



INFO

AETINAPE

BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
MARZO 2015

ESPECIAL

33

años de lucha



Contenido DOSSIER AETINAPE Marzo 2015

2	Norte
3	Contenido
4-12	XVIII Pleno de AETINAPE
13	Noticias
14-37	Especial AETINAPE: 33 años de lucha
38-53	Colaboraciones
54	Revista de Prensa
55	Legislación

Quesada



Año treinta y tres: gracias a ti.

Sabemos que el treinta y tres no es un número redondo. No es un cumpleaños de esos que se celebran a bombo y platillo, ni bodas de oro ni de plata. Es simplemente un momento de inflexión en la vida de nuestra asociación. ¿Inflexión por qué? Porque nos ha parecido adecuado hacer una especie de retrospectiva temática y cronológica **de algunos logros importantes de nuestra Asociación Profesional.**

Quizá inconscientemente condicionados por el momento crítico que viven no sólo la pesca y el transporte marítimo, sino muchos otros sectores de los llamados primarios, necesitábamos este baño de recuerdos para ver lo importante que fue nuestro recorrido y a continuación reflexionar sobre nuestro futuro.

Parece que una vez conseguida la relativa pero avanzadísima normalización de las titulaciones, no tendría ya sentido nuestra existencia. Parece que una vez que la potencia social y económica de la pesca en nuestro PIB es anecdótica, deberíamos reorientar nuestro papel tradicional de cadenciosa conciencia crítica de la pesca española.

Precisamente por eso, por la dureza del presente, por el vergonzoso espectáculo de un sistema económico incapaz de satisfacer a la ciudadanía, por el lúgubre túnel que a la pesca trajo la globalización, por el complicado pirateo legal que constituye la estructura del transporte marítimo internacional, por las deficiencias de seguridad que todavía afectan a nuestros buques...por todas esas razones y muchas más, AETINAPE será, como lo ha sido hasta hoy, la chillona voz de la conciencia de tantos y tantos seres anónimos víctimas de una situación que sencillamente se volvió contra nosotros, no ya como marinos y pescadores. Nos desprecian como ciudadanos.

Por eso más que nunca es necesario mantenernos unidos, orgullosos del camino recorrido, pero seguros de que lo que queda planteará mayores retos a los que sabremos enfrentarnos con inteligencia, como hemos hecho hasta hoy.

Los nuevos titulados salidos de las escuelas litorales, los escasos pero existentes nuevos nichos de empleo, la necesaria creatividad para abordar nuevos proyectos, la sólida formación para un sector cada vez más complicado, más internacionalizado, más exigente con nosotros mismos, nos espera ahí fuera, ávido de nuestra lucha, de nuestra voz sólida y clara, de nuestras denuncias y nuestras opiniones casi siempre contrarias a lo establecido, cuando lo establecido afecta a nuestra dignidad profesional o laboral.

Aquí dejamos estos apuntes para las futuras incorporaciones, y para quienes han abandonado la lucha por el camino. Para aquellos de la cofradía del "Quéhaydelomío", esos trepas impresentables para quienes AETINAPE es un simple santo del que hay que acordarse sólo cuando necesitamos un milagro. Para aquellos que miran sólo para su ombligo, los egoístas que cuando consiguen su objetivo nos dan la espalda y vuelven a mirarnos por encima del hombro. Estos son normalmente los que nos dan lecciones desde fuera, los que pontifican sobre el futuro de la profesión o quienes confunden el asociacionismo con un derecho que el individuo tiene cuando está en apuros. No los hemos echado de menos, porque ese tipo de gente sobra cuando sólo se interesa por su situación particular y no colabora en la lucha común.

Para eso estamos la inmensa mayoría de los miembros de AETINAPE. Para luchar por lo que nos une, por todo lo que nos es común, por una visión del mar, de largos horizontes y plena dignidad. Ni fue ni será fácil. Pero ahí seguiremos estando otros tantos 33 años como haga falta, mientras un titulado mande un barco, vigilando sus circunstancias y apoyando su valentía.

AETINAPE

“Humanizar el trabajo en el mar, un espejismo cada vez más lejano”



De izquierda a derecha: Engracia Trillo Varela, Directora del Instituto Politécnico Marítimo-Pesqueiro do Atlántico; Rafael Rodríguez Valero, Director General de la Marina Mercante; José Manuel Muñiz Ríos, Presidente de Aetinape; Rosa Quintana Carballo, Conselleira do Medio Rural e do Mar de la Xunta de Galicia; Susana Rodríguez Carballo, Directora Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro de la Xunta de Galicia; Carlos Larrañaga Ces, Director General de Ordenación Pesquera de la Secretaría General de Pesca.

Como siempre que se aproxima la Navidad, nos reunimos en este foro marítimo bianual que son los Plenos de AETINAPE, para realizar un repaso de los asuntos de la actualidad marítimo-pesquera, y al mismo tiempo valorar las perspectivas de futuro de una profesión que, aunque sea con el mínimo de fe en las condiciones socio económicas a las que nos enfrentamos, siempre pondremos por encima de todo en cuanto a nuestra dignidad y solidez como marinos en el más amplio sentido de la palabra.

Quiero antes de nada referirme al medio siglo de existencia de esta casa. El Instituto Politécnico Marítimo-Pesqueiro do Atlántico cumple 50 años de vida marcando tendencia y siendo referente dentro y fuera de nuestro país, de una formación de altísima calidad.

Es por ello que en nombre de AETINAPE quiero transmitir todo el cariño de nuestra organización, que tiene en esta escuela una de sus cunas fundacionales y uno de los principales escenarios de nuestros eventos, amén del gran número de socios que pasaron por estas venerables aulas y talleres, de los que siempre guardamos un recuerdo tan agradable.

La historia de este Instituto es un poco la historia de nuestra asociación, ya que tanto en los puertos como en las escuelas se fue creando el caldo de cultivo para crear una entidad que defendiese nuestros valores profesionales. Desde que eso ocurrió hace más de treinta años, la escuela asistió a tantos y tantos cambios que se dieron tanto en la profesión como en el conjunto de la sociedad.

“Las políticas marítimas de los últimos años han hundido al sector pesquero y al transporte marítimo, devaluando su prestigio a una actividad que hoy roza la marginalidad”



Una de esas grandes transformaciones de las últimas décadas fue sin duda la incorporación de nuestro país a la Unión Europea, que tantas esperanzas e ilusiones despertó ante una ciudadanía que deseaba dejar de ser el bicho raro del continente y quería romper de una vez por todas el aislamiento, así como consolidar los ideales democráticos.

Hoy, si hacemos un balance sereno del resultado de estos años de anexión europea-que tiene aspectos positivos-, también vemos los sueños rotos de miles de ciudadanos frustrados, a quienes la globalización y el neoliberalismo que inspira las políticas europeas acabaron condenando al ostracismo económico más cruel.

La apertura sin matices de Europa a la brutal competencia internacional, la postura acrítica y entreguista de nuestras autoridades desde nuestro ingreso en la entonces CEE ha dejado en el sector marítimo-pesquero un desastroso panorama.

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.

Gracias a Europa hemos ido destruyendo la escasa flota que nos quedaba, hemos potenciado los desguaces con dinero público y hemos promovido su traslado a países con menos derechos laborales.

Además, hemos ido hundiendo poco a poco el prestigio de una actividad que hoy roza aspectos de marginalidad.

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.

Todas estas prácticas comerciales de deslocalización de la producción están apoyadas sobre todo por el autodenominado “lobby ecologista”, a través de sus hipócritas acometidas contra los pescadores europeos, favoreciendo la pesca industrial de terceros países. En este sentido, el nuevo Parlamento Europeo debería revisar la política suicida de la Comisión con respecto a la pesca de arrastre.

Otra dimensión de esta política suicida son los antiguos fondos estructurales, cuya aplicación se convirtió en una gran obra de teatro, con el argumento siguiente: exterminamos la pesca, pero para que no os quejéis, os damos dinero para crear nuevas actividades, como si la historia de un país, la génesis de la relación de sus ciudadanos con el mar, pudiesen sustituirse con simples inyecciones de dinero.

A la vista está que no han sido capaces de revitalizar ni el sector extractivo ni el transporte marítimo, víctimas de las equivocadas políticas europeas, que sólo reorientando sus objetivos hacia escenarios más realistas quizá lograsen revitalizar un sector absolutamente adormecido.

Un panorama de difícil solución, debido sobre todo al dominio de ciertos lobbies en Bruselas, donde residen unas instituciones europeas alejada del control ciudadano y cuya naturaleza democrática se basa en una mera formalidad. Son las élites económicas quienes ostentan el poder real de influir en las políticas poco audaces de la UE.

Una Europa más social, más en contacto con los pueblos y la ciudadanía, permitiría avanzar en caminos más interesantes para las comunidades marítimas, pero, como ya dijimos en otras ocasiones, la esperanza en ese cambio es mínima, y la humanización de las flotas es un espejismo cada vez más lejano.

Y si denunciamos esto desde uno de los mejores centros de formación de profesionales marítimo-pesqueros del mundo, no podemos dejar de referirnos a la enorme paradoja que estamos viviendo.

“Son las élites económicas quienes ostentan el poder real de influir en las políticas marítimas poco audaces de la UE”



“La fatiga y el estrés son los grandes enemigos invisibles de la seguridad marítima”

Mientras desde el sector público estamos formando a los mejores profesionales, finalmente muchos de estos tendrán que competir por el mundo con personas de países poco desarrollados, que no están ni la mitad de bien formados, pero que aceptan condiciones laborales y salariales muy básicas, obligando a nuestros jóvenes a embarcarse en pésimas circunstancias.

Aprovechando la presencia aquí de alumnos y alumnas de este Instituto, me permito alertaros de que vuestro futuro va a depender de las duras circunstancias socio económicas que vosotros conocéis perfectamente. No obstante, no deberíais desanimaros. Tenéis que confiar en vosotros mismos para superar la realidad con energía y decisión, aplicando la creatividad y el conocimiento para desarrollar proyectos que os ayuden a vivir mejor.

Y debéis saber que vuestro futuro depende también del nivel de conciencia profesional que seáis capaces de generar. Uniros, mantened la presión como hacemos nosotros desde hace años, denunciad la situación laboral o posicionarnos todos juntos ante ciertos asuntos que nos afectan a todos, y especialmente a vosotros. Esos son los deberes que tiene ante sí cualquier titulado náutico-pesquero.

Os ofrecemos AETINAPE como arma de defensa por vuestra profesión, como instrumento de utilidad para reclamar trabajo digno y seguro a bordo, como marco para el debate y la reivindicación, pero también para el diálogo con todo el que tenga algo que decir hacia nuestro colectivo.

Otro capítulo tradicional en nuestro repaso es la cuestión de la seguridad marítima, capítulo en el que sí hemos notado grandes avances-aunque para ello hubo que pagar un duro tributo en vidas humanas-pero que merecen una nueva vuelta de tuerca, en vista de las últimas catástrofes.

Sin duda, la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos está haciendo un encomiable trabajo en busca de vías que perfeccionen las condiciones de seguridad de los buques, igualmente muy mejoradas en los últimos años.

Pero hay que ir más allá. Cuando tratamos de analizar las causas de varios de los últimos accidentes de terribles consecuencias para decenas de familias, tenemos que analizar en conjunto las condiciones laborales y de trabajo a bordo. La fatiga y el estrés son los grandes enemigos invisibles de la navegación, tal y como reconoce la Organización Marítima Internacional. No podemos seguir solo dedicando esfuerzos a investigar sobre las condiciones materiales del buque, su diseño, su equipamiento, sus aptitudes para navegar, sin detenernos en analizar los factores que afectan a la principal y más importante de las máquinas que porta: las personas y sus circunstancias físicas y mentales. Sólo así podremos llegar a conclusiones inteligentes que nos aporten explicaciones racionales, y sobre todo proyectar la luz sobre ese “enemigo invisible” para salvar la vida de la gente a bordo.

En materia de titulaciones y capacidades laborales, otro gran capítulo de nuestro repaso, tenemos que felicitarnos de las conquistas realizadas en los últimos meses para equiparar nuestra profesión a los estándares más habituales en la Unión Europea, si bien todavía quedan algunos objetivos que afectan sobre todo a ciertas atribuciones de puente y máquinas.

Así los titulados afectados podrán afrontar con mayor solidez los retos que pone ante sus vidas el mundo globalizado e internacionalizado en el que han de moverse.

“Mientras el sector público forma a los mejores profesionales, muchos tendrán que competir en esta globalización marcada por el dumping social”



“La UE y el resto de las Administraciones financian con dinero público el desguace de gran parte de la flota, o lo que es lo mismo, destruyen el empleo con nuestros impuestos”

“A vosotros alumnos, os ofrecemos AETINAPE como arma de defensa de vuestra profesión, para reclamar un trabajo digno y seguro a bordo”

“Vuestro futuro va a depender del nivel de vuestra conciencia y compromiso con la profesión. Uníos y mantened la presión como hace AETINAPE desde hace años”

■
No podemos ralentizar nuestra velocidad ante un mundo que avanza y cambia a velocidad de vértigo, por lo que cada semana que se retrasan las pequeñas reformas pendientes, más difícil es el camino para muchos profesionales que padecen limitaciones que les impide salir al mercado en mejores condiciones.

■
Quiero por último volver a invitaros a trabajar unidos en AETINAPE para seguir siendo un referente imprescindible en el mundo marítimo-pesquero, a afrontar con inteligencia y sentido común los difíciles tiempos que corren, a dar la máxima prioridad a nuestros retos colectivos y a seguir posicionándonos con valentía y claridad sobre los temas más relevantes del mundo marítimo.

■
Amigas, amigos, os deseo un feliz período festivo, un 2015 lleno de armonía en vuestras vidas personales y profesionales, y muy especialmente brindo por este Instituto en su 50 aniversario, seguro de que el próximo medio siglo será todavía mejor que el que hoy celebramos. Muchas gracias

Un Pleno con luces y sombras

Muñiz se queja de que la UE haya reducido la pesca y el transporte marítimo a la marginalidad en la apertura del XVIII Pleno de AETINAPE, al que asistieron 300 personas

Criticó también la “puerta giratoria” de la anterior comisaria, la griega Maria Damanaki , que fichó como asesora de Greenpeace

La seguridad marítima y la formación han sido los ejes fundamentales de la intervención de la conseleira do Medio Rural e o Mar, **Rosa Quintana**, en el XVIII Pleno de AETINAPE, organización a la que agradeció que haya tomado el Instituto Politécnico Marítimo Pesquero do Atlántico en Vigo como sede de su reunión, contribuyendo a realzar su 50 aniversario.

Tras un recuerdo a las numerosas víctimas marítimas de estos últimos años, Quintana dijo que desde la administración gallega trabajan duro para minimizar al máximo estos siniestros. La principal respuesta que tiene en su mano el gobierno es la formación, arma con la que lucha ofreciendo una gran carta de cursos específicamente destinados a aumentar el conocimiento del personal embarcado. Cifró en 1.800 los alumnos y alumnas que durante el último año hicieron cursos directamente relacionados con la seguridad.

No obstante, recordó que la auténtica capacitación del marino tiene lugar a bordo, una vez que rematan los períodos formativos, dijo antes de confirmar que todo el esfuerzo lo realizan para que el mar continúe siendo una fuente de empleo y recuperación económica.

En su discurso, **José Manuel Muñiz** hizo una profunda crítica a las políticas pesqueras y de transporte marítimo de la UE y su papel en la reducción del empleo pesquero, y denunció que la anterior comisaria, Maria Damanaki haya fichado como asesora de Greenpeace, demostrando que formaba parte del lobby europeo que busca desarmar nuestra flota para importar cada vez más productos pesqueros de países extracomunitarios, como en tantas ocasiones defendió AETINAPE.

Director General de la Marina Mercante: 28 buques detenidos en el último año en España gracias al Convenio de Manila

El convenio de Manila fue el eje de la intervención del director general de la Marina Mercante, **Rafael Rodríguez Valero**, que destacó por su importancia crucial para la lucha contra el llamado “dumping social” y que se refiere a aspectos relacionados con la seguridad a bordo y las condiciones laborales de los tripulantes de todo el mundo, que se controlan en los países firmantes del acuerdo al margen de que los países bandera de los barcos lo hayan firmado o no.

El objetivo es luchar contra las tripulaciones subestándar, tan frecuentes en el mundo, especialmente en aquellos países que no disponen de un control efectivo sobre sus barcos y los trabajadores de estos, ya que en países como España se trata de condiciones superadas.

Los inspectores que vigilan las condiciones en que navegan estos buques solicitan de sus tripulaciones documentación relativa a salarios, seguridad social, contratos, certificados médicos y otros documentos relativos a la calidad de vida a bordo.

La importancia de este convenio radica en que se trata de una auténtica carta de derechos laborales que afecta a todas las tripulaciones que al menos tengan necesidad de tocar algún puerto de alguno de los 65 estados que lo han firmado, por lo que muchos barcos deben ofrecer a sus tripulantes obligaciones y derechos que antes no tenían, ya que, según el director general “las flotas no pueden competir entre sí a costa de los derechos de las tripulaciones y de la calidad de vida de los tripulantes”.

Algunas de las deficiencias enumeradas por Valero hacen referencia a certificados de los que carecía el buque, de las deficientes condiciones básicas de la alimentación que presentaban, al excesivo número de horas seguidas que trabajan, insuficientes salarios, poco respeto a la prevención de la seguridad, etc. En el primer año de aplicación del convenio en España, nuestras autoridades han detenido la actividad de 28 buques que no cumplían las normas exigidas.



*Rosa Quintana Carballo,
Conselleira do Medio
Rural e do Mar*



*Rafael Rodríguez
Valero, Director
General de la
Marina Mercante*



*Juan José Escolar,
Capitán Marítimo
de Vigo*



*Carlos Larrañaga Ces,
Director General de
Ordenación Pesquera
de la Secretaría General
de Pesca*



*Engracia Trillo Varela,
Directora del Instituto
Politécnico Marítimo-
Pesqueiro do Atlántico*



Director de Ordenación Pesquera: una visión optimista y satisfecha del sector

Una visión optimista sobre el sector pesquero fue la ofrecida en el Pleno de AETINAPE por **Carlos Larrañaga Ces**, director general de Ordenación Pesquera de la Secretaría General de Pesca que comenzó su intervención haciendo un exhaustivo repaso al recorrido de la incorporación de España a la UE, para lo que nuestro país tuvo que “renunciar a mucho en el capítulo pesquero, el último en cerrarse”.

