



I N F O

AETINAPE

**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
NOVIEMBRE 2015**



Contenido DOSSIER AETINAPE noviembre 2015

2	Contenido
3	Norte
4-17	Noticias
18-38	Colaboradores
38-40	Formación
41-46	Revista de Prensa
47	Legislación



**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.

—
¿SIN MAR?

—
Llegan una vez más las elecciones generales, esta vez con la expectativa —no entramos en valorar si positiva o negativa— de acabar con el sistema bipartidista, habitual desde la restauración democrática del 78. Sea cual sea el resultado de las urnas, existe la posibilidad de que se produzca un cambio de los equipos gestores de los principales centros de la administración marítimo pesquera.

—
Las preguntas obligatorias ante cualquier cambio de etapa están bien claras: ¿seguirá el declive? ¿existirá algo de creatividad política? ¿continuarán dedicándose únicamente a administrar la debacle? ¿seguirán con la pasividad latente, abandonados ante las decisiones demoledoras de la UE? ¿permanecerán impasibles ante la destrucción del sector, incentivando los desguaces, exportaciones de lo que llaman excedentes de flota, dejando que los mercados decidan sobre nuestro futuro?

—
Nos hemos acostumbrado a que los gobiernos sólo administran aquello que les viene dado por el sistema. Que no son capaces —por renuncia o desinterés— de manejar los asuntos comunes con sentido común, defendiendo los sectores productivos básicos, ordenando la economía con rigor, vigilando los excesos del mercado... cuánta utopía en los tiempos que corren.

—
La pesca, el transporte marítimo y el mar en general, han sido de los primeros sectores víctimas de la globalización, aunque aquí tengamos que llamarles “sectores excesivamente

internacionalizados” para que no huela tan mal el hecho de tener decenas de las mejores escuelas marítimas del mundo y miles de los mejores profesionales del mundo, pero habernos quedado sin pesca, sin derechos de pesca, sin transporte marítimo, en conclusión sin barcos, sin empleo y sin esperanzas de que la cosa remonte en el medio o largo plazo.

—
Aterrizando en la realidad más tangible, volveremos a dirigirnos a los partidos políticos, con la esperanza que el encargado de formar gobierno cree esa Secretaría de Estado para los asuntos marítimos, que coordine todas las políticas del sector (o por lo menos administre sus miserias de una forma común y sencilla), y que desde la formación a la seguridad, pasando por las atribuciones profesionales, el empleo y otros desafíos del sector sean asuntos que realmente confluyan en una dirección unívoca y ordenada, que suponga el intento de reflotar esta zozobranante nave.

—
Máxime cuando hace poco tiempo, en la última reforma gubernamental del equipo que ahora rinde cuentas, ha desaparecido el mar de toda denominación ministerial. ¿Sólo un pequeño detalle? Eso es lo que parece. Pero no: todo un símbolo de un perverso estado de cosas: la progresiva desaparición del sector.

—
AETINAPE

El lobby deportivo pretende capitanear buques con sus titulaciones subestándar

Una vez más vuelven a detectarse presiones de la llamada “marina deportiva” para deshacerse de los titulados náuticos con competencias profesionales en esos buques, de especial presencia en el Mediterráneo.

La revista SKIPPER, del mes de mayo, informa que representantes de la Subdirección General de Orientación y Formación Profesional (del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte) y miembros de ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas), trabajan conjuntamente en la creación de los futuros títulos de Formación Profesional de náutica de recreo.

ANEN que se mueve en torno al Salón Náutico de Barcelona solicita al Estado que facilite una especie de titulaciones a la carta para navegar en buques deportivos, que se convertirían en definitiva en una especie de titulaciones profesionales subestándar.

Se está vinculando el desarrollo de la marina turística y deportiva a la amenaza para la seguridad que supone establecer una titulación “de rebajas”, marginando a los profesionales que tienen sus atribuciones legalmente establecidas a través de currículos aprobados por el Ministerio de Educación y homologadas internacionalmente por los Convenios de la Organización Marítima Internacional y refrendadas por España.

