciudadanos embarcados y emigrantes

Los recortes se ceban de nuevo contra los más débiles de la cadena privándoles del modo más sencillo de acceder a la información de su país

“ESPAÑOLES EN LA MAR” sufre un importante golpe contra su numerosísima audiencia

La eliminación de las emisiones en onda corta de Radio Exterior de España, el servicio público de radiodifusión de RTVE que incluye el programa Españoles en la Mar, seguido por miles de emigrantes, marinos y pescadores, es toda una afrenta que amenaza la libertad de información de muchos ciudadanos que por una u otra razón residen en el exterior.

Las alternativas que ofrece RTVE consisten en conectarse vía satélite o por internet, lo que obliga a muchísimos receptores a invertir en instrumentos tecnológicos más complejos.

A los directivos que decidieron esos recortes no les importó demasiado la escasa predisposición al cambio tecnológico de las personas mayores, o del personal embarcado, al que se les somete a la necesidad de nuevas inversiones en aparatos de recepción.

La radio es una veterana compañera de navegación de las personas cuyo trabajo necesariamente discurre lejos de cualquier ámbito social, por lo que su recepción de manera sencilla y descomplicada se tenía por referente de conexión con el mundo social y político español, muchas veces el único contacto con el que compartir cultura, vivencias, experiencias o simples noticias.

El fin de la onda corta supone acabar con 72 años de historia y más de 30 del programa “ESPAÑOLES EN LA MAR”, todo un referente en el sector marítimo-pesquero español. Por este motivo, AETINAPE está recibiendo múltiples protestas de tripulantes españoles que faenan y navegan en diferentes zonas del planeta, que quieren trasladar a la dirección de RTVE por dejar de emitir este programa por onda corta.

AETINAPE se dirigirá a los grupos políticos para que conminen a los directivos de RTVE a restituir este importante servicio público que atenta contra la libertad de información del personal embarcado y condena al aislamiento a un gran número de personas, ya de por sí aisladas por la naturaleza de su trabajo.

En la página 23 de este dossier pueden leer el artículo de Antonio Fernández Cuesta, Subdirector de Españoles en la Mar

Prendes, In Memoriam

Un recuerdo sentido por el compañero fallecido a los 96 años

***“Manolo Prendes, dende Candás oa Berbés.
Cantos mares, cantos ventos, cantos sueños,
canto amor, canta vida, canta alegría e tamén cantas penas.
Pero sobre todo, canto te quixemos, querido amigo e patrón.”***

Como sabrán buena parte de los lectores de este dossier, Prendes ha fallecido. La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera quiere manifestar públicamente su afecto y cariño hacia el compañero y amigo Manuel Prendes González, nacido en Candás-Asturias, con motivo de su sentido fallecimiento a los 96 años el pasado 14 de agosto. AETINAPE, capaz de coger fuerza para la reivindicación más cruda y justiciera, suma también la energía suficiente para testimoniar actos de amor y dignidad como este.

Prendes dedicó los años 50 y 60 del siglo pasado, sobre todo a pescar bonito con su hermano Saturno y relacionados bien de cerca con su hermano mayor, Agustín, también ubicado en Vigo como encargado durante más de 50 años en la conservera ALFAGEME-MIAU. Fue en el año 78, cuando accede a la jubilación, cuando cumplía los 60 años, pasando el testigo a su hijo José Antonio, hoy jubilado como Capitán de Pesca y este a su vez a su hija Marta, también Capitán de Pesca

Pero estas pinceladas de una intensa vida se tienen que completar obligatoriamente con los recuerdos que tenemos de su absoluta dedicación a AETINAPE, a engendrar un movimiento asociativo náutico-pesquero que gracias a personas como Prendes es hoy una realidad fáctica que une a tantas y tantas personas preocupadas por su profesión y su dignidad, y también por el conjunto del sector marítimo gallego y español.

Prendes nunca pasó desapercibido, fue “genio y figura”, poco diplomático, siempre ha dicho exactamente lo que pensaba y por eso tuvo más de un contratiempo, pero su coherencia y honestidad no le permitían ser políticamente correcto.

Sin la energía que Prendes dedicó siempre a esta entidad, nuestra familia náutico-pesquera sería una simple entidad reivindicativa o social. Aportaciones de honradez, veteranía, madurez, nobleza, racionalidad y entrega a los demás como la que siempre mantuvo Manuel Prendes, son las que garantizan la rica confluencia de matices y alegrías de las que podemos sentirnos tan orgullosos.

Dionisio, In Memoriam

Un recuerdo sentido por el compañero fallecido a los 67 años

A nuestro querido amigo y compañero Dionisio Rey Pernas, de San Cibrao-Lugo, fallecido el pasado 3 de octubre a los 67 años, Patrón Mayor de Cabotaje. Fue nuestro primer delegado en A Mariña allá por el año 1982.

Dionisio, personaje extrovertido y activista comprometido con AETINAPE pronto se hizo muy conocido y popular entre los compañeros que coincidieron con él en diferentes reuniones y Asambleas de

AETINAPE. Persona desinteresada y por su carácter y forma de ser nunca pasaba desapercibido, aún le recordamos con todo el cariño cuando en uno de los Plenos de AETINAPE en Gijón por circunstancias compartió habitación en la Casa del Mar en El Musel con Manolo Prendes, lo que provocó más de una carcajada, ya que Prendes se quejaba que no podía dormir por los ronquidos de Dionisio y porque tenía la radio a todo volumen escuchando el programa de “Butanito”, José M^a García. Finalmente fueron muy buenos amigos.

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	

De navegación y supervivencia

José Ignacio Espel

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de honor de Aetinape

Hace no mucho tiempo se hizo eco la prensa mundial de una noticia en la que un pescador salvadoreño, que se había quedado a la deriva en su pequeña embarcación con otro compañero, fue arrastrado por las corrientes hasta las islas Marshall, tras navegar sin rumbo durante trece meses. Aseguró que su compañero murió y que él se alimentó comiendo pájaros, pescado crudo, sangre de tortuga y bebiendo, en ocasiones, su propia orina. La historia de José Salvador Arenga, que así se llama el naufrago dado por desaparecido en septiembre de 2012, ha levantado la controversia pues hay expertos que dudan se pueda sobrevivir en circunstancias tales durante 13 meses.

Este acontecimiento me ha hecho recordar algunos casos similares que o bien quedaron en el olvido o dieron lugar a la publicación de libros que narraron la aventura.

El desastre del ballenero Essex, en noviembre de 1820, fue relatado por Owen Chasse, que era el Primer Oficial. El buque fue embestido por un cachalote y los veinte tripulantes pudieron embarcarse en tres pequeñas embarcaciones auxiliares con los escasos víveres que pudieron salvar del naufragio. Pusieron rumbo a la costa sudamericana del Pacífico, que distaba unas 3000 millas. A los tres meses del naufragio la mitad de la tripulación había perecido por hambre y fatiga. Al parecer los supervivientes se alimentaron con los cadáveres de los fallecidos. Fueron rescatados el 23 de febrero de 1821, a la vista de la costa de Chile, por un ballenero de Nantucket.

Veinte años más tarde un joven tripulante de balleneros llamado Herman Melville leyó el relato de Chasse y, basándose en él, publicó la novela Moby Dick en 1851, que hizo famosa en la literatura mundial la lucha entre el hombre y la ballena.

En 1953 el médico francés Alain Bombard quiso comprobar voluntariamente la posibilidad de supervivencia en largas travesías sin más medios que la pequeña embarcación L'Heratique, propulsada por una vela, y los medios de subsistencia que la propia mar le proporcionaba. Tras una primera prueba entre Marsella y Mallorca inició el 19 de octubre de 1952 la gran travesía de Canarias a las Antillas. Soportó numerosos peligros y a punto estuvo de morir de sed e inanición, pero el 23 de diciembre desembarcó en Bridgetown, capital de Barbados.

Con su experimento demostró que un naufrago puede sobrevivir en la mar si está física y psicológicamente preparado. Como decía el propio Alain Bombard: "soy más testarudo que la mar". Resultado de su experiencia fue la publicación de un libro, "Náufrago voluntario", en el que narra su experiencia. Sus conclusiones son:

- Se puede vivir de los peces que se capturan y del plancton que se recoge con una pequeña red.
- Con escasez de agua de lluvia, se puede beber agua de mar en pequeñas cantidades.
- Hay que evitar a toda costa el desánimo y la desesperanza.

Alain Bombard falleció en 2005 a los 80 años de edad.

En 1973 el matrimonio formado por Marilyn y Maurice Bailey iniciaron una travesía de Southampton a Nueva Zelanda. Navegando por el Pacífico el yate fue embestido por una ballena y se hundió. Sobrevivieron en un pequeño bote inflable durante ciento diecisiete días alimentándose de peces voladores que caían dentro de la embarcación y lo que consiguieron pescar; bebían agua de lluvia. Fueron rescatados por un buque mercante.

Para finalizar, el caso de supervivencia más largo: el de Alexander Selkin. Este escocés naufragó en 1709 y sobrevivió cuatro años en una isla desierta frente a las costas de Chile hasta que fue rescatado por un buque que fondeó en la isla para hacer aguada y cargar víveres. Su aventura inspiró la famosa Robinson Crusoe, escrita por Daniel Defoe.

Aquel pesquero se llamó «fatalidad»

Eduardo Cruz Iturzaeta

Capitán de la Marina Mercante

Capitán de Pesca

"Uno no volvió. De milagro no se quedaron todos" me dijo, con la vista puesta en la lejanía de la mar, sus ojillos casi cerrados y sin muestras de querer mucha conversación. Mi ingenuidad me llevó a pedirle detalles pero solo conseguí que se encogiese de hombros. A las claras vi que se encogía de hombros porque sentía que no tenía por qué explicar lo que no necesitaba explicación, no porque no supiese por qué un pescador murió en la mar y otros más estuviesen también a punto de hacerlo, con el pesquero quilla al sol.

Era un hombre mayor, tal vez no tanto en edad, pero se veía que lo era en vida. Sus manos callosas y sus profundas arrugas lo revelaban. Había sido pescador, me dijeron, sin más pormenores. Las tardes soleadas de primavera se sentaba al sol, frente a la bocana del puerto, con la espalda apoyada en un murete del alto justo para darle socaire de esos vientos fresquitos de intensidad y de temperatura, dejando pasar la tarde mirando a la mar, a los pesqueros, a las personas, reviviendo recuerdos, dándole vueltas a cosas de la vida, maliciándose los paseos y ajetreos de unos y otras y cosas por el estilo, que para las personas perspicaces es imposible no hacerlo.

Algo terminó por aclararme, seguramente un poco ablandado por mi educada insistencia al pedirle detalles de por qué uno no volvió de aquel barco y por qué los demás volvieron, pero volvieron sin el barco, que se quedó en la mar, otro barco mas perdido en la larga cuenta de barcos perdidos. Me respondió repitiendo la palabra 'respeto'. Pero no se refirió al respeto que los viejos pedimos a los jóvenes, que es un tópico que no tiene solución porque se repite generación tras generación. A su decir, el problema era el poco respeto que tantos tripulantes tienen a las leyes y a las fuerzas que siempre están activas a bordo de los barcos que les dan de comer a ellos y a sus familias. "Tú veías como salió ese barco a la mar, todas las redes y aparejos bien arriba, mucho peso arriba, tambuchos abiertos, las portas de desagüe de los costados cerradas, el agua

casi en cubierta y eso en puerto. Con la mar de afuera, no puede aguantar, tiene que dar la vuelta, no la vuelta de volver a casa, dar la vuelta y quedarse quilla al sol". Por lo que se ha sabido después, esto fue el origen de lo que pasó.

Cuando de jovencito salí a navegar, un navegante de muchos años en la mar me dijo, "En tu vida olvides esto, que es una verdad de las grandes: Dios perdona siempre, los hombres (y las mujeres) perdonamos contadas veces, la naturaleza nunca te perdona". Es preocupante lo de la naturaleza, porque la naturaleza está en todos lados y lo está todo el tiempo. La naturaleza es la física, la biología, la astronomía, y todas las ciencias. La naturaleza es también los dos pares de estabilidad de los buques, el par escorante y el adrizante, que nunca descansan, siempre presentes a bordo de todos los barcos y todos los flotadores. Ambos pares están en permanente lucha y oposición: el escorante para intentar poner el barco 'quilla al sol', el adrizante para evitarlo y hacer que el barco esté derecho. Esta realidad de la naturaleza es la esencia de la estabilidad a bordo de todo barco, grande, pequeño, pesquero, mercante, yate, remolcador, de guerra, de paz, de todo flotador. Claro está, los pares de estabilidad son invisibles, como lo son los meridianos, los paralelos, el ecuador y demás símbolos. Esos pares los han inventados los hombres, y resultan muy útiles para entender bien la estabilidad a bordo, para mejorarla y para ponerle remedio cuando las cosas van mal. Esos dos pares no se ven, pero se sienten, se notan, se muestran si con un poco de talento miras al barco, su carga, sus pesos, sus condiciones o cuando ves como se recupera de los balances de las olas.

Seguramente que el viejo pescador con el que inicié estas líneas tendría dificultad en definir lo que es el par escorante o el adrizante, es posible que nunca se lo enseñaran, pero mostró tener una buena idea de los efectos de esos dos pares. Lo que dijo ('el peso de las redes muy alto, etc.') era una buena apreciación basada en su experiencia de que el barco salía a faenar a la mar con menos estabilidad de la que debiera. Y es lo que pasó. Sales con poca estabilidad, la mar te zarandea y das balances, hay momentos de pérdida de estabilidad, embarca agua y se acumula en cubierta porque no puede salir por

llevar las portas de desagüe cerradas, sigues perdiendo estabilidad, entra agua por los tambuchos abiertos, sigues perdiendo estabilidad, el par escorante va ganando, el barco se escora, se escora mas, da la vuelta y queda quilla al sol, flotando. ¿Cuánto tiempo flotará?. Nunca he vivido esa situación fatal, apuros sí, pero sin llegar a quedar quilla al sol. Debe ser muy mala experiencia. Casi seguro que hay gente descansando, otros allá abajo en el motor, otros en la bodega, paños, trabajando y de repente el barco se escora, se escora mas, la cubierta se pone vertical, las cosas se caen, ¿qué haces si te coge así? Unos se tiran a la mar, a veces sin chaleco, sin traje de supervivencia, sin tiempo para lanzar las balsas, sin que estas se disparen automáticamente mediante la zafa hidrostática porque el barco está quilla al sol, pero aun a flote, otros quedan aprisionados, es una película muy mala, de muy malas consecuencias, muy mal rollo, siempre con víctimas, daños, gastos, pérdidas económicas, puestos de trabajo y casi seguro contaminación.

Hay barcos, no pocos, que se van a pique. Puede ser por causas distintas. En general es una vía de agua producida por el casco en mal estado, averías, un abordaje, embarrancada, etc. A veces te enteras o a veces no te enteras, que no siempre funcionan las alarmas. Arrancas las bombas de achique, si arrancan que no está garantizado, pero si entra más agua que la que se achica... Si no localizas la vía, no la podrás reparar o al menos reducir, el barco termina por hundirse, pero muchas veces te da tiempo para ponerte los chalecos o trajes de supervivencia, para emitir llamadas de socorro por radio, para organizar el embarque en las balsas, para llevar víveres y agua, para ayudar a alguien que ha sufrido un golpe, lo que sea. Esto pasa, pero no se ve tan dramático como quedarse quilla al sol, que siempre es algo rápido y súbito.

La mala estabilidad a bordo no te perdona. No es tan difícil gestionar la estabilidad para que haya estabilidad positiva, es decir que el par adrizante gane al escorante y el barco se recupere de los balances y cabezadas que la mar le ocasiona. No es tan difícil, pero como todo en la vida, no es gratis, solo se consigue con un poco de trabajo, que bien vale la pena si se evita el vuelco. ¿Por qué llevas las redes arriba? ¿Por qué no se guardan en su sitio más abajo? Las redes pueden llegar a pesar mucho, es una molestia andar subiéndolas y bajándolas, pero ahorrarse ese trabajo puede ser tan peligroso... Llevar las portas de desagüe cerradas es cómodo, (en algún barco soldadas y selladas) pero es tan peligrosa la acumulación de agua en

cubierta... Cerrar y vuelta a abrir las tapas de los tambuchos y tapacetes es una lata, pero si te entra agua por ellos, la defunción casi es segura... Si además te metes en las rompientes, te han dicho que allí está el pescado, los balances se hacen más grandes... La cosa es organizar los pesos a bordo, evitar las superficies libres de agua acumulada y cerrar posibles entradas de agua de mar al interior del barco.

Y todo mucho, muchísimo, mejor si te enteras un poco de la información sobre estabilidad que los barcos deben llevar a bordo, pero que no se lee y no se enteran, no la consideran útil, es otro documento más que piden las autoridades y, mala cosa, que me van a decir a mí que llevo tantos años en la mar. Merecería mucho la pena que te enteraras de estabilidad, siquiera un poco. Seguro que más de un profesional de abordaje ha intentado enterarse mas de estabilidad, en la escuela, en algún libro, en Internet que hay cosas bonitas sobre estabilidad del buque, pero a pesar del intento de aprender no ha avanzado mucho. Tiene un punto de razón. Los que saben mucho de estabilidad, con la intención de explicarlo todo, de razonarlo todo, de preverlo todo, que en si no es malo, complican demasiado las cosas y no les apetece mucho centrarse en lo básico y fundamental, lo de todos los días y de inmediata utilidad para los hombres de mar.

El viejo pescador tuvo razón, desgraciadamente. No pocos pesqueros, un día u otro, llevan clavado el nombre FATALIDAD. Aquella vez uno no volvió, los demás volvieron pero no por méritos, volvieron por la suerte o porque el ángel de la guarda de los pescadores estaba ese día muy atento y despierto. La mar es muy grande, las olas golpean fuerte sin descanso, el viento te corta la cara, nos podemos defender solo con 'respeto' a lo que puede defendernos, sabiendo usarlo, teniéndolo a punto. Hay que tener mucho 'respeto' a las fuerzas de la naturaleza, para nosotros, la mar, el viento, la niebla, las rompientes, la redes, el motor, las bombas de achique, las portas de desagüe y todo lo demás. Nunca te la juegues con la naturaleza, perderás.

RIP por la onda corta

Miles de oyentes no podrán escuchar Radio Exterior de España por la decisión de suprimir las emisiones en onda corta

Antonio Fernández Cuesta

Subdirector de Españoles en la Mar

La corporación RTVE se encuentra en uno de los momentos más delicados de su historia con una asfixia financiera debida a dos motivos: una reducción drástica de la subvención del Estado, un 40%, y una disminución importante de los ingresos procedentes de la tasa a las televisiones privadas y las operadoras de telecomunicaciones. Esa grave disminución de los fondos para prestar un servicio público esencial se ha traducido en una notoria pérdida de audiencia tanto en TVE como en RNE.

Los trabajadores de la corporación hemos sufrido serios recortes tanto en nuestros sueldos como en las condiciones laborales que han supuesto un ahorro de 28 millones de euros para la corporación. Sin embargo, esos recortes siguen siendo insuficientes, a juicio del Ministerio de Hacienda, que exige una mayor reducción del presupuesto.

La corporación ha presentado un denominado “plan de eficiencia” que en realidad supone un nuevo giro de tuerca en el desmantelamiento de RTVE: el cierre de Teledeporte y el fin de las emisiones de Radio Exterior de España (REE) a través de la onda corta. Esta última decisión es la que más nos incumbe, porque supone poner fin a 72 años de historia y dejar en la estacada a miles de oyentes que no podrán escuchar la emisora internacional de RNE. Entre ellos, se encuentran muy especialmente los tripulantes de los pesqueros de altura, buques mercantes y barcos de la armada.

El programa Españoles en la Mar, del que me honra formar parte, nació hace más de 30 años precisamente para ser la voz de nuestros marineros y pescadores, un programa que se ha convertido en un referente en el sector marítimo-pesquero. Cuando los barcos se encuentran en alta mar, en la mayoría de los casos, los marineros sólo pueden acceder a la radio a través de la onda corta.