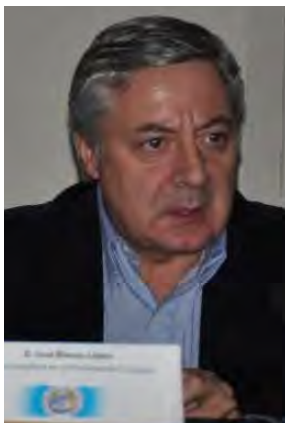
No obstante, se mostró convencido de que España todavía hoy es la primera potencia pesquera europea, pese a todo lo perdido por el camino desde que se produjo esa incorporación. “Superaremos todos los retos, como los superamos hasta ahora, abriendo nuevos abanicos pesqueros y revirtiendo el futuro que se auguraba negativo”.

Se manifestó especialmente satisfecho y orgulloso de la flota atunera, a la que llegó a calificar de “cosmopolita” y de las flotas del Índico, Nafo, Malvinas o el Pacífico, donde hay tanta presencia española. Dijo de los barcos actuales que eran mucho más pequeños y rentables que los de hace décadas, justificando así la menor capacidad laboral del sector, y defendió la pesca “planificada y programada” que se practica en la actualidad.

Entre los retos que se presentan hoy ante la flota, se centró especialmente en la política de no descartes, que se marcó como un objetivo a superar, para lo que habrá que adaptar barcos y estructuras portuarias para gestionar esa cantidad de pescado de indefinido valor comercial que llegará a los muelles.

También dijo estar convencido de que la trazabilidad que se impulsa desde otros ámbitos de la UE como los de información al consumidor, será la gran baza que nos queda a los europeos ante la apertura de nuestros mercados a los productos de todo el mundo. Confirmó así mismo que la UE seguirá financiando la desaparición de la flota que no resulte rentable y que invertirá más en conocimiento.

Pese a todo, finalizó su intervención en tono optimista, diciendo que en todo el mundo se sabe que para pescar mucho y bien, hay que llevar a bordo tripulantes españoles.



José Blanco defiende la “sostenibilidad social” de la pesca

Quien fuera ministro de Fomento del gobierno español relató su actividad como europarlamentario relacionada con la pesca española, con especial mención a la dificultad para etiquetar el mejillón gallego con su denominación de origen y a la visión optimista que tiene sobre la posible exención del arte gallego del xeito de la prohibición de utilizar redes de deriva: “el xeito es un arte sostenible, y lo lleva siendo toda la vida, por lo que es injusto equipararlas con otras artes que sí son poco respetuosas con el medio”.

Abogó por que el concepto de sostenibilidad ambiental se extienda también al ser humano, “porque puede darse la paradoja de estar protegiendo excesivamente el medio, y desprotegiendo al ser humano, y eso no es defendible”, por lo cual defendió el concepto de “sostenibilidad social” especialmente para las comunidades pesqueras víctimas de las políticas pesqueras europeas.

Se felicitó además de lograr que la Agencia Europea de Pesca, con sede en la ciudad olívica, vaya a contar con una cuarta parte más de presupuesto del que disfrutó el pasado año.



Discurso de clausura de José Manuel Muñiz

Socios de Honor: La mejor energía de AETINAPE



De izquierda a derecha, Álvaro Gómez Cons, Cristina de Castro y Camilo Caamaño

Llegamos al final de esta apretada jornada con uno de los momentos para nosotros más felices del año, cuando nos disponemos a entregar los diplomas de Socios de Honor de AETINAPE, unas distinciones que resumen todo el afecto y la intensidad de la que somos capaces como colectivo.

Este año hemos distinguido a tres personas cuya innegable valía es sin duda reconocida por todos vosotros y por el conjunto de nuestra entidad.

Me van a permitir, en atención a nuestros anfitriones, entregar la primera de estas menciones a don **Álvaro Gómez Cons**, ex director de este Instituto Marítimo-Pesqueiro do Atlántico, y sobre todo persona en la que confluyen grandes méritos, tanto en su faceta de funcionario público como en su calidad de amigo de AETINAPE.

Una persona que siempre que ha habido una trinchera de esas absurdas que nos encontramos por el camino, siempre, ha estado de nuestra parte, apoyando nuestras reivindicaciones y respaldando la razón que nos asistía, especialmente durante las duras negociaciones que se libraron en los últimos años ante la dirección general de la Marina Mercante.

Ten la bondad, amigo Álvaro, de recibir este diploma de Socio de Honor como símbolo de nuestra profunda simpatía hacia tu persona.

Otra persona que destacamos por su gran dimensión humana es doña **Cristina de Castro**, que además de su enorme labor social ha sido durante buena parte de su vida laboral funcionaria de esta casa, donde realizó una labor impecable.

Vinculada al Apostolado del Mar, fue testigo de excepción del reflejo en tierra de la no siempre sencilla vida doméstica de las personas embarcadas. Los largos períodos de ausencia, los problemas familiares, la frecuente falta de adaptación de los marineros a la vida cotidiana en tierra, los asuntos más duros de los protagonistas de esta gran película que es la conciliación de la vida a bordo y la vida en tierra son los asuntos para los que crearon la Asociación Rosa dos Ventos, una entidad con el extraordinario mérito de mover conciencias e implicar a las mujeres y las familias de los pescadores en el siempre difícil panorama vital del profesional del mar.

Por todo eso y mucho más, Cristina, te pedimos que seas, como siempre has sido, nuestra embajadora en el corazón de las personas que tratas, y en la lucha por su dignidad, para lo que te entregamos este diploma de Socia de Honor.

En cuanto a **Camilo Caamaño Xestido**, se trata de uno de los principales amigos de AETINAPE cuya actividad profesional no está exactamente centrada en el mar, pero como buen ciudadano de Coiro, en Cangas do Morrazo, mira al mar con la profundidad de su espíritu de artista.

Su Casa da Mangallona, bajo la bandera republicana que lleva con orgullo, es un auténtico centro cultural en el que la gente del mar se siente como en su propia casa. Allí realizamos numerosas actividades de nuestra asociación en la comarca de O Morrazo, y siempre Camilo se puso a nuestro servicio para cualquier necesidad.

Amigo Camilo, con el profundo agradecimiento por tu desinteresada y siempre brillante colaboración con AETINAPE, permítenos honrarte con nuestra distinción de Socio de Honor, que te entregamos con todo el cariño.

Asamblea general de la organización

Se congelan las cuotas por octavo año y se ajusta a la baja el presupuesto

En el marco del XVIII Pleno de AETINAPE se celebró la Asamblea General, dando el Secretario lectura del Acta anterior, siendo aprobada por unanimidad. Posteriormente, el Presidente informa de los objetivos alcanzados por la Asociación y propone a la Asamblea llevar a cabo una serie de reformas internas durante el ejercicio actual, para ir progresivamente adaptando la estructura interna de la Asociación a los nuevos desafíos que hoy se nos plantean e informa que habrá que llegar a la próxima reunión con propuestas concretas y con un plan de adecuación de los recursos a las prioridades de la profesión.

Posteriormente, el Tesorero y también colaborador de nuestra revista, Pedro Riveiro, informa del estado de cuentas y del capítulo de ingresos y gastos. Después de un debate en torno a la subida o congelación de las cuotas, la Asamblea aprobó por unanimidad el estado de cuentas y aun habiendo propuestas para el incremento de las cuotas, finalmente se aprobó por mayoría la continuidad de la congelación de cuotas, y van ya 8 años.

También se aprobó el presupuesto para el año 2015, con un recorte del 7%, que sumado a los últimos años alcanza el ajuste presupuestario un 12%.

Frente al dilema de aumentar los ingresos por la vía del incremento de cuotas, se acordó recortar los gastos. Esto es razonable, pues no debe recaer el peso de la defensa de la profesión en aquellos compañeros que llevan a sus espaldas toda su vida, ayudando a que la profesión tenga un instrumento de defensa y representación. En todo caso, no es justo ni solidario que paguen más los mismos, sino que pagase la mayoría y así todos aportarían menos y habría más recursos. Al fin y al cabo, del trabajo de la organización se benefician todos los titulados, pero a estas alturas eso sigue siendo una quimera, no deja de ser una reflexión razonable pero por desgracia inalcanzable, pues la solidaridad en este contexto tiene respuesta en una frase muy marinera que es “záfate marín, que eu xa me zafín”, y esto lo dice todo.

A continuación se trata el punto del Orden del Día en cuanto a la renovación de cargos. A petición del compañero y amigo Secretario General Jorge Campos, quien no dejó de colaborar intensamente con la profesión desde que era alumno en la Escuela de Vigo, siempre a pie de obra, dispuesto a arrimar el hombro desde antes de obtener su primera titulación, y que por razones de su nueva situación profesional está obligado a viajar permanentemente, el Comité Ejecutivo acuerda proponer para ocupar su cargo al también compañero y amigo, colaborador habitual de nuestra revista, Manuel Queimaño. La Asamblea acuerda también el nombramiento de Vicepresidente 1º de José Antonio Prendes, uno de los fundadores de la Organización e hijo del querido e inolvidable Manuel Prendes, recientemente fallecido. José Antonio sustituye al querido amigo y compañero Manolo Pazos, jubilado desde hace varios años, quien se “batió el cobre” tanto como representante de AETINAPE en la Comisión de Reforma de las Enseñanzas Náutico-Pesqueras, como en las reuniones en la DGMM. En ambos casos, seguiremos contando con el apoyo y la opinión de estos grandes amigos de AETINAPE y de la profesión y les agradecemos que hayan compatibilizado su trabajo personal y le hayan quitado horas a sus familias para dedicarle el mayor tiempo posible a la Organización. Gracias Jorge y Manolo por vuestro compromiso y amistad.

Después de un largo debate sobre asuntos de actualidad para la profesión, y siendo las 20:00 horas se levanta la sesión.

COMPARATIVA DE CUOTAS MENSUALES

CUOTAS	UGT	CC.OO	COMME	AETINAPE
Mensual	11,10	11,20	18,50	9
Ingreso	0	0	194	30
En paro	3,30	2	?	0
Jubilados	3,30	2	?	1,20

Homenaje a Andrés “O Maricolo”



Un grupo de amigos hemos llevado a cabo el pasado 7 de junio un merecidísimo homenaje a Andrés Fernández, un veterano compañero, fundador de la Asociación, que ha llevado siempre su profesión con orgullo, compromiso y dignidad.

El amigo y compañero Andrés Fernández García, más conocido como Andrés “O Maricolo”, Mecánico Mayor Naval, acaba de sufrir un duro golpe de salud. Es una persona que goza de gran prestigio profesional y aprecio entre los compañeros. Durante toda su vida profesional siempre ha mostrado un alto compromiso con la profesión. Ejerció como Jefe e Inspector de Máquinas en algunas empresas emblemáticas del sector pesquero, y finalizó su vida laboral hace unos años en un barco de la Xunta.

Si desean más información sobre este emotivo acto, pueden consultar nuestra página web, www.aetinape.com

En recuerdo de Julio Alfonsi

El pasado día 6 de enero nos dejaba Julio Alfonsi, una persona muy querida para la Asociación, que se ocupó durante varios años de atender la oficina de Pasaia. Patrón Mayor de Cabotaje, muy amigable y con gran empatía hacia los demás, ha sido una pieza clave entre los numerosos afiliados del País Vasco, que veían en él siempre a un gran colaborador. Gracias a su entrega y compromiso, será recordado con gran admiración por todos.

Desde AETINAPE queremos transmitir a su familia y amigos nuestro profundo pesar, con la certeza de que será recordado por la gente del mar con el mayor de los afectos.

Recurso del COMME al RD 938/2014

Al cierre de la revista, nos han comunicado que el COMME ha presentado un recurso ante el Tribunal Supremo, Sala Tercera de lo Contencioso Administrativo, contra el Real Decreto 938/2014, de 7 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante. **Este asunto puede o no afectarnos, dependiendo del resultado final, por lo que estaremos muy atentos a su resolución.**

33

ESPECIAL AETINAPE

años de lucha

Transcurridos 33 años desde la fundación de AETINAPE, parece necesario realizar un viaje documentado y exhaustivo por todas las gestiones realizadas a bordo de este buque estrella de las flotas españolas.

En este repaso a los puertos recorridos, muchos de vosotros veréis sólo un documento final, el resultado legal de esta lucha, que se publica en el BOE o en forma de nota de prensa.

Tras cada una de estas arribadas hay larguísimas singladuras de esfuerzos, de lucha contra miles de fantasmas que nos salían al camino, como si fuesen tormentas perfectas que trataban de amenazar nuestras aspiraciones de normalidad y progreso.

Pero ahí estuvimos siempre. Dando razones ante la ignominia, convirtiendo en bandera nuestra firme navegación y en dulce hogar todas nuestras conquistas.

En este repaso a los principales logros de la profesión, hemos omitido deliberadamente los nombres de las personas responsables de las gestiones últimas, y de los partidos políticos que entonces dirigían el país.

La mayoría de las gestiones se empezaban en un período de gobierno y concluían en otro. En los dos turnos de gobierno (etapa socialdemócrata y etapa conservadora) hubo dirigentes brillantes y dirigentes nefastos. Unas personas más comprometidas que otras, cada uno con sus luces y sus sombras.

Pero este repaso no es hacia las personas, sinó hacia los hechos. Es el resultado de un viaje de 33 años. Esta es tu lucha y estas algunas de tus conquistas.



Los primeros años de AETINAPE se fueron consiguiendo algunos avances, pero sin duda fue la etapa más dura. En el campo de las titulaciones y sus correspondientes competencias, estas fueron las más significativas

33 ESPECIAL
AETINAPE
años de lucha

Pasos firmes

1986

Conseguimos la unificación de todas las asociaciones náutico-pesqueras del litoral español (Balears, Huelva, Asturias, Vigo, A Coruña, Andalucía, Canarias, País Vasco y Levante).

Nacimos como resultado del compromiso de todos y especialmente de aquellos compañeros que anteriormente, incluso en algún caso desde la clandestinidad, fueron creando un sentimiento de compromiso organizado en defensa de la profesión y del sector.

El nacimiento de AETINAPE fue fruto de una trabajada, madura y generosa decisión colectiva de muchos compañeros que desde años antes fueron prendiendo poco a poco en todos los puertos, hasta confluir en la gran familia que es desde entonces hasta hoy.

Los **Mecánicos Navales Mayores** ven como gracias a la nueva entidad se amplía de 2000 CV a 3000 Kw el mando para sus titulaciones en pesca, a través del Real Decreto 1611/1987. Se puede considerar el primer triunfo administrativo de nuestro colectivo.

1987

Reforma de enseñanzas. AETINAPE, para impulsar la reforma de las enseñanzas, organiza las primeras Jornadas Nacionales sobre Enseñanzas Marítimo-Pesqueras en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico (Vigo), con la participación de la Xunta de Galicia, Comunidad Canaria, Junta de Andalucía, Gobierno Vasco, Universidad de Santiago, Secretaría General de Pesca, Instituto Social de la Marina, Escuelas Náutico-pesqueras e Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros de nuestro país. **Estas jornadas serían el preludio de la Reforma que se consolidaría en el año 1994.** En la elaboración de estos nuevos currículos formativos se crearon dos Grupos de Trabajo, uno de Puente y otro de Máquinas. En ambos hemos estado representados por dos compañeros de AETINAPE, un Capitán de Pesca y un Mecánico Naval Mayor.

1994

Tras largos años de lucha muy dura, especialmente contra una especie de lobby que en aquellos años controlaba la Dirección General de la Marina Mercante, se consigue la **primera reforma de las enseñanzas náutico-pesqueras**, que normalizaba un poco la situación de los profesionales a bordo, aunque ni de lejos suponía la racionalización del sector.

1998

Esquivando de nuevo al grupo clasista e interesado que se había instalado en el seno de la Dirección General de la Marina mercante, conseguimos que nuestros compañeros **Mecánicos Navales Mayores** pudiesen mandar buques de 3000 Kw en Marina Mercante, lo cual se reconoció en el Real Decreto 930/1998.

2002

Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Pesca de Altura: Navegación sin límite

Se elimina una de las limitaciones que más condicionaban nuestras titulaciones: la que impedía a los Patrones Mayores de Cabotaje mandar únicamente buques hasta 60 millas. Gracias al Real Decreto 509/2002, se les permite navegar sin límite.

2004

Este año marca la época de una nueva superación. El Patrón de Pesca de Altura tenía limitaciones geográficas para ejercer plenamente su trabajo, limitaciones siempre impuestas por el grupo de presión dominante en la Administración Marítima. Gracias al Real Decreto 1717/2004, conseguimos que los titulados con esta especialidad pudiesen ejercer la navegación sin límite geográfico, tal como resultaba razonable desde hacía mucho tiempo, pero que se negaban a aceptar por razones corporativas

2007

Es la época de la transición entre las nuevas y las antiguas titulaciones. Logramos que el Estado convocase 5 exámenes extraordinarios para Patrones de Cabotaje y Patrones Mayores de Cabotaje, (A través de la Orden FOM/983/2007 y la Resolución de 02/07/2007 por la que se establece el procedimiento para la realización de estas pruebas extraordinarias).

Gracias a esto, los Capitanes de Pesca, Patrones de Pesca de Altura, y Patrón de Litoral de 1ª, se examinaron de 2 asignaturas y así optaron a estas titulaciones de marina mercante, que actualmente ya pueden homologar por las nuevas titulaciones con la presentación de períodos de embarque en buques civiles, por lo que se amplía considerablemente su horizonte laboral. AETINAPE consiguió que se le reconociesen los días de mar con mando a los Patrones de Pesca de Altura y a los Capitanes de Pesca.

Continúan las conquistas



2009

La marina mercante refunde todas sus titulaciones

Es el año en que por fin los profesionales dejan atrás el caótico panorama de unas titulaciones que se encontraban enquistadas, aisladas, sólo al servicio de una profesión espesa, antigua, clasista, pensada únicamente para unos cuantos privilegiados, sin la renovación que imponían los tiempos.