El mercado laboral está plenamente dotado de profesionales perfectamente titulados y cualificados para capitanear el doble de la flota deportiva actualmente existente, por lo que resulta absolutamente inútil y una seria amenaza para la seguridad en el mar, establecer mini titulaciones por debajo del rigor exigido académica y profesionalmente a los titulados profesionales.

AETINAPE espera de las autoridades académicas y marítimas que no cedan a las presiones del lobby deportivo, por muy conectado que esté con las poderosas empresas y personas que se mueven en estos importantes círculos de poder político y económico.

LAS ALEGACIONES

Aetinape trata de impedir que el gobierno equipare los títulos deportivos con los náuticos pesqueros

La marina de recreo no puede transportar personas o mercancías, por motivos de formación y de seguridad

El pasado 6 de julio AETINAPE enviaba las alegaciones al Proyecto de Real Decreto por el que se establecen habilitaciones anejas a las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, y por el que se modifica el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en las motos náuticas.

Una vez analizado el proyecto de Real Decreto, Aetinape, a través del presente informe, solicita la modificación del citado proyecto relativo a la anulación del párrafo primero del artículo 4, y los artículos 5 y 6 en lo concerniente a las habilitaciones profesionales.

Anular los artículos 4, 5 y 6

AETINAPE se manifiesta completamente contraria a la regulación de los artículos 4, 5 y 6 para la creación de las habilitaciones profesionales. Por tanto, propone que el párrafo primero del artículo 4 que dice: “Los poseedores de los títulos de Capitán de Yate, Patrón de Yate y Patrón de Embarcaciones de recreo podrán ser habilitados para prestar servicios de transporte de personas y mercancías efectuados mediante embarcaciones de recreo, con destino a otras embarcaciones o buques de recreo y para la realización de excursiones turísticas y la práctica de la pesca de recreo desde puertos, puertos deportivos o marinas, así como para prestar servicios de tripulación en embarcaciones náuticas con sujeción a lo dispuesto en los artículos siguientes”, y la legis-

lación de desarrollo de los artículos 5 y 6 deben ser expulsados del derecho y, por tanto, de la legislación que será vigente en el futuro, debido al daño que causarán a los profesionales titulados náutico y marítimo-pesqueros y a las garantías de seguridad marítima y tripulaciones mínimas.

Fundamentos de derecho

1. Esta situación produce la creación de un privilegio a futuras personas del ámbito del recreo con una formación y experiencia nada comparable con los titulados profesionales. Esta regulación produce una competencia desleal a quienes tienen que pasar largos períodos de formación y prácticas que se verán perjudicados por la reducción de oportunidades de trabajo para lo cual se están formando concienzudamente, viendo como otros pueden entrar en ese mercado de trabajo por la puerta de atrás amparados en una legislación completamente injusta y lesiva a los intereses profesionales del sector náutico y marítimo-pesquero.

2. Esto ocasionará una omisión de las responsabilidades en materia de seguridad y prevención de la contaminación marítima, fundamentalmente en los relativo a las disposiciones internacionales y nacionales siguientes:

- El Convenio Internacional STCW.78/95, y en su versión enmendada en 2010;
- El Código STCW;
- La Ley de Puertos y Marina Mercante;
- El Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante;
- Los Reales Decretos 1393/2007, de 29 de octubre y el Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo; y
- Los Reales Decretos que crean y desarrollan los títulos profesionales de grado medio y superior de las ramas marítimo-pesqueras de puente y de máquinas.

3. Cualquier actividad profesional relativa al ámbito de la marina mercante tan sólo debería ser atendida por los títulos establecidos en el Real Decreto 937/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, en función de la potencia y el arqueo del buque y para la salvaguarda de la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

4. El ámbito profesional debería cumplir con el ordenamiento jurídico administrativo en materia de tripulaciones mínimas que no cumple el proyecto de Real Decreto., fundamentalmente en los relativo a la siguiente legislación:

- Orden del Ministerio de Comercio, de 14 de julio de 1964, fija el cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca.

- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS), en su forma enmendada. Regla 14 del capítulo V.
- Resolución OMI A.859 (20), sobre idea, principios y objetivos de la organización con respecto al factor humano.
- Resolución OMI A.890 (21), sobre principios relativos de seguridad.
- Resolución OMI A.955 (23), de enmiendas a los principios relativos a la adopción de seguridad.
- Reglamento Europeo 725/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.
- Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), parte B apartado 4.28 referente a la dotación mínima de seguridad.
- Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, artículos 77.1 y 86.9 y el apartado 6.b) de la Disposición Adicional Decimoquinta.
- Real Decreto 285/2002, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995 sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en el mar.
- Real Decreto 638/2007, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, artículo 10.k.
- La legislación laboral nacional e internacional, así como toda aquella relacionada con la prevención de riesgos laborales.

5. La complejidad tecnológica que se está introduciendo en las embarcaciones, trajo consigo un gran avance en materia de seguridad. Es plausible y claro, en cualquier rama o sector, tratar de mejorar la cualificación del trabajador o responsable, debido a los avances tecnológicos. La “seguridad para la navegación”, concepto que en nuestro ordenamiento jurídico hace referencia a las normas de navegación (el código para evitar los abordajes en la mar, por ejemplo) y a las ayudas y señales marítimas que facilitan el tráfico seguro de los buques y embarcaciones. La seguridad del buque y de las personas embarcadas se ampara bajo los conceptos de “seguridad de la vida humana en el mar”, en clara referencia al título del convenio internacional que regula la construcción, instalaciones y medios de seguridad de los buques mayores de 500 GT (el conocido como Convenio SOLAS), y de “seguridad marítima”, concepto éste que actúa a modo de cajón de sastre del que sale justificación para cualquier medida relacionada con los buques y la navegación. La tripulación mínima de un buque tiene escasa conexión con la seguridad de la navegación. Está mucho más cerca de la materia “prevención de riesgos laborales”. Esto último no contemplado en la formación de las titulaciones de recreo.

6. Ya en el ámbito puramente profesional, los bu-

ques son centros de trabajo y además la vivienda habitual del tripulante durante el periodo de embarque. Este hecho ha llevado a que las jornadas de trabajo se han venido prolongando, dando como resultado jornadas laborales que habitualmente incumplen todas las normas, tanto nacionales como internacionales, en lo relacionado al tiempo de trabajo y descanso en la mar. De facto se ha ido produciendo una progresiva reducción de las tripulaciones de las unidades, con la excusa de las nuevas tecnologías, llegando a niveles en algunos casos que rozan el absurdo. Esta disminución de las tripulaciones ha representado un evidente aumento de la carga laboral sobre el resto de tripulantes, puesto que de hecho, solo en escasas ocasiones, la desaparición de una categoría laboral ha ido asociado a la desaparición de sus funciones a bordo. Si trasladamos esto al ámbito de recreo la situación puede ser mucho peor.

7. Por otro lado la implantación de Sistemas de Gestión de la Seguridad, el cumplimiento de protocolos y burocracia asociada a los sistemas de calidad, como la implantación de nuevas normativas marítimas, representan un enorme incremento en la carga de trabajo de algunos colectivos que en ningún caso han sido compensados con el incremento de las plantillas. Tampoco se puede negar que acompañado a la automatización se ha producido un incremento exponencial en equipos auxiliares, en la potencia propulsora y en los GT de los buques de pesca. Todo ello representa un aumento de la carga de trabajo, de la responsabilidad y la necesaria capacitación de los diversos puestos de trabajo a bordo, que tampoco se ha tenido en cuenta a la hora de determinar las tripulaciones mínimas. Esto ni siquiera se da en las embarcaciones de recreo.

8. En cuanto a la automatización, las alarmas, necesitan atención y respuesta, así como las averías de las mismas provocan en más de una ocasión la necesaria vuelta atrás en el modo de operar, así como la máquina desatendida deja de serlo en muchas ocasiones, cuando están en un servicio de su actividad propia requieren la presencia en la máquina de un responsable, tanto para activar los medios auxiliares necesarios en cada momento como para atender la multitud de incidencias que se puedan producir y que el sentido común y la profesionalidad dejan claro que en medio de una emergencia deben ser atendidas y resueltas con la mayor brevedad posible.