Para ellos, escuchar el programa y Radio Exterior de España, a través de internet o el satélite, no es una opción en estos momentos, por su elevado coste económico.

Según la corporación, la onda corta se ha quedado obsoleta por su alto coste y porque los oyentes de Radio Exterior en los cinco continentes pueden seguir las emisiones por Internet, radio digital o satélite. Una afirmación ridícula, porque una gran parte de la población mundial, unos 3.000 millones de personas, según la UNESCO, sigue sin tener acceso a internet sea por motivos técnicos, económicos o ambos a la vez. Además, más de un 80% de los oyentes de Radio Exterior sigue escuchando esta emisora a través de este “obsoleto medio”, según un estudio de REE.

RTVE también alega motivos económicos para poner fin a las emisiones de OC a través del centro de Noblejas. En concreto, un ahorro de 1,2 millones de euros, es decir, menos de lo que cuesta proyectar dos películas en la 1 de TVE en horario de máxima audiencia.

Quiero traer ahora a colación dos ejemplos que demuestran la importancia de mantener las emisiones a través de la OC: por un lado, el caso de Clara Rojas, la abogada colombiana que estuvo secuestrada por la guerrilla de las FARC. Tras ser liberada, declaró que durante su cautiverio le dieron una radio con onda corta y pasaba las horas escuchando un programa de Radio Exterior de España que se llama “Españoles en la Mar” y por otro el del capitán del buque Alakrana, secuestrado durante 47 días por piratas somalíes, que nos explicó cómo estuvieron al tanto de las noticias del secuestro gracias a REE que escuchaban en una radio de onda corta que lograron ocultar a sus captores.

Estos dos ejemplos ponen de manifiesto la miopía de los actuales responsables de la corporación RTVE al querer suprimir las emisiones en Onda Corta y dejar a miles de oyentes sin poder escuchar Radio Exterior de España.

■

¿Por qué fuimos a la pesca?

Sexo en Nueva York (I)

■
Manuel Queimaño

Capitán de Pesca

■
Ya se sabe que con el tiempo la memoria nos hace alguna que otra broma, que al principio incluso nos hacen gracia pero que poco a poco dejan de hacerlo y pasan a ser bromas pesadas.

■
Los recuerdos van cambiando a medida que va pasando el tiempo, y suele suceder que un mismo hecho que nos haya ocurrido a varios, cada cual lo recuerda al cabo de unos años de forma distinta e incluso habrá alguno que no recuerde nada de forma alguna.

■
Viene este mini preámbulo a modo de introducción porque a veces me vienen a la memoria lejanos recuerdos de cuando la actividad pesquera estaba en plena expansión en España y en Vigo de forma espectacular. Recuerdos de algunos hechos que a pesar del paso de los años siguen teniendo cierto paralelismo.

■
Yo siempre que hablo de la pesca, a veces hay gente que quieren oír mi opinión sobre algún tema relacionado. Mi opinión siempre es desde la perspectiva, desde el punto de vista del marinero, del pescador, del tripulante que se embarca y no sabe cuando volverá a ver tierra y evidentemente no puede ser la misma que la de otra persona que se queda en tierra y duerme cada noche al resguardo del guarda-calor.

■
Por eso digo que lo que voy a intentar escribir son momentos o situaciones que sucedieron tal como yo lo recuerdo, seguramente otros compañeros recordaran la misma situación de forma totalmente distinta. La vida es así, y la memoria también.

-El próximo año tengo que hacer el servicio militar, y me gustaría dar una campaña al calamar antes de incorporarme a filas.-Comentaba con el patrón de costa viniendo para tierra de Gran Sol.

-Parece que están ganando dinero- Eso dicen, me responde.

-Pero hay que echar tres meses de mar y cargar el barco de pescado congelado no es lo mismo que andar al fresco que se echan quince o dieciséis días.

Me quede pensando en que si quince días de mar a Gran Sol se me hacían interminables, en tres meses me volvería loco como contaban los más veteranos del barco que a veces ocurría.

- Es que la marea pasada no ganamos nada y esta poco más que para pagar los víveres vamos a quitar, y encima este patrón de pesca es un rácano que nos da menos quiñón-.

■
Unas horas antes de arribar a Vigo le dije al Patrón que me diera la libreta al llegar que yo me desembarcaba y me puse a ferrar la colchoneta.

■
Estábamos en la barra de un bar tomando unos cubatas. – No sé porque, pero recuerdo que en aquella época nunca nos sentábamos en las mesas de los bares o cafeterías, siempre nos arrimábamos a la barra del bar y allí bebíamos o charlábamos o simplemente no hacíamos nada, pero siempre en el mostrador como decíamos los de la aldea o del monte- los del pueblo ya decían “barra”.

■
De repente entran dos colegas por la puerta del bar y todos nos quedamos mirándolos. Al principio sorprendidos por la indumentaria: WINSTON LIGHT en grandes letras ponía en el chubasquero rojo que traía puesto El Rabu, a su lado Pepe Loureiro con otro chubasquero a modo de gabardina de color amarillo brillante con el CAMEL dibujado en la espalda, dándose cuenta de la sorpresa que causaban.

-Acabamos de llegar, venimos de Nova Llor (Nueva York) do calamar. Nos vinimos antes de tiempo, sin sellar por causa del mal tiempo.

■
Nuestro barco es abierto, sin tajabana ni nada, los ramperos continúan marea hasta sellar.

Fuimos a tierra a Nova Llor (Nueva York) –decían- Y allí de puta madre, lo pasamos bien. Traemos tabaco de Entrepot a mitad de precio que aquí, mira es auténtico Winston americano y no la mierda que venden aquí en el estanco.

■
Efectivamente al encender un Winston americano, el aroma dulzón se extendía por el local y la gente se volvía a mirar nuestro grupo- cinco o seis jovencitos casi adolescentes, fumando Winston e invitando a rondas de cubatas -Estábamos contentos.

Al día siguiente me levanté con el propósito de ir a Nueva York antes de incorporarme a filas. Salí de casa, y con la libreta de navegación en el bolsillo me fui a Vigo a ver que barcos había en tierra.

■
¡Vaite o Muiño, Prudencio.! -Le decía la madre al niño-

Eu non quero ir.- Respondía el chico entre sollozos-

¡Prudencio, vai o muiño rapaz! Eu non vou o muiño señora.

¿Pero por qué non queres ir o muiño rapaz?

¡Porque os meus zocos non teñen ferraduras!

■
Estábamos en el parque de pesca y Eligio contando por enésima vez la anécdota de Prudencio cuando era niño.

ELIGIOOOOOO a ver si te dejas de cuentos y acabas de una vez y dejas trabajar a los demás. Se oye la voz de Látigo Negro (así llamábamos al contraestre)

Se hizo el silencio y hasta terminar el lance no se volvió a escuchar ni una palabra.

■
¡Mecajonaconaqueovotou! Dice Eligio nada más llegar al camarote una vez terminado el lance.

Tranquilo hombre, ya sabes como es. Te llama la atención pero enseguida se le pasa-dice Bernárdez quitándole importancia al altercado ocurrido en el parque de pesca.

■
Todo había empezado cuando nos enteramos de que Prudencio, el cocinero del otro barco de la misma compañía, se había perdido en Nueva York y pidió ayuda a un coche patrulla de la policía para volver al barco.

■
Enseguida se corrió la voz por todos los barcos que faenábamos en la zona y lógicamente también por tierra. Prudencio se volvió muy popular pues era muy conocido. Era vecino de Eligio y éste pues sabía muchas anécdotas de Prudencio cuando era chico y la de los zuecos sin herradura era una de ellas.

■
Hacía casi dos meses que habíamos salido de Vigo, cruzamos el Atlántico (el charco decíamos a bordo) y una vez en la zona de pesca faenando día y noche sin parar, la pesca no era muy abundante pero el calamar tenía buen precio según decían.

■
¡Si conseguimos sellar la bodega antes de ir a hacer combustible, el patrón de pesca promete dos días en Nueva York!- Anuncio Luis el maquinillero entrando en el camarote al salir de guardia de puente.-

■
La noticia cambió todo el ambiente de convivencia a bordo. De repente todo giraba en torno a Nova Llor (Nueva York). Unos daban muestras de contento, otros hacían como que no les importaba, dándose de duros marineros. Lo que no se podía era ocultar la excitación de ver pronto tierra.

■
A mi la noticia me pilló un poco de sorpresa y cuando ya no esperaba ir a tierra, pues pensaba que al terminar el combustible regresaríamos a puerto.

■
De repente me invadieron los recuerdos y anécdotas ocurridas desde el día que los dos compañeros entraron en el bar recién llegados de Nueva York. Recordaba como había conseguido la plaza de marinero, un familiar me dio la noticia de que había una sola plaza y que salían en pocos días hacia Nueva York. Fui lo antes posible al barco y el patrón me dio la plaza.

■
Era un barco rampero, nuevo en aquella época, después de andar en los clásicos de Gran Sol me parecía un trasatlántico, los camarotes bastante amplios y en el comedor cabíamos todos al mismo tiempo. Visto ahora nos parece algo muy lógico y evidente, pero en aquella época en el comedor de la mayoría de los barcos apenas cabían la mitad de la tripulación y había que comer por turno.

■
SAL Y PIMIENTA. Veo en la portada de una revista en español. Nunca la había visto en los kioscos en España. Cuando empiezo a hojearla abriendo las primeras páginas, me quedo parado por la sorpresa: fotografías de mujeres desnudas en distintas poses, en color y en blanco y negro. Curiosamente las fotos en blanco y negro daban la sensación de ser más auténticas.

■
Relatos eróticos, adornados con fotos que les daban cierto aire de veracidad. Consultorio sexológico. Artículos firmados por médicos y sexólogos (creo que fue la primera que oí hablar de esa profesión). En fin una revista de sexo con contenido y temas relacionados con el mismo. Yo nunca había visto nada igual y como yo la mayoría por no decir todos los de a bordo.

■
Las leíamos comentando las noticias y descubrimientos sobre sexo, pero lo que no acabábamos de entender y siempre había discusiones era la sección de contactos.

■
¡Esto no puede ser! ¡Yo no creo que sea verdad que una mujer publique en una revista que está buscan-

do un hombre para follar! –Pues es verdad, dice Alfredo.-El año pasado conocí a una portorriqueña llamando a un teléfono de esa revista.

■
Ese es un faroleiro, dice Manu cuando Alfredo se va, yo creo que esos son ganchos para engatusar a algún tonto que llame a esos números para venderle se consiguen estas revistas? En cualquier kiosko o librería . ¿Y se venden así sin más? Hombre claro, responde Andrés el engrasador. Pero en español donde hay en todas partes es en Brooklin, que es donde hay mayoría de población hispana. En Manhattan también hay pero en español poca literatura.

■
Yo me quedaba escuchando hablar a este hombre, Andrés, porque hablaba con una naturalidad y un conocimiento de Nueva York como si hubiese nacido allí. Yo apenas recordaba aquellos nombres de las películas americanas y de las novelas de género negro . Poco a poco se iban haciendo familiares y cuando por fin arribamos a la boya de recalada para tomar el práctico, Ambrose ya nos era conocida, el Hudson River ya lo habíamos subido y bajado unas cuantas veces en nuestras anécdotas e historias mil veces contadas, el Puente Verrazano ya no nos daba la impresión de tocar el palo al pasar por debajo, el distrito de Queens que se veía a la derecha cuando subíamos río arriba ya lo habíamos recorrido de la mano del detective Kojak.

■
Desde el momento que se supo que íbamos a ir a puerto, se produjo un cambio en la rutina diaria del barco, se empezaron los preparativos de maniobras, guardias etc .Pero el cambio más significativo era el que se producía en el comportamiento de la gente, en nuestro comportamiento ; la pesca pasó a ser secundaria, ahora todos eran planes y proyectos para los dos días que íbamos a estar en puerto. Unos pensaban comprar Winston, para vender de contrabando, otros comprar algún regalo para los niños, los más jóvenes en ir de juerga marinera lo antes posible. Pero a mi desde que había hojeado SAL Y PIMIENTA lo que no me salía de la cabeza era comprobar si era verdad lo que decían las mujeres americanas.

■
Del mismo modo que todo se magnifica cuando se contemplan las cosas desde el reducido espacio de un barco de pesca a través de la imaginación y la fantasía, también se desmorona toda la ilusión en cuanto nos damos cuenta de que la realidad no se parece en nada a lo que esperábamos. Y esto fue un poco lo que nos ocurrió en cuanto aminoramos la marcha para iniciar la maniobra de atraque. -Vaya mierda de muelles- Dice Suso al lanzar la

guía a tierra. Son de madera y parece que no van a aguantar muchos tirones .

-Estos son los famosos docks americanos, o sea muelles paralelos entre si. Yo la verdad esperaba otra cosa.

■
Por poco no salimos del barco macho, vaya mierda que se traen aquí con los pases, dice uno cuando por fin pisamos tierra americana, es decir los viejos y destartados docks de Brooklin. Resulta que para salir a tierra en América es necesario un pase de la policía de inmigración y para hacerlos o cubrirlos tienen que venir las autoridades a bordo y esperar a que los hagan uno a uno.

■
Antes de obtener el pase para poder saltar en tierra, el barco se fue llenando de gente, unos querían ver el barco, otros a preguntar por algún conocido, etc. Al final conseguimos saltar a tierra y un grupo de gallegos que residían allí (habían llegado allí en barcos mercantes o de pesca y encontraron trabajo y cada vez que veían un barco español se acercaban por el muelle) Se ofrecieron a enseñarnos algo de la ciudad de los rascacielos.

■
Salimos del recinto portuario y nos dirigimos a la entrada del metro. ¿Metro? Yo nunca había visto ninguno y apenas oído hablar del metro de Madrid o de París.

■
A medida que íbamos caminando, los viandantes iban aumentando, cada vez había más gente, las aceras llenas, la gente invadía la calzada. Yo me fijaba en todo y aunque todo me sorprendía, nada me enamoraba, no encontraba nada que me convenciera de que en Nueva York se podía vivir mejor que en mi pequeño pueblo, por ejemplo. Me llamaba la atención los montones de basura amontonados en las aceras esperando que alguien la recogiera. Las escaleras de emergencia en el exterior de los edificios.

■
La gente era multirracial y variopinta, daba la impresión de que todo el mundo iba muy concentrado en sus asuntos y a todos momentos disculpándose, excúseme, I'm sorry, cada vez que tropezabas o te rozabas con alguien.

■
Éramos un grupo de ocho o diez personas, cuatro o cinco de nuestro barco y otros tantos los gallegos que vivían allí.

■
Entramos en la estación de Metro y bajando unas escaleras, de repente me quedo realmente impresionado, cientos, miles de personas moviéndose de un lugar a otro, los trenes a toda velocidad, llega-

ban, paraban unos minutos y volvían a salir a toda máquina desapareciendo por unos túneles oscuros. Nunca había visto nada parecido, miro a mi alrededor y no conozco a nadie, me vuelvo y apenas me da tiempo de ver entrando en un vagón del metro al último de nuestro grupo, siento que el pánico casi me paraliza pero me abalanzo hacia la puerta a punto de cerrarse y me agarro a él. Por poco me quedo en tierra y estoy realmente perdido, ahora comprendo lo que debió sentir el pobre Prudencio. El de Muros me ayuda sonriendo y me tranquiliza explicándome el funcionamiento del Metro Newyorkino. Pero recuerdo que no lo solté hasta regresar al barco ya muy entrada la madrugada.

Después de ver los lugares más emblemáticos de la ciudad y haciendo honor a nuestra fama nos fuimos (nos llevaron) a un burdel en el mismo Brooklyn. Entramos sin llamar y cada uno se acomodó como le pareció mejor. Pagamos la entrada y cuando nos pareció salimos. En aquella época yo era joven e inexperto en ese tipo de lances, pero por oídas en otros sitios no era fácil entrar y además pagabas por el tiempo que estabas dentro.

De vez en cuando recuerdo que en aquella época (eran los años 70-80) todo lo que estaba de moda en Nueva York, al cabo de un año o dos se ponía de moda en España, tanto la moda en el vestir, como en electrónica, costumbres etc. Comprábamos ropa a muy buen precio porque al tener el pase de marinero no nos cobraban el Tax, un impuesto parecido al IVA que ahora se paga aquí.

El pasado mes de septiembre se realizó en Vigo la reunión anual de NAFO y yo casi ni me entero (estoy jubilado). Pero me llaman y me dan una invitación para asistir a una especie de recepción que se ofrece a todos los asistentes en el Museo del Mar. Entablamos conversación de “compromiso” con algunos asistentes, yo no conocía prácticamente a nadie. Pero al hablar de barcos en zona NAFO, me vino a la memoria, mi primera entrada en Nueva York y la importación de todo lo que allí estaba de moda, más tarde o más temprano acaba llegando. La ropa estaba claro que sigue llegando de allá, aunque cada vez más pronto, la gastronomía sigue con éxito MacDonalds y así en casi todo.

Nunca tuve la ocasión de comprobar si la moda del burdel también había influido en los españoles. No me cabe duda de que ha sido así, pues el día de la recepción con gente de NAFO al ver de nuevo el reglamento y solo ver el capítulo uno me doy cuenta de que ha sido copiado de aquel burdel de Nueva York: Es decir cualquiera puede entrar en un barco de pesca en NAFO, esté el barco pescando o navegando o parado, llegan canadienses y suben a bordo, llegan comunitarios y ya suben en marcha, se acerca una lancha alemana, irlandesa o de cualquier nacionalidad y entran como si el barco de pesca fuera una casa de putas, por decirlo empleando una expresión marinera.

Hasta ahí llega la influencia USA a la flota pesquera, espero que también llegue la buena costumbre de pagar al entrar porque de momento solo vienen a recaudar.

P.D. Por problemas de espacio y fechas de entrega no puedo seguir más. Pero en el próximo número intentaré continuar con el tema.

Evolución de las enseñanzas náutico-pesqueras y de las técnicas de navegación y pesca en los últimos 50 años

Juan Louro Lojo
Profesor de Navegación

*APERTURA DEL CURSO 2014 / 2015
PRIMERA LECCIÓN DEL CURSO
15 de septiembre de 2014*

Hace 50 años estaba yo sentado en esas mismas butacas rodeado de buen número de compañeros del Claustro y de varios cientos de Alumnos, en un acto similar a éste. Entre otras personalidades, presidía nuestro 1er. Director D. Raimundo Fernández Mont.

Alguno de aquellos Alumnos y, sin duda, varios de los Profesores, e incluso nuestro Director de entonces, nos han dejado ya para siempre. Sean, pues, mis primeras palabras para evocar un emocionado recuerdo de todos ellos en este solemne acto, 50 años después.

La Dirección actual del Centro dispuso que yo, como uno de los representantes del profesorado de tan lejana época, os dirija la palabra a modo de “narrador” de la historia de nuestro Centro, de la evolución de las enseñanzas y de las técnicas náuticas y pesqueras durante los 50 años de vida de nuestro Instituto. Al propio tiempo, procuraré ser el “animador” en la tarea que hoy empezáis, quienes vais a formaros aquí a lo largo del curso. Para vosotros – Alumnos – deseo que alcancéis la destreza y bien ganado prestigio de vuestros antepasados marineros y pescadores. Tiempo habrá a lo largo de dicho curso en que, con diversos actos celebraremos el Cincuentenario del Centro, de ir descubriendo interesantes temas que nos ofrecerán personalidades y expertos profesionales de la mar y de la pesca, algunos de ellos salidos de las mismas aulas que vosotros ocuparéis a partir de ahora.

Hoy tan sólo me ajustaré, a modo de 1ª Lección del Curso, al desarrollo de la charla incluida en el programa de este acto solemne.

Sobre la evolución de la navegación y de la pesca, trazaré tan solo unas pinceladas al principio, para poneros - estimados alumnos – en la línea de salida de ese montón de materias que vuestros profesores, mejor que yo, os irán descubriendo.