Al fin el Gobierno publica un Real Decreto, el 973/2009, que refunde todas las titulaciones existentes en esta área, permitiendo que los profesionales encuentren salidas con más facilidad, simplificando denominaciones y poniendo un poco de orden en el caótico panorama preexistente.



Alumnos del antiguo sistema de adultos, gracias a una Disposición Adicional Cuarta, se consigue la homologación profesional de las titulaciones de adultos anteriores a la LOGSE, un aspecto que afectaba a cientos de titulados, que vieron como sus títulos profesionales se adaptaban sin dificultad a las condiciones laborales que imponía el mercado, ya de por sí muy afectado por la crisis estructural que afectó a todo el sector marítimo en los últimos tiempos.

En el ámbito de máquinas se consiguió una adaptación satisfactoria, ya que recoge que acreditando días de navegación (24 meses) en buques civiles entre 500 y 3000 kw se pueden homologar las titulaciones de Mecánico Naval Mayor, Mecánico Naval 1ª Clase y Mecánico Naval 2ª Clase, accediendo así a las nuevas titulaciones de Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval.

En el ámbito de puente, en cambio, las condiciones requeridas para el canje a los Patrones Mayores de Cabotaje y Patrones de Cabotaje son absolutamente imposibles de cumplir para la mayoría de los titulados de puente, ya que deben acreditar una experiencia de 24 meses en buques mercantes mayores de 750 GT., buques que hasta entonces estaban vetados para ellos.

Homologación profesional en Pesca y Marina Mercante



2014

El año de los grandes cambios

La homologación de los títulos de puente en marina mercante

En febrero de 2014 se produce una primera modificación legal del Real Decreto 973/2009, a través del RD 80/2014, de febrero de 2014. Tras múltiples esfuerzos burocráticos y muchísimas reuniones a lo largo de 5 largos años, conseguimos la homologación para los titulados de puente, que por fin pueden optar a las nuevas titulaciones de Patrón de Altura y Patrón Litoral.

Para ello tienen que acreditar haber navegado en buques civiles mayores de 100 GT durante 24 meses. Además de rebajar GT, se consigue que los períodos de navegación sean en Buques civiles (en el anterior RD eran mercantes).

Una simple palabra en una frase, impedía a cientos de titulados obtener sus títulos homologados al nuevo sistema. Después de años de duras negociaciones, el cambio de "días de mar en buques mercantes" por "días de mar en buques civiles", era suficiente para que la legislación española permitiese a nuestros títulos adaptarse al Convenio STCW-95 de la OMI, un cambio, por cierto, que beneficia tanto a los titulados de puente del antiguo sistema como a los actuales.

Las titulaciones de la marina mercante se adaptan al mundo

Y esta adaptación supone un evidente abandono de los privilegios anteriores, de los que gozaban gracias a la especial relación que tenían con las autoridades de la DGMM, relación que el tiempo y la determinación de algunas personas, por fortuna, fue diluyendo.

Se realizó una auditoría de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) en la Dirección General de la Marina Mercante, para determinar el modo de aplicación de las "Enmiendas de Manila" introducidas en el Convenio STCW, de obligado cumplimiento para todos los Estados Miembros.

En el caso de España trajo como consecuencia el Real Decreto 938/2014, de 7 de noviembre, que sirvió para modificar el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

En el caso de las Náutico-Pesqueras, sólo afectó a los futuros Patrones de Litoral de Marina Mercante, que pasan de 700 a 500 GT de mando, pero los Mecánicos Navales, Mecánico Mayor Naval y Patrón de Altura de Marina Mercante mantienen sus atribuciones.

En el curso de acceso a los 6000 kw para los Mecánicos Mayores Navales, han aumentado de 24 a 36 meses los períodos de embarque que deben presentar para obtener la titulación.

Oficiales, por derecho

En 2014 hemos dejado atrás por fin las manipulaciones e interpretaciones de los que en otros momentos habían sido nuestros detractores, que lo conseguían gracias a los privilegios que ostentaban en las instituciones.

Hoy nuestros titulados son Capitanes, Jefes y Oficiales de Puente y Máquinas con sus correspondientes límites, pero Oficiales también de la Marina Mercante. Se acabó lo de 2º patrón, auxiliar de puente, mecánico, etc.

Rebaja de las atribuciones profesionales en Náutica

En las titulaciones de Náutica, los futuros Primeros Oficiales de máquinas de Marina Mercante, pasan de Jefatura de 10.000 KW a de 3.000 KW y los Pilotos de Primera Clase de Marina Mercante se les reduce el mando de 6.000 GT a 3.000 GT.

Es importante recordar que este Real Decreto en el epígrafe 92 recoge que estas atribuciones serán de aplicación para las nuevas titulaciones, las titulaciones anteriores a la entrada en vigor de este RD mantendrán sus atribuciones.

Atribuciones de los Patrones de altura de Marina Mercante

Navegación sin límite y mando de buques hasta 1600GT

Para el Primer Oficial, hasta 3000 GT, y para el Segundo y Tercer Oficial, sin límite.

AETINAPE solicitó la modificación del RD 973/2009, proponiendo el mando hasta 3000 GT para el Patrón de Altura.

Atribuciones para los Mecánicos Navales Mayores: Jefatura sin límite de potencia

En Pesca, Jefatura sin límite de potencia y en Marina Mercante, Jefatura y Primer Oficial hasta 6000 Kw, y Segundo y Tercer Oficial sin límite.

Estas atribuciones están contempladas en el R.D. 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero y en Marina Mercante por el R.D.80/2014.

2014

El año de los grandes cambios



2014

El año de los grandes cambios

Se reordena el caos

Se regulan las titulaciones profesionales de la pesca

El Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, regula los títulos profesionales del sector pesquero en el marco del Convenio STCW-95. Gracias a la nueva resolución se consiguen importantes avances que AETINAPE venía reclamando durante años.

Se simplifican las titulaciones pesqueras y aumentan las atribuciones

— Las titulaciones quedan reguladas y se expiden en el marco del Convenio OMI STCW-95

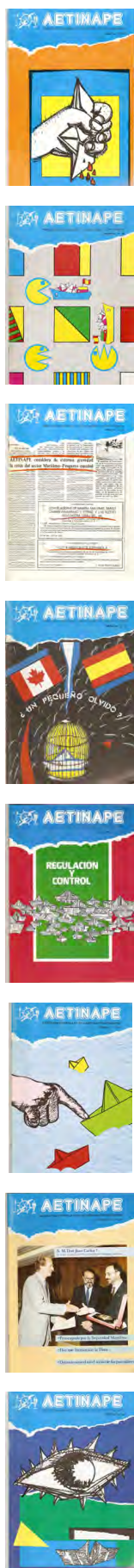
— Se unifican las denominaciones: las titulaciones del antiguo y del nuevo sistema tendrán las mismas atribuciones y las mismas denominaciones, en puente serán Patrón de Altura y Patrón de Litoral y en máquinas, Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval.

— El Mecánico Mayor Naval se constituye en una jefatura sin límite de potencia. Accederán a ella a través de un curso cuyo contenido está pendiente de desarrollar por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

— **Aún así, AETINAPE solicita la modificación de este Real Decreto, proponiendo para el Patrón de Altura el mando hasta 70 metros de eslora.**

Soluciones para los titulados de la antigua formación de adultos

A través de la Disposición Adicional quinta del RD 36/2014, los titulados de la antigua formación de adultos que no hayan podido obtener el título profesional por no tener realizados los períodos de embarque, se les amplía el plazo hasta septiembre de 2017 para acreditar la realización de dichos períodos y así solicitar la correspondiente titulación profesional.



TEMAS

Intensa actividad informativa

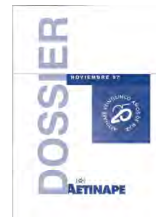
98 Revistas y 17 periódicos

La adecuada circulación de la información es una de las bases del éxito de cualquier colectivo o entidad. La comunicación debe ser eficaz tanto a nivel interno como externo. La información, además de un derecho de cualquier afiliado, es también un deber de los equipos directivos de las asociaciones, ya que cuanto más informado esté el socio y colaborador, más fácilmente se alcanzarán los objetivos de mejora. Por esa razón, desde la creación de AETINAPE se vienen publicado, con mucho sacrificio y limitados medios económicos, 98 revistas que recogen las diferentes actividades de la organización, con la colaboración tanto de profesionales, profesores y autoridades de todas las administraciones marítimo-pesqueras, como de políticos de todo el arco ideológico, con alguna relación con el sector marítimo.

Los periódicos, que en la actualidad dejaron de publicarse, eran dossiers configurados con recortes de prensa que recogían las denuncias y demandas de AETINAPE, así como las cientos de ruedas de prensa que AETINAPE llevó a cabo por todo el litoral español.

A todo ello hay que añadir los numerosísimos programas de radio y televisión en los que participa y colabora AETINAPE, y que sirven para proyectar una imagen adecuada del colectivo náutico pesquero y para que los profesionales del mar vean su autoestima cada vez más reforzada como especialistas en una actividad tan difícil, específica y arriesgada como la marítimo-pesquera.

33 ESPECIAL
AETINAPE
años de lucha



Plenos, Asambleas, Reuniones informativas

Desde su fundación en el año 1982, AETINAPE celebró 32 actos entre Plenos y Asambleas Generales a lo largo y ancho del litoral español.

Todos ellos fueron auténticos foros democráticos, reuniones para el debate y reflexión sobre nuestra profesión y el sector marítimo-pesquero.

Una de sus principales características es que por estos foros pasan y han pasado, entre otros, Secretarios de Estado, Consejeros, Directores Generales, expertos internacionales, autoridades académicas, diputados europeos, nacionales y autonómicos, tanto de los partidos gobernantes como de la oposición, ejecutivos de la UE, etc.

Todos estos actos han tenido amplio eco en los medios de comunicación social.

Asimismo, durante todos estos años, AETINAPE viene llevando a cabo reuniones informativas con alumnos y profesionales en diferentes escuelas y puertos de todo el litoral español, sobre temas diversos, tanto monográficos como para tratar asuntos generales relacionados con la profesión.



AETINAPE desde su fundación siempre tuvo como NORTE la lucha por la dignidad en el trabajo y los derechos sociales de las gentes del mar. No hay nada más importante que humanizar el trabajo en el mar. Nuestra gente no se merece el trato esclavizante que viene padeciendo. Es necesario que nos rebelemos contra todo aquel que pretenda justificar la pervivencia del sector barajando situaciones laborales esclavistas o indignas.

Las frecuentes situaciones derivadas de los accidentes o incidentes marítimos ofrecen a veces la dimensión más desconocida de nuestra Asociación. Mediar en los casos de naufragio con las familias afectadas, conseguir un trato adecuado o una mediación por parte de autoridades interiores o consulares para resolver situaciones difíciles, es un trabajo al que siempre AETINAPE destinó el 200% de los esfuerzos que pudo.

Gracias a un comportamiento siempre comprometido con el que más sufre, y de colaboración absoluta con entidades de dimensión humanitaria (Apostolado del Mar, Rosa dos Ventos, etc) hemos llevado consuelo a las familias, solidaridad a los necesitados y ayuda de todo tipo a quien hemos podido. La dimensión humana de nuestra Asociación siempre ha sido una prioridad, especialmente cuando alguna persona necesitada lo estaba pasando mal.

TEMAS

La dimensión humana



TEMAS

La realidad laboral

Es muy frecuente escuchar que no se encuentran trabajadores que quieran enfocar su vida laboral hacia el mar. Dicen que tienen que contratar emigrantes, que no hay relevo generacional entre nuestros paisanos. Pero ocurre que lo que no encuentran aquí ya son esclavos, que es lo que al parecer necesitan para meter en los barcos, como hace cien o doscientos años ocurría con los condenados a galeras.

Lo peor es que en nuestros días, el Estado les permite actuar así, en nombre del máximo beneficio y echando por la borda derechos laborales, nivel de vida y calidad humana.

En AETINAPE deseamos que el trabajo de marino y pescador se civilice, y toda la gente del mar vivan mejor, que se humanicen no sólo la vida a bordo, sino las condiciones laborales.

En nuestros días existen ayudas estructurales para la reforma en profundidad del sector marítimo, pero comprobamos que lejos de convertirse en estímulos para el futuro, se conciben como simples ayudas para destrozar laboralmente la pesca, incitando a la deslocalización de las flotas y en el abaratamiento de los costes para las empresas.

Hoy, seguimos siendo un país en el que ser marino o pescador equivale a una especie de maldición. Las condiciones del trabajo a bordo no acaban de dar el salto de calidad que pronosticábamos hace años, y las circunstancias continúan moviéndose entre la superexplotación de los efectivos humanos y los múltiples problemas sociales y psicológicos que esperan al trabajador cuando le toca enfrentarse a su vida familiar y su entorno social.

Sólo con decisiones valientes, que realmente consideren la pesca, el transporte marítimo y el mar en general, como un sector estratégico en nuestra economía primaria, estos sectores pueden volver a ser una alternativa laboral seria para muchos jóvenes, con lo que podría lograrse el tan necesario relevo generacional, un deseo que con las actuales condiciones laborales resulta imposible.

TEMAS

Seguridad y salvamento

En materia de seguridad y salvamento, AETINAPE fue punta de lanza ante el Gobierno y los armadores y participó en foros nacionales e internacionales en esta materia, como por ejemplo en el primer Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo. Así quedó reflejado en cientos de artículos y ruedas de prensa de las que se hicieron eco durante años prensa, radio y televisión.

Fue AETINAPE quien inició todo un proceso de lucha para revertir la cultura de la fatalidad y la resignación ante el desastre. Hoy proclamamos nuestro orgullo por haber sido el mayor grupo de presión en favor de la seguridad y el salvamento, cuando ni existían medios de ningún tipo, ni la palabra coordinación estaba en la agenda de los gobernantes.

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

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

Desaparecidos por naufragios

Cabe destacar una dimensión legal, la que afectaba a las personas desaparecidas por naufragios, cuyas familias no podían considerarlos fallecidos a efectos legales. La Ley 4/2000 de 7 de enero, impulsada por AETINAPE y con la activa participación como ponente del entonces Presidente de la Comisión de Pesca del Congreso de los Diputados Ricardo Gatzagaetxbarria, colaborador y Socio de Honor de AETINAPE, vino a saldar una justa demanda de viudas y huérfanos, cuyos esposos y padres fueron víctimas de siniestros y naufragios, ya que con la Ley anterior para acceder a una pensión de viudedad deberían esperar un largo periodo de tiempo, con lo cual la tragedia era doble. Sin embargo, esta Ley vino a hacer justicia, ya que el derecho a la pensión de viudedad es inmediato.

Intensa actividad institucional (I)

Aunque nunca nos gustaron las alfombras oficiales, visitar autoridades y trabajar con ellas mano a mano para lograr nuestros objetivos, fue una necesidad innegable durante todos estos años. Este es un repaso por las más importantes acciones institucionales, tanto a nivel autonómico como nacional y europeo.

OBSERVADORES EN LA OMI

Durante cinco años participamos como observadores en las reuniones del Subcomité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, con sede en Londres

INSTITUCIONES EUROPEAS

AETINAPE mantuvo numerosas reuniones en el Parlamento Europeo en Bruselas y Estrasburgo, así como visitas a distintos Comisarios de Pesca de la UE. Además, AETINAPE es miembro del Consejo Consultivo Regional de Flota de Larga Distancia en Aguas no Comunitarias (LDRAC) de la Unión Europea

TEMAS

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Somos miembros activos en la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), órgano dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante.

REUNIONES PARLAMENTARIAS

AETINAPE mantuvo cientos de reuniones de trabajo ante las respectivas Comisiones de Pesca de diversos Parlamentos Autonómicos como Galicia, País Vasco, Andalucía y Canarias, además de reuniones con Consejeros en esta materia de estas y otras Comunidades Autónomas.

MEDIACIONES INTERNACIONALES

Hemos promovido y participado en numerosas reuniones de trabajo con Embajadores y Cónsules de diferentes países motivadas por los sucesivos apresamientos de buques, y abandono de capitanes oficiales y tripulantes de nuestra flota pesquera en diferentes lugares del mundo.

“VISITA” A LA DG DE MARINA MERCANTE

En los años 86 y 87, la organización profesional marítima, haciendo piña con las Escuelas Marítimo-Pesqueras, organiza dos marchas sobre la Dirección General de la Marina Mercante para reclamar la ansiada reforma de las enseñanzas, manifestaciones que se consideran un punto de no retorno en el conflicto por la normalización de titulaciones y atribuciones profesionales.

Intensa actividad institucional (II)

TEMAS

TRIPULACIONES SECUESTRADAS

Desde el principio de nuestra actividad asociativa hemos mantenido un firme compromiso de apoyo a las tripulaciones secuestradas y amenazadas, tanto por los delincuentes marítimos en general, como por los últimamente denominados "piratas", tanto del Océano Índico como en otras zonas marítimas.

REIVINDICACIONES

AETINAPE formó parte activa de todas las plataformas sociales en defensa del sector, como, entre otras, las de Marina Mercante, NAFO, Namibia, Banco Canario-Sahariano, Argentina, Gran Sol, Bacalao (tanto en Canadá como en Noruega), etc.

REUNIONES CON GOBERNANTES

AETINAPE también mantuvo reuniones en los últimos años con Ministros de varios gobiernos de nuestro país para abordar asuntos relativos a la profesión, como los responsables de Agricultura y Pesca, Fomento, Trabajo y Asuntos Exteriores. Asimismo, responsables de AETINAPE mantuvieron audiencias con los Presidentes autonómicos de Galicia, Canarias, Andalucía y el Lehendakari vasco, y en el año 1991 una delegación de AETINAPE fue recibida en audiencia por el Rey de España en el Palacio de la Zarzuela.

Reunión con UGT

En el año 1986, se celebró en Vitoria una reunión con el entonces Secretario General de la UGT, Nicolás Redondo y con el Secretario de Organización Antón Saracíbar, a la cual asistieron el Presidente y los delegados de AETINAPE en el País Vasco. En ella se abordaron los graves problemas del sector marítimo-pesquero y se solicitó el apoyo del Sindicato a las demandas de nuestra Organización.



Radiotelefonista naval

TEMAS

Se resuelve otro agravio comparativo

En el año 1983, debido a la entrada en vigor de determinadas disposiciones sobre normas complementarias de aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) y su protocolo (1978), se exigía a los titulados de puente estar en posesión del título de Radiotelefonista Naval, hasta esa fecha se les exigía Radiotelefonista Naval Restringido

Para la obtención del título de Radiotelefonista Naval a los náutico-pesqueros de puente se les obligó a realizar un curso en una Escuela Náutico-Pesquera, y sin embargo a los titulados de Marina Civil se le convalidaba presentando períodos de embarque.

AETINAPE denunció ante la Dirección General de la Marina Mercante por el agravio comparativo en el trato que les daba a los Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante en relación a los titulados náutico-pesqueros y después de una dura negociación con la DGMM en 1985 se consiguió el mismo proceso de convalidación para nuestros titulados : acreditando (con un certificado expedido por una Comandancia o Ayudantía Militar de Marina) 2 años como Patrón u oficial y estando en posesión del título de Radiotelefonista Naval Restringido les convalidasen a los Capitanes de Pesca, Patrones de Pesca de Gran Altura, Patrón de Pesca de Altura y Patrón Mayor de Cabotaje para la obtención del Título de Radiotelefonista Naval.

Dispositivo de Separación del tráfico marítimo de Fisterra

En el año 1991, a raíz de los múltiples abordajes que venía sufriendo la flota pesquera del litoral de Galicia, con graves tragedias humanas, AETINAPE crea un grupo de trabajo del que forman parte, además de la entidad, representantes de la flota de arrastre del litoral, y las Cofradías de la Costa da Morte de Muxía y Finisterre, cuyo objetivo fue impulsar la puesta en marcha del Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo, ordenar y controlar el tráfico marítimo y reducir los riesgos para la seguridad de nuestros pescadores.

TEMAS

Después de múltiples informes a la OMI, decenas de reuniones parlamentarias y con altos responsables del Ministerio de Transportes y Marina Mercante (aunque en principio esta Institución estaba frontalmente en contra de nuestros objetivos y se dedicaban desde Marina Mercante a acusar a los pescadores), finalmente el Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo de Finisterre fue aprobado y entró en vigor el 1 de junio de 2004. Este fue uno de los grandes logros para la seguridad marítima. Sobre este asunto existen cientos de documentos de los que se hicieron eco todos los medios de comunicación, además de amplios reportajes en las revistas de AETINAPE de la época.



TEMAS

Nuevas tarjetas de pesca

AETINAPE ha colaborado en la elaboración y diseño del formato de las nuevas tarjetas de pesca, que expiden la Secretaría General de Pesca, y por delegación las diferentes Comunidades Autónomas. Tarjetas que por fin cumplen el Convenio STCW-95 de la OMI y que se expiden en tres idiomas: inglés, español, y en el idioma de la Comunidad Autónoma que corresponda (gallego, catalán, vasco, etc.). En marzo del 2012 se publica la Orden con el nuevo formato.

Hemos de recordar que desde hacía muchos años las antiguas tarjetas estaban ocasionando múltiples contratiempos con las autoridades de países de la UE y países terceros, porque además de no cumplir el STCW-95 se estaban emitiendo sólo en el idioma de la Comunidad Autónoma que las expedía, y no incluían todas las atribuciones de los titulados, ni los cursos obligatorios que se poseían, por lo que los profesionales que desarrollan su trabajo en aguas de otros países estaban padeciendo una situación que incluso en algunos casos llevó a la pérdida de sus puestos de trabajo, como el grave problema que se ocasionó en Namibia y que se resolvió con el nuevo modelo de tarjeta.





Servicio de Vigilancia Aduanera

UNA LUCHA QUE CONTINÚA VIVA

Hasta el año 1998 los titulados náutico-pesqueros podían presentarse a las convocatorias de plazas de Patrones, Mecánicos y Marineros de este Servicio.

Por razones inconfesables, la presión ejercida por los sindicatos de la Función Pública para que el Cuerpo de titulados al mando de estas embarcaciones (Patrones y Mecánicos) fuese elevado a los Grupos de Diplomados y Licenciados (Grupos B y A) está en el origen de la no inclusión de los náutico-pesqueros en los cuadros de mando de estas embarcaciones. Posteriormente la Ley de Función Pública 7/2007 terminó por desbaratar el plan de reforma planteada a la Agencia Tributaria para volver a incluir las titulaciones náutico-pesqueras en dicho Servicio.

AETINAPE mantuvo reuniones con varios de los últimos Directores Generales de dicho Cuerpo y presentó demandas ante el Defensor del Pueblo. Todavía no hemos bajado la guardia y seguimos manteniendo reuniones para que este Servicio pueda recuperar a nuestros profesionales, pues tuvo su mayor capacidad operativa cuando nuestros titulados estaban al mando de sus embarcaciones, y que por oscuros y espurios intereses corporativos, al igual que ocurrió en el ámbito de los controladores, fueron los sindicatos de estos Servicios los que impusieron el cerrojo a la continuidad de nuestros titulados.

TEMAS

Cursos obligatorios y gratuitos

APLICACIONES INFORMATICAS	4	AETINAPE lleva años trabajando en la línea de ofrecer a sus asociados formación en áreas técnicas que faciliten el acceso de los titulados a diferentes certificaciones profesionales, necesarias y obligatorias para desarrollar la actividad laboral y reguladas por normativa nacional e internacional.
ARPA	27	
CARTAS ELECTRONICAS	7	
GMDSS	33	
LUCHA CONTRA INCENDIOS Y SUPERVIVENCIA EN LA MAR I-II	20	Por ello y debido a la necesidad de adaptar las tripulaciones a las necesidades del mercado laboral, en los últimos años hemos impartido estos cursos, todos ellos gratuitos, dirigidos a nuestros afiliados.
INGLES	17	
MARPOL	3	
OFICIAL PROTECCION DEL BUQUE	2	Desgraciadamente, esta oferta formativa ha disminuido considerablemente por el cierre de ayudas de las administraciones públicas, tanto del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, como de las Comunidades Autónomas.
FAM/PETROLEROS/GASEROS	5	
PREVENCION RIESGOS LABORALES	45	
RECICLAJE SANIDAD	4	
FORM. SANITARIA AVANZADA	86	Aproximadamente, han accedido a estos y otros cursos organizados por AETINAPE y financiados por las Comunidades Autónomas de Galicia, Andalucía y País Vasco sobre 5.500 titulados.
TELEDETECCION	10	



Y también...

TEMAS

DERECHO AL VOTO

Desde hace años AETINAPE presentó reiteradamente iniciativas al Congreso de los Diputados y a varios Parlamentos autonómicos para reformar la Ley electoral, con el objetivo de que el derecho al voto fuese una realidad a bordo. Es hora de abordar medidas como el derecho al voto de las personas embarcadas, un régimen especial de impuestos para la gente del mar o las tan reclamadas jubilaciones anticipadas, práctica frecuente en algunos sectores mucho menos problemáticos que el marítimo-pesquero.

TARIFAS DE SALVAMENTO

La DGMM había concedido el salvamento marítimo a empresas privadas que aplicaban tarifas abusivas, especialmente a la flota artesanal, lo que hacía poner en riesgo la seguridad de sus tripulaciones, ya que las facturas por remolques eran superiores al valor del barco, y muchos tripulantes, que también eran armadores, se arriesgaban hasta el límite, poniendo en peligro sus vidas.

Por este motivo, representantes de este subsector solicitaron apoyo a AETINAPE para que la Administración Marítima regulara las tarifas en función del tipo de buques y su actividad.

Después de múltiples gestiones administrativas y políticas, por fin el Ministerio de Fomento aprueba una Orden Ministerial y se publica el 2 de marzo de 1999, por la que SASEMAR aprueba unas nuevas tarifas, adaptadas a la realidad y capacidad económica de cada subsector.

FALSIFICACIÓN DE TÍTULOS

Las investigaciones fueron iniciadas por la Secretaría General de Pesca Marítima, del Ministerio de Agricultura y Pesca, a instancias de AETINAPE en 1992. La asociación propuso a la Administración Marítima una serie de medidas para un mayor control de las tarjetas de identidad profesional marítima para lo que solicitó que se hiciesen un examen más exhaustivo de la documentación que se entregaba para su validación (días de mar, certificados de examen, etc.), más controles en el despacho de buques, una red informática con un banco de datos centralizado, tanto en la Dirección General de la Marina Mercante como en la Secretaría General de Pesca y el Instituto Social de la Marina, y un modelo de tarjeta diferente para evitar las falsificaciones. Se descubrieron redes de falsificaciones en Ibiza, Cádiz, Ribeira (A Coruña), Madrid, etc.

Si bien las titulaciones a las que se refería la acción policial eran de naturaleza variada, las más falsificadas eran las de Patrones de Litoral, pero también existían títulos de Patrón de Pesca de Altura y alguna de Capitán de Pesca, además de Mecánicos Navales en sus distintas categorías.

Y también...

TEMAS

CONTROLADORES TRAFICO MARITIMO

Acuerdo entre AETINAPE y la DGMM para el acceso a los puestos de Controlador de Tráfico Marítimo para los Centros de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación en la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, desde 1997 hasta 2010.

A este cuerpo de controladores había se cerrado el acceso gracias al VII Convenio Colectivo de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, por imposición de los sindicatos, y que excluyó de estas plazas a los Capitanes de Pesca, Patrones Mayores de Cabotaje y Patrones de Altura. A los sindicatos se les "debe" este y otros méritos con relación a nuestro colectivo, como ocurrió con el acceso al Cuerpo de Patrones y Mecánicos del Servicio de Vigilancia Aduanera.

DESCANSO SEMANAL FLOTA DE ARRASTRE LITORAL HUMANIZAR EL TRABAJO Y REDUCIR EL ESFUERZO PESQUERO

A petición de un grupo de compañeros, patrones de la flota de arrastre del litoral, AETINAPE organizó una serie de reuniones con responsables de la política pesquera de la Xunta de Galicia. El entonces Conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, ofreció el apoyo necesario para alcanzar una serie de medidas encaminadas a humanizar el trabajo en este subsector, además de reducir el esfuerzo pesquero. Después de varias reuniones parlamentarias y con la oposición frontal de los armadores, finalmente se publicó el Decreto de la Xunta de Galicia 262/91, de 12 de julio, que regula el descanso semanal. Como consecuencia, esta flota amarra a puerto desde las 00:00 horas del sábado hasta las 24:00 horas del domingo. Este fue otro de los importantes avances que hemos conseguido para humanizar el trabajo en este subsector.

INSPECTORES DE PESCA

Después de difíciles negociaciones entre la Secretaría General de Pesca Marítima y AETINAPE se alcanzó el acceso a la Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos Autónomos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Inspectores de Pesca, desde el año 1989 hasta el año 2008. Cuerpo al que cerró acceso a los Capitanes de Pesca la Ley 7/2007 de la Función Pública y el Estatuto Básico del Empleado Público que reformó el acceso a los Cuerpos o Escalas del Grupo A, entre otros.

Y también...

TEMAS

LEY DE SANCIONES

AETINAPE también impulsó la nueva Ley de Ordenación de los Recursos Pesqueros, con la entonces Ministra de Agricultura y Pesca Loyola de Palacio, a raíz de la denominada “guerra del fletán”, un texto inspirado en los nuevos cánones europeos. Esta Ley tiene la virtud de devolver parcialmente la tranquilidad a los profesionales marítimo-pesqueros.

A partir de su entrada en vigor, los mandos de los buques compartirán con los armadores algunas responsabilidades que hasta entonces detentaban de forma exclusiva, ya que los dueños de los buques inspiran, y en muchos casos condicionan, algunas decisiones que pueden llegar a afectar al respeto normativo.

En la Ley anterior, que databa del año 82, los armadores eran responsables subsidiarios y con esta Ley pasan a ser solidarios con los profesionales de a bordo.

MEJORAR EL SERVICIO DE GUARDACOSTAS

Se han celebrado numerosas reuniones con la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia para la ordenación y funcionamiento del Servicio de Guardacostas de Galicia y la integración en dicho cuerpo de los Patrones y Mecánicos de la Escala de Titulados Náutico-Pesqueros de Vigilancia Pesquera.

DIAS DE MAR EN BUQUES OCEANOGRÁFICOS

Los titulados Náutico-Pesqueros de Puente que estaban ejerciendo en buques de investigación oceanográfica de la lista 8ª, a pesar de ocupar puestos de capitán u oficial en estos buques, no se les reconocían estos períodos de embarque para tramitar las titulaciones de Pesca (Capitán de Pesca, Patrón de Altura, Patrón de Litoral). Sólo se estaban admitiendo los períodos realizados en buques de la 3ª lista.

AETINAPE negoció este asunto con la Administración y consiguió que se aceptasen estos períodos de embarque para la tramitación del título profesional, teniendo en cuenta que estos buques no sólo realizan una actividad de investigación, sino que también realizan una actividad extractiva. Fue a través del Real Decreto 36/2014

Gracias a todos y todas

Muchos compañeros de AETINAPE vivieron en primera persona este proceso largo y muchas veces tortuoso. Es el momento de acordarse de cada uno, incluso los que nos han ido dejando por el camino.

El esfuerzo de todos ellos al permanecer firmes y no bajar la guardia ante las adversidades que día tras días, año tras año, se iban detectando, fue la clave para llegar a este resultado, que supone conquistar la dignidad profesional colectiva, adaptarse a la legalidad internacional, y en definitiva salir de la "clandestinidad", donde muchos compañeros tuvieron que ejercer su profesión ante la hostilidad de algunos y la indiferencia de la mayoría.

Queremos recordar el trabajo y la generosidad de todos los miembros de la organización, desde el más conocido hasta el más anónimo, especialmente a aquellos que durante el franquismo habían trabajado en la clandestinidad, que desde su trabajo en los puertos de toda la península y las islas, confluyeron en 1986 en esta organización a nivel del Estado. Su fuerza fué la que impulsó a AETINAPE a consolidar su importante papel organizativo en el mundo marítimo español.

Quienes hoy se incorporan a la organización deben saber que todo esto fue fruto de la solidaridad, el compromiso y la lucha que tantos veteranos compañeros vivieron durante años.

Hoy, AETINAPE es una herencia que reciben los más jóvenes tras décadas de lucha por la dignidad, tras sufrir persecuciones y degradaciones profesionales. Hoy, aunque todo está más consolidado, todavía pueden surgir sombras que nos retraigan al pasado, porque las decisiones políticas están en manos de personas que no siempre miran el bien común y la razón. Nuestra profesión ha sufrido un largo itinerario de convulsiones sociales, profesionales y laborales, lo que nos obliga a mantener vivo el optimismo para mejorar, la mayor de las energías con que siempre contó nuestra organización.

Las grandes olas

José Ignacio Espel

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de honor de Aetinape

Todos los navegantes conocen la importancia de las olas en la mar tanto en su altura como en la dirección. Sabemos que su tamaño depende fundamentalmente de dos factores:

— El Fecho (alcance), que es la extensión en millas que sopla un viento de intensidad y dirección determinados.

— La Persistencia, que es el número de horas que sopla un viento en la misma dirección.

Los mapas del tiempo nos facilitan en su previsión la altura de las olas, pero sabemos que no son todas iguales. A cuál se refieren, ¿a la máxima? ¿a la mínima? ¿a la media? A ninguna de ellas. Los mapas del tiempo nos facilitan la ALTURA SIGNIFICANTE, que es el promedio del tercio de las olas más altas de las observadas (si hemos observado 90 olas, tomamos las 30 más altas y hacemos su promedio).

Para obtener la altura máxima de una ola en un tren determinado basta multiplicar por 1.5 la altura significativa. Así, si la previsión nos indica olas de 6.0 metros habremos de considerar que la ola máxima puede llegar a los 9.0 metros.

En los relatos de muchos marinos se habla de OLAS GIGANTES O VAGABUNDAS. Son olas que se salen de la altura máxima, es el caso de las olas cuya altura es el doble que la significativa. Al parecer se producen cuando una fuerte corriente, o el viento, va en dirección contraria al tren de olas.

Ejemplos contrastados hay muchos, citaremos algunos singulares:

— En 1993 en el Pacífico Norte, el petrolero “USS Ramago” midió una ola de 34 metros.

— En 1942 el trasatlántico, ahora les llaman cruceros, “Queen Mary” transportaba 6000 soldados de U.S.A. a Inglaterra durante la Segunda Guerra Mundial, y a 700 millas de la costa escocesa detectó una ola de 28 metros que le hizo escorarse 50º y a punto estuvo de hundirse con todos los soldados y la tripulación.

— En 1995 el “Queen Elizabeth II” observó en el Atlántico Norte una ola de 29 metros.

— El 24 de enero de 2009 una boya situada al norte de Santander registró una ola de 26.13 metros.

— En enero de 2014 la boya de Puertos del Estado, situada en Cabo Villano, registró una ola de 27.81 metros.

Los movimientos sísmicos en el fondo del mar pueden producir grandes olas que al llegar a la costa generan auténticos desastres, son los conocidos como TSUNAMIS. Su origen se debe a corrimientos de tierra submarinos que crean ondas transversales de olas que alcanzan enormes dimensiones.

Fue famoso el terremoto de Lisboa (1 de noviembre de 1755) que destruyó la ciudad y alcanzó las costas de Cádiz y Huelva, originando cuantiosos daños y miles de víctimas. Su efecto llegó a sentirse en las Indias Occidentales.

Los tsunamis se producen con mayor frecuencia en las zonas sísmicas del Pacífico. En Japón en 1703, en la costa de Awa, murieron más de 100.000 personas por el efecto de uno. En 1883 la explosión del volcán Krakatoa, en el estrecho de Sonda, originó un tsunami que generó olas de hasta 35 metros y perdieron la vida más de 36.000 personas.

No podemos tampoco olvidar el tsunami que en 2004 asoló el sudeste asiático y causó especialmente en Tailandia miles de muertos.

Por último señalar que terremotos poco intensos en el fondo del mar originan ondas longitudinales que al llegar a la superficie pueden producir fuertes sacudidas a los buques, y hacer creer a la tripulación que ha chocado con un bajo. Debido a ello en las cartas náuticas antiguas figuraban “bajos” en zonas en las que, posteriormente, se han registrado cientos o miles de metros de profundidad.