Como comprenderéis, me ilusiona mucho más hoy hablar de mi querida Escuela Náutico-Pesquera donde disfruté conociendo y enseñando a navegar a varias generaciones de patrones y capitanes. Y es que la mar, al principio de mi vida profesional, y la enseñanza después, formaron mis dos grandes vocaciones y son el bagaje más positivo de mi ya larga vida.

Comenzaré, pues, por la evolución de las técnicas de navegación y pesca en los últimos años, para contemplar el abismo que separa dos momentos tan cortos en el tiempo y tan profundos en su evolución.

Porque, en poco más de medio siglo se pudo comprobar con cierta admiración, cómo estas técnicas alcanzan el alto nivel que no se preveía, durante los años anteriores.

Así, en navegación, puede afirmarse que, a comienzos del siglo pasado, casi nada separaba las técnicas de navegar de la época, de las que llevaron a nuestros antepasados a descubrir medio mundo en los siglos anteriores. No es muy exagerado lo que digo.

La aguja náutica instalada en mi viejo bacaladero – ler. pesquero que tripulé siendo aún muy joven – no era más cosa que la “piedra de imán” o, si queréis, la más reciente “aguja de marear”. Eso sí, con toda la “sensibilidad”, “estabilidad” y “fuerza orientadora” que las técnicas le habían aportado desde su origen chino hasta el pasado siglo.

■
Un cronómetro, heredado de la técnica nacida en el S.XVIII, un sextante de complicada lectura, anunciado ya por Alfonso X en los “Libros del Saber de Astronomía” y una sonda eléctrica poco exacta, completaban las ayudas a la navegación en aquellas fechas.

■
La voz del marinero que vigilaba desde la proa los peligros que podían aparecer en la derrota del barco, eran los únicos ecos que se escuchaban en el puente de mi barco cuando la densa niebla o la abundancia de hielos invadían la zona. ¡ay, si el “Titanic” hubiese dispuesto de ese eficaz “radar humano” cuando navegaba por los bancos pesqueros de Terranova! Comprenderéis que no puede considerarse exagerado titular de “abismales” los avances técnicos, en navegación, que separan los últimos 50/60 años...

■
Y es que todo evolucionó de forma espectacular, como dije antes. Los sistemas electrónicos hacen que se transforme en pura mecánica el complicado cálculo astronómico para obtener la posición del barco en alta mar; o el dudoso trazado de derrotas cuando se navega lejos de la costa conocida.

■
Ya en el último tercio del S.XX todo pesquero de mediano porte cuenta con las “cartas electrónicas” que van sustituyendo a aquellos grandes “planos” extendidos sobre la mesa de derrota. Los ordenadores operan ya con trazados de rumbos verdaderos al incorporarse la “aguja giroscópica”, que va dejando sin utilidad práctica a la milenaria magnética. Radares de gran precisión que avisan de peligro próximo, son instalados en pequeños y grandes pesqueros. Y...en fin, el hoy tan conocido GPS ofrece al navegante la posición exacta, salvo pequeños errores, despreciables en la mar inmensa...

■
¿Qué decir de la evolución de las técnicas de pesca?

Es cierto que, desde tiempos lejanos nuestros pescadores dominaban las pesquerías en las rías, playas y mares próximos. Pero en los albores del S.XX, abolida ya la piratería, se aventuran a largar sus redes más allá de nuestras costas.

■
En esa época-en los albores del S.XX- nace el BOU de vapor, como una moderna técnica de pesca, con la que un solo barco podrá arrastrar por el fondo un arte al que se le adaptan unas “puertas” para hacerlo abrir sobre una mayor superficie. Es el inicio de la PESCA INDUSTRIAL que continúa después de los años 50/60, con nuevas técnicas de propulsión y métodos más apropiados de conservación y trans-

formación de las capturas.

■
Sólo era preciso disponer de medios económicos suficientes para construir y aprovisionar robustos arrastreros, y operar con ellos en mares difíciles, de caladeros lejanos.

■
PERO...las contiendas bélicas mundiales del S.XX van dejando un lastre de pobreza y de escasez de recursos difícilmente salvables. También la pesca asume esta realidad.

■
En buena parte de las flotas era preciso contar con aquellos materiales y equipos que más tarde nos asombraron a los veteranos pescadores, quienes sólo conocimos en los primeros años, redes de abacá o cáñamo cuya resistencia incluso cedía ante la presión de las propias capturas.

■
O utilizábamos “puertas” de madera, reforzadas con tirantes de hierro; o modestos flotadores de vidrio que rompían a cada lance, desequilibrando el conjunto del arte. En fin...se disponía de tan pocos y tan pobres recursos que, bien puede asegurarse, que la aureola de gran pescador en tales épocas, sólo se debía a la intuición y a la arriesgada iniciativa de aquellos “homes de ferro” como alguien les llamó.

■
PERO, ya en la segunda mitad del S.XX, se produce el más grande desarrollo técnico en el sector pesquero español.

■
Al clásico BOU y a otras modalidades de pesca, van llegando sofisticados sistemas de detección y capturas, como jamás se había soñado.

■
La aparición de nuevas siluetas de barcos, con motores de superior potencia, y la preparación de enormes redes reforzadas con paños fabricados en fibras sintéticas, darán al conjunto una gran resistencia a la tracción y al choque; además de una mayor flotabilidad del arte, el constante mantenimiento de medidas, y el equilibrio de pesos. También aquí la electrónica permitirá al pescador alcanzar un hito más: la posibilidad de localizar desde el propio puente del barco la masa de pesca, así como la profundidad y dirección en que se desplaza.

■
Sistemas de exploración horizontal y vertical informarán de todo ello y, de forma casi automática actuarán los elementos electrónicos conectados con la red para que ésta se oriente hacia el centro de la masa y la captura sea plena... ¡impresionante...! .

■

La pesca pasa por etapas de euforia nunca antes imaginadas. Miles de toneladas son capturadas en los cantiles y playas más escondidas....Pero...los bancos de pesca llegan a acusar el agotamiento a que les someten tan eficaces técnicas. La escasez de capturas es, cada vez, más evidente y, en los albores del S.XXI fue necesario regular drásticamente la pesca industrial; cada país hubo de reducir sus flotas y, por ende, sus topes de capturas. Nuestra Galicia que había alcanzado uno de los primeros puestos en el ranking mundial de la pesca, con su moderna y abundante flota, es una de las grandes perjudicadas.

■
¡Ojalá que las actuales políticas pesqueras den el fruto esperado, y que los jóvenes pescadores de hoy vean tan ilusionado horizonte como aquellos que nos lanzamos a la mar y a la pesca cuando también éramos jóvenes hace 50 ó 60 años...!

■
Sí, la evolución técnica fue espectacular, grandiosa. Pero, como veis nos deja una gran lección sobre la que debemos reflexionar: que una desbordada e incontrolada evolución nunca lleve al navegante y al pescador a intentar doblegar las leyes de la naturaleza. Y todavía diré algo más a los futuros navegantes: “En la mar, el hombre jamás debe ceder su propia responsabilidad a la máquina”. Por la seguridad del barco, o la de sus tripulantes; sin olvidar, claro está, que las capturas deben ser siempre en cantidades razonables.

■
Si así no fuera, la MAR se haría insostenible y la PESCA, producto del mayor y más rico huerto del mundo, llegaría a agotarse.

■
TAMBIÉN hace 50 años se inicia la ya larga ruta de nuestro Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico. En aquellas fechas se ponía en marcha un centro Marítimo-Pesquero , 1º en su clase en España : era la Escuela Náutico Pesquera de Vigo, que así se llamó en principio, y que llegaría a igualar, y aún superar, a los más prestigiosos centros M/P de Europa.

■
Y es que, a mediados del pasado siglo, se produce una formidable evolución en las enseñanzas de la mar, y nuestra E/N/P fue pionera en esa evolución. De aquí van a salir los técnicos pesqueros y especialistas mejor formados de nuestro país, alcanzando los títulos superiores creados unos años antes. La Escuela estaba preparada para ello y, con el empeño del profesorado, se consigue.

■
PERO, para comprender mejor ese despegue espectacular de nuestras enseñanzas y del éxito de

nuestra Escuela, permitidme que eche la vista atrás y recuerde el tristemente bajo nivel de la formación M/P en España antes de los años 60. Así valorareis la gran labor de nuestro centro desde su inauguración en el curso 64/65 del pasado siglo.

■
Hasta el S. XIX no era posible desarrollar una política pesquera en España con libertad suficiente. Los “gremios” locales y regionales, convencidos de la posesión de “sus” mares, venían imponiendo técnicas concretas, tanto en el ámbito extractivo como en la manipulación y conservación de la pesca. A partir de esas lejanas fechas, una mayor libertad estimula a técnicos y científicos y, como consecuencia, dos grandes novedades técnicas surgen en la pesca extractiva de Galicia – la “xábega” y el “xeito” - que van a exigir a las gentes de mar una formación adecuada. Con la “xábega” el propietario de la embarcación aprenderá a calar el arte alejándose con su barco de la costa para, desde aquí, unos marineros (en ocasiones, parejas de bueyes), hagan la operación de tiro y lleven la red a la orilla. En el “xeito” se precisa un marinero más experimentado, conocedor de las marcas, donde los vuelos de gaviotas y mascatos indican la existencia de sardina.

Es el arranque de la formación M/P, pero aún muy modesta.

Vigo, que durante muchos años fue el 1er. puerto sardinero del mundo, está a punto de perder esa condición en tales épocas, porque faltaron los medios y la formación de sus pescadores para seguir las pesquerías a las posibles zonas de refugio.

■
Estaba claro que, la pujanza de la industria pesquera naciente, necesitaba un cuadro de técnicos en navegación y pesca que sólo podría conseguirse con la creación de centros especializados y alcanzar una formación, prácticamente inexistente. Al principio, en aulas semiprivadas, atendidas por profesorado vocacional, y subvencionadas por pósitos y cofradías, se estimula a los buenos marineros “para que lleguen a alcanzar- si cabe – el certificado de “patrón” o “motorista”, que extenderá la Autoridad de Marina. El que no lo conseguía, seguía siendo un “peón de la mar”, a pesar de su experiencia adquirida en el ambiente en que se desenvuelven su niñez y su adolescencia.

■
Así, las primeras acreditaciones de “patrón” y “motorista” son aún muy elementales y sus atribuciones muy cortas. Pero, con la mejor formación, crecerán también la atribuciones y se establecerán nuevos nombramientos como PP/local-P Litoral-P G Altura-M Naval y otros.

■
Ya en el año 1940 se crean las Escuelas Medias de Pesca, con profesorado técnico proveniente de Organismos Autónomos y de la Armada. Se asientan definitivamente unas enseñanzas que caminan hacia su entronque con la Formación Profesional del Estado.

■
Vigo y A Coruña serán los dos centros regionales a los que quedarán adscritos todos los de Galicia, y el de Gijón, en Asturias.

■
En el año 1961 se da un paso más: la Ley de Ordenación de las Enseñanzas Náuticas y Pesqueras regula ya los órganos docentes, reconociendo un profesorado oficial y, las Escuelas Medias de Pesca se llamarán Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesquera que atenderán a la instrucción teórico-práctica, que se completará con períodos de embarque, para cerrar el plan formativo. Se establece en esta ciudad de Vigo la E/O/F/P/NP de Galicia, de la que dependerán académicamente las reconocidas de Gijón, Coruña, Marín y Bouzas, así como las secciones M/P de Institutos, Universidades Laborales y Escuelas de Orientación Marítima, de toda la zona NW de España, creadas y subvencionadas por otros ministerios.

■
Todos los centros reconocidos regionales quedan bajo la supervisión y control del personal docente de nuestra E/O/N/P de Vigo, a efectos de cursos y exámenes para la obtención de los certificados académicos profesionales de nivel medio y superior, dejando a las Comandancias de Marina la extensión de certificados de Marineros y titulaciones menores de Patrón y Motorista.

■
Es obligado destacar que será nuestra Escuela de Vigo el primer centro de todo el Estado Español donde se impartirán las enseñanzas para obtener el título superior de Capitán de Pesca, encuadrado en el Grado Medio Universitario.

■
Es fácil comprender el desbordado entusiasmo de un profesorado previamente seleccionado, para poner en marcha un centro modélico en sus instalaciones, y para unas enseñanzas de tal nivel. Las gentes de mar de este pueblo estábamos orgullosos de nuestra Escuela, y pusimos todo nuestro empeño en no defraudar las expectativas que se habían depositado en nosotros.

■
En el año 1976 se avanza otro paso más: Una nueva Ley clasifica a este nuestro centro de Vigo como Inst/Polít. Que habrá de coordinar toda la F/P/M/P de la Comunidad Autónoma.

■
Años más tarde – 1983 – son transferidas estas enseñanzas a Galicia quedando adscritas a la Consellería de Pesca que, ajustándose a sucesivas Leyes, Decretos y Órdenes, pasa a coordinar todos los centros regionales.

■
Sin embargo, me atrevo a decir que este nuestro Instituto de Vigo nunca será un centro M/P más de Galicia; su historia, con su responsabilidad y control de las enseñanzas en todo el territorio durante muchos años, ha dejado entre las gentes de mar de toda España una aureola de prestigio que no se podrá olvidar.

■
Porque, por nuestras aulas pasaron, no sólo los más nombrados y valorados profesionales de ayer y de hoy de la flota pesquera española, sino que, alumnos de países hermanos de América y África se han sentado en nuestras aulas para aprender a navegar y a pescar; alumnos que, más tarde ocuparon cargos administrativos y políticos de gran relevancia en sus países, llevándose, además de los amplios conocimientos profesionales, la visión clara de un Vigo pujante en cuanto a construcción naval, manipulación, conservación y transformación de productos de la mar.

■
Quienes desde bien jóvenes conocimos la mar y la pesca, y después tuvimos la gran suerte de enseñar a navegar y a pescar a miles de hombres, queremos seguir soñando que nuestro I/P/M/P de Vigo continúe siendo el centro de referencia de estas enseñanzas en Galicia, como lo fue en España y en Europa.

■
El Centro que hoy disfrutáis, Instituciones, Profesores y Alumnos, es la herencia de aquellos que, con gran entusiasmo lo pusimos en marcha hace 50 años. Mantened ese entusiasmo. Procurad hacerlo tan atractivo como para que los mejores profesionales acudan a él para enseñar a navegar y a pescar a las futuras generaciones de gentes de mar de Galicia, de España y... ¿ Por qué no?, también de otros países.

■
Si así lo hacéis, estoy seguro que, desde nuestro Centro se seguirá contribuyendo al prestigio que hoy tiene nuestra Ciudad en el mundo de la mar.

■
Todo el Sector así lo espera de vosotros y...esta hermosa y pujante Ciudad de Vigo, se lo merece.
¡MUCHAS GRACIAS!

■ Algunos apuntes sobre la Ley 14/2014, de Navegación Marítima (I)

■
Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

■
El pasado día 24 de julio de 2014 se ha publicado en el BOE la Ley de Navegación Marítima (en adelante: LNM), que por su transcendencia para el sector marítimo deberá de ser de obligado estudio, al menos en aquellos aspectos que les conciernan, para todos aquellos que desarrollan su actividad laboral o profesional en el sector marítimo.

■
Como quiera que dicha Ley ha entrado en vigor el día 25 de septiembre -a los dos meses de su publicación en el BOE, tal como se indica en la Disposición final duodécima "Entrada en Vigor", será conveniente aplicarse en su estudio y conocimiento.

■
Como principal aspecto a destacar de la LNM es que con ella se lleva a cabo una amplia reforma del Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos, y así se reseña en el Preámbulo de la misma. Reforma que ha conllevado la derogación del Título III del Código Comercio ("Del comercio marítimo"), a excepción de las disposiciones del Título II de dicho Texto Legal ("De las personas que intervienen en el comercio marítimo"). Y de otras leyes de indudable trascendencia en el ámbito de la navegación marítima, como son entre otras: la "Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes; la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas; y la ley de Hipoteca Naval.

■
Si bien en mi opinión, la mencionada pretensión de regular toda la actividad marítima en la LNM no deja de ser más que un desideratum, pues son constantes las remisiones a otras normas, léase: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982; Convenio de Ginebra sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas

en Materia de Conocimientos de Embarque; Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910; Reglamento Internacional para la Prevención de los Abordajes en la Mar; Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989; Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, etc.

■
Como quiera que resultaría del todo punto imposible, al menos para el que suscribe, hacer un análisis minucioso sobre dicha Ley, y menos en este artículo, dada la extensión requerida para ello, por lo que sugiero la lectura, cuando menos, de su Preámbulo e Índice y tras ello concentrar la atención sobre los preceptos de la LNM que más interés despierten en nosotros. Interés que en mi caso, por mor de mi condición de titulado de puente, me ha llevado a dirigir mi atención sobre la regulación de la figura del capitán y de los tripulantes del buque. Al respecto, nos encontramos con que en la LNM ya no se encuentra mención expresa al Patrón ni al Piloto o segundo jefe del buque, en dicción del Código de Comercio (salvo la mención a los pilotos cuando se hace referencia al Cuaderno de Bitácora, en los artículos: 83 y 85), ni tampoco al Contramaestre, a los Maquinistas Navales y al Sobrecargo.

■
También es de destacar que en el artículo 162 de la LNM se establece que el capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo (que como sabemos engloba a todos los países de la Unión Europea (actualmente 28) junto a Islandia, Liechtenstein y Noruega), salvo en los supuestos en que se establezca expresamente por la Administración Marítima que establezca que tales empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española. Cuando en el Código de Comercio se contemplaba expresamente que el capitán o patrón deberían de ser de

nacionalidad española, si bien tal exigencia, como es bien sabido, ya había sido derogada por otras normas posteriores.

■
Igualmente es novedosa la nueva regulación respecto a la sustitución en el cargo de capitán en supuestos de muerte, ausencia, enfermedad u otro impedimento sobrevenido al capitán, durante la navegación, toda vez que se establece que en tales situaciones asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien será reemplazado por los oficiales del mismo departamento que le sigan en categoría, Y en última instancia, el mando del buque será asumido por los oficiales pertenecientes al departamento de máquinas, consecutivamente, según su jerarquía. Cuando en el Código de Comercio (en su artículo 633) se preveía que en caso de incapacidad o inhabilitación del capitán y piloto, el contraamaestre tomará el mando del buque.

■
Es de resaltar que con la nueva regulación el capitán ya no tiene la posibilidad de vetar la contratación de los tripulantes, tal como se contemplaba en el apartado 1.º del artículo 610 del Código de Comercio; quedando al libre arbitrio del armador o de sus representantes la contratación de las dotaciones. Y que el armador será el único responsable de la contratación de éstos, quienes deberán de contar con las titulaciones o certificaciones exigibles y ser capaces y con competencia contrastada para desarrollar sus quehaceres profesionales a bordo.

■
Y ya por último no podemos dejar pasar por alto la mención expresa a la condición de autoridad pública del capitán a bordo (artículo 176 de la LNM “Condición de autoridad pública”). Lo que viene a reforzar la autoridad del capitán a bordo y a la par le otorga un status jurídico privilegiado a la hora de velar por la tutela judicial de sus derechos.



Recordando a Manolo Prendes, como le llamaba Muñiz

José Antonio Prendes Serrano

Capitán de Pesca

A grandes rasgos voy a contar la historia de mi padre, con relación a la mar, fue un hombre sencillo y normal, buen padre y mejor abuelo.

Manolo Prendes nació el día 2 de febrero de 1918, era el último de 8 hermanos, cinco hombres y tres mujeres, todos naturales de Candás, Asturias. Fue un privilegiado, después de haber estado en la guerra, primero por un bando con 18 años y luego con el otro hasta finalizar la contienda y poder contarlo. Estuvo casado con Joaquina Serrano Cuervo, tuvieron dos hijos, Ana Mari y José Antonio (yo), hemos tenido la suerte de haber disfrutado muchos años de su compañía, su humor y sus rabietas típicas de los más pequeños de la familia. Aguantó hasta los 96 años y medio, con plenas facultades mentales cantando cuando hacía falta y fumando hasta el final.