Esfuerzo colectivo para un mundo mejor

Rafael Rodríguez Valero

Director General de la Marina Mercante

“Pueden ustedes llamarme Ismael. Hace algunos años, no importa cuántos exactamente, con poco o ningún dinero en mi billetera y nada de particular que me interesara en tierra, pensé en darme a la mar y ver la parte líquida del mundo. Es mi manera de disipar la melancolía y regular la circulación. Cada vez que la boca se me tuerce en una mueca amarga; cada vez que en mi alma se posa un noviembre húmedo y lluvioso; cada vez que me sorprende deteniéndome, a pesar de mí mismo, frente a las empresas de pompas fúnebres o sumándome al cortejo de un entierro cualquiera; y sobre todo, cada vez que me siento a tal punto dominado por la hipocondría que debo acudir a un robusto principio moral para no salir deliberadamente a la calle y derribar metódicamente los sombreros de la gente, entonces comprendo que ha llegado la hora de darme a la mar lo antes posible. Esos viajes son, para mí, el sucedáneo de la pistola y la bala. En un arrogante gesto filosófico, Catón se arrojó sobre su espada; yo, tranquilamente, tomo un barco. No hay nada asombroso en ello. Pocos lo saben, pero casi todos los hombres, sea cual fuere su condición, alimentan en un momento dado esos sentimientos que me inspira el océano.”

Estas palabras escritas por Herman Melville y que inician su celeberrima novela “Moby Dick” hace ciento sesenta y cuatro años eran muy representativas del mundo marítimo de aquel momento. Era un mundo destinado a personas que tenían una alta probabilidad de morir a lo largo de, llamémosla de alguna manera, su “vida laboral”.

Creo que podemos reconocer que ese mundo ha cambiado radicalmente, el mundo ha cambiado mucho, pero este mundo, nuestro mundo, ha cambiado radicalmente. En mi opinión ha sido un cambio muy positivo. Hoy en día, nadie se enrola en un buque como “Catón se arrojó sobre su espada”, una manera de negación de la realidad, ya fuera ante el triunfo de César, ya fuera por el carácter de Ismael. El mundo marítimo se ha profesionalizado, de manera que, sin estar exento de riesgo, como toda actividad humana, se ha convertido en una profesión en la

que las desapariciones se han convertido en algo extraordinario, es decir, en algo no habitual. Antes afirmé que este cambio ha sido positivo, y creo que lo ha sido para todos, excepto para aquellos que querían desaparecer los “Ismael” que siempre existirán en este mundo.

Creo que podemos y debemos felicitarnos por el trabajo que han hecho nuestros antecesores, y cuando hablo de ellos me refiero a todos los que a lo largo de los años han conseguido que la siniestralidad en el mundo marítimo haya bajado de manera abrumadora. Pero ese hecho no nos debe permitir que nos durmamos en los laureles, cualquier accidente debe ser investigado y las medidas de seguridad mejoradas cada día. Como bien saben los lectores, mi vida profesional se ha desarrollado en el mundo marítimo y he podido comprobar que si de algo podemos presumir es de su potente capital humano. Es este capital el que ha conseguido que se haya podido conquistar los mares más recónditos por los profesionales españoles. Y son ellos, en gran medida, quienes han logrado, con su sentido común, su buen hacer y su profesionalidad, un descenso sustancial en la siniestralidad de este sector.

Aunque también se ha sufrido el fenómeno perverso de la deslocalización, también se ha producido la revalorización de estos magníficos profesionales que han demostrado lo que valen al resto del mundo.

Creo que es un mérito que puede deberse, en gran parte, a las mejoras introducidas por los titulados náutico-pesqueros españoles. Como saben, la Dirección General de la Marina Mercante, que me honro en dirigir desde el principio de esta legislatura, es responsable de mejorar la seguridad de la navegación en general. Este esfuerzo se hace mediante una “pinza”: por una parte los medios humanos y materiales de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y, por otra parte, mediante la actividad normativa e inspectora de los profesionales de la Dirección General de la Marina Mercante. Evidentemente no puede haber un inspector detrás de cada buque, ni una embarcación de salvamento siguiendo a cada buque y embarcación que sale a pescar. Es la responsabilidad de sus profesionales la primera medida de seguridad y, permítanme afirmar, la más

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE

importante. Es indudable que la técnica ha mejorado en gran medida este mundo, pero sin el factor humano, se quedaría en nada.

Queden estas breves líneas como agradecimiento del trabajo, sentido común y profesionalidad de los titulados náutico-pesqueros que han hecho del mundo de la pesca un lugar mucho mejor para trabajar.

Mi agradecimiento porque han hecho de este sector un lugar que, ya nunca más, será el “sucedáneo de la pistola y la bala”. Termino citando a otro gran literato, esta vez español. Don Pío Baroja termina su maravillosa “Las inquietudes de Shanti Andía” diciendo “Sí, yo me alegro de que mis hijos no quieran ser marinos,... y, sin embargo...”. Una frase cada vez más del pasado, gracias a vosotros.

El Fondo Europeo marítimo y de la Pesca y su incidencia en el sector pesquero

Carlos Larrañaga Ces

Director General de Ordenación Pesquera de la Secretaría General de Pesca.

En las anteriores colaboraciones realizadas desde la Secretaría General de Pesca para esta revista, se abordaron sobre todo asuntos relacionados con los títulos profesionales de pesca, tales como la entrada en vigor del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros (STCW-F), 1995; o la elaboración y publicación del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

En esta ocasión, he considerado oportuno variar la línea argumental de nuestras intervenciones haciendo referencia al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP), un tema económico que, si bien puede resultar algo tedioso, no hay duda de que, dado su carácter monetario, tiene una importancia capital para el sector pesquero.

El FEMP es el nuevo instrumento financiero al servicio de la Política Pesquera Común, e incluye como aspecto prioritario el desarrollo sostenible de las zonas pesqueras y acuícolas. Además, apoya la Política Marítima Integrada y las medidas relativas al Derecho del Mar que puedan ser de aplicación.

La principal novedad del nuevo fondo, es que se integran en un mismo instrumento todas las actuaciones financieras que hasta ahora estaban recogidas en un conjunto de normas dispersas. Si bien se exceptúa de su ámbito de aplicación la vertiente exterior de la Política Pesquera Común (acuerdos de cooperación con terceros países, participación en organismos internacionales o multilaterales y en organizaciones regionales de pesca, etc.) que continuarán con una financiación externa.

Esta integración de distintas actuaciones en un único Reglamento origina que el presupuesto del FEMP esté compartimentado en diferentes conceptos que, presupuestariamente, están aislados sin que pueda existir trasvase de fondos entre los mismos. A España, en atención al tamaño de su sector pesquero, le ha correspondido una cantidad de 1.161,6 millones de euros, ascendiendo el monto total del FEMP a 5.749,3 M €, es decir, a nuestro país le ha correspondido algo más de la quinta parte del total disponible.

La porción más importante de la ayuda se la lleva el Desarrollo sostenible de la pesca, acuicultura, comercialización, transformación y zonas pesqueras y acuícolas, 929,2 M €, más del 80% del total asignado a España. Otros conceptos que se prevé financiar se refieren al control y esfuerzo pesquero, recopilación de datos, compensación a regiones ultraperiféricas (Canarias), ayudas al almacenamiento y finalmente Política Marítima integrada.

Continúa en la página siguiente

En materia de pesca extractiva, las actuaciones se orientaran fundamentalmente a asegurar la pesca sostenible, incidiendo en la recuperación de la biodiversidad y en la reducción del impacto en la pesca en el medio marino. Para ello, se pretende conseguir un equilibrio entre la capacidad de pesca y las posibilidades de captura mediante la paralización definitiva de la actividad de pesca y el apoyo a los sistemas de gestión de posibilidades de pesca.

Además, se intenta reducir las capturas no deseadas y los descartes, alcanzar el rendimiento máximo sostenible de las pesquerías, fomentar la sostenibilidad económica y social de la pesca y fomentar el crecimiento económico y la creación de empleo en las comunidades dependientes de la pesca y la acuicultura. Para alcanzar los objetivos señalados en el párrafo anterior, se prevén medidas que van desde inversiones a bordo de los buques, con ayuda decidida a la innovación tecnológica y a la diversificación de la actividad, hasta el apoyo de la formación profesional.

Por otro lado, se pretende apoyar el crecimiento de la acuicultura con medidas que permitirán financiar la creación de nuevas empresas y la ampliación de las existentes.

Las anteriores medidas se completan con otras como la incentivación de las inversiones en la industria comercializadora y transformadora, la mejora de los conocimientos científicos, el apoyo a la supervisión y el control, las ayudas al almacenamiento y, finalmente, la financiación dirigida a la Política Marítima Integrada que, fundamentalmente, se destinará a la adquisición de datos cartográficos de la plataforma continental y zona económica exclusiva.

En definitiva, se trata de un amplio abanico de actuaciones financiables que la Secretaría General de Pesca, con la participación de las CC.AA., intentará implementar de tal forma que redunden en el mayor beneficio posible para el sector pesquero y los profesionales que lo conforman.

Recomendaciones sobre seguridad de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes marítimos

Están basadas en las investigaciones realizadas por este organismo público

Eduardo Cruz Iturzaeta
Presidente de la CIAIM

1.-Introducción

Un porcentaje elevado de los accidentes en la mar, en especial los sufridos por pesqueros de pequeño porte, se producen por la acumulación de causas diversas que conducen a una pérdida de estabilidad, a la que pueden seguir escoras, vuelco, hundimiento y, con frecuencia, víctimas.

Entre septiembre de 2008 y noviembre de 2014, la CIAIM recibió un total de 32 notificaciones de accidentes de pesqueros por pérdida de estabilidad, abriendo una investigación de seguridad en 28 de estos casos. Estos 28 accidentes produjeron el fallecimiento o la desaparición de 31 personas y el hundimiento de 26 buques y embarcaciones.

¿Cuánta estabilidad le queda a un pesquero navegando con mala mar? En otras palabras, ¿cuál es su reserva de estabilidad?. Los pesqueros se construyen con la estabilidad reglamentaria. Pero la estabilidad se puede perder fácilmente: por embarque de agua en cubierta y en el interior del buque, por exceso de pesos en posiciones elevadas, por una estiba defectuosa, etc. Estas causas, individual o conjuntamente, pueden llevar a la superación de los límites de la estabilidad, poniendo al buque en situación peligrosa o al menos comprometida.

No puede olvidarse que el buque sale del astillero tras superar la prueba de estabilidad, es decir, con estabilidad suficiente para diversas condiciones de carga y viaje. Es muy importante que el astillero suministre buena y fácil información de estabilidad del buque en varios supuestos de carga y es no menos importante que las personas a cargo del buque y de las guardias estén muy familiarizados con esa información y puedan tener una idea fiable de la estabilidad que tiene el buque en cada momento.

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE

Algunas de las causas mas frecuentes encontradas en los accidentes por pérdida de estabilidad en pesqueros investigados por la CIAIM son las siguientes:

a) Navegación con sobrecarga

En esta condición el buque lleva un exceso de pesos, controlados o incontrolados, lo que reduce su reserva de estabilidad. Esto se puede ver sin dificultad: se reduce el francobordo, es decir, la distancia vertical entre las líneas de la flotación y de la cubierta. En consecuencia el brazo adrizante – y la estabilidad del buque– se reduce al aumentar la escora y por lo tanto crece el peligro de vuelco.

La sobrecarga puede tener varios orígenes:

— Puede ser debida al exceso de artes de pesca, sus respetos y otros aparejos y pertrechos estibados en cubierta o incluso sobre estructuras superiores. Esto produce una elevación del centro de gravedad lo que siempre va en detrimento de la estabilidad.

— Otro de los sobrepesos a bordo puede ser el exceso de pesca. Sucede cuando las bodegas están llenas y el exceso de pesca se deja en cubierta, es decir, más alto. Esto eleva el centro de gravedad, lo que conlleva una merma de la estabilidad y, en este caso, también reduce el francobordo.

— Cuando la embarcación es pequeña, las capturas y las artes de pesca ocupan los mayores espacios, disponiéndose de menos lugares para otros servicios esenciales a bordo, que necesariamente tienen que situarse en lugares o espacios no considerados en el proyecto. Por ejemplo, utilizar los piques como tanques de combustible, disponer en cubierta bidones con aceite y combustible, no siempre bien trincados. El resultado de estas prácticas es muy peligroso: de nuevo sube el centro de gravedad y disminuye la estabilidad.

— Es un hecho que los pesos a bordo siempre aumentan: más respetos, nuevos equipos o instalaciones de mejora de operatividad en cubierta y máquinas, reformas para mejorar las condiciones de trabajo de la tripulación, etc. Pueden ser pesos relativamente pequeños, pero siempre suponen una elevación del centro de gravedad y una pérdida de estabilidad.

b) Embarques de agua

Navegando con mal tiempo los embarques de agua son frecuentes más en pesqueros de pequeña eslora. En el proyecto de construcción siempre se consideran y se proponen soluciones para reducir los riesgos evacuando el agua embarcada con rapidez e impidiendo que penetre en el interior del buque. La experiencia demuestra que hay tripulaciones que no dan la debida consideración a las medidas para evitar los efectos de los embarques de agua, como pueden ser las siguientes:

— El tamaño, localización u operatividad de las falucheras o portas de desagüe. Las falucheras y portas de desagüe se diseñan para que el agua embarcada por los golpes de mar sea desalojada rápidamente. Pero ha habido buques donde se han

cerrado, a veces permanentemente, lo que es una gran temeridad. Se puede llegar a embalsar mucha agua en cubierta reduciendo de forma importante la estabilidad, por el negativo efecto de las superficies libres que se crean, así como por la disminución del francobordo.

— La estanqueidad de los espacios del buque. Para mejor ventilar la habilitación, para facilitar la aspiración de aire del cuarto de motores o bien por la mera falta de medios de cierre estancos en troncos, escotillas, tambuchos, etc., queda eliminada o reducida la muy necesitada estanqueidad entre ciertos espacios del buque. En esta situación el agua embarcada circula con libertad dentro del buque empeorando seriamente la estabilidad.

c) Navegación en condiciones marítimas excesivamente adversas

Sin duda, este aspecto es difícil de valorar por los patrones a consecuencia de la elevada variabilidad que el estado de la mar puede presentar en muchas zonas marítimas y por el desconocimiento por parte de los patrones de los límites en los que sus buques pueden faenar con seguridad. A pesar de los continuos avances en materia de predicción meteorológica y de oleaje, los pronósticos no permiten ofrecer una visión absoluta de las condiciones de navegación, relacionadas con el viento y las condiciones generales de la mar.

Los patrones son los mejores conocedores de sus barcos y de las zonas de pesca y, sin duda, deberán extremar el cuidado y preservar la seguridad de sus tripulaciones y buques con absoluta prioridad ante posibles presiones económicas u operativas.

2. Accidentes marítimos en pesqueros por pérdida de estabilidad

Los siguientes son ejemplos de accidentes por pérdida de estabilidad, lo que en algunos casos ha supuesto pérdida de vidas, heridos, y pérdida de buques. En todos los casos se han producido daños humanos, materiales y a veces agresiones al medio ambiente marino por contaminación. Los informes completos de estos accidentes pueden consultarse por su número y nombre en el sitio web de la CIAIM, www.ciaim.es

3. Recomendaciones de la CIAIM

Por todo ello, procede dar amplia difusión de esta realidad entre el sector marítimo y pesquero, insistiendo en las graves consecuencias que estos accidentes acarrearán.

En esta consideración, la CIAIM recomienda a las autoridades competentes, organizaciones, entidades, asociaciones, centros de formación marítima, aseguradoras, empresas públicas y privadas del sector pesquero y demás agentes relacionados con la navegación y la pesca, que tengan a bien dar la

INFORME	BUQUE O EMBARCACION	CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE
A-06/200	HERMANOS LANDROVE	Un tripulante fallecido
A-05/2010	JOSE ALMUIÑA	Cuatro tripulantes desaparecidos. Buque hundido
A-15/2010	ROSAMAR	Tres tripulantes fallecidos, cinco desaparecidos y buque hundido
A-10/2011	FICHA II	Un tripulante fallecido y buque hundido
S-20/2011	YAIZA SÉPTIMO	Buque hundido
S-27/2011	CURRANA TRES	Grave riesgo del buque por escora acusada
S-28/2011	VILLA DE AGUETE	Un tripulante fallecido y buque hundido
S-41/2011	FURACÁN	Un tripulante fallecido y buque hundido
A-08/2012	NUEVO LUZ	Dos tripulantes fallecidos y buque hundido
A-10/2012	BAHIA DE PORTOSANTO	Buque hundido
S-12/2012	CUNCHIÑAS	Dos tripulantes fallecidos, un herido y buque hundido
S-14/2012	DON CARLOS	Un tripulante fallecido y buque hundido
S-26/2012	MONTSERRAT	Buque hundido
A-01/2013	JOSE Y RAFAELA	Buque hundido
S-23/2013	RUMBO AL MAR	Buque hundido
S-24/2013	SEFI G	Un tripulante fallecido, un herido, buque hundido
R-26/2013	RITA CUATRO	Buque hundido
R-27/2013	LORE TRES	Buque hundido
R-39/2013	PICA II	Buque hundido
S-42/2013	HERMANOS POLA	Un tripulante fallecido y buque hundido
11/2014	SIEMPRE DIANA	Cuatro tripulantes heridos y buque hundido
En investigación	NUEVO SARA	Un fallecido y buque hundido
En investigación	MAR NOSSO	Dos tripulantes desaparecidos, tres fallecidos y buque hundido
En investigación	EL CALAFU	Buque hundido
En investigación	EL SIEMPRE CACHARELOS	Buque hundido
En investigación	CASILDO	Buque hundido
En investigación	ITSASO BERRIA	Buque hundido
En investigación	SAFRAN	Dos tripulantes desaparecidos y buque hundido

debida difusión al presente análisis de la CIAIM en relación con la estabilidad de los buques e insistan ante capitanes, patrones, oficiales de marina mercante y pesca y otros colectivos posibles receptores de esta información, de las graves consecuencias que puede tener la falta de estabilidad en los buques, subrayando, en particular, la importancia de las medidas siguientes :

- Que tengan a mano y comprendan bien la información de estabilidad del buque confeccionada tras la construcción del buque o tras reformas de importancia.
- Que si no disponen de esta información soliciten a su armador que encargue la redacción de la información de estabilidad de forma accesible, con lenguaje claro, de aplicación práctica y que contemple las posibles situaciones reales de cargas y pesos a bordo.
- Que conozcan los límites de carga del buque y que, antes de hacerse a la mar, verifiquen los calados y el francobordo.