El motivo de haber llegado a Galicia desde Asturias vino motivado por un barco. Su hermano mayor Agustín, que había estado en Estados Unidos con 18 años, trabajó allí hasta que hubo la Gran recesión de 1929 que le hizo volver a su pueblo. Desde allí vino para Vigo y trabajaba de encargado en Conservas Miao de Bernardo Alfageme que era de Candás, con sus ahorros y el crédito pesquero de la época, contrata la construcción de un barco de pesca, uno de sus grandes sueños, pues su padre era marinero y sus hermanos también, y quería que sus hermanos trabajaran en un barco familiar, sus cuatro hermanos, José, Saturno, Bautista y Manolo. El barco se empezó a construir en 1948 y se terminó en el verano de 1950, se hizo en Domaio (Moaña) en el astillero de Ferradás. Era de madera de 20 mt. de eslora y tenía un motor diesel de dos tiempos marca Brumister, de 185 CV. Barco muy robusto y marinero, que era como se construía en la ría de Vigo en aquella época. Se llamaba, "OBDULIA y JOSE MARÍA", que eran los nombres de mis abuelos paternos que yo no conocí.

Era tal el cariño que le tenía mi tío Agustín a ese barco por el nombre que llevaba, que nunca quiso desprenderse de él por otro mejor, este barco se

hundió en las proximidades de la Torre de Hércules, por una vía de agua después de colisionar con una gabarra que iba de remolque, sobre el año 1973. Este barco cambiaría las vidas de los hermanos Prendes, al menos a tres de ellos, Bautista había sufrido un triste accidente habiendo desaparecido después de haber caído al mar en la largada de la pareja.

Una vez construido, vino un tío de mi padre, Avelino Prendes, a buscar el barco a Vigo, ya que mi padre tenía un nombramiento desde la Estaca de Bares al Río Bidasoa (frontera con Francia), y andaba de patrón de costa a la pareja al día. Mis otros dos tíos José y Saturno era marineros, una vez el barco en Asturias mi padre se enroló de patrón de costa al bonito y mi tío Saturno de Pesca, el otro tío José era el chabolero. Este barco cambió a partir de aquí, la vida de los hermanos Prendes y sus familias: una vez terminada la costera del bonito, se desplazaron a A Coruña, para andar al arrastre durante el invierno (1950-1951) mi padre andaba de costa, una vez terminado el invierno volvieron para Asturias para ir al bonito (verano de 1951). Al terminar la costera, decide mi tío Agustín que el mejor sitio para el barco era Vigo, y así empieza el desplazamiento familiar hacia Galicia hasta el día de hoy.

En septiembre de 1951 mis padres y mis tíos al principio vienen para Vigo, yo con 5 años vengo con mi padre en el barco desde El Musel (Gijón) hasta Bouzas (Vigo), quizás aquí empezó mi pasión por los barcos de pesca, como se puede ver fui un niño precoz en la navegación.

El primer año en Vigo mi padre estudió para Patrón de Altura y una vez aprobado, patroneo el barco hasta 1964 más o menos y anduvo de pesca al arrastre y de costa al bonito en plan familiar. con él realicé uno de mis sueños, que era ir a la mar, en septiembre de 1962 con 16 años recién cumplidos, me embarqué en el "Obdulia y José María" de mariner, es el primer embarque de mi libreta, a la costa de Portugal. Todavía recuerdo la salida de Bouzas y la primera comida abordo, carne guisada, fue una experiencia inolvidable. Para mí fue un padre, amigo y compañero de trabajo algunos años, de chaval siempre me gustaba estar con él cuando

venía de la mar y andar en el barco de Bouzas al Berbés, los amigos a la hora de las chiquitas le decían no sabes andar sin tu hijo. Con él recibí mis primeros conocimientos náuticos y pesqueros durante el invierno que navegue con él.

Con el paso de los años me hice patrón y más tarde Capitán. Estando yo embarcado en el “Alamo” de Pesca, había una plaza de 1º oficial, como se había quedado viudo y tenía ganas de conocer otros caladeros, embarcó conmigo. En dicho barco, fuimos a pescar a Groenlandia y luego a Bostón (1974-1975). También navegó conmigo en el “Diamante” y “Mayi Cuatro”, juntos recorrimos los caladeros de Groenlandia, Bostón, Canarias y Namibia. Tuve mucha suerte de haber podido disfrutar de su compañía en el trabajo, siempre me enseñó algo, sobre todo a ser responsable y persona.

Juntos y con otros compañeros fundamos AETIMPE en Vigo por el año 1975 más o menos. Al poco tiempo nos unimos con la asociación que había en A Coruña, tras una asamblea que se realizó en el salón de actos de la casa del Mar de Vigo, y en ese momento quedó lo que a día de hoy somos: AETINAPE, con el amigo Muñiz al frente de la nave.

Pienso que muchos compañeros de profesión, no vieron o no quisieron ver, lo que sería esta asociación con el paso de los años, aunque ahora somos menos por la crisis, los logros alcanzados quedarán para siempre. El no haber conseguido una mayor implicación por parte de todos creo que se produce por la desidia, la comodidad y algunos por entender que ser socio de Aetinape podría perjudicarle ante el armador, a sabiendas de que esta asociación nunca fue un sindicato político. Pero la historia no se puede cambiar, en el año 1975 tenía 29 años, ahora tengo 68 y pienso lo mismo que pensaba: hay que dignificar la profesión marítimo pesquera. Pese a la dejadez de muchos compañeros, AETINAPE salió adelante, peleando constantemente con la administración marítimo-pesquera, defendiendo en lo posible los derechos y atribuciones profesionales de los náutico-pesqueros, que dicho de paso tanto hemos aportado para el desarrollo de la industria pesquera nacional, teniendo una gran relevancia económica durante muchas décadas.

El reconocimiento hacia mi padre ahora y a otros compañeros fallecidos anteriormente, no hubiera existido de no ser por nuestra asociación, que también se acuerda de las personas que nos dejan. Por este motivo me aparto un poco de la historia de mi padre, para reconocer el trabajo tanto profesional como humano de este gran grupo de profesionales

que formamos esta Asociación (siempre estamos los mismos, como se nota que no hay pasta, pero no importa, el espíritu inicial esta AHI ,que sea por muchos años). Gracias a esta lucha reconocida por unos pocos, se logró que Titulados Náutico Pesqueros, estén en la administración tanto Nacional como Autonómica: Inspectores de Pesca, Aduanas, Guardacostas de Galicia etc, muchos no lo saben, pero mereció la pena .

Para terminar, que no es sin tiempo, desde que se fundó la asociación, tanto mi padre como yo tratamos de estar presentes en muchos actos, para apoyar con nuestra presencia lo que significa para nosotros esta sociedad, gracias a ella tenemos una amistad y aprecio a todas las personas que han hecho posible alcanzar muchas metas impensables en otras épocas.

Quiero agradecer a todas y a todos el respeto y cariño que tuvisteis hacia su persona, lógicamente siempre hay algunos que lo trataron algo más, como es el caso de López y Palmira durante años en las descargas, al amigo Balbino (ausente) y a su mujer Nela siempre pendientes de él en las asambleas fuera de Galicia, lo mismo al amigo Ameijeiras y su mujer Amparo por lo mismo. Este hombre era un “ echao pa lante” tremendo.

Que decir del amigo Antonio Gutiérrez, por su atención en Palma de Mallorca y por ese artículo tan sencillo y sincero el día de su fallecimiento, muchas gracias aunque sean atrasadas.

Otro agradecimiento profundo, al amigo Camilo Caamaño Gestido, porque lo trató de una forma especial y cariñosa, vaya preciosidad de artículo publicado en Faro de Vigo (Morrazo) de 6 de septiembre de 2014 “REQUIEM POR UN MARIÑO”.

Al Sr. Piay por el aprecio y cariño que siempre le tuvo, al grupo formado por CHUS, BEA, GALLERO , por haber estado muchos veces en contacto con él.

Mi gratitud permanente a José Manuel Muñiz, siempre lo trataste como a un padre con cariño y respeto, él te admiraba mucho, porque sabía la lucha que hacías para defender el respeto y la dignidad de la profesión. Se sentía orgulloso de ser tu amigo y presumía de ello. En nuestra casa tenemos y la estoy viendo mientras escribo, una foto donde estais los dos, siempre estará con nosotros.

Gracias a todos. Un Abrazo

Con sabor a salitre: réquiem por un marino

Camilo Camaño Gestido

Miembro-Amigo de AETINAPE

Con sabor salado y, con el estío de agosto, acaba de dejarnos físicamente, uno de los singulares marinos y miembro de AETINAPE, Don Manuel Prendes, que fue capaz de dejar honda e inolvidable huella entre las gentes que pueblan el mar, también de sembrar las geografías por las que tanto navegó impartiendo afecto y amistad, pues como persona de bien, supo como nadie cultivarlas y mantenerlas a lo largo de su dilatada vida, pues cuando hace esta última singladura, navegaba hacia el centenario.

Noventa y muchos años de intensa vida, la mayoría de ellos ejerciendo de capitán, lo hicieron conocedor como el que más, de esa inmensa masa líquida y rica, medio indispensable para la conservación y sostenibilidad del planeta.

El señor Prendes, hombre menudo, de estatura casi minúscula, por el contrario poseedor de un mayúsculo corazón. Generoso, humilde, alegre, hablador, pero a la hora de enfrentarse a su trabajo, responsable hasta los inimaginables límites, actitud que no influyó ni un ápice para el sumo respeto que siempre profesó a sus subordinados, también a los compañeros de cargo.

Eso nos sitúa perfectamente en la desbordante clase humana de la persona, conducta que contribuye decididamente a su inmortalidad, pues a pesar de su fallecimiento, va a permanecer su recuerdo entre todos los que compartieron crudas peripecias de oficio, entre nosotros, entre los suyos, entre todos los que tuvieron la honra de conocerlo, de tratarlo, de escuchar su fluido y elocuente verbo, también las cantigas que como buen asturiano, siempre mostraba con alegría, animando y alargando o dando continuidad a reuniones o simplemente sobremesas. La picaresca, o acaso ella sumada a los largos silencios de la vida marinera, mezclada con ese perenne humor, lo llevan a recrearse en la canción "Tatuaje", que interpretaba su admirada Concha Piquer, creando una letra singular y suya, llena de sorna y propia de la atmósfera que invade el ambiente marino.

Letra de Manuel Prendes

TATUAJE

Vino ella en un barco
viejo y destrozado,
la encontré en un banco
al amanecer.

Cuando todo el mundo
roncaba y dormía,
su cara tan sucia
se dejaba ver.

Era bizca y tuerta como las almejas,
su pecho aplastado igual que un colchón.

Con la boca sucia
de beber cerveza,
borracha perdida
con un gran tablón.

Hasta delante de la gente a un guardia de circulación,
ella le enseñaba los dientes y le cantaba esta canción.

Mira mi pecho aplastado
un autobús me atropelló.

El chófer se murió asustado
porque el gasófono falló.

Mira mi nombre de extranjera escrito aquí sobre mi piel,
si no te gusta Baldomero dime que nombre yo me pondré.

Si Señor Prendes, eso es alcanzar la inmortalidad. Dejar tanto recuerdo, tanta y tan honda huella lleva a esa imborrable situación. No recuerdo, creo que en el homenaje que AETINAPE le hiciera en Compostela, acaso con motivo de su noventa aniversario, cuando en una de esas largas tertulias, no dudaste en afirmar que si te permitiesen, seguirías siendo capaz de volver a surcar los océanos, de dar más de una vez vuelta al planeta, manejando la nave y poniendo proa al infinito. Esta sí que fue la última singladura proa al infinito, pero tú quedaste entre nosotros.

Por todo esto, la Casa-Museo A Mangallona, una vez más, esta sin tu presencia física, quiso conmemorar esa partida sin retorno, abrió sus puertas para que un grupo de compañeros, también de amigos, muchos miembros de AETINAPE, también como tú capitanes, oficiales, titulados náuticos, ins-

pectores, otros simplemente eso, amigos, para compartir verbo, hablar de ti y después, compartir mesa y mantel en memoria tuya, volver a las tan cotidianas tertulias y cantigas. Allí estábamos para honrarte como te mereces, compañero de lucha, otros como Pepe Loira, que tanto hiciera desde su responsabilidad al mundo de la pesca, Palmeiro, hombre de la cultura y gran defensor de nuestra lengua, Muñiz, como patrón de la nao, con una representación de vuestro colectivo, pero también estaba allí tu hijo, igualmente hombre salado, para contarnos más sobre ti, de tu generosidad y, como despedida, cantarnos ese “Tatuaje”, que tan pícaramente en tantas ocasiones nos habías agasajado en inolvidables encuentros.

■

Hasta siempre bien querido Prendes, seguiremos hablando, imaginándote tal y como la honda huella que nos has dejado, ...poniendo proa a ningún lugar.



Profesor para todo

José Manuel Costas Capelo

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

Acabo de leer en la prensa el caso de una profesora de plástica de secundaria que en el reparto de materias en el instituto al que fue destinada en el curso que acaba de comenzar, le tocó en suerte hacerse cargo de una materia para la que no tiene formación, como es la asignatura de química de bachillerato, además de aquella para la que sí tiene competencia docente por sus estudios de Bellas Artes. La noticia cuenta que renunció por dignidad personal, supongo que con el fin de evitar una situación que dañaría su prestigio y también el del propio sistema educativo, que a la autoridad parece no importarle. Todo ello a riesgo de las graves consecuencias que esta decisión podría haberle acarreado. Pero el asunto no quedó ahí, porque en el nuevo instituto que le fue asignado, le tenían reservada otra perla de igual calibre. La química del primero se transformó en matemáticas en el segundo.

Yo podría añadir otros muchos casos de mi experiencia personal. A título de ejemplo, recuerdo el de varios titulados de ingeniería agrónoma que llegaban al instituto para tomar posesión de su plaza de contratados, cuando el horario que tenían asignado correspondía a una materia que no guardaba la más mínima relación con los conocimientos que sus títulos podían acreditar. En el momento que conocían que el nombre de su módulo era el de pesca marítima, demudaban su expresión, mostrando un gesto de evidente preocupación ante el dilema que se les presentaba: necesitaban aquel contrato, pero reconocían su incapacidad para aceptarlo.

Este es un asunto que he venido tratando en artículos anteriores y que no me cansaré de denunciar. Nadie puede pensar que este sea el camino que nos permita mejorar el nivel educativo de este país. El acto docente reúne en un aula a un grupo de alumnos que se desplazan a ella, dedican su tiempo y ocupan sus mesas con el único fin de aprender. No podemos convertir la enseñanza en un fraude de tales dimensiones que aquellos tengan que soportar la presencia de un profesor que se ve obligado a pasar por el mal trago de enfrentarse a ellos

sin saber que decir o, en el mejor de los casos, tratando de ocupar su tiempo con los pobres resultados de un esfuerzo realizado para la ocasión, que lleva aparejado la farragosa labor de leer unos folios. Los alumnos no se merecen semejante despropósito.

Es necesario cambiar ya el modelo, porque necesitamos rentabilizar los medios, tanto personales como materiales, para formar los mejores alumnos. Tenemos que apostar por una enseñanza más eficiente, de mayor calidad, porque el futuro de un país descansa en el nivel de su educación. Y en el caso de la enseñanza marítimo-pesquera, además, no podemos olvidar la componente de riesgo que conlleva, que afecta fundamentalmente a la seguridad de las personas. Esto debe llevarnos a sentir la necesidad de trasladar a los currículos los contenidos necesarios y a las aulas todos aquellos instrumentos que permitan evitar y, en cualquier caso, reducir el número y minimizar el alcance de los accidentes que se puedan producir. Pero, es evidente que el éxito de esta tarea solo es posible con el compromiso de quienes tienen capacidad para hacerlo.

Solo quiero recordar aquí los accidentes marítimos que tuvieron lugar en los meses pasados de marzo y abril y que afectaron a tres pesqueros gallegos con los desgraciados resultados de todos conocidos. Introduzco este asunto, no para señalar culpables, sino para llamar la atención sobre la necesidad que tenemos de ser capaces de extraer de ellos la manera de estudiar los comportamientos y valorar sus resultados, poniendo el énfasis en identificar el entorno en que se toman las decisiones y cuales son los contenidos del currículo que están involucrados. De este modo, el aula debería convertirse en un lugar de análisis y estudio, además de un foro de discusión, sobre sucesos de graves consecuencias y que pueden mostrarse a los alumnos reproducidos mediante aplicaciones informáticas y simuladores para que puedan seguir los detalles del proceso y descubrir por sí mismos las soluciones más adecuadas.

Tomando como ejemplo los citados accidentes, podríamos abrir un debate en relación al accidente del Mar de Marín, respecto de la necesidad de un

buen conocimiento del Reglamento Internacional de Abordajes, del Sistema Automático de Identificación, del uso del radar y de la importancia de las comunicaciones, tanto en español como en inglés, introduciendo supuestos de discusión. El naufragio del Mar Nosso, nos invitaría a un estudio pormenorizado de la estabilidad en aguas tranquilas, entre olas y durante el proceso de virado del aparejo, siguiendo la evolución de sus curvas a lo largo del proceso. En el caso del pesquero Santa Ana, el debate nos llevaría al uso de las cartas electrónicas y de sus recursos, del trazado de los rumbos y los efectos posibles del viento y la corriente.

En este modelo de enseñanza, como vemos, el profesor es el centro neurálgico del proceso educativo. Es el responsable de acercar los alumnos al conocimiento, utilizando todas las estrategias que tenga a su alcance para mantener el interés y la curiosidad de todos a lo largo del proceso. Esto, aún exigiendo también otras cualidades del docente, será imposible sin una sólida formación y experiencia de quienes tienen a su cargo esta responsabilidad.

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

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar: evolución histórica (I)

Pedro Riveiro Domínguez

Analista en derecho internacional marítimo y pesquero

De todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, el más importante es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar o SOLAS (acrónimo de la denominación inglesa del convenio: "Safety of Life At Sea"). Este convenio es también uno de los más antiguos, ya que la primera versión llegó a adoptarse en una conferencia celebrada en Londres en 1914. Desde entonces se dieron progresivamente cuatro convenios: el segundo fue adoptado en 1929 y entró en vigor en 1933; el tercero en 1948 entrando en vigor en 1952; el cuarto en 1960 y entró en vigor en 1965; mientras que la versión actual se aprobó en 1974, entrando en vigor en 1980.

El Convenio de 1914 trataba primordialmente de la seguridad de la vida humana. Por ejemplo, incluía capítulos sobre la seguridad de la navegación, construcción, radiotelegrafía, dispositivos de salvamento y prevención de incendios. Todos ellos todavía siguen figurando como capítulos separados en la versión de 1974.

El periodo de fines del siglo XIX y principios del XX fue el de mayor auge en el transporte de pasajeros por mar, ya que no existían aviones y todavía tenía lugar la emigración de Europa a las Américas y a otras partes del mundo. Por tanto, los buques de pasaje representaban un medio de transporte mucho más común que en la actualidad y, con frecuencia, los accidentes se traducían en numerosas pérdidas de vidas humanas. En este sentido, el suceso que condujo a la convocatoria de la Conferencia internacional de seguridad marítima de 1914 fue el hundimiento del transatlántico Titanic, durante su viaje inaugural en abril de 1912. Más de 1.500 pasajeros y miembros de la tripulación perecieron, y el desastre planteó tantos interrogantes acerca de las normas de seguridad que el Gobierno del Reino Unido propuso la celebración de una conferencia internacional para elaborar nuevas normas en este asunto. A la Conferencia asistieron representantes de 13 países y el Convenio SOLAS fue adoptado el 20 de enero de 1914. Con ello, se tenía el propósito de que el Convenio entrara en vigor en julio de 1915, pero debido a la Primera Guerra Mundial no pudo llevarse a cabo. No obstante, muchas de sus disposiciones fueron adoptadas por diversas naciones.

En consecuencia, en 1927 se formularon propuestas para celebrar otra conferencia, que tuvo lugar en Londres en 1929 y, a la que asistieron representantes de 18 países. En esta Conferencia se adoptó un nuevo Convenio SOLAS que llegó a entrar en vigor en 1933 que básicamente se amoldaba al modelo de la versión de 1914, aunque incluía varias reglas nuevas. Uno de los dos anexos de este Convenio tenía por objeto revisar la regulación internacional para prevenir los abordajes en el mar.

Sin embargo, los adelantos técnicos habían demostrado que el Convenio de 1929 estaba quedando anticuado y, en 1948, el Reino Unido fue el país anfitrión de una conferencia internacional en la que se adoptó el tercer Convenio SOLAS. Este Convenio siguió la modalidad ya establecida, pero en su ámbito quedaba comprendida una mayor gama de buques, a la vez que era más detallado que los anteriores. En este sentido, introducía mejoras importantes en cuestiones como los compartimentados estancos en los buques de pasaje; normas de estabilidad; mantenimiento de servicios esenciales en caso de emergencia; o la protección estructural contra incendios. Además, se llegó a introducir un certificado internacional de seguridad del equipo para buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas, debido a la creciente importancia de los buques de carga en relación con los de pasaje, que ya empezaban a verse afectados por la competencia de la aviación, y se revisaron también el Reglamento de Abordajes y las reglas relativas a la seguridad de la navegación. También se incluyó un capítulo separado para regular el transporte de grano y de mercancías peligrosas, incluidos los explosivos. En este auge evolutivo de la tecnología, los adelantos en las radiocomunicaciones habían sido considerables desde 1929, de tal modo que el Convenio de 1948 dedicó también un nuevo capítulo relativo a la radiotelefonía, además de a la radiotelegrafía.

El año 1948 fue además particularmente significativo, ya que una conferencia celebrada en Ginebra por las Naciones Unidas adoptó el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), que era conocida en aquel entonces como Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI). El Convenio SOLAS de 1948 contemplaba que la creación de esta nueva Organización significaba que, por vez primera, existía un órgano internacional permanente con competencias para aprobar instrumentos internacionales relativos a los asuntos relacionados con la seguridad marítima. De este modo, inicialmente se tenía la intención de mantener el Convenio actualizado

mediante la adopción periódica de enmiendas por medio de la OMI. Sin embargo, las ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del Convenio constitutivo de la OMI llevaron tanto tiempo que la primera reunión no se celebró hasta 1959. Por tanto, se decidió que en lugar de enmendar el Convenio de 1948 era preferible adoptar un instrumento completamente nuevo: el cuarto Convenio SOLAS de 1960.

Así, la Conferencia de Seguridad Marítima de 1960, a la que asistieron delegados de 55 países fue la primera celebrada por la OMI. A pesar de que habían transcurrido tan sólo 12 años desde la aprobación del último Convenio, el ritmo de la evolución técnica marcaba una tendencia creciente y el Convenio SOLAS de 1960 fue objeto de numerosas mejoras en este sentido. Al igual que el anterior, el nuevo Convenio incorporaba disposiciones relativas a la supervisión, incluidas prescripciones para diversos reconocimientos y certificados de los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas dedicados a viajes internacionales y para que los Gobiernos investigaran siniestros cuando consideraran que ello podría contribuir a determinar los cambios necesarios en las reglas. Muchas de las medidas de seguridad que anteriormente habían sido aplicables solamente a los buques de pasaje se hicieron extensivas a los buques de carga, especialmente las relativas a la fuente de energía eléctrica y al alumbrado de emergencia, así como la prevención de incendios. Las prescripciones relativas a las radiocomunicaciones se revisaron de nuevo, y en el capítulo que trataba los dispositivos de salvamento se dispuso lo necesario para que los buques llevaran balsas salvavidas, las cuales se habían perfeccionado hasta tal punto que, en algunos casos, podían sustituir parcialmente a los botes salvavidas.

Además, se llegaron a revisar las reglas sobre construcción y prevención de incendios, así como las correspondientes al transporte de grano y de mercancías peligrosas. En el último capítulo se esbozaban prescripciones aplicables a los buques nucleares, que en 1960 parecía que iban a adquirir importancia en los años venideros. Al igual que en 1929 y 1948, el Reglamento de Abordajes revisado pasó a constituir un Anexo del Convenio. Por último, la Conferencia aprobó unas 56 resoluciones, muchas de las cuales instaban a la OMI a realizar estudios, recopilar y distribuir información, o adoptar otras medidas. Éstas incluían, por ejemplo, una petición para que la OMI elaborase un código internacional unificado aplicable al transporte de mercancías peligrosas; resolución que tuvo como resultado,

cinco años después, la aprobación del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas.

La Conferencia de Seguridad Marítima de 1960 determinaría gran parte de la labor técnica de la OMI durante los próximos años. Inicialmente se había pensado mantener actualizado el Convenio SOLAS de 1960 mediante enmiendas cuando entrara en vigor (hecho que ocurrió en 1965). La primera serie de enmiendas fue aprobada en 1966, y a partir de entonces hubo periódicamente otras.

Desafortunadamente, a medida que transcurrían los años se hizo cada vez más evidente que este procedimiento de enmiendas, basadas en las lecciones derivadas de los grandes desastres con el fin de mantener el Convenio SOLAS a la altura de los adelantos técnicos, estaba destinada a fracasar debido al carácter de enmienda adoptado en la Conferencia de 1960. Tal procedimiento estipulaba que las enmiendas entrarían en vigor 12 meses después de haber sido aceptadas por dos tercios de las Partes Contratantes del Convenio. Este procedimiento había sido completamente satisfactorio anteriormente, cuando la mayoría de los tratados internacionales eran ratificados por un número de países relativamente pequeño. Pero durante la década de 1960 el número de miembros de las Naciones Unidas y de organismos internacionales como la OMI estaba aumentando rápidamente. Muchos países habían conseguido la independencia, y muchos de ellos pronto empezaron a constituir sus flotas mercantes. El número de Partes en el Convenio SOLAS creció ininterrumpidamente, con lo que el número de ratificaciones necesarias para lograr los dos tercios que hacían falta para la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS aumentaba paralelamente. Estaba claro que estas enmiendas tardarían tanto en convertirse en normas internacionales que, antes de que eso ocurriera, ya se podían considerar como desfasadas.

Como resultado de ello, la OMI decidió introducir un nuevo Convenio SOLAS que no sólo incorporase todas las enmiendas del Convenio de 1960 aprobadas hasta entonces, sino que incluyese también un nuevo procedimiento que permitiera que las enmiendas que se hiciesen en lo sucesivo entraran en vigor en un periodo de tiempo razonable. De este modo, tuvo lugar el cuarto Convenio SOLAS, adoptado el 1 de noviembre de 1974 por la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, entrando en vigor el 25 de mayo de 1980 y a la que asistieron representantes de 71 países. El Convenio que se adoptó en la versión que está actualmente en vigor es improbable

que sea sustituido por un nuevo instrumento, debido al nuevo procedimiento tácito de enmienda que figura en el artículo VIII.

Tal como se ha señalado, el procedimiento de enmienda previsto en el Convenio de 1960 estipulaba que una enmienda sólo entraría en vigor cuando hubiera sido aceptada por dos tercios de los Gobiernos Contratantes. Por consiguiente, exigía a los Gobiernos tomar medidas positivas para la aceptación de la enmienda. Por regla general, esto significaba que la aceptación se veía retrasada hasta que se promulgara la necesaria legislación nacional, y los gobiernos no siempre atribuían un alto grado de prioridad al examen de la misma, especialmente si el ritmo de aceptación por otros Estados era lento. De este modo, el Convenio de 1974 trata de resolver este problema invirtiendo el proceso, ya que parte de la hipótesis de que los gobiernos están a favor de la enmienda a menos que tomen medidas positivas para dar a conocer sus objeciones. Así, el artículo VIII determina que las enmiendas a los capítulos II a VIII del Anexo - donde figuran las disposiciones técnicas del Convenio - se considerarán aceptadas transcurrido un plazo de dos años (o al término de un plazo diferente fijado en el momento de la aprobación) a menos que sean rechazadas, dentro de un periodo especificado, por un tercio de los Gobiernos Contratantes o por un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial. Por otra parte, el artículo contiene otras disposiciones para la entrada en vigor de las enmiendas, incluido el procedimiento de aceptación expresa, pero en la práctica, el procedimiento de aceptación tácita constituye el método más rápido y eficaz de asegurar la entrada en vigor de las enmiendas al Anexo técnico y es el que se utiliza ahora invariablemente.

Desde 1974 el Convenio SOLAS se ha enmendado dos veces por medio de dos protocolos: i) el Protocolo adoptado el 17 de febrero de 1978 por la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación (Protocolo de 1978) que entró en vigor el 1 de mayo de 1981; y ii) el Protocolo adoptado el 11 de noviembre de 1988 por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (Protocolo de 1988), que entró en vigor el 3 de febrero de 2000, que reemplazó y dejó sin efecto el Protocolo de 1978. Además, el convenio es objeto de continuas enmiendas, bien mediante resoluciones aprobadas en las reuniones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, o en conferencias de

gobiernos contratantes. Hasta la fecha de publicación de su versión refundida de 2009, el convenio había sido objeto de 36 enmiendas. Por su parte, el protocolo de 1988 también ha sido enmendado en varias ocasiones, una de las últimas entró en vigor en enero del 2010.

Por último, el convenio SOLAS en su versión actual incluye artículos que establecen las obligaciones generales, el procedimiento de enmienda y un anexo estructurado en 12 capítulos. El objetivo principal de este convenio es especificar normas de construcción, equipamiento y explotación de buques para garantizar su seguridad y la de las personas embarcadas. Los Estados de abanderamiento que hayan adoptado el SOLAS son responsables de garantizar que los buques bajo su pabellón cumplan con sus prescripciones, mediante los oportunos reconocimientos y emisión de los certificados establecidos en el Convenio como prueba de dicho cumplimiento. Las disposiciones de control también permiten a los gobiernos contratantes a inspeccionar los buques de otros Estados contratantes si hay motivos fundados para creer que el buque y su equipo no cumplen sustancialmente con los requisitos de la Convención, este procedimiento se conoce con el nombre de Estado Rector del Puerto.

Novedad editorial

El régimen jurídico de la navegación en la Cuenca del Tajo, especialmente a su paso por las provincias de Ávila y Madrid

José Manuel Muñoz Hernández

Licenciado en Derecho, Capitán de Yate y
Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo.
Socio de AETINAPE

Este libro es un resumen de conocimientos y experiencias relacionadas con la navegación en las aguas de la cuenca del Tajo, enfocado desde un punto de vista jurídico, pero que por la forma en que ha planteado el trabajo resulta ameno y de fácil lectura, lo que hace asequible el mismo también a profanos en la materia, sin importar la edad del lector.

Comienza el libro con una serie de cuestiones extrajurídicas que se recogen principalmente en los capítulos Primero y Segundo de la obra. El hecho de tratar de la navegación en una zona tan alejada del mar requería, antes de entrar en temas jurídicos concretos, abordar en el Capítulo Primero, entre otras, las características geográficas, hídricas y geológicas de la cuenca, así como la justificación técnica de las condiciones de navegabilidad fluvial y lacustre en la zona objeto del trabajo. Por similares motivos había que justificar que históricamente la navegación en el tramo objeto de estudio había sido y era una realidad. Poniendo un especial cuidado en determinar aquellos datos y documentos relativos a la historicidad jurídica relativos al tema tratado. Principalmente en el Capítulo Segundo se va a recoger esto, aunque se ha preferido que determinadas cuestiones se estudiaran en otros apartados del trabajo por razones de oportunidad, idoneidad y claridad expositiva.

Una vez estudiado el contexto extrajurídico, había que determinar el marco de las Fuentes del Derecho de la navegación en aguas interiores. Cuestión que se aborda en el Capítulo Tercero, precisamente bajo ese mismo título. En los dos capítulos siguientes se trata el concepto jurídico de navegación en aguas continentales y el régimen normativo del medio, la embarcación y quien la gobierna. Se hace diferenciando el fin con que se realiza tal navegación, ya que va a ser distinta la normativa que rija la misma atendiendo a su finalidad de recreo o no, a si es una actividad lucrativa u onerosa, etc. El estudio va a seguir un patrón básico en cuanto a abordar la cuestión de que se trate desde el punto de vista del medio en el que se desarrolla la navegación, el tipo de embarcación que se utiliza y en lo referente a la persona que la maneja.

■ Mientras en el Capítulo Cuarto trata principalmente de la navegación de recreo dentro del Derecho Administrativo, en el Capítulo Quinto se aborda la cuestión atendiendo al carácter profesional y mercantil del mismo, que normalmente se estudia en el marco del Derecho privado.

■ La segunda parte del Capítulo Quinto va a versar sobre unas cuestiones diferentes, cuales son el buen gobierno de la nave y la influencia de la Estética, como ciencia, en la señalización de la vía, el diseño de la nave, el entorno paisajístico y la uniformidad del navegante. Se trata, por una parte, de definir las normas de tráfico que han de regir la actividad náutica en nuestro contexto y, por otro, de un estudio de la estética náutica en general desde el punto de vista jurídico.

■ En el Capítulo Sexto se definen las diferentes instituciones, organismos o entidades relacionadas con la navegación, delimitando los fines y competencias de cada uno de ellos.

■ En el Capítulo Séptimo se recogen aquellas modalidades de navegación a vela de ocio y deportivas más importantes, susceptibles de ser practicadas en las aguas continentales de la cuenca del Tajo, atendiendo a que se trata de clases internacionales y olímpicas, su origen y su régimen jurídico basado en los llamados estándares, que son normas nacidas en el ámbito del Derecho privado que han devenido, por consuetudinarietà y por su grado de aceptación, a ser normas administrativas de índole deportivo propias del Derecho público.

■ Del mismo modo, en el Capítulo Octavo tenemos otras modalidades de navegación distintas de la vela como es el piragüismo, el remo o la navegación a motor. Tal navegación se realiza mediante regatas o con un fin lúdico independiente o como recreo; también se recogen otros supuestos, como la navegación con otros fines como es el salvamento o el buceo, etc. Se pretende abordar el mayor número de supuestos y definir la normativa aplicable a los mismos.

■ Los capítulos Noveno y Décimo se dedican al estudio del tráfico fluvial ilícito y sus consecuencias jurídicas. Es un estudio del derecho coercitivo de la náutica de aguas interiores y sus implicaciones administrativas y, sobre todo, penales. El Capítulo Noveno originalmente pretendía ser un estudio comparativo del diferente tratamiento penal que recibía el infractor dependiendo del vehículo que portase (de tráfico rodado, fluvial o aeronave). No obstante el cambio de criterio que supuso la 1ª Conferencia Interministerial Mundial auspiciada por Naciones Unidas sobre seguridad vial celebrada en Moscú los días 19 y 20 de noviembre de 2009 y los acuerdos que allí se adoptaron, le llevaron a modificar el rumbo de la investigación. Se consideró importante indagar cual sería el tratamiento jurídico en el supuesto del uso de vehículos híbridos de tipo acuático y sus consecuencias penales, al no conocerse tratado que estudiara dicho tema. Por otra parte, al versar gran parte del trabajo también sobre modalidades deportivas, era necesario abordar la cuestión del dopaje en el deporte náutico o las cuestiones relacionadas con la corrupción en dicho deporte, etc.

■ En el Capítulo Décimo se aborda el estudio de la protección ambiental en el medio fluvial y lacustre desde el punto de vista de la navegación. El objetivo era determinar la normativa existente relativa a la interactividad entre el medio, la embarcación y la persona que la maneja.

■ Si las cuestiones en el capítulo anterior versaban sobre Higiene náutica, las que se tratan en el Capítulo Undécimo van a serlo sobre normativa de Seguridad en la nave. La importancia de este capítulo radica tanto en el fin por el que tales normas fueron dictadas como por las consecuencias jurídicas de la normativa en la que nacen, recientemente derogada en el ámbito marino, pero vigente para el propio de la navegación fluvial y lacustre por las razones que en el texto se exponen.

■ En el Capítulo duodécimo se recoge una serie de cuestiones relativas al seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria que ha de formalizarse respecto a embarcaciones de recreo y deportivas para poder navegar en la cuenca del Tajo y otras cuestiones relacionadas con el tema de los seguros náuticos, el cuál no es un tema exento de polémica.

■ Al final de la obra se recogen las conclusiones y modificaciones que se proponen tras la investigación realizada.

Lunes
26 de mayo de 2014

EL CORREO GALLEGO

Un marino noiés que se acaba de jubilar restaura una embarcación de más de 50 años de antigüedad para dedicarla a pasear por la ría y a la pesca deportiva // Se trata de un bote a vela de los que se utilizaban para mariscar **TEXTO Manuel Gil**

Un velero llamado libertad

Un vecino de Nola que reside en A Barqueira acaba de restaurar un antiguo bote a vela de los que se utilizaban en la primera mitad del siglo XX para mariscar en la ría y convertirlo en una embarcación dedicada a su recreo personal. Juan José Insua, de 56 años, se jubiló el 15 de enero de 2013. En ese momento decidió restaurar y acondicionar un antiguo bote clásico de cinco metros de eslora y 1,75 de manga que perteneció a un tío suyo, aunque ahora lo dotó también de un pequeño motor de apoyo.

Tras siete meses de trabajo en una finca de su propiedad y sin ayuda de ninguna clase consiguió su objetivo. La embarcación cuenta con 51 años de antigüedad y se encontraba muy deteriorada y ya no disponía de las velas. "El bote era de un tío mío que lo utilizó para capturar berberecho en la década de los años 60 y en su restauración invertí 600 euros en material y mi mano de obra", señala Juan José Insua.

La embarcación data originalmente de 1963 y estaba dada de alta para dedicarse al marisqueo, pero ahora la pasó a la séptima lista, en la que están inscritos los barcos de recreo. Su navegación por la ría levanta admiración entre las personas que ven el velero surcar las aguas.

Una vez finalizados los trabajos de restauración, pretende disfrutar de su jubilación paseando por la ría y dedicarse a la pesca deportiva al estar jubilado como marino. "Me ocupé desde los 16 años como mecánico naval, los primeros 17 en barcos que pescaban marisco en Angola, y los últimos 20 en remolcadores en el puerto de A Coruña", recuerda.

Juan José Insua asegura que es muy aficionado al bricolaje, y es habitual que haga maquetas de



Insua navega con un acompañante por la ría a su paso por el nuevo puente de la variante de Nola. Foto: P.S.



Aspecto que presentaba el barco antes de la restauración. Foto: P.S.

La embarcación estaba muy deteriorada ya que solo quedaba la estructura y ni disponía de las velas

barcos e incluso se atreva a restaurar casas viejas. "Cuando era pequeño tenía un familiar que se dedicaba a hacer maquetas de embarcaciones y aprendí de él. Sin embargo, para mí, casi es más lúcido hacer una de estas mi-

niaturas que el bote que acabo de acondicionar", apunta.

"Ahora mismo tengo dos maquetas de remolcadores sin terminar. Aparqué un poco esta afición para dedicarme a restaurar el bote, aunque ahora ya puedo continuar con esos trabajos", manifiesta este noiés.

Ni que decir tiene, que Juan José Insua es un apasionado del mar pese a que pasó 39 años de su vida a bordo de buques. En los últimos días ya se le puede ver navegando por la ría con su llamante bote a vela.

"Ahora que tengo tiempo libre voy a aprovecharlo para dedicarme a una de mis pasiones como es la pesca deportiva y navegar por la ría", señala. Aunque el velero restaurado lleva el nombre de Insua Martínez como dice la canción de Perales un velero llamado libertad para disfrutar de una merecida jubilación tras pasar media vida en el mar.