- Que sólo lleven en cubierta los pesos que puede llevar el buque con seguridad y que estén bien estibados y trincados.
- Que se aseguren del cierre y de la estanqueidad de todos los espacios declarados estancos en el proyecto del buque.
- Que estiben la pesca en la bodega o bodegas o en otros espacios previstos para ello.
- Que en ningún momento se cierren o se obstruyan las portas de desagüe o falucheras.
- Que si se hacen reformas de importancia a bordo o se añaden pesos de consideración se genere una nueva información de estabilidad, pues, con seguridad, la información anterior será errónea.
- Que consulten con la debida antelación la información meteorológica prevista en la zona de navegación y pesca.
- Que sean conscientes de que muchos años de experiencia en la mar no siempre son suficientes para salvar al buque y a su tripulación.

La formación marítima en la LOMCE

José Manuel Costas Capelo

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

La formación profesional de nuestro país ha sufrido recientemente diversos cambios, algunos de ellos de cierto calado, a través de la Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la mejora de la calidad educativa. Sin duda, su publicación viene a satisfacer el deseo de muchos de nosotros que veníamos pidiendo que los ministerios de Educación, Fomento y Agricultura se sentaran a negociar sin recelos estériles, con espíritu de servicio, para hacer posible una legislación que tuviera en cuenta los derechos y las necesidades de los titulados del sector, tanto pesquero como mercante. Ciertamente, era frecuente ver como un título académico obtenido en un centro del Ministerio de Educación, no era reconocido en los de Fomento y Agricultura a la hora de solicitar su convalidación por titulaciones marítimas, no regladas, contenidas en sus respectivos catálogos y cuyo currículo estaba contenido en el correspondiente del sistema general de educación. En la práctica, a los alumnos se les reconocía únicamente los títulos académicos de Técnico y Técnico Superior en sus especialidades de Puente o Máquinas, que les concedía el derecho, junto con el período de embarque, a recibir los títulos profesionales de Patrón de Altura, Patrón de Litoral, Mecánico Mayor Naval o Mecánico Naval. Para ser más preciso, ese derecho también alcanzaba a los de Marinero de Puente y Marinero de Máquinas de la marina mercante, pero no al Marinero Pescador. Creemos que este calamitoso estado de cosas ha quedado bien resuelto con la Ley actual, según explicamos a continuación.

Empezaremos por señalar que la estructura educativa de la formación profesional en España contiene tres niveles, cuyas titulaciones se agrupan en ciclos y que reciben la denominación de: Formación Profesional Básica, de Grado Medio y de Grado Superior.

La formación Profesional Básica, pretende garantizar a los alumnos que, habiendo superado el primer ciclo de la ESO o, excepcionalmente, habiendo cursado el segundo curso de la misma, no parezcan, a juicio de sus equipos docentes, en condiciones de superar los objetivos de la etapa por esa vía. Para ellos se crean estos ciclos, que han venido a

sustituir a la antigua Garantía Social y a los Programas de Cualificación Profesional Inicial. Pero, a diferencia de aquellas, este nuevo modelo presenta mejoras que nos parecen de gran trascendencia por lo que supone de integración en el sistema educativo, eliminado aquel estigma de enseñanza marginal que pesaba sobre las anteriores, a cuyos alumnos no se les reconocía capacidad para crecer en el sistema sino únicamente para adquirir una mínima cualificación laboral que les permitía su inserción en el mundo del trabajo. Como toda recompensa los alumnos recibían una certificación académica de las enseñanzas recibidas y quedaban exentos de la prueba específica de acceso a los ciclos de grado medio, pero no tenían derecho a título marítimo alguno, tampoco académico, y quedaban descolgados del sistema. Sin embargo, en la legislación actual, a estos titulados se les reconoce el derecho a una titulación profesional de nivel 1 del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, cuya oferta, en la familia de Actividades Marítimo-Pesqueras, serían los títulos de Marinero de Puente, Marinero de Máquinas y Marinero Pescador. Por otro lado, estos alumnos podrán obtener también el título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria, mediante la superación de la evaluación final prevista en la ESO para todos los estudiantes que finalizan esta etapa. Más aún, estos alumnos pueden acceder a los ciclos de grado medio. Sin duda, como vemos, se trata de un paso no poco importante en el reconocimiento de este primer escalón de la formación profesional tan denostado. Lo es también por el avance que supone en las competencias curriculares y por la necesaria dignificación del mismo.

Los ciclos de grado medio han sufrido también importantes cambios que los convierten en una enseñanza más atractiva y ajustada a las necesidades de los alumnos. Comprobamos que éstos adquieren más competencias profesionales y pasan a disfrutar de mayores expectativas de promoción en el sistema educativo. De la lectura de la ley vemos que, una vez aprobados los módulos del primer curso, los interesados ya están en condiciones de solicitar el título correspondiente de Marinero de Puente o de Máquinas y el de Marinero Pescador. Por otro lado, el título de Técnico les dará el derecho a convalidar los módulos correspondientes a su especialidad de las titulaciones de Patrón Costero Polivalente,

Patrón Local de Pesca y, aunque no lo recoja la Ley, esperamos que también el de Patrón Portuario. Este mismo título de Técnico les permitirá el acceso, previa superación de un procedimiento de admisión, a los ciclos formativos de grado superior. También podrán obtener el título de Bachiller por la superación de la evaluación final prevista en esta final de etapa. Además, los centros educativos podrán ofertar materias voluntarias que faciliten al alumnado la transición a otras enseñanzas y el acceso a los ciclos de grado superior que establece la Ley. Estas materias, que no formarán parte del currículo del ciclo, se podrán cursar en modo presencial o a distancia.

Los ciclos de grado superior también han sido mejorados, aunque su alcance no reúna la importancia de los anteriores. Empecemos por decir que, al igual que en el caso de los alumnos que hayan superado el primer curso de los ciclos de grado medio, podrán solicitar los títulos de Marinero de Puente o de Máquinas y el de Marinero Pescador. También les serán convalidados todos los módulos formativos correspondientes a su especialidad, de las titulaciones de Patrón Costero Polivalente, Patrón Local de Pesca, y cabe esperar que alcance también al de Patrón Portuario, que aún no recoge la Ley. En el terreno puramente educativo, estos titulados podrán presentarse a la evaluación final prevista en el bachillerato con el fin de obtener la titulación correspondiente. Y, por último, también podrán acceder al procedimiento de admisión a los estudios universitarios de grado.

Muchos hemos venimos luchando por esto desde hace ya mucho tiempo, pero confieso que no creí verlo así, casi tal cual lo habíamos imaginado los profesores que formamos el equipo de trabajo que participó en el diseño curricular de estos ciclos de la familia Marítimo-Pesquera en Galicia. En un artículo escrito para esta revista en esas fechas de hace ya dos años, hacíamos votos para que al final esa reforma en la que estábamos implicados sirviera no solo para lograr una enseñanza de calidad, sino para que los intereses de los alumnos se tuvieran presentes a la hora de establecer las correspondencias y las convalidaciones de sus títulos.

Solo nos queda mostrar nuestra alegría por el hecho de que esta vez hayamos podido prescindir de la crítica habitual de nuestros artículos a la situación de la enseñanza marítima en nuestro país, aunque el panorama general siga necesitando de algunos cambios que no debieran demorarse.

■
Por qué fuimos a la pesca

Sexo en Nueva York (II)

Y sin embargo volvimos

■
Manuel Queimaño

Capitán de Pesca y Secretario General de AETINAPE

■
Terminamos la marea, llegamos a tierra, y a cada uno le faltó tiempo para desaparecer como por arte de magia, en apenas diez minutos el barco se quedó sin nadie de la tripulación a bordo. Los chaboleiros, guardianes y demás “gente de tierra” se hicieron con el barco y empezaron a trajinar de un lado para otro. La mayoría de los tripulantes estaban casados y lógicamente se fueron de inmediato con sus familias que les estaban esperando en el muelle. Yo estaba soltero y aunque no había nadie esperando mi llegada a pie de muelle también tenía ganas de alejarme del barco, donde había permanecido tantos días y llegar a mi casa lo antes posible.

■
Mientras esperaba la llegada del taxi, no pude evitar una sensación de tristeza o melancolía que me sorprendió de forma inesperada. Después de tanto tiempo encerrado, sin parar de trabajar hasta perder la noción del tiempo, no me esperaba esa tristeza por abandonar “la sala de tormentos o torturas” en que se había convertido el barco.

Sentí como si de pronto, el barco se hubiese muerto.

■
Al quedar sin tripulantes, se convirtió en un montón de hierro de forma adecuada para que no se hundiera, eso era el barco sin gente, sin su gente. Simplemente un objeto sin alma.

■
¿Dónde estaban las vivencias ocurridas durante la marea, el esfuerzo intenso del trabajo en la pesca industrial, las discusiones, la convivencia transcurrida en un espacio tan reducido? Todo había desaparecido como por arte de magia y ese choque, ese conjunto de sentimientos encontrados me produjeron esa sensación de tristeza.

■
Llegó el taxi y apenas se puso en marcha, “el efecto pasarela” empezó a hacer su efecto y cometido de forma tan eficaz que cuando llegué a casa ya me había olvidado del barco casi por completo. Los días fueron pasando, y los planes y proyectos que se habían forjado durante la larga estancia en alta mar también se fueron diluyendo poco a poco. Mis planes a corto plazo eran simplemente esperar a incorporarme a filas para hacer el servicio militar obligatorio, lo mismo que todos los de mi edad. *CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE*

Al cabo de una semana de llegar a tierra, más o menos, nos avisan para ir a cobrar la marea. Recuerdo que era una “empresa seria” y que pagaba puntualmente antes de salir de nuevo a la mar, lo cual era verdad del mismo modo que el barco no paraba en tierra más del tiempo preciso para descargar y reparar. La palabra descanso reglamentario o vacaciones no existían en la empresa e incluso pronunciarlas era motivo de despido sin más explicaciones, pero eso sí, pagar pagaba puntualmente antes de salir de nuevo.

Echando cuentas, con el dinero ganado en esa marea y lo que tenía ahorrado hasta esa fecha me daba para pasar el servicio militar sin demasiadas estrecheces económicas.

El día de cobrar nos volvimos a ver casi todos los tripulantes, y fue la última vez que nos vimos algunos, otros nos vemos muy de tarde en tarde, lo normal. También se supo quien seguía en el barco, quien se marchaba y quien era “despachado”. Al final hubo seis o siete plazas aquel viaje, lo cual era inaudito, pero de todas formas el día de cobrar había al menos cuatro marineros por cada plaza, esperando a la puerta de la oficina.

ESTAMOS CUMPLIDOS machiño, dijo Suso cuando nos encontramos de nuevo los compañeros que habíamos sido quintos en la mili, al pasar revista por primera vez en la Ayudantía de Marina, unos contentos, otros tristes pero la mayoría muy borrachos ya de mañana celebrando el final del Servicio Militar. En aquella época las celebraciones consistían la mayoría de las veces en tomar una buena borrache- ra, hay cosas que no cambian nunca.

Estamos cumplidos, estamos jodidos -contesto otro compañero. Ahora se acabó la buena vida y de aquí en adelante no nos queda otra opción que trabajar hasta jubilarnos el que consiga llegar a ese día. Son puntos de vista, me dije para mis adentros.

— Yo no me voy a apurar, me dijo Suso, me voy a tomar la cosa con calma antes de embarcar.

— Yo vuelvo a Canarias en cuanto llegue el barco en que andaba- dijo Juan- pues me guardaron la plaza mientras estaba en La Marina.

Estábamos en el mes de junio y mis planes eran matricularme en la Escuela Náutica de Vigo para estudiar para Patrón de Altura en el mes de septiembre, lo cual no me dejaba mucho tiempo libre. Me puse a buscar plaza lo antes posible pero para el Sur de Africa no me interesaba pues hacían mareas muy largas y no me daría tiempo, para Gran Sol tampoco pues no se ganaba mucho y no me llegaría el dinero para todo el curso.

Tuve suerte y encontré plaza de forma inesperada en un barco para Boston al calamar, en realidad íbamos mas cerca de Nueva York que de Boston y

no íbamos al calamar sino a la “pota” pero todo el mundo decía que se iba a Boston al calamar, aunque se fuese a otro sitio. Cuando embarqué, cuando salimos ya me di cuenta que había gente que no había estado nunca en Nueva York, que yo ya no era un “peludo” como lo había sido la última vez.

Salimos de Marín y a mitad de marea más o menos, tuvimos que ir a puerto no recuerdo con que problema en la máquina y de paso hacer gas-oil. Recuerdo perfectamente que al llegar a Ambrosse para tomar el práctico no me produjo una sensación tan fuerte como la primera vez ni me impresionó tanto la altura del puente Verrazano.

A medida que íbamos subiendo por el Río Hudson sentía crecer la excitación de pisar Tierra Americana, la Tierra de la Libertad de nuevo al cabo de tanto tiempo. Para mi sorpresa al llegar al dock, típico muelle de madera en Brooklyn no me pareció tan viejo ni tan sucio como la primera vez. Saltamos a tierra y al poco tiempo empezaron a llegar visitas, vendedores, curiosos, pero la mayoría eran españoles establecidos allí que simplemente habían visto el barco con pabellón español y venían preguntando por algún conocido o familiar, pero a diferencia de otros puertos nadie pedía nada, ni pescado ni vino, ni otras cosas que siempre vienen a pedir en cualquier puerto al ver un pesquero. En Nueva York los visitantes siempre traían algún regalo para los marineros, y se ofrecían a enseñarnos la ciudad.

Al fin conseguimos saltar a tierra, y en grupos de cuatro o cinco personas nos fuimos alejando del barco y adentrándonos en la ciudad. Esta vez íbamos provistos de un plano que habían traído del Stella-Maris.

— Yo quiero ir a la calle 42 —dijo Carlos-que allí es donde está todo el ambiente.

— Ahí hay que tener mucho cuidado, si vas con una tía-dijo El Chato-como te vean pasta te roban.

Consultamos el mapa y entramos en la primera entrada de Metro. Tomamos el tren y en unos minutos estábamos en pleno centro de Manhhatan.

Era deslumbrante, no me extraña que tanta gente se quedara a vivir allí. A pesar de todo a nosotros nos sorprendía tanta libertad, sobre todo sexual. Los “Sex-Shops” eran enormes y deslumbrantes con sus escaparates con luces de neón, ofreciendo todo tipo de juguetes y novedades sexuales. Las tías de alterne dando vueltas en las esquinas. El Chato se enrolla con una y nos dice que no nos vayamos que regresa enseguida. En efecto en unos minutos estaba de vuelta. ¡Qué pronto has terminado los diez dólares!, le decimos. Es verdad —responde- pero aquí hay que salir de la habitación antes que la tía, porque si sale ella antes le avisa a sus amigos y te asaltan al poner de nuevo el pie en la calle.

En la madrugada, ya cansados de recorrer la famosa calle 42 y después de haber tomado unas cuantas cervezas decidimos que era hora de regresar al barco. Tomamos un taxi y recuerdo que por seis dólares nos llevó de nuevo al barco.

La mayoría de la tripulación ya estaba a bordo y en el comedor – los que iban llegando, iban comentando las anécdotas del día en Nueva York.

— Falta Many, dice El Chato, ¿No ha salido con vosotros? Le pregunta a Suso.

— Sí, pero pensamos que ya estaría a bordo porque subió con una tía en la 42 y como tardaba tanto pensamos que ya se vendría directamente para el barco.

Se escucha ruido en el portalón de entrada, y antes de salir a ver la causa del mismo aparece Many con la cara pálida y asustada a punto de sufrir un ataque de pánico.

— ¿Qué te pasa?. Nos mira y al fin consigue decir: ME HAN ASALTADO, repite casi llorando. Nos quedamos todos callados y se hace el silencio en el barco.

— Ya os dije que hay que salir antes que ella, porque si ella sale antes mientras uno termina de vestirse, le avisa a sus colegas para que te roben la pasta.

Fue poner el pie en la calle y ya me pusieron un cuchillo en el cuello. Me quitaron todo, dinero, reloj, anillo y lo peor el susto y el miedo que me metieron. Menos mal que me dejaron 50 céntimos para coger el metro. Unas horas más tarde salimos de nuevo a la mar, terminamos la marea y el incidente del robo a mano armada sufrido por Many, a pesar de la gravedad, poco a poco se fue convirtiendo en anécdota y a veces chanza para tomarle el pelo.

Hace muchos años que no vamos a Nueva York pero no creo que el sexo haya mejorado mucho, yo creo que más bien ha empeorado cuando han tenido que inventar una película o una serie con el pretencioso nombre de “sexo en Nueva York”. No tengo datos sobre si la práctica o la calidad del sexo en Nueva York ha mejorado o empeorado después de la famosa serie. Seguro que existen esos datos pues los yanquis son muy aficionados a ese tipo de cosas.

Lo que si es cierto es que lo que allí ocurre al poco tiempo es seguido en Europa y el resto del mundo. En el ámbito que nos ocupa, que es la pesca, los americanos fueron los primeros en no dejarnos acceder a los caladeros de calamar dentro de sus aguas. La presión social en el estado de Massachusetts era tan fuerte que el gobierno no tuvo otra opción. Otros países fueron siguiendo el ejemplo poco tiempo después. Saludos a todos.



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.

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

Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Continuando con el tema de mi pasado artículo, relativo a la Ley 14/2014, de Navegación Marítima (LNM), y con la idea de aportar un enfoque práctico, que pueda ser de utilidad a los capitanes y/o patrones de los buques nacionales, en algunas cuestiones que personalmente juzgo menos complicadas pero más cotidianas a bordo, y dejando para otros el análisis de materias de gran interés para los interesados en la navegación marítima, tales como: los diferentes tipos de contratos sobre el buque; las averías, los seguros, etc., pues son materias en las que normalmente el naviero o armador deja en manos de sus asesores legales, y por tanto quedan alejadas de las preocupaciones cotidianas del capitán o patrón del buque, ¡y menos mal!, ya que en la actualidad y dada la tendencia a “jibarizar” las tripulaciones de los buques, la tensión que han de soportar los mandos de los buques alcanza límites preocupantes, como resultado del notable y exagerado incremento de las formalidades administrativas que se han de cumplimentar a bordo y la correlativa presión que las Autoridades marítimas ejercen sobre aquéllos, junto a los múltiples y variados controles e inspecciones a las que se ven sometidos los buques tanto en nuestros puertos como en los extranjeros.