VEINTICINCO AÑOS DEL HUNDIMIENTO DEL «NUEVO NAUTILUS»

La tragedia que cubrió Laxe de luto

El naufragio dejó cinco víctimas, cuatro viudas y siete huérfanos

CRISTINA VIG
CORRANCO, LA Voz

El naufragio del Nuevo Nautilus, con todos sus tripulantes a bordo, fue el preludio de un decenio trágico y el que marcó un antes y un después en la actividad de las Administraciones. El impacto que causó en la opinión pública quedó reforzado apenas tres meses más tarde por el hundimiento del Velasco II, que el mar tragó con once hombres. En el caso del pesquero laxeño se pudo ir poco a poco haciendo un retrato de las vidas, pero el buque de A Gaiña, entre dos días sembrando el terror, el servicio de salvamento se limitaba al rescatar a Alonso de Chaves y a un helicóptero con poca autonomía.

El accidente del Nuevo Nautilus dejó cinco víctimas, cuatro viudas, siete huérfanos y un recuerdo tan horrible en el pueblo, que se conmemoró el 2010 veinticinco años de luto por el Paschoño.

Marcelo Santiago recuerda bien el 6 de octubre de 1989. Tenía 16 años y estaba en el puerto de Laxe. Su padre, Germán Santiago Díaz, era tripulante del Nuevo Nautilus. Al quedar viudo, su madre le obligó a dejar el mar, pero el trabajo en tierra le duró poco porque pronto encontró a un nuevo jefe. Ahora se uno de los tripulantes del pequeño mariscal Sanfeliú III, en el que también trabaja su hermano Roberto, que quedó huérfano con 9 años. Son los últimos herederos de aquel naufragio que se dedica a la pesca.

Los hermanos Jesús Manuel y Alicia Soneira, hijos del patrón, que apenas 25 años, optaron por la hueste de la. Ni siquiera su madre, Julia Ramos, vive ya en Laxe, aunque mantiene la casa. Ocho de los huérfanos en el agua, y la séptima, es una mujer. El único que se dejó descendencia fue Manuel Ramos, cuñado del patrón, que al día siguiente tenía que volver a la Universidad Laboral, a estudiar Medicina Náutica. Tenía 15 años.

Germán Santiago era el mayor de los tripulantes de aquel pesquero que iba a los ramos, a por taje. El remolcador los 45, pero el resto eran muchos más jóvenes, aunque había cumplido los 30. Manuel Domínguez Busto los recuerda muy bien. De él fue el Nuevo Nautilus. Se lo vendió un año antes del hundimiento a un capitán, Jesús Manuel Soneira, que había estudiado Náutica y tenía pasión por el mar, a pesar de que no venía de una familia marinera.

Recordó el armador del Nuevo Nautilus la desaparición de las familias porque no hubo con-



Huérfanos. Los hermanos Marcos y Roberto Santiago Charlo tienen 26 y 9 años, respectivamente, cuando su padre desapareció en el mar. Son dos de los siete huérfanos que dejó el naufragio del Nuevo Nautilus y los únicos que siguen vinculados a la pesca. José Manuel Soneira.



Búsqueda. El Goceador, de Laxe, y los armadores Marcos y Manuel Soneira rastrearon el fondo marino para intentar sacar el Nuevo Nautilus con una red de acero y recuperar los cuerpos. Un grupo de buzos intentó llegar al fondo, pero había demasiada profundidad. Los labores de búsqueda del fondo duraron semanas. MANUEL

tización física del naufragio hasta dos semanas más tarde. Recordaron incluso a volar y a quedarse, porque que habían quedado sin náutica y iban a la deriva.

pero el armador del Mariscal de Corra, que habló con el Nuevo Nautilus, justo antes de la desaparición y Domínguez Busto tenía bastante claro que se había

hundido. Finalmente consiguió las evidencias. El barco la serie yacía en el fondo y con él los víctimas que seguían de ligeros y dolor todo el pueblo.

LA OMNIÓN DEL EXPERTO

Contra la negra sombra

Son 25 años de una de las trágicas tragedias que golpearon el mundo marítimo-pesquero gallego. Aquel 6 de octubre del 89 el pesquero Nautilus, con 45 años, desapareció con sus cinco jóvenes tripulantes, el mayor de 45 años y el menor de 15, la mayoría casados y con hijos.

Fueron muchas las opiniones y suposiciones las especulaciones sobre lo que pudo haber ocurrido: hundimiento súbito, abordaje, etc., mientras las Administraciones maritimas protagonizaban su acostumbrado sainete de despropósitos. Desgraciadamente en aquellos años no existía la regulación y control del tráfico marítimo en la zona,

ni medios materiales y humanos de salvamento, ni políticas preventivas, ni cultura de la seguridad marítima, ni las instituciones responsables tenían la suficiente sensibilidad, y lo que es peor, todavía existe en gran parte de la sociedad la cultura de la fatalidad y la resignación.

Hablando de los años 80, una década de grandes tragedias marítimas y cuando las pérdidas de vidas humanas en el mar era algo aceptado por el sector y la sociedad como un tributo a pagar.

Por Aetnape desde su fundación en el año 82 quien inició todo un proceso de lucha para revertir esta negra sombra ante el desastre, en favor de la coordinación entre administraciones, cultura de la prevención,

formación de las tripulaciones, inspecciones rigurosas, Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo, Dispositivo de Seguridad del Tráfico Marítimo, etc.

Algunos de estos sucesos se han producido a costa de los chicos gallegos que padecieron muchas tripulaciones, con la pérdida de cientos de vidas inocentes. Cuando los medios de comunicación mostraban con crudeza la realidad de un sector incógnito y hablaban con sus protagonistas. Desde entonces, las autoridades fueron desarrollando un trabajo más allá que sumar de pérdidas a los familiares de las víctimas. Aetnape nunca bajó la guardia, porque todavía existen muchos factores de riesgo. Pero la sombra ya no es tan negra.

Solo una placa recuerda a los muertos en el mar

Una placa en la lonja de Laxe es el único recuerdo que queda de los cinco hombres que desaparecieron en el Nuevo Nautilus y de Germán Soneira Pardo, cuyo cuerpo no apareció en el accidente del Paschoño. No hay en la Costa da Morte ningún monumento similar que recuerde a los que no pudieron ser enterrados en tierra, uno de los principales consueños de las personas que han perdido a un ser querido. Son decenas las familias que no han sido encontradas y lo peor es que sus familias no tienen un lugar en el que llorar.

El puerto del Nuevo Nautilus está localizado a solo milhas de las islas Shetland. En Laxe todo el mundo parece tener claro lo que ocurrió aquel 6 de octubre, del que mañana se cumplirá un cuarto de siglo. Tanto los hijos de Germán Santiago, como Manuel Domínguez Busto, que fue el primer dueño del Nuevo Nautilus y es cuñado del patrón Jesús Manuel Soneira, están convencidos de que se produjo lo que se conoce como mar de paja, una ola que entró por la parte trasera y hundió la embarcación perdiendo la estabilidad. Todas parecen el ejemplo del O'Reilly, que se hundió detrás de las Shetland y que fue arrastrado en la bahía de los naufragios de la Costa da Morte. Entre uno y otro accidente solo pasan unos quince años, pero la atención a los familiares y los medios científicos fueron completamente distintos. Los naufragios del O'Reilly, de Riondeira, merecieron una calle en Corra, en tanto que los desaparecidos del Nuevo Nautilus tienen una placa en la lonja de Laxe.

Además, la búsqueda de los desaparecidos en el caso Laxe comenzó a largo plazo, primero de los familiares y compañeros. En 1996 años según los gestiones para dar por muertas a los vecinos de Laxe que no volvieron.

36 | MARÍTIMA

Domingo, 20 de julio del 2014 | La Voz de Galicia

LOS PROTAGONISTAS

Navegante solitario que entabla amistad con una pareja

El navegante solitario Carl Reiler conectó en las islas Fiyi a la pareja formada por Sajjy Perera y Caitlin Arya, que pasaban unas días de vacaciones, según relataron los tres naufragos a la tripulación del «Carmen Tere». De hecho, dice José Fraga, armador del palangrero rescador, que el dominio del inglés del patrón, Javier Díaz fue una de las claves en la comunicación de los salvados. La relación que entabló Reiler con Perera y Arya llevó a los jóvenes a decidir embarcarse en el «Fiente con su amigo. Ninguno esperaba la agitada travesía que les tocó vivir.



El «Carmen Tere» se aproxima al «South Em Lily» para transbordar a los tres naufragos en el Pacífico, en

El patrón coruñés no dudó en ir en su busca, por si vivían

simprobables hallar a los naufragos, creían las autoridades neozelandesas. Quedaba un resquebrajo de experiencia. A él se afirmó, este día, Javier Díaz Talbo, patrón del «Carmen Tere». Tampoco dudó el armador José Fraga. «Podían navegar o podía haber algo de vino, apañados a todos, con los Fraga. Esa confianza, la misma que tantas veces confío con la fe, evitó en este naufragio un desastre que podría haber sido la desaparición de los tres neozelandeses.



José Fraga

Celeiro salva naufragos en el Pacífico

El palangrero «Carmen Tere» libró de una muerte casi segura a tres neozelandeses

SACADOROS SERANTES
VIAJERO / LA Voz

Roberto. Los neozelandeses Carl Reiler y la pareja Sajjy Perera y Caitlin Arya sobrevivieron cuando casi nadie lo esperaba. Un poco, por el «Carmen Tere», del armador viviente José Fraga, con 18 tripulantes, el mundo del comercio Javier Díaz Talbo. Coprotagonistas del casi milagroso rescate, el mercante «South Em Lily» y la Armada de Nueva Zelanda. En los mares del Sur, donde cada diez minutos son noticia naufragos perdidos, durante semanas, el palangrero de Celeiro agnada la seguridad gallega en el mar. Rescindirle importancia, con la misma naturalidad con la que reconocen, el armador cuenta un salvamento sorprendente, en el Pacífico Sur, entre las islas Fiyi y Auckland, la principal ciudad neozelandesa.

Sucedó allí donde se dice que el inglés James Cook descubrió Nueva Zelanda, aunque otra teoría apunta que antes llegaron gallegos, a bordo de la cabela San Lorenzo. Cinco días después, por ahí siguen gallegos. Por ejemplo, el palangrero de superficie «Carmen Tere», con base en Celeiro, en Vivero, que en el mapa está situado en 45° 40' Norte y 17° 25' Oeste. A unos 18.000 kilómetros, en medio del Pacífico, en posición 27° 37' Sur y 176° 37' Este, el pesquero encontró entre aguas el pequeño yate neozelandés «Fiente».

Imponiendo final feliz

A bordo, con una brecha en la cabina, el dueño y patrón, Carl Reiler, y sus jóvenes, Sajjy Perera y Caitlin Arya, día lesiones relevantes. Soblaban vientos de fuerza 7 y 8, fuerte temporal que incluso impedía pescar. Sin maril,

sentido, diez y diez metros, una radiofonia emitiendo señales débiles era lo único que quedaba del velero, pero sus tres tripulantes seguían dentro. Hallarlos vivos fue la recompensa a un salvamento marítimo complicado y de inesperado final feliz.

José Fraga describe un rescate que él vivió desde Vivero, en permanente contacto con Javier Díaz Talbo, el capitán del «Carmen Tere» y sus otros dieciocho tripulantes.

A través de la estación de radio Kivi 188, el pesquero de Celeiro le comunicaron que una radiofonia del «Fiente» emitía señales, activada por un supuesto proble-

ma. La Real Armada de Nueva Zelanda precisó la posición, a 165 millas del «Carmen Tere». El temporal sería paralizante al espadado gallego desde hacía dos días, sin poder capturar nada ni salir. Nueva Zelanda lo sabía, por el exhaustivo y permanente control de la pesca.

Lejos del alcance de la Royal New Zealand Navy, las autoridades navales sugirieron al «Carmen Tere» que volara el patrón a rescatar hasta el punto del supuesto naufragio. Presente porque del «Fiente» solo llegaban las señales de su radiofonia, captadas por satélite. Se trataba de probar suerte,

por el la alerta era real y había alguien en apuros.

José Fraga y Javier Díaz Talbo, habitantes de fuerza 7 y 8, como el que habla en ese momento, equivale en tierra a vientos que, por ejemplo, dificultan caminar. El «Carmen Tere» podía navegar, y patrón y armador no dudaron, acordaron ir en busca del «Fiente». Quedaban más de 300 kilómetros por delante. A las ocho de la tarde del mismo día 4, el palangrero de Celeiro dejó de captar el temporal. Por la emisora de radio Kivi 43807 supieron que una aeronave de los servicios de rescate neozelandeses había visto el ya-

te. Era la deriva, empujada por el viento, hacia el norte, a casi un kilómetro por hora.

Transbordo a un mercante

Rondaban las seis de la tarde del día 5 cuando el «Carmen Tere» vistió una bengala en el horizonte. Recordamos a la radio para investigar qué le pasaba, pero no lo conseguimos. En un punto del Pacífico marcado por las coordenadas 27° 37' Sur y 176° 37' Este, Javier Díaz Talbo y los otros 18 hombres del palangrero se negaron con un yate a punto de ir a pique. Lanzaron un bote salvavidas. Por el estado del mar, fueron posibles dos viajes para evacuar a Caitlin, Sajjy y Carl de lo que quedaba del velero en el que supieron de las Fiyi.

A Carl Reiler, el patrón y dueño del yate, tuvieron que darle puntos de autotia, en una brecha que se abrió en la cabina cuando iba el timón del «Fiente». Porque en el momento del naufragio estaba en el interior, más protegida, la joven pareja solo mejor pudo.

A más de 1.000 kilómetros de Auckland, el «Carmen Tere» recorrió al centro de salvamento de ese país que trasladaría a los naufragos a ese puerto. Por la distancia a tierra, el pesquero de Celeiro planteó la opción de transbordarlos a un bote en ruta hacia la ciudad neozelandesa. Con la Armada de ese país como intermediaria, pactaron un punto de encuentro con el mercante «South Em Lily», de bandera de Mongolia. A las siete de la mañana del día 6, el mercante se hacía cargo de los tres naufragos. A las cuatro de la tarde del día 6, fueron Berna.

La reacción del «Carmen Tere» ante el naufragio del «Fiente», y el periodo de evasión del rescate, fueron noticia en Nueva Zelanda, en las Antipodas de Galicia.

El velero, de doce metros, volcó sobre sí mismo al caer de la cresta de una ola

A los 18 hombres del «Carmen Tere» y a su armador tampoco parece sorprendente derribado el relato del naufragio. Por los tripulantes del «Fiente», y por las autoridades neozelandesas, saben que el velero medía 12 metros, que su casco era de fibra de madera y que contaba con un pequeño motor de apoyo.

Zarpó de las paradisíacas islas Fiyi el día 4, con rumbo a Auckland. A bordo, su dueño y patrón, Carl Reiler, un hombre «en estado de auto». Acompañándole en esa travesía, Sajjy Perera y Caitlin Arya, chicos y chicas, respectivamente. Todo indica que salieron cuando en esa zona del Pacífico Sur había un temporal de fuerza 7 y 8. Por eso el «Carmen Tere» llevaba dos días en poder fuerte. El «Fiente» estaba de capear el temporal, pero con las velas bajas.

Dejándose ir por el viento y el mar, el barco de rescate encontraba entre el oleaje. «En la cresta de una

ola, no bajar de la, volcaron e dejaron una volta sobre sí mismos no mar», cuenta José Fraga, armador y experimentado patrón de pesca.

El más dañado fue Carl Reiler, con golpes múltiples y una brecha en la cabina. Contratiempos también acabaron Sajjy y Caitlin, pero menos, porque ir «construccionados» en el interior del «Fiente» les evitó lesiones más serias.

Incomunicados y a la deriva

La voltereta cayó de una ola también pasó una seria fatiga al velero. Rompió su único mástil y, sin velas, quedó a la principal

medio de propulsión: el mismo viento que castó la deriva. También dejó de funcionar su motor; por tanto, carecían de suministro eléctrico. Los que quedaban bengalas lanzaron al menos dos. Una, cuando arribaron a la lejana urbe de la Royal New Zealand Navy. Los tres naufragos creyeron que no los habían visto, pero la bengala alertó a los neozelandeses sobre quienes los buscaban. La segunda fue clave, porque la avisó el «Carmen Tere».

No fue fácil evacuarlos desde el yate semihundido al pesquero de Celeiro. En medio del temporal, los tripulantes del «Carmen Tere» se las apañaron con las complicadas maniobras de aproximación, anclaje y transbordo. Con mejor tiempo, la operación se realizó el día 7, a las 7 de madrugada, cuando Carl, Sajjy y Caitlin pasaron en alta mar a bordo del «South Em Lily», el mercante mencionado que los dejó en Auckland.

La tripulación del «Carmen Tere» evacuó en medio de un temporal a los tres naufragos

La Opinión
Jueves, 1 de mayo de 2014

España perdió 15.000 empleos marítimos directos en diez años

Redacción
A CORUÑA

La asociación española de titulados náutico-pesqueros, Aetinape, avisó ayer de que España perdió 15.000 empleos directos en diez años que, sumados a los indirectos, superan los 100.000. Mientras, la asociación asegura que Europa continúa "ensimismada" en la burocracia y el gobierno de las élites económicas. Ante las próximas elecciones europeas, Aetinape cree que el sector pesquero vuelve a mirar de frente a Europa con "pesimismo y desesperanza", vistas las "tímidas, frías y superficiales" referencias a la actividad marítimo-pesquera que realizan los candidatos a las Parlamentarias.

La Opinión
Viernes, 12 de septiembre de 2014

Los titulados náuticos critican el nombramiento de Vella como nuevo comisario de Pesca

Antón Luaces
A CORUÑA

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) criticó ayer el nombramiento del nuevo comisario europeo de Asuntos Marítimos y Medio Ambiente, el maltés Karmenu Vella, y aseguró que su elección "demuestra una vez más el haraquiri de la UE al sector pesquero". La organización considera que de nuevo hay poca sensibilidad hacia el sector pesquero y se busca un representante de un país "de escasa importancia pesquera y escasa relación con la pesca industrial" para evitar el "bochorno político" que supondría nombrar a una persona relacionada con la pesca o con un país pesquero, "o que fuese realmente consciente de la función sociolaboral del sector antes de la Unión".

Industrias Pesqueras
Revista Marítima
Fundada en 1927

ip Mayo 2014 - Industrias Pesqueras T

En 37 días tres accidentes graves con 38 muertos **AC**

"Se hace imprescindible actuar con contundencia sobre los mecanismos preventivos"

José Manuel Muñiz, presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) reconoce a Industrias Pesqueras que lo sucedido con el Santa María, el Mar de Marín y el Mar Negro "ha desplacado a toda la gente del mar", y así ha sido, según el presidente de Aetinape, "por la falta de aparentes motivos climatológicos o técnico-profesionales, por el reducido intervalo de tiempo en que se produjeron los siniestros, por sus características similares aunque con matices" y, especialmente, por el saldo estremecedor que ya todos conocemos".

A la espera de las conclusiones de las investigaciones que determinen las causas probables de estos hundimientos, Muñiz alerta a que en ellos se analicen en profundidad dos aspectos que considera fundamentales en materia de seguridad: las condiciones de trabajo a bordo y las características de los buques. "La fatiga, que es algo que no se percibe, lo consideramos un aspecto determinante ya que puede estar detrás de lo que se califica de forma sintentizada por "fallo humano". Por muchos avances que haya a nivel tecnológico, si falla el hombre, de poco vale el resto. Y sabemos cómo trabaja este tipo de flota de amistad: son barcos que entran y salen con frecuencia de puerto, con periodos de descanso muy cortos, con tripulaciones que están menos alerta por el cansancio acumulado. Se habla de fallos humanos, veremos lo que dicen las investigaciones, pero también hay que tener muy presente que estos fallos humanos, no son hechos puntuales, sino que suelen proceder a su vez de otros fallos humanos anteriores. Esta es una de las hipótesis que nosotros hacemos".