Para no perder el hilo de la perspectiva que motiva este artículo, que es la de poner de relieve las referencias que en LNM, se hacen a las personas empleadas a bordo de un buque para prestar servicios en el mismo en cualesquiera de sus departamentos o servicios, o lo que es lo mismo, la tripulación, lo que en dicción de la Ley, se conoce por la dotación, y cuya definición hallamos en el artículo 156 de la LNM. De ahí que fijemos ahora nuestra atención, en términos generales, al tratamiento que de la dotación se hace en la LNM. Al respecto hemos de referirnos que en la misma se contemplan tres categorías básicas del personal marítimo: a) Capitán; b) Oficiales, c) Subalternos. Clasificación que vienen a clarificar la extraña añeja clasificación de la tripulación, que se observaba en el Libro Tercero “Del Comercio Marítimo” del Código de Comercio, pues en su Título II (Secciones: 2.ª y 3.ª), ya que se dejaba al margen del concepto de tripulación a los capitanes y oficiales del buque.

Igualmente y respecto a la dotación, más bien al número de miembros que componen la dotación de los buques españoles, nos hallamos con un artículo, el 161, de mucha enjundia, o al menos a mí me parece, cual es el rotulado como “Dotaciones mínimas de seguridad”, que por su indefinición, deja amplio arbitrio a los armadores para fijarlas, con el apoyo, si bien yo diría: con la complicidad de la Administración Marítima, al establecer en su apartado 1, que: “El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de aptitud y capacitación profesional deberán de ser los adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad del buque y de la navegación, así como la protección del medio marino” Y en los apartados 2 y 3, respectivamente, que: “La Administración Marítima establecerá para cada buque nacional la dotación mínima de seguridad, atendiendo a sus circunstancias técnicas, de navegación y de tráfico, así como al régimen y organización del trabajo a bordo” Y que: “La Administración Marítima expedirá un Certificado de Dotación Mínima de Seguridad, que deberá llevarse a bordo y exhibirse ante las autoridades del Estado del puerto que visiten el buque y así lo soliciten”

Certificado de Dotación Mínima de Seguridad (CDMS) que permite a las Autoridades Marítimas tener la certeza –formal– de que el buque al que se refiere es un buque seguro, o más bien, que es un buque que cumple los estándares establecidos en la normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad marítima y lucha contra la contaminación. Piénsese que, tal y como se contempla en el artículo 168 de la LNM, para el caso de que los Inspectores de la Administración Marítima española comprobasen que cualquiera de los puestos de a bordo consignados en el CDMS de un buque nacional, están desempeñados por personas que a pesar de disponer los títulos y certificaciones exigibles para desempeñar tal puesto, no estuviesen en las debidas condiciones para realizar las guardias o los cometidos asignados, ello obliga a la Administración Marítima a prohibir la salida del buque hasta que sea sustituido por otra persona que cumpla con los requisitos exigidos. Y para aquellos miembros de la dotación que estén en idéntico caso, pero en un puesto diferente al consignado en el CDMS, la sanción prevista es que sean desenrolados de oficio.

CDMS, que a pesar de entenderse como un certificado de mínimos, está siendo utilizado por los armadores para reducir de forma drástica las dotaciones de sus buques, pues es difícil tanto en buques mercantes de pequeño y mediano porte, al igual en los buques y embarcaciones pesqueros que faenan en aguas costeras y litorales, encontrar que el número de tripulantes supere a los reseñados en dicho Certificado.

Como conclusión a lo hasta aquí expuesto en lo referente al CDMS, podemos establecer que considerar los avances tecnológicos con los que cuentan los buques, como uno de los parámetros a considerar a la hora de fijar los CDMS, puede llamar a engaño, máxime cuando si esos buques han de permanecer más de una singladura navegando o faenando, pues en no pocas ocasiones ello conlleva que no se están cubriendo los puestos de guardia de navegación y servicios básicos a bordo con personal suficiente, de ahí lo que viene siendo un clamor en el ámbito de la navegación marítima, el cansancio de las tripulaciones, con las más que previsibles consecuencias en materia de accidentes marítimos. De ahí que se haya de actuar con gran cautela a la hora de expedir los CDMS.

Instituto Politécnico Marítimo Pesqueiro do Atlántico (Vigo)

50 años al servicio de la mar

José Antonio Prendes Serrano

Vicepresidente 1º de Aetinape
Capitán de Pesca

Para conmemorar este evento haré un repaso por el pasado: Cuando todavía no existía este Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico, las escuelas que había se llamaban Escuelas Medias de Pesca, donde se impartían las siguientes titulaciones: Preparatorio, Patrón de Litoral, Patrón de Altura y Gran Altura, y Patrón de Cabotaje, para puente, y para máquinas impartían segundo y primer maquinista o motorista, dependiendo de máquinas de vapor o motores diesel.

En Vigo, esta escuela estaba en mi época, entre la Cruz Roja y la Plaza de Abastos del Berbés, ahí estudié para Patrón de Pesca de Litoral, en aquel entonces para 150 TRB y 60 millas de costa. Era el último curso de esta escuela (1963-1964) y estaba acabándose de construir la actual, llamada Escuela Náutica Pesquera de Vigo. Recuerdo que estudiando para Litoral, ayudamos varios alumnos al señor Cabaleiro, Conserje de la vieja y nueva escuela, a transportar mesas y sillas con un camión del Ayuntamiento. Por aquel entonces tenía 18 años.

Vigo tiene un don especial, quizás sus gentes, trabajadoras y emprendedoras, con sus industrias Navales, Conserveras, etc., y su posición geográfica con el potencial humano, volcado en el mar sobre todo, llevó a este puerto a ser de renombre internacional en la Pesca de Altura y Gran Altura por todos los mares del mundo. Por lo tanto es lógico y natural que aquí se encuentre situada esta grandísima Escuela Náutica Pesquera, vivero permanente de la mayoría de los mejores profesionales de la pesca en las últimas décadas, tanto en puente como en máquinas y esperando y deseando que lo siga siendo.

Con todo lo dicho anteriormente, paso a realzar de todo corazón la labor realizada en estos 50 años de existencia de esta escuela, donde nos formamos tantos profesionales Marítimos Pesqueros que llevamos por todo el mundo marítimo nuestra profesión, con la satisfacción de haber aprovechado de jóvenes y no tan jóvenes, las enseñanzas que nos transmitieron el elenco (conjunto de profesores) que dirigían y dirigen dicha escuela.

Recuerdo con mucho afecto y cariño a todos los profesores que me dieron clase para Patrón de Litoral, Patrón de Pesca de Altura y Capitán de Pesca, cursos 1963/1964, 1969/1970 y 1985/ 1986 respectivamente. Como se puede ver pasaron 15 años entre un curso y otro, pero me encontré igual a gusto que la primera vez.

Es importante bajo mi punto de vista, que a las personas que estudien en esta escuela les atraiga el mundo marítimo pesquero y de cabotaje, porque seguro que llevarán mejor sus estudios.

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE

La escuela Náutico Pesquera de Vigo estuvo y está preparada para impartir estas enseñanzas, desgraciadamente hoy en día hay que pagar el alojamiento y la comida, que anteriormente eran gratuitos, es una pena, porque a muchos jóvenes que no tienen trabajo les vendría bien .

Tengo ahora mismo delante de mí, la libreta de Cálculos de Navegación de P.P.A y los primeros ejercicios fueron recordando Litoral: Rd y Dd (rumbo directo y distancia directa entre dos puntos). Esto pasaba el 14/10/1969 ¡Qué tiempos!. Recuerdo al Sr. Louro con su tranquilidad y seriedad dándonos las clases de Navegación, al Sr. Guerrero (Construcción Naval), al Sr. Dopico (Derecho Marítimo), a la Srta. Pili (Pesca Marítima), a D. Antonio (Máquinas), D. Juan (Física) D. Wenceslao (Meteorología), Sr. Riobó (Matemáticas), Dr. Cadalso (Higiene Naval), Sr. Lago (Maniobra), D. Pascual (Electricidad), no sé si me queda alguna asignatura por nombrar, pero este grupo de buenos profesores hicieron posible que muchos alumnos que pasamos por sus clases hayamos logrado realizar una digna e interesante profesión, todos ellos y los que se sumaron para el curso de Capitán de Pesca (1985/1986) , Sr. Gallego (Meteorología), Sr. Táboas (Inglés), el Profesor de Matemáticas, que no recuerdo el nombre, pero era sobrino del Sr. Riobó, y el de Tecnología Pesquera que tampoco recuerdo su nombre, Sr. Luaces, y por último al claustro de profesores que impartían clases en este centro: Señores López Cons, Moares, Gestoso, Montenegro, etc.

A todos ellos y los que mantuvieron esta Escuela Náutica de Vigo en ese nivel académico durante tantos años, mi reconocimiento y agradecimiento permanente por prepararme, tanto profesionalmente como humanamente para desempeñar dignamente mi profesión Náutico Pesquera por cualquier parte de mundo marítimo.

Gracias a todas y a todos por vuestro trabajo docente y humano. FELIZ 50 ANIVERSARIO y que sigan muchos más.

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

La contaminación de los océanos y el derecho internacional

Pedro Riveiro Domínguez

Analista en derecho internacional marítimo y pesquero

Una de las principales causas de contaminación del medio marino es debida a los residuos producidos por los buques. El uso intensivo del mar para el transporte y la pesca marítima, ha generado desde hace mucho tiempo una particular preocupación de los organismos internacionales por la contaminación que la actividad humana ocasiona sobre los océanos y los mares del mundo.

El transporte marítimo tiene cada vez más un carácter internacional, por tanto, la normativa que se encargue de regular las operaciones marítimas será más eficaz cuando se adopta dentro de un marco global, en lugar de depender de las acciones particulares de cada Estado. En este sentido, la seguridad marítima ha sido objeto de preocupación por los organismos internacionales desde 1948, coincidiendo con la fundación de la Organización Marítima Internacional (OMI), llegando a generar importantes esfuerzos en la prevención y combate de las amenazas de contaminación del mar por parte de las flotas mundiales. De este modo, con el fin de regular esta contaminación producida por las operaciones de los buques durante su navegación, se adoptaron diversos instrumentos internacionales, siendo el más importante el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques suscrito en 1973, modificado por el protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

Este instrumento regula todos los aspectos técnicos involucrados en la navegación marítima, el transporte de cargas, las medidas de seguridad a bordo y en tierra, así como los desechos contaminantes de los buques.

La adopción del convenio MARPOL en 1973 supuso un cambio decisivo en la lucha contra la contaminación ocasionada por los buques, ampliando las restricciones sobre la contaminación por hidrocarburos, adoptando las características relativas a los proyectos y equipamientos en los buques tanque y otros tipos de buques, e introduciendo controles sobre otras formas de contaminación procedente de los buques. Sin embargo, el Convenio requería la ratificación de 15 Estados, cuyas flotas mercantes formaran no menos del 50% del TRB de la marina mercante mundial y, hasta 1976 tan sólo se habían recibido tres ratificaciones que representaban menos del 1% de la flota

Continúa en la página siguiente

mercante mundial, a pesar de que los Estados podían constituirse en Partes con sólo ratificar los Anexos I (hidrocarburos) y II (productos químicos) del convenio, ya que los Anexos III a V, que comprenden las mercancías perjudiciales transportadas en bultos, aguas sucias y basuras, eran facultativos.

Como consecuencia del elevado número de accidentes de buques tanque ocurridos en 1976-1977, la OMI celebró en 1978 una Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, adoptando medidas sobre el proyecto y la operación de los buques tanque que se incorporaron, tanto al Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (Protocolo de 1978 del SOLAS) y al Convenio para prevenir la contaminación de los buques de 1973 (Protocolo de 1978 del MARPOL). Como el Convenio de 1973 todavía no había entrado en vigor, el Protocolo de 1978 llegó a integrar el Convenio MARPOL original, y a este nuevo instrumento se le llamó Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 que finalmente entró en vigor para los Anexos I y II, el 2 de octubre de 1983.

Posteriormente, en 1997 se añadió un nuevo Anexo VI sobre la prevención de la contaminación atmosférica producida por los buques, y el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI decidió, además, redactar un proyecto de reglas obligatorias sobre la gestión de las aguas de lastre para prevenir la propagación de organismos acuáticos indeseados y sobre la prohibición de pinturas antiincrustantes que son perjudiciales para el medio. Además, el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) entró en vigor en 1998 para los buques de pasaje, buques tanque, buques tanque químicos, graneleros, gaseros y naves para carga de gran velocidad, y su aplicación fue extensiva a los demás buques en el año 2002. Este Código tiene por finalidad garantizar que tanto la gestión como la seguridad operacional de los buques sean adecuadas, y sus objetivos están encaminados a garantizar la seguridad marítima y a evitar tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente y a los bienes. De este modo, si quienes gestionan un buque siguen las reglas establecidas en el convenio MARPOL y en este Código, no debería haber contaminación deliberada del medio marino.

Por otra parte, un aspecto problemático en materia de pesca, y relacionado con el convenio MARPOL, son las artes y aparejos de pesca abandonados, perdidos o descartados (APAPD). El aumento de las capacidades y las tecnologías empleadas en las actividades de pesca han dado lugar a un aumento del uso de materiales sintéticos, un incremento del esfuerzo de pesca y el ejercicio de la actividad pesquera en zonas más distantes. En este sentido, los

APAPD fueron produciendo efectos negativos en las pesquerías, debido fundamentalmente a su capacidad de seguir pescando, produciendo lo que comúnmente se conoce como “pesca fantasma”, a la vez que también puede convertirse en un peligro para la navegación en el mar, generando riesgos para la seguridad. Ante esta preocupación, los APAPD llegaron a ser mencionados en la Asamblea General de las Naciones Unidas, al comprobar que son parte de un problema más amplio de la contaminación marina y, por tanto, deberían quedar integrados dentro del ámbito regulatorio de la Organización Marítima Internacional (OMI). Por esta razón, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI había creado un grupo de trabajo en 2006 para revisar el Anexo V del MARPOL, en el que también participa la FAO. El anexo V solamente aborda la prohibición de la eliminación en el mar de todo tipo de plásticos, incluidos los cabos y las redes de pesca sintéticas pero sin limitarse a ellas. Sin embargo, a pesar de que este anexo reconoce la posibilidad de que los APAPD deberán ser eliminados por razones de seguridad o ambientales, es necesario abordar además la pesca artesanal, sobre todo en cuanto al posicionamiento, recuperación e identificación de las artes y aparejos de pesca.

Por tanto, la prevención puede ser la forma más idónea para combatir los APAPD. En este sentido, actuaciones como el marcado de las artes y aparejos de pesca, la aplicación de tecnologías a bordo para mejorar la localización y el empleo de instalaciones de recogida en los puertos, pueden ser de gran ayuda. Además, cuando entre en vigor el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de 2009, será un instrumento clave para combatir la pesca INDNR, pero además, ayudará a reducir los APAPD ya que la pesca ilegal no suele cumplir con las normas en este aspecto. Por otra parte, disponer de instalaciones para recoger artes de pesca también puede ser considerado como una medida preventiva ya que reduce la probabilidad de que un pescador descarte artes de pesca no deseadas en el mar. Al respecto, el convenio MARPOL establece que: “Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecen instalaciones y servicios de recepción de basuras con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias”. Sin embargo, en muchos países, sobre todo en países en desarrollo, los problemas relacionados con la capacidad impiden la creación de instalaciones de recepción adecuadas en sus puertos de pesca, siendo preciso, por tanto, tratar de resolver este tipo de problemas.

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE

En conclusión, la adopción del Convenio MARPOL supuso un paso histórico para centrar la atención de los sectores naviero y pesquero en el medio ambiente. Ya no era suficiente garantizar el transporte de mercancías y pasajeros de forma segura, la protección del medio marino se había convertido en un aspecto esencial que no podía quedar fuera de la regulación internacional.

La sensibilización general en cuanto al impacto de un mundo cada vez más industrializado en el ámbito marítimo, hizo necesario dar una respuesta política global a sucesos de desastre naturales ocasionados por buques como el Torre y Canyon, Argo Merchant, Exxon Valdez, o el Amoco Cádiz, entre otros. En definitiva, el convenio MARPOL está reconocido hoy en día como uno de los instrumentos internacionales más importantes para prevenir la contaminación por los buques, y las cifras muestran que la contaminación del mar ha disminuido a lo largo de los años.

Recuerdos para avanzar

Raimundo Bretal

Ex Director del Stella Maris de Saint Pierre et Miquelon

Son muchos los años que los españoles llevaban arribando a la isla de Saint Pierre. En los papeles viejos nos encontramos muchas veces con los pioneros del bacalao. Aquella vieja y pequeña flota de parejas se fue renovando y fue aumentando. El que en el mar de Terranova hubiera muchos marinos, interesó al Apostolado del Mar. Pronto se pensó en hacer algo. Ese algo con que comenzar, lo llevó a cabo el conocido santanderino Padre Altuna, al que siguieron Alberto Gárate y Cornelio Arrieta. En el año 1963 se hace cargo de toda la obra del Apostolado del Mar en Terranova, el Padre Javier, hombre nacido en la meseta de Alava, pero formado en Comillas (Santander). Allí conoció no solo la belleza y la amplitud del mar. Allí conoció toda la vida del mar. Estudiando en Comillas él se prometió a sí mismo que, aunque de tierra adentro, toda su vida sacerdotal la dedicaría de lleno al mundo del mar. Llegó Javier a Saint Pierre lleno de grandes ideas, con muchos proyectos y con unas ganas enormes de trabajo.

Con él se llevan a cabo las famosas colectas de ayuda a las viudas de marinos. Con él se cambia de aquel reducido Stella Maris, donde tantos ratos agradables se habían pasado, a otro más grande y con más servicios. Con él nace la Platuxa, revista informativa y reivindicativa que editaba Stella Maris. En aquel primer número lanzado a la flota decía: "No tenemos grandes pretensiones, como la modesta platuxa que va en el copo...pero, por favor, que no vaya a parar a la mar como ella". Con él, el movimiento de superación del mundo de Terranova toma un cauce, una línea a seguir. Fue un hombre fiel a su propósito. El conocía las críticas de que era objeto. El sabía que la gran mayoría de la flota no se lo agradecería nada. Sin embargo, fue fiel hasta el día de su marcha. En agradecimiento a su labor realizada, hubo quien le levantó calumnias, hubo quien dijo "que se había forrado", hubo muchas cosas...

El mismo lo decía en la Platuxa de noviembre de 1969: "Hay un arma mortal. Un arma que paraliza. Un arma que deshace los mejores deseos de Terranova...y en todas las partes; la crítica, la lengua...La crítica y el bla-bla-bla es el arma de los cobardes, de los que nunca dan la cara, pero tienen siempre preparado su chistecito de mala leche o su puntilla para echar por tierra lo que sea..." Sin embargo, echando la vista atrás, mirando este nuevo caminar de Terrenova, todos tenemos mucho que agradecer a Javier.

En marzo del 69 llegaba a Saint Pierre el Padre Domingo Cameselle, vigués y buen marino (tiene el título de patrón de pesca de altura y ha navegado por aguas de África y del Atlántico...) En la Platuxa de enero de ese año nos decía: "He conocido de cerca vuestros problemas, que no son pocos y, en lo posible, he tratado de ayudarlos. He admirado una vez más las buenas cualidades que poseéis y en muchas circunstancias, vuestra generosidad, comprensión y amistad, me han ayudado en momentos de desánimo a superarlos y a seguir adelante. Me marchó con muy buenos recuerdos y confiando que todos vuestros problemas, aunque lentamente, se vayan solucionando."

Continúa en la página siguiente

Al marchar, él resumía así su estancia entre nosotros: "Fueron tres años de una nueva experiencia vivida con vosotros, hombres de la mar, de los que guardaré siempre muy grato recuerdo y que me han servido de mucho en mi vida".

¿Cómo olvidarnos de Joseba? ¿Quién no le ha visto "pedalear" en San Juan? Parece ser que, después de muchos quebraderos de cabeza, ofreció a la flota una pequeña "CHABOLA" en el muelle del Gas-Oil.

¿Quién no se acuerda de la visita realizada a Saint Pierre por Monseñor José María García Lahiguera, Obispo de Huelva? "No vengo a solucionar problemas ni a daros bendiciones o bonitos discursos... Vine a escuchar, a enterarme, a animaros, a traeros un Mensaje, que Cristo está cerca de vosotros aunque no lo parezca, cerca del que sufre el alejamiento de la familia, del que lucha por la justicia abordo, del que se encuentra agotado en el trabajo... del que llora en silencio un problema, del que está descorazonado porque la campaña se alarga..."

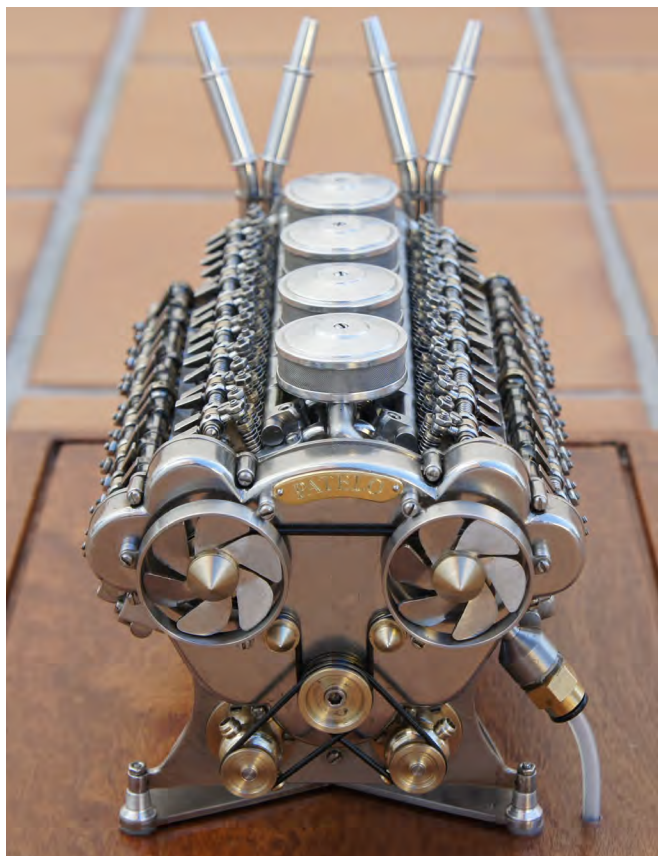
Cuando llegué a Saint Pierre en el "Santa Eugenia", la Platuxa decía: "Llegó el nuevo capellán, Raimundo (28 años), de familia marinera, de Corrubedo. En mi primera emisión de radio dije: "Nada grande esperéis de mí, os ofrezco mi debilidad: ciencia no tengo, grandes poderes tampoco. Tengo, sí, un gran corazón: es para vosotros. No esperéis, pues, de mí, grandes cosas. Lo que sé, lo que valgo, a donde llegue, todo mi corazón es lo que os puedo y os quiero dar. Intentaré seguir la marcha emprendida. No tengo miedo. Estoy dispuesto a AVANZAR contra viento y marea. Me anima el pensar que cuento con todos vosotros".

¿Cómo olvidar en esta breve historia la gran labor de Ana Mari, Mari Pepa, Mari Paz, Arancha y María Jesús Arrandonea? Gran labor la realizada por todas ellas y sin duda su grato recuerdo no se ha borrado de nuestras vidas.

Obras nuevas y...personal nuevo. Se daba a conocer en la Platuxa que un matrimonio vasco, Josecho y Marisol, se encargarían del Club. Buen bautizo han tenido atendiendo a todos los que han pasado por el Club.

Platuxa, año 1972: ¡Diez años de labor del Apostolado del Mar de Terranova! ¿Se ha conseguido algo? No soy yo el más indicado para juzgarlo. Ahora bien, frutos parece ser que ya se han ido cosechando... Seguiremos recordando...

Última creación de Patelo



Este motor ha sido construido por José Manuel Hermo Barreiro "PATELO", compañero de AETINAPE que fue jefe de Máquinas durante años e Inspector hasta su jubilación.

Motor W-32 más pequeño y único en el mundo de estas características. Consta de 850 piezas, 632 tornillos y 2520 horas de trabajo.

Tiene una cilindrada de 47,5 cm³. El diámetro de los cilindros es de 13,75 mm y la carrera de los pistones es de 10 mm.

Patelo dedica este motor a todos sus amigos y a todos los seguidores de Motores Patelo en todo el mundo. Pueden ver el montaje y funcionamiento del motor en Youtube escribiendo "Motores Patelo".



Siete detenidos y 159 imputados en Ceuta por fraude en títulos náuticos

Los carnés se entregaban sin que el alumno hiciese las prácticas obligatorias

REDACCIÓN, AGENCIAS / LA VOZ

La Guardia Civil ha detenido a siete personas en Ceuta y Algeciras (Cádiz) y ha imputado a otras 159 más en el marco de una operación que permanece abierta sobre la obtención de títulos de navegación, los cuales supuestamente se entregaban sin que el alumno efectuase las prácticas requeridas.

Según un comunicado de la Guardia Civil de Ceuta, la operación Orza la inició la Unidad Orgánica de Policía Judicial de la Comandancia de la ciudad en marzo pasado, al detectar que las prácticas de navegación y radio requeridas para la obtención de las titulaciones náuticas deportivas (patrón de navegación básica, patrón de embarcaciones de recreo, patrón de yate y capitán de yate) se estaban certificando de manera fraudulenta.

Con la obtención de estos títulos se obtenía la habilitación para patronear embarcaciones de hasta 24 metros de eslora en el caso de la titulación de capitán de yate, «poniendo en riesgo la seguridad de las personas que comparten el espacio marítimo», según precisó la Guardia Civil a Efe.

Traslados a Algeciras

La liebre saltó cuando se comprobó que entre abril y julio más de 200 personas habían obtenido algún título náutico y, de ellas, apenas 50 hicieron las prácticas en la ciudad. El resto se trasladaban hasta Algeciras para la realización de las prácticas de navegación y radio. Las gestiones permitieron constatar cómo las em-



En enero entrarán en vigor las nuevas atribuciones que tendrán los distintos títulos náuticos. M. MORALES

barcaciones no llegaban a zarpas del puerto donde se encontraban atracadas y cómo determinadas personas ni siquiera habían salido de Ceuta para la realización de las prácticas obligatorias. Fuentes próximas a la investigación apuntan que entre estos beneficiarios hay militares, policías locales, nacionales guardias civiles y otros funcionarios, recogió Faro Digital.

En la operación se han revisado los certificados de más de 700 personas, requiriendo para ello los libros de las escuelas implicadas, lo que ha supuesto el cotejo de más de 2.000 horas de prácticas efectuadas, así como otros trámites necesarios para la expedición de los títulos. Las náuticas

emisoras cobraban unos 300 euros por la certificación, «lo que generaba una competencia desleal» para el resto de firmas.

La Guardia Civil ha investigado a cuatro empresas que contaban con seis motoveleros para hacer las prácticas, lo que dio como resultado la detención de siete personas y la supuesta implicación de otras 159 como responsables de un delito de falsificación en documento público.

Las investigaciones han sido tuteladas por el Juzgado de Instrucción número 2 de Algeciras (Cádiz), y las gestiones continúan, ya que no se descarta la implicación de un mayor número de empresas en otros puntos de España.

EL PER, EL MÁS COMÚN

Capitán de yate: Gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 24 metros, sin límite geográfico.

Patrón de yate: Embarcaciones hasta 24 metros de eslora que naveguen hasta las 150 millas.

Patrón de embarcación de recreo (PER): Barcos hasta 15 metros, dentro de las 12 millas.

Patrón para la navegación básica: Barcos de 8 metros hasta las 5 millas. Todos habilitan para manejar motos náuticas.

A punto de entrar en vigor el real decreto que amplía las competencias de las titulaciones

E. A. REDACCIÓN / LA VOZ

«Como en otros ámbitos, siempre hay alguien dispuesto a pagar por no estudiar». Es el comentario irónico del secretario general de Fadin (Federación de Asociaciones de Industrias, Comercio y Servicios Náutico-Marítimo), Miquel Guarnier. Y no está desacertado. La falsificación o el fraude en las titulaciones náuticas ha sido materia de redadas policiales a las que Galicia no ha sido ajena. Está el ejemplo de la operación Dorna que en el 2009 obligó a prestar declaración ante el juez a más de 200 personas, entre los que había futbolistas, empresarios y hasta magistrados, que lucían el título de patrón de embarcaciones de recreo en muchos casos sin pisar una escuela náutica ni haber superado examen alguno para manejar el yate o la lancha.

El fraude adquiere mayor relevancia en la medida en que faltan apenas dos semanas para que entre en vigor el nuevo real decreto que regula las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, que amplía el área en la que pueden navegar los poseedores de este título. Si a eso se suma el hecho de que yates, veleros y demás barcos de recreo son los principales protagonistas de las alertas que movilizan a Salvamento Marítimo, el fraude suma varios grados. Hay, sin embargo, quien rechaza esa gravedad: «Cuando alguien se saca el carné de coche, nadie le pregunta si va a conducir de Vigo a A Coruña o de Vigo a Madrid», reflexionan desde el sector náutico.

El Comercio

AETINAPE pide mayor coordinación de la flota comunitaria

14/03/2015 - 18:19 Noticias EFE

La asociación profesional de titulados náutico pesqueros (AETINAPE) ha demandado mayor coordinación para el control de la flota comunitaria.

Los profesionales del sector han señalado en un comunicado la necesidad de que las autoridades controlen con más eficiencia varios aspectos de la seguridad marítima, como consta en el informe que la comisión de investigación de los accidentes e incidentes marítimos ha elaborado con respecto al accidente del pesquero "Santa Ana", que costó la vida a ocho marineros en un naufragio frente a las costas asturianas.

AETINAPE recuerda que a principios del pasado año se produjeron tres tragedias marítimas, con un saldo de 18 vidas, con dos buques implicados de pabellón portugués, el "Santa Ana" y el "Mar Nossio", y uno de pabellón español, el "Mar de Marín".

Para la asociación, "la falta de cualificación profesional del personal a bordo nos remonta a las épocas más negras de la seguridad marítima, con despachos irregulares, y en algunos casos sin las tripulaciones mínimas de seguridad, lo que produce uno de los mayores enemigos de la seguridad, que es la fatiga".

A la vista del informe de la comisión, AETINAPE reclama "que el sistema de control sobre los barcos se extienda con protocolos mucho más estrictos", para lo que es necesario mejorar la coordinación entre los Estados miembro de la UE y que las inspecciones sean más numerosas y rigurosas, con independencia del pabellón del buque". EFE.

Sábado, 13 de diciembre del 2014 | La Voz de Galicia

Aetinape critica la «puerta giratoria» de Damanaki hacia Nature Conservancy

REDACCIÓN / LA VOZ

La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) celebró ayer en Vigo el 18 pleno de la organización con severos reproches de su presidente, José Manuel Muñiz, a la UE, a la que ha acusado de reducir la pesca a la marginalidad. Y ha perdido peso especialmente en los últimos cinco años, en los que la política comunitaria estuvo bajo la batuta de la comisaria Maria Damanaki, la misma que acaba de cruzar la «puerta giratoria» hacia The Nature Conservancy,

una asociación ecologista en la que la griega ejercerá como directora del programa de océanos de la organización. Para Muñiz, esa es la prueba palpable de que «formaba parte del lobby europeo que busca desarmar la flota para importar cada vez más productos extracomunitarios».

La necesidad de aumentar la formación para reducir naufragios, la lucha contra las tripulaciones subestándar y el esfuerzo para que el mar siga siendo fuente de riqueza fueron otros asuntos analizados en el pleno.

LEGISLACIÓN

JEFATURA DEL ESTADO

LEY DE PESCA MARITIMA - *BOE 313, de 27-12-14

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

CUALIFICACIONES PROFESIONALES

*BOE 257, de 23-10-14

AYUDAS A TRIPULANTES POR PARALIZACION TEMPORAL EN PESCA

*BOE 20, de 23-01-15

MINIST. AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y M. AMBIENTE

ORD. SECTOR PESQUERO-ADAPTACION AL FONDO EUROPEO DE LA PESCA

*BOE 277, de 15-11-14

AYUDAS FLOTA MAURITANIA POR SUSPENSION DE ACUERDO

*BOE 25, de 29-01-15

PERIODOS AUTORIZADOS FLOTA DE ARRASTRE GOLFO CADIZ-CIGALA

*BOE 30, de 04-02-15

ACTUALIZACION CENSO PALANGRE DE SUPERFICIE

*BOE 31, de 05-02-15

ARRASTRE DE FONDO CALADERO CANTABRICO Y NOROESTE

*BOE 33, de 07-02-15

DESEMBARQUES DE ARENQUE, CABALLA Y JUREL

*BOE 37, de 12-02-15

CENSO BUQUES DE PESCA DE BOQUERON-GOLFO DE CADIZ

*BOE, 37, de 12-02-15

CUOTAS ATUN ROJO

*BOE 41, de 17-02-15

CENSO 2015 ARRASTRE DE FONDO- CIGALA-GOLFO DE CADIZ

*BOE 44, de 20-02-15

CENSO FLOTA BACALADERA

*BOE 49, de 26-02-15

REGULACION ACTIVIDAD PESQUERA ZONA NAFO

*BOE 49, de 26-02-15

CENSO FLOTA ARRASTRERA NAFO

*BOE 50, de 27-02-15

CENSO FLOTA CANTABRICO NOROESTE- PALANGRE DE FONDO-MERLUZA

*BOE 50, de 27-02-15

CENSO FLOTA ARRASTRE DE FONDO-AGUAS PORTUGAL

*BOE 55, de 05-03-15

AYUDAS A TRIPULANTES DE BUQUES CERQUEROS POR PARALIZACION TEMPORAL-SARDINA

*BOE 60, de 11-03-15

REGIMEN SANCIONADOR PESCA MARITIMA

*BOE 63, de 14-03-15

MINISTERIO DE EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE

CONVALIDACIONES MODULOS PROFESIONALES

*BOE 281, de 20-11-14

ORDENACION DE LAS ENSEÑANZAS UNIVERSITARIAS

*BOE 33, de 07-02-15

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

CATALOGO DE OCUPACIONES DE DIFICIL COBERTURA

*BOE 260, de 27-10-14

CONVENIO BUQUES ISM

*BOE 10, de 12-01-15

BASES COTIZACION REGIMEN ESPECIAL DEL MAR

*BOE 27, de 31-01-15

CONVENIO COLECTIVO TRASMEDITERRANEA

*BOE 60, de 11-03-15

MINISTERIO DE FOMENTO

REGULACION INSPECCIONES BUQUES EXTRAJEROS EN PUERTOS ESPAÑOLES

*BOE 295, de 06-12-14

TITULACIONES PROFESIONALES DE MARINA MERCANTE

*BOE 271, de 08-11-14

MODF.ANEXO VII RD 875/2014 DE LAS TITULACIONES DE RECREO

*BOE 13, de 15-01-15

OBTENCION CERTIFICADO PATRON PROFESIONAL DE EMBARCACIONES DE RECREO

*BOE 51, de 28-02-15

MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PUBLICAS

MODF. MODELO DE LAS TARJETAS DE VIGILANCIA ADUANERA

*BOE 257, de 23-10-14

DIARIO OFICIAL DE GALICIA CONSELLERIA DE HACIENDA

OFERTA DE EMPLEO PÚBLICA 2015 EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DE GALICIA

*DOGA 47, de 10-03-2015.

Escala de Profesores numerarios de Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros, especialidad Pesca Marítima, 1 plaza.

Escala de Agentes del Servicio de Guardacostas, 20 plazas.

Si algún compañero desea presentarse a alguna de estas convocatorias que se ponga en contacto con la Secretaría de la Asociación para ir anotando a los interesados.

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



AETINAPE

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

15006 - A CORUNA

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

www.aetinape.com • aetinape@aetinape.com