Aetinape, que lleva años demandando una política preventiva más rigurosa, siempre ha hecho hincapié en todo lo referido a las inspecciones, controles, formación de tripulaciones y condiciones de trabajo a bordo. Entre estos aspectos, Muñiz advierte acerca de los valores de las embarcaciones. "No es fácil que un barco vuelque, y menos cuando no se aprecia nada extraordinario que pueda llevar a provocar lo que, de por sí, debería ser una situación excepcional. Somos conscientes de que, sobre todo en las embarcaciones con más años, se han hecho reformas importantes para adaptarse e incorporar nuevas tecnologías y mecanismos tendientes a mejorar e incrementar la pesca. Si esto se hace sin las pruebas necesarias y los controles pertinentes, una vez alterada la estabilidad del barco, la tripulación está vendida". No sólo hace referencia Muñiz a reformas en los buques, "la estabilidad de un barco puede variar por otras razones, incluso de operatividad diaria" advierte. "Todos somos conscientes de que los tanques de gasoil son parte del leste de la embarcación. Por la crisis económica también sabemos que son muchas las embarcaciones que no llenan sus tanques de gasoil y que tampoco proceden al relleno de esos tanques con agua. Son hechos que muchas veces se desconocen pero que, aunque puedan parecer intrascendentes, son fundamentales para la seguridad de la embarcación y de sus ocupantes". También recuerda que la seguridad no es una deficiencia unidireccional, son muchos pequeños elementos que van configurando una situación de riesgo, "en el momento que uno se active, puede darse una situación equiparable a la caída de un castillo de naipes", sentencia.

En todo caso, José Manuel Muñiz considera que se hace imprescindible actuar con contundencia y de forma prioritaria sobre los mecanismos preventivos. La seguridad marítima no es sólo salvamento. Esa es la última parte. La primera, la más importante, la prioridad incondicional es evitar los accidentes. «también se lamenta de que "después de tantas y tantas víctimas en la mar" y a pesar de que a estas alturas ya tendríamos que tener un diagnóstico muy preciso de qué es lo que ocurre, esto está muy lejos de ser una realidad". Habla de la necesidad de un cambio de mentalidad y exhorta a actuar con mayor contundencia "que tampoco es tan difícil ni tan costoso".

FARO DE VIGO | 3 DÓZIMO, 4 DE ABRIL DE 2014

Claro que no. No vamos a referirnos a la tragedia y al fatídico Cuarto Milenio para diagnosticar el terrible episodio de Cies, en que un experimentado y navegado pequeño pescador sufrió ante el poderoso carguero.

Por mucho que los agereros mediáticos aduzcan argumentos más o menos razonados sobre lo que pudo haber sucedido en los momentos previos a la tragedia, pensamos que sólo el estudio de esas circunstancias por las personas adecuadas (tanto la flota o el sistema judicial, como la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos) echará luz sobre el accidente que tanto dolor causó.

El mar más o menos en calma, la proximidad a puerto los barcos, parece ser que bien equi-

pados y con los papeles en regla, con profesionales formados y experimentados a bordo, nos ofrecen un panorama que aleja este accidente de las tradicionales estadísticas de la seguridad marítima.

Vaya por delante que el concepto mismo de accidente supone necesariamente que el riesgo cero no existe, ni en la circulación marítima, ni en la vital ni en casi ningún aspecto de la vida, por lo que esta puede ser la opción más adecuada para enlazar el tema con inteligencia.

El accidente de Vigo trae al recuerdo de muchos gente las presiones ejercidas desde la pes-



José M.
Muñiz Ríos*

ca costera de Galicia para alejar razonablemente de la costa al denso tráfico marítimo que provocaba enormes tragedias. A mediados de los años 80, este país se juntó para reclamar una solución, que llegó con el Dispositivo de Separación de Flotas, que hizo disminuir drásticamente el número de accidentes.

Sin duda, existen causas no necesariamente relacionadas

con los análisis tradicionales de la seguridad marítima, y en esta sentido deberíamos fijarnos en los estatutos de la Organización Marítima Internacional y de la Organización Internacional del Trabajo, que apuntan al estrés laboral y a la fatiga como factores que pueden incidir en la proliferación de la accidentabilidad en la navegación.

Además de analizar los testimonios, de repetirse los accidentes que se hayan producido en los puertos de los dos barcos, en el dispositivo de control del tráfico en la ría y en cualquier otro sector, los investigadores deberán fijarse en

una dimensión también bastante importante y es la relacionada con el número de horas de trabajo de las tripulaciones, las condiciones en las que desarrollan sus labores, etc. Un panorama que con el tiempo se mitigó, sin duda, pero que sigue ofreciendo una de las peores condiciones socio-laborales imaginables en cualquier labor humana remunerada en un sector duro y cruel que necesita mayor humanización del trabajo a bordo.

Por mucho que elucubremos, optemos por la prudencia para obtener los resultados que necesitamos, siempre cerca de la racionalidad y de una óptica razonable. En sí no queremos usar el libro del misterio para vender a nuestros lectores.

*Presidente de AETINAPE

¿En manos del misterio?

34• **MAR**

FARO DE VIGO
MARTES, 21 DE OCTUBRE DE 2014

Indignación en la flota

Barcos "de todos los caladeros" y mercantes elevan el clamor por el cese de REE en onda corta

Aetinape trasladará las quejas al Gobierno y pide la implicación de la Xunta ► Muñiz: "Son la parte más sensible de la audiencia; esa decisión cercena el derecho a la información"

E. DENRABE/Vigo

"Es intolerable, hay que revertir esta situación como sea, porque este apagón informativo no tiene ningún sentido. Si hay que recortar cosas en el ente público RTVE, no pueden dar en la línea de formación a la audiencia más sensible, la flota. Eliminar la onda corta de Radio Exterior es como decapitar la posibilidad de información de la gente del mar, la mayoría gallega". Así de tajante se muestra el presidente de Aetinape (Asociación Española de Intelectuales Náuticos propiamente), José Manuel Muñiz, que durante muchos años fue además colaborador del programa de Radio Exterior de España "Españoles en la mar".

La eliminación de las emisiones en onda corta de Radio Exterior de España, el servicio público de radiodifusión de RTVE que incluye el citado programa —seguido por miles de emigrantes, marinos y pescadores— es "una abierta que amenaza la libertad de información de muchos ciudadanos que por una u otra razón residen en el exterior", comentan en Aetinape.

La Asociación está recibiendo múltiples protestas de tripulantes españoles que hacen y navegan en diferentes zonas del planeta, que quieren trasladar a la dirección de RTVE una queja por dejar de emitir por onda corta. "Estamos recibiendo en estos días decenas de protestas de armadores, congeladores, del Atlántico norte y aunque nos piden que transmitamos el malestar... De todos los caladeros del mundo e incluso barcos mercantes. La gente está muy cabreada con esta decisión de la supresión de la onda corta", añade José Manuel Muñiz. También en EEUU, en África y en América Latina se informan en tema gracias a REE, añade.

"Tanto es así que elevarán la queja al Gobierno —a través de los grupos parlamentarios— con la petición de que rescriban la ley de radiodifusión pública y piden implicación a la Xunta, teniendo en cuenta que la mayor parte de la flota pesquera española es gallega".

FARO se puso en contacto con la Consejería de Medio Rural e de Mar para acordar este tema y la respuesta fue que "no tiene competen-



cias en este ámbito".

Las alternativas que ofrece Radio Exterior consisten en conectarse vía satélite o por internet, lo que obliga a muchos receptores a invertir en instrumentos tecnológicos más complejos. Hay un problema de índole social, porque el único hilo de conexión con lo que pasa en su tierra para los pescadores navegantes

y emigrantes es esta emisión. No se puede recibir todo a criterios economicistas, ¿la prestación como finalidad social?", se pregunta Muñiz.

"A los directivos que decidieron esos recortes no les importó demasiado la serena predisposición al cambio tecnológico de las personas mayores, o del personal embarcado, al que se les sume a la necesidad de nuevas inversiones en aparatos de recepción", explica el experto. "Estamos acostumbrados de que la radio es una veterana compañera de navegación de las personas cuyo trabajo necesariamente debe ser lejos de cualquier ámbito social, por lo que su recepción de manera sencilla se tenía por mérito de conexión con el mundo social y político español, muchas veces contacto con el que compartían cultura, vivencias, experiencias o simples noticias". Aetinape insiste en elevar la queja a los directivos de RTVE para revertir este importante servicio público "que atenta contra la libertad de información del personal embarcado" y condena al aislamiento a un gran número de personas ya de por sí aisladas por la naturaleza de su trabajo.

La Voz de Galicia | Miércoles, 12 de marzo del 2014

TRIBUNA José Manuel Muñiz Ríos Presidente de Aetinape

Pescar barato

La tragedia del Santa Ana (buque de pabellón portugués y bajo la legislación de aquel país), un barco que al parecer estaba en razonables condiciones y no navegaba en circunstancias meteorológicas especialmente duras, constituye un accidente atípico. El testimonio del o los supervivientes y las investigaciones de la Fiscalía y de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos ayudarán a conocer los porqués del hundimiento. Vaya por delante nuestro más sentido pésame a familiares y amigos de las víctimas.

Un suceso así nos permite repasar aspectos relacionados con la seguridad marítima. Aetinape presentó una propuesta al Gobierno sobre la regulación de las tripulaciones, partiendo de las diferentes vertientes sociales, económicas, legales y estructurales, especialmente las que tienen que

ver con los convenios internacionales firmados por España, en el marco de la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización para la Agricultura y la Alimentación, la Unión Europea, la legislación laboral vigente y los acuerdos regionales y locales de pesca, sin embargo el Gobierno aprobó otra medida que permite reducir las tripulaciones en los barcos.

Un factor importante para mejorar la seguridad marítima es el número de tripulantes a bordo para prevenir los problemas derivados del factor humano, sobre todo la fatiga. Siempre desde el sector profesional de la pesca hicimos hincapié en que las nuevas tecnologías de a bordo deberían servir para aumentar la calidad del trabajo en el buque, y no para sustituir a personas, ya que eso podría suponer un aumento de la fatiga y con ello de

la inseguridad de las tripulaciones.

La creciente internacionalización del sector, la multiculturalidad de las tripulaciones y el triunfo de un modelo de explotación pesquera, nos llevan a pensar que los países tienen cada vez menos control sobre los buques, cuyas condiciones de navegación y seguridad se les escapan de las manos con gran facilidad.

La desesperada búsqueda de beneficios económicos impuesta por el capitalismo trae consigo mayores riesgos a un sector sensible y delicado, que pierde empleos constantemente, cuyos profesionales llevan años luchando por la dignidad en el trabajo, lo que incluye inspecciones más sólidas, lucha contra la precariedad laboral, mejores chalecos y trajes de supervivencia, radio balizas personales, etc. Todo eso cuesta dinero, y la tendencia es la inversa: pescar más y más barato.

FARO DE VIGO
DOMINGO, 20 DE ABRIL DE 2014

Alerta roja roja. Pero muy muy roja

Díganme si no cómo hay que abordar el hecho de que en poco más de un mes hayamos perdido 18 vidas y 3 barcos cerca de la costa, con el mar en calma y sin aparentes problemas de navegación, todos del mismo subsector. La gente, en especial la gente del mar, empieza a hartarse de que la única verdad posible nazca del testimonio de los supervivientes, que no son sino empleados de las empresas implicadas, ya que el mar y sus rutinas naturales no son la única amenaza que soportan.

Buena parte de los barcos son reformados para su lógica y razonable adaptación a las novedades tecnológicas. Pero una vez que esto ocurre, ¿son igual de rigurosos los exámenes a que deben someterse? La evidencia de que muchos

José M. Muñiz
Ríos*



buques pierden estabilidad en una maniobra un poco brusca, o por corrimiento de carga, o al meter el aparejo a bordo, denota que quizá no se estén haciendo las cosas todo lo bien que se debiera. ¿Llevan los buques los lastres adecuados para mantener su estabilidad en buenas condiciones? ¿Se realizan esas pruebas con el tiempo necesario? ¿Llevan la cantidad adecuada de combustible para que éste, por su propio peso, contribuya a una estabilidad adecuada?...

Claro que sólo podemos especular o fiarnos de lo que nos digan las personas o empresas relacionadas con cada acci-

dente, y ahí puede estar parte del problema.

Necesitamos, más que evidencias constatables (casi siempre imposibles, porque los buques están hundidos), llevar las investigaciones hacia dictámenes que nos hablen de las posibilidades no empíricas, sino deducibles por las circunstancias.

Especular, en casos como este, no es una frivolidad, sino un arma que nos permitirá reorientar nuestras políticas y mirar hacia los problemas reales, para dejar nuestros llantos fatales y homenajear de verdad a las víctimas inocentes, ayudando a la luz para mitigar los graves riesgos que acechan a las tripulaciones, y no a los burócratas que todo lo llevan al territorio de la mala suerte.

*Presidente de AETINAPE

TRIBUNA José Manuel Muñiz Presidente de la Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros (Aetinape)

En busca del mal invisible

Venimos acostumbrándonos peligrosamente a este tipo de terribles sucesos que no parecen tener explicación. El caso del *Mar de Marín* colisionando al sur de las Cíes contra el *Bukie Bevee*, un carguero que le quintuplica en volumen, resulta sintomático de una serie de accidentes provocados por uno u varios fallos humanos.

Si ayer era en Añón, hoy es en Vigo. Se reproducen síntomas parecidos: mar más o menos en calma, buques más o menos bien equipados, papeles en regla... repasamos la casuística que vemos siendo habitual y nada de nada. Todo preparado para una normal singlatura en paz.

Pero aquí llega la mala suerte. Como salido de una película de misterio, ¡zas! El barco se hunde. El barco colisiona con otro barco. El mar se lo traga llevando por delante la vida de parte de sus tripulantes, sin que a simple vista exista una causa evidente.

Conscientes de que el riesgo cero no existe —pero todos ten-

mos la obligación de minimizarlo—, podemos dar vueltas a las causas de siempre, pero esa lógica no funcionaría. Tenemos que ser más sutiles, mirar bajo la alfombra, a ver si ahí se oculta la fábrica de torturas.

Hace más de 20 años, este país se unió para lograr el Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo de Finisterre, que se convirtió en una realidad a mediados de los 90, para defender a los buques en faldas de pesca de los enormes mercantes que transitaban próximos a la costa y que provocaban enormes tragedias. El de Vigo nos ha recordado a esos accidentes, pero hay algunas diferencias: el nivel de equipamiento era entonces inferior, el *Mar de Marín* no estaba fondeado y ahora está regulado el tráfico marítimo.

Encontrar hoy una explicación razonable ante este absurdo accidente solo

es posible si analizamos aspectos muy sensibles de la vida a bordo. ¿Qué pasaba dentro del buque? ¿Cuántas horas llevaba sin descansar la tripulación? ¿En qué condiciones vivían y trabajaban estas personas que se pasan la vida en un lugar limitado, inestable, ruidoso, sin apenas comodidades, con jornadas de trabajo penosas? La Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo presentan el estrés laboral y la fatiga como principales causas de la siniestralidad en el mar, y seguramente solo ahí podemos encontrar alguna explicación mientras lloramos a los muertos, contemplamos la respiración ante la posible aparición con vida de más tripulantes y nos proponemos seguir luchando por la humanización del trabajo a bordo y contra las condiciones muy mejorables en el ámbito sociolaboral en un sector duro, cruel y maltratado por casi todos.

Son solo algunos apuntes precipitados ante un suceso que no tiene que dejar indiferente a nadie, pero que ha de preocupar sobre todo a la Fiscalía y a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos. Solo investigando con inteligencia podemos cuidar mejor de las personas, pues las máquinas no lo resuelven todo.



La Voz de Galicia | Sábado, 1 de noviembre del 2014

El 50 % del salario de los tripulantes de atuneros y palangreros quedará exento

Los tripulantes de las embarcaciones atuneras y de los palangreros de superficie que fienan a más de 200 millas náuticas de las líneas de base de los Estados miembros de la Unión Europea podrán beneficiarse de una jerga rebaja en su declaración de la renta a partir del próximo año, siempre que su buque enarbore el pabellón español y la empresa propietaria esté inscrita en el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles.

Si cumplen todos esos requisitos, el 50 % de los rendimientos del trabajo que perciban los marineros por la navegación en

dichos barcos quedará exenta de tributar a partir del próximo año. Así lo propone el grupo popular en una enmienda a la reforma fiscal, en la que recuerda que la Comisión Europea permite conceder incentivos fiscales para que los armadores desistan de inscribir sus buques en terceros países que no realicen el debido control de la actividad, especialmente en lo que se refiere a la pesca ilegal, no controlada y no regulada.

Eso sí, España deberá justificar el riesgo real de que los buques que se benefician de la medida soliciten la baja en el registro nacional y, en el caso de que el bar-

co acabe inscribiéndose en un tercer país, los beneficiarios deberán devolver las ayudas percibidas en los tres años anteriores.

Menos retención a autónomos

Por otra parte, el Gobierno también aprovechará el trámite en el Senado para rebajar las cotizaciones de los autónomos desde el 21 % actual al 19 % el año que viene y al 18 % en el 2016, un punto menos de lo previsto inicialmente en cada ejercicio. Además, amplía a 250.000 euros el límite de ingresos para que autónomos y pymes agrícolas puedan seguir tributando por módulos.

Sábado, 27 de septiembre 2014
La Voz de Galicia

Escepticismo

La reunión que clausuró ayer en Vigo la NAFO provoca de nuevo el escepticismo y el bochorno del sector, toda vez que nada importante se decidió allí para la flota española o europea. Se trata de una reunión más de las tantas que han tenido lugar desde el 95, cuando se infringió el golpe de gracia a las pesquerías españolas de flota (la guerra del flota), que ahora no son ni la sombra de lo que eran. Un 1 % arriba o abajo en las cuotas no es nada significativo.

En aquel año, 60 barcos generaban 1.800 empleos directos durante todo el año; ahora solo fienan 18 barcos que generan unos 360 puestos de trabajo solo dos meses. Esas son las cifras que deberían empujar a cualquier dirigente pesquero europeo, si bien poco les importa, ya que la pesca es un lastre para ellos.

Canadá sigue manejando la organización a su arbitrio, y promoviendo la realización de informes de spaciencia científica sobre la situación biológica de los caladeros. Situación ambiental que a nadie preocupa cuando se trata de llevar a cabo una de las acciones más continuantes en el mar: la prospección petrolífera en aguas de la NAFO, actividad promovida por grandes capitales.

Aetinape seguirá desmenuzando las claves que han llevado a la pérdida de spaciencia del sector de la pesca española, deslocalizada hacia lugares de menor coste laboral y con nuestros mercados absolutamente abiertos productos elaborados en cualquier país.

LEGISLACIÓN

JEFATURA DEL ESTADO

LEY DE NAVEGACION MARITIMA

***BOE 180, de 25-07-14**

LEY 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE REGULACION PESCA DEL ATUN ROJO

*** BOE 58, de 08-03-14**

ORDEN AAA/339/2014, de 6 de marzo, por la que se modifica la Orden AAA/642/2013, de 18 de abril, por la que se regula la pesquería de aún rojo en el Atlántico Oriental y Mediterráneo.

CENSO PALANGRE DE SUPERFICIE

*** BOE 59, de 10-03-14**

RESOLUCION de 21-02-14, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica la actualización del censo unificado de palangre de superficie.

CENSO FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA NAFO

*** BOE 59, de 10-03-14**

RESOLUCION de 26-02-14, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica la actualización del censo de la flota arrastrera congeladora NAFO.

CENSO FLOTA BACALADERA

*** BOE 59, de 10-03-14**

RESOLUCION de 26-02-14, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica la actualización del censo de la flota bacaladera.

ASIGNACION DE CUOTAS ATUN ROJO

***BOE 69, de 21-03-14**

RESOLUCION, de 10-03-14, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica la asignación de cuotas de atún rojo y del censo específico de la flota autorizada para el ejercicio de la pesca del atún rojo creado por la Orden AAA/642/2013, de 20 de abril, por la que se regula la pesquería de atún rojo en el Atlántico Oriental y Mediterráneo.

LISTADO DE ESPECIES PESQUERAS EN ESPAÑA

***BOE 87, de 10-04-14**

RESOLUCION de 31-03-14, de la Secretaría General de Pesca, por la que se establece y se publica el listado de denominaciones comerciales de especies pesqueras y de acuicultura admitidas en España.

-CUOTAS DE NAFO

***BOE 87, de 10-04-14**

RESOLUCION de 31-03-2014, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica la actualización de los anexos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII Y IX de la Orden de 21-12-1999, por la que se ordena la actividad pesquera de la flota española que faena en la zona de regulación de la Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental.

AYUDAS FLOTA MAURITANIA POR REDUCCIÓN DE PESCA

***BOE 101, de 26-04-14**

ORDEN AAA/655/2014, de 24 de abril, 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.

PLAN DE PROTECCION DE LA RIBERA DEL MAR CONTRA LA CONTAMINACION

***BOE 107, de 02-05-14**

ORDEN AAA/702/2014, de 28 de abril, por la que se aprueba el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación.

CENSO BUQUES GOLFO DE CADIZ PESCA DE PULPO

***BOE 110, de 08-05-14**

RESOLUCION de 28-04-14, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica la lista de buques de artes menores censados en el Golfo de Cádiz que pueden pescar pulpo al sur del paralelo 36º 22, 9'N (Isla de Sancti Petri) durante el año 2014.

CUOTAS DE JUREL CANTABRICO NOROESTE

***BOE 116, de 13-05-14**

RESOLUCION de 05-05-14, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica las cuotas de jurel, para los buques del censo de cerco del Cantábrico Noroeste durante el año 2014.

VENDAS TEMPORALES DE PESCA BARCELONA, TARRAGONA Y CASTELLON

***BOE 155, de 26-06-14**

ORDEN AAA/1087/2014, de 24 de junio, por la que se establecen vedas temporales para la pesca de la modalidad de arrastre de fondo en determinadas zonas del litoral de Barcelona, Tarragona y Castellón.

***BOE 211, de 30-08-14**

ORDEN AAA/1550/2014, de 28 de agosto, por la que se modifica la Orden AAA/1087/2014.

REGULACION PESQUERIA ARRASTRE DE FONDO EN AGUAS PORTUGUESAS

***BOE194, de 11-08-14**

ORDEN AAA/1505/2014, de 31 de julio, por la que se regula la pesquería de arrastre de fondo, en aguas de la subzona IX del Consejo Internacional de Exploración del Mar sometidas a la soberanía o jurisdicción de Portugal.

-PLAN GESTION NAFO

***BOE, 196, de 13-08-14**

ORDEN AAA/1510/2014, de 1 de agosto, por la que se establece un plan de gestión para los buques de los censos de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros mayores y menores de 100 toneladas de registro bruto, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste.

VEDAS COMUNIDAD VALENCIANA

***BOE 214, de 03-09-14**

ORDEN AAA/1569/2014, de 28 de agosto, por la que se establecen vedas temporales para la pesca de las modalidades de palangre de fondo y artes menores en determinadas zonas del litoral de la Comunitat Valenciana.

AYUDAS FLOTAS AFECTADAS POR AJUSTE DEL ESFUERZO PESQUERO DE LA MERLUZA DEL NORTE.

***BOE 215, de 04-09-14**

ORDEN AAA/1580/2014, de 28 de agosto, por la que se convocan para el ejercicio 2014 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.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACION

ENMIENDAS DE 2012 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

***BOE 133, de 02-06-14**

ENMIENDAS de 2012 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, Enmendado, adoptadas en Londres el 24 de

mayo de 2012 mediante la Resolución MSC.325(90).

MINISTERIO DE EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE

CATALOGO DE TITULOS DE FP

***BOE 130, de 29-05-14**

REAL DECRETO 356/2014, de 16 de mayo, por el que se establecen siete títulos de Formación Profesional Básica del catálogo de títulos de las enseñanzas de Formación Profesional.

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

CONVENIO REMOLCADORES NOSA TERRA

***BOE 153, de 24-06-14**

RESOLUCION de 10-06-14, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Convenio colectivo de Remolcadores Nosa Terra, SA (personal de flota de buques propios)

CATALOGO DE OCUPACIONES DE DIFICIL COBERTURA

***BOE 180, de 25-07-14**

RESOLUCION de 26-06-14, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se publica el Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el tercer trimestre de 2014.

MINISTERIO DE FOMENTO

MODIFICACION ORDEN FOM/ 1194 DE ESCALA DE BUQUES

***BOE 194, de 11-08-14**

ORDEN FOM/1498/2014, de 1 de agosto, por la que se modifica la Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.

PLAN MARITIMO NACIONAL CONTRA LA CONTAMINACION

***BOE 241, de 04-10-14**

ORDEN FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de repuesta ante la contaminación del medio marino.

NUEVA REGULACION PARA LAS TITULACIONES DE RECREO

***BOE 247, de 11-10-14**

REAL DECRETO 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

LEGISLACIÓN

■ ***BOE 253, de 18-10-14**

REAL DECRETO 804/2014, de 19 de septiembre por el que se establecen el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transporten hasta doce pasajeros.

■ **COMUNIDADES AUTONOMAS**

MOD. LEY 10/2005 DE PUERTOS DE LAS ISLAS BALEARES

***BOE 202, de 20-08-14**

LEY 6/2014, de 18 de julio, de modificación de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears.

■ **LEY DE PUERTOS DE LA GENERALITAT**

***BOE 165, de 08-07-14**

Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat.

■ **DIARIO OFICIAL DE GALICIA**

CONSELLERIA DE MEDIO RURAL Y DEL MAR

UNIFORME DEL SERVICIO DE GUARDACOSTAS DE GALICIA

***DOG 127, de 07-07-14**

ORDEN de 23-06-14 por la que se establecen los elementos identificativos del Servicio de Guardacostas de Galicia.

■ **OBTENCION DE LAS TITULACIONES DE MARINERO PESCADOR, PATRON LOCAL DE PESCA Y PATRON COSTERO POLIVALENTE**

***DOG 156, de 19-08-14**

ORDEN de 31-07-14 por la que se establecen las bases y se regula el procedimiento para la obtención de las titulaciones de marinero/a pescador/a, patrón/ona local de pesca y patrón/ona costero/a polivalente en la Comunidad Autónoma de Galicia.

■ ***DOG 161, de 26-08-14**

CORRECCION DE ERRORES de la ORDEN de 31-07-14

■ **CONSELLERIA DE CULTURA, EDUCACION Y ORDENACION UNIVERSITARIA**

CURRICULOS DE TITULOS PROFESIONALES BASICOS

***DOG 175, de 15-09-14**

DECRETO 107/2014, de 4 de septiembre, por el que se regulan aspectos específicos de la formación profesional básica de las enseñanzas de formación

profesional del sistema educativo en Galicia y se establecen veintiún currículos de títulos profesionales básicos.

■ **NUEVA REGULACION PARA LAS TITULACIONES NAUTICAS DE RECREO**

Este Real Decreto regula todos los aspectos relacionados con los requisitos precisos para la obtención de las titulaciones de recreo, la impartición de las enseñanzas conducentes a su obtención, y las convalidaciones de las titulaciones profesionales y académicas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

MINISTERIO DE FOMENTO-BOE 247, de 11/10/2014

Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

Artículo 5. Atribuciones de las titulaciones profesionales y académicas.

1. Los titulados profesionales marítimos de la sección de puente, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regula las titulaciones profesionales de la marina mercante, podrán gobernar las embarcaciones de recreo, de acuerdo con las atribuciones que les confiere su título profesional.

2. Los titulados profesionales marítimos de la sección de puente, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, podrán gobernar las embarcaciones de recreo, de acuerdo con las atribuciones que les confiere su título profesional.

3. Para ejercer el gobierno de las embarcaciones será necesario llevar a bordo su tarjeta profesional en vigor.

4. Asimismo, teniendo en consideración la formación recibida, los titulados profesionales y académicos a los que se hace referencia en el anexo I pueden acceder a los títulos de recreo regulados en este real decreto, de acuerdo con las condiciones de convalidación establecidas en dicho anexo.

■ ***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***

ANEXO I

Convalidaciones

Las titulaciones siguientes tendrán convalidación por el título de CAPITÁN DE YATE (atribuciones básicas), de acuerdo a lo especificado en la tabla.	
Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos.
Titulaciones Profesionales de Marina	
- Capitán de la Marina Mercante. - Piloto de Primera de la Marina Mercante. - Piloto de Segunda de la Marina Mercante. - Patrón Mayor de Cabotaje. - Patrón de Altura. - Capitán de Pesca. - Patrón de Pesca de Altura.	- Con atribuciones complementarias de vela.
- Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. - Radiotelefonista naval.	- Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.
- Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. - Radiotelefonista naval restringido.	- Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.
Titulaciones Académicas	
- Título universitario oficial de Máster en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo o que proporcione la adquisición de competencias equivalentes. - Título universitario oficial de Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo o que proporcione la adquisición de competencias equivalentes. - Licenciados en Náutica y Transporte Marítimo. - Licenciados en Marina Civil o Ingeniería Náutica. - Diplomados en Navegación Marítima. - Diplomados de Marina Civil o Ingeniería Náutica.	- Deberán acreditar la realización de un periodo de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Universidad correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones y vela). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. - O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (estas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela).
- Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura. - Técnico Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo.	- Deberán acreditar la realización de un periodo de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Escuela de Formación Profesional correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones y vela). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. - O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (estas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela).
- Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo y con aparejo libre. - Técnico Deportivo en vela con aparejo fijo y con aparejo libre.	- Se convalidan solo las prácticas reglamentarias de navegación a vela.
Titulaciones de la Armada	
NOTA: Los empleos, cuerpos, escalas y especialidades de la Armada son los que regula la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar y su posterior desarrollo normativo. El personal de la Armada con denominaciones de empleos, cuerpos, escalas y especialidades reguladas por normativas anteriores podrán obtener, caso de corresponder, la convalidación que proceda y que se acreditará mediante el certificado que emite la Dirección de Enseñanza Naval de la Armada.	
- Alférez de navío del cuerpo general de la Armada. Escala de Oficiales.	- Con atribuciones complementarias de vela.

Titulaciones de la Guardia Civil	
- Patrón Buques Oceanicos de la Guardia Civil.	
Las titulaciones siguientes tendrán convalidación por el título de PATRÓN DE YATE (atribuciones básicas), de acuerdo a lo especificado en la tabla.	
Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos.
Titulaciones Profesionales de Marina	
- Patrón de Cabotaje. - Patrón Costero Polivalente. - Patrón de Litoral. - Patrón de Primera clase de Pesca Litoral. - Patrón de Segunda clase de Pesca Litoral.	- Con atribuciones complementarias de vela.
- Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. - Radiotelefonista naval.	- Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.
- Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. - Radiotelefonista naval restringido.	- Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.
Titulaciones Académicas	
- Técnico en Navegación y Pesca de Litoral. - Técnico en Pesca y Transporte Marítimo.	- Deberán acreditar la realización de un periodo de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Escuela de Formación Profesional correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones y vela). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. - O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (éstas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela).
- Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo y con aparejo libre. - Técnico Deportivo en vela con aparejo fijo y con aparejo libre.	- Se convalidan solo las prácticas reglamentarias de navegación a vela.
Titulaciones de la Armada	
NOTA: Los empleos, cuerpos, escalas y especialidades de la Armada son los que regula la Ley 38/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar y su posterior desarrollo normativo. El personal de la Armada con denominaciones de empleos, cuerpos, escalas y especialidades reguladas por normativas anteriores podrán obtener, caso de corresponder, la convalidación que proceda y que se acreditará mediante el certificado que emita la Dirección de Enseñanza Naval de la Armada.	
- Teniente del cuerpo de Infantería de marina. Escala de oficiales.	- Con atribuciones complementarias de vela.
- Suboficial de la armada de la especialidad fundamental de maniobra y navegación.	- Con atribuciones complementarias de vela.
- Suboficial de la armada de la especialidad complementaria de hidrografía.	

Titulaciones de la Guardia Civil	
- Patrón del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.	
Otras Titulaciones	
- Patrón de las embarcaciones del cuerpo de Mossos d'Esquadra.	- De acuerdo al marco establecido en el convenio de colaboración entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Instituto de Seguridad Pública de Cataluña, de 5 de mayo de 2010, para la formalización de los estudios náuticos que deben realizar el Cuerpo de Mossos d'Esquadra y el Cuerpo de Bomberos de la Generalitat de Cataluña para el gobierno de sus embarcaciones en las aguas marítimas de su competencia.
- Patrón del Cuerpo de Bomberos de la Generalitat de Catalunya.	- De acuerdo al marco establecido en el convenio de colaboración entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Instituto de Seguridad Pública de Cataluña, de 5 de mayo de 2010, para la formalización de los estudios náuticos que deben realizar el Cuerpo de Mossos d'Esquadra y el Cuerpo de Bomberos de la Generalitat de Cataluña para el gobierno de sus embarcaciones en las aguas marítimas de su competencia.
Las titulaciones siguientes tendrán convalidación por el título de PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO (atribuciones básicas), de acuerdo a lo especificado en la tabla.	
Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos.
Titulaciones Profesionales de Marina	
- Jefe de Máquinas de la Marina Mercante. - Oficial de Máquinas de Primera de la Marina Mercante. - Oficial de Máquinas de Segunda de la Marina Mercante.	- Con atribuciones complementarias de vela.
- Oficiales Radioelectrónicos de Primera de la Marina Mercante. - Oficiales Radioelectrónicos de Segunda de la Marina Mercante.	- Con atribuciones complementarias de vela.
- Patrón Portuario. - Patrón de Tráfico Interior. - Patrón Local de Pesca. - Patrón de Pesca Local.	- Con atribuciones complementarias de vela.
- Mecánico Mayor Naval. - Mecánico Naval. - Mecánico Naval Mayor. - Mecánico Naval de Primera Clase. - Mecánico Naval de Segunda Clase. - Mecánico de Ulfora.	- Con atribuciones complementarias de vela.
- Marinero de Puente de la Marina Mercante. - Marineros de Máquinas de la Marina Mercante.	- Con atribuciones complementarias de vela.
- Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. - Radiotelefonista naval.	- Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.
- Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. - Radiotelefonista naval restringido.	- Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.

Titulaciones Académicas	
- Master en Ingeniería Marina. - Grado en Ingeniería Marina. - Licenciados en Máquinas Navales. - Licenciados en Marina Civil, sección Máquinas. - Diplomados en Máquinas Navales. - Diplomados en Marina Civil, sección Máquinas.	- Deberán acreditar la realización de un periodo de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Universidad correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones, vela y navegación). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. - O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (estas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela), así como reglamentarias de navegación (si se desea las atribuciones complementarias de navegación).
- Licenciados en Radioelectrónica Naval. - Licenciados en Marina Civil, sección Radioelectrónica. - Diplomados en Radioelectrónica Naval. - Diplomados en Marina Civil, sección Radioelectrónica.	- Deberán acreditar la realización de un periodo de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Universidad correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones, vela y navegación). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. - O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (estas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela), así como reglamentarias de navegación (si se desea las atribuciones complementarias de navegación).
- Técnico Superior en Organización del Mantenimiento de Maquinaria de Buques y Embarcaciones. - Técnico Superior en Supervisión y Control de Máquinas en Instalaciones del Buque.	- Deberán acreditar la realización de un periodo de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Escuela de Formación Profesional correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones, vela y navegación). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. - O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (estas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela), así como reglamentarias de navegación (si se desea las atribuciones complementarias de navegación).
- Haber aprobado al menos los dos primeros cursos lectivos del Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo. - Haber aprobado al menos los dos primeros cursos lectivos del Grado en Ingeniería Marina. - Haber aprobado al menos los dos primeros cursos lectivos de los estudios superiores de Marina Civil.	- Deberán acreditar la realización de un periodo de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Universidad correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones, vela y navegación). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. - O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentarias de navegación a vela (estas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela), así como reglamentarias de navegación (si se desea las atribuciones complementarias de navegación).
- Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo fijo. - Técnico Deportivo en vela con aparejo fijo.	- Con atribuciones complementarias de vela.
- Técnico Deportivo Superior en vela con aparejo libre. - Técnico Deportivo en vela con aparejo libre.	- Se convalidan solo las prácticas reglamentarias de vela.

Titulaciones de la Armada	
NOTA: Los empleos, cuerpos, escalas y especialidades de la Armada son los que regula la Ley 39/2007, de 19 de noviembre, de la Carrera Militar y su posterior desarrollo normativo. El personal de la Armada con denominaciones de empleos, cuerpos, escalas y especialidades reguladas por normativas anteriores, podrán obtener, caso de corresponder, la convalidación que proceda y que se acreditará mediante el certificado que emita la Dirección de Enseñanza Naval de la Armada.	
- Alférez de fragata (militar de complemento) adscrito al cuerpo general de la armada.	- Con atribuciones complementarias de vela.
- Suboficial de la armada de la especialidad fundamental de sistemas y de la especialidad fundamental de energía y propulsión.	
- Suboficial de la armada de la especialidad complementaria de buzo.	
- Cabo primero de la armada de la especialidad fundamental de maniobra y navegación.	- Con atribuciones complementarias de vela.
Titulaciones de la Guardia Civil	
- Marinero y Mecánico-Marinero del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.	
Titulaciones del Servicio de Vigilancia Aduanera	
- Cuerpo de Agentes del Servicio de Vigilancia Aduanera, especialidad marítima.	
Las titulaciones siguientes tendrán convalidación por el título de PATRÓN PARA NAVEGACIÓN BÁSICA (atribuciones básicas), de acuerdo a lo especificado en la tabla.	
Titulación	Convalidaciones parciales, de prácticas, habilitaciones, atribuciones complementarias o requisitos específicos.
Titulaciones Profesionales de Marina	
- Marinero pescador. - Certificado de competencia de marinero.	- Tanto el certificado de competencia de marinero como el de marinero pescador no podrán presentar restricciones, de lo contrario se deberá acreditar la realización de un periodo de embarque no inferior a 6 meses, como tripulante subalterno en buques de pesca o auxiliar de acuicultura.
- Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. - Radiotelefonista naval.	- Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.
- Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. - Radiotelefonista naval restringido.	- Se convalidan los cursos de formación en radiocomunicaciones.

Titulaciones Académicas	
Técnico en Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones. - Técnico en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque.	- Deberán acreditar la realización de un período de embarque de 3 meses destinado a la obtención del título profesional correspondiente, o certificación de la Escuela de Formación Profesional correspondiente en la que se acredite que han realizado unas prácticas o formación práctica equivalente a la contemplada en este real decreto (seguridad y navegación, radiocomunicaciones y vela). En cuyo caso las atribuciones serían las básicas y aquellas complementarias acreditadas. - O bien, deberán realizar las prácticas reglamentarias básicas de seguridad y navegación, cursos de formación en radiocomunicaciones y reglamentos de navegación a vela (estas últimas si se desean las atribuciones complementarias de vela).
- Técnico Deportivo en vela con apanga fijo y apanga libre (sólo mascul).	- Con atribuciones complementarias de vela.
Titulaciones de la Armada	
- Alféreces de Navío del Cuerpo de Ingenieros. (Escala Oficial)	
- Alféreces de Fragata del Cuerpo de Ingenieros. (Escala Técnica)	
- Tenientes del Cuerpo de Intendencia. (Escala Oficial)	- Deberán acreditar mediante certificado estudios realizados en ENM
- Alféreces de Fragata y Alféreces (Militares de Complemento de la Armada). Excepto los adscritos al Cuerpo General de la Armada.	
- Cabo de la Armada de la especialidad de Maniobra y Navegación	- Habilitado vela



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