9. Este conjunto de realidades, junto con la precarización laboral, y la dificultad y complejidad de control de la actividad inherente al medio marino, conllevan un empeoramiento de la seguridad marítima, en sus diferentes facetas; desde la seguridad de la navegación hasta un aumento de la siniestralidad laboral, pasando por los riesgos de episodios de contaminación en aguas y costas. Se debe remarcar

también, que por mucho automatismo que se realice, aun confiando en su permanente y adecuado funcionamiento, dadas las condiciones especiales de seguridad necesarias para el trabajo en la mar, se llega a un punto en que cualquier reducción de las tripulaciones puede adquirir tintes dramáticos si se lleva a cabo, bajo la excusa de las “innovaciones tecnológicas” u otras. Esto se traduce en una escasa formación y legislación de apoyo en el sector de recreo para atender estos problemas.

10. Los procesos de determinación o modificación de los Cuadros Mínimos de Seguridad deberían tener particularmente en cuenta las horas realizadas por los tripulantes, tanto en su cómputo diario como en su totalidad anual, asegurándose los no excesos de jornada, y en caso contrario incrementando el Cuadro. En cualquier caso, antes de otorgar un Cuadro de Tripulación mínima de seguridad a cualquier buque o embarcación se debe determinar in situ la idoneidad del número y la categoría profesional de los tripulantes que deben estar enrolados. Todo ello con el fin último de preservar la seguridad laboral y la seguridad marítima. Pretender navegaciones seguras con tripulaciones agotadas por el exceso de trabajo o la falta de descanso es simplemente un imposible. Sería y es una temeridad promover la reducción de tripulaciones básicamente por el afán de aumentar beneficios a los armadores, sin tener en cuenta sus efectos sobre la salud de los trabajadores y sobre la seguridad en general. La alta siniestralidad del sector es un factor incuestionable, que debería haber sido abordado en la actual propuesta legislativa, propiciándose en algún caso el aumento de los Cuadros Mínimos. Lamentablemente el proyecto de orden va siempre en la dirección de reducir. Esta problemática puede quedar acentuada en un sector que desconoce el ámbito y la formación profesional marítima.

11. La resolución A.890 (21) de la OMI insiste en la importancia de las condiciones de trabajo de la Gente de Mar (horas de trabajo y de descanso, formación, seguridad, etc.) respecto a la seguridad marítima y a la evitación de siniestros marítimos, y dejando bien claro que la determinación de la dotación de seguridad de los buques contribuye directamente a ello. También en la Regla 14 del SOLAS. Dotación de los buques, dice “...llevarán dotación suficiente y competente”. Y en el Real Decreto 1561/95, de jornadas de trabajo especiales, en lo relacionado al trabajo en el mar, en su Disposición Adicional Quinta en el punto 2, se recoge, “.....la Dirección General de la Marina Mercante, al fijar o revisar la tripulación mínima de seguridad, tendrá en cuenta la necesidad de evitar o reducir al mínimo, en la medida de los posible, el exceso de horas de trabajo, así como garantizar periodos de descanso suficiente y limitar la fatiga”. Estos aspectos ni siquiera se ven contemplados en un sector que nada tiene que ver con la actividad profesional.

Títulos falsos de marina de recreo: lo peor es que sean habilitados laboralmente

El gran fraude deja en evidencia al lobby turístico que pretende “profesionalizar” a los poseedores de títulos sin garantías

El pasado verano saltó a la actualidad la existencia de una enorme trama de títulos falsos que habilitan para la náutica deportiva. Se trata de una noticia que reafirma las suspicacias de AETINAPE sobre la habilitación profesional de esas titulaciones, prevista en el Proyecto de Real Decreto por el que se establecen habilitaciones anejas a las titulaciones Náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo y por el que se modifica el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas, ya que no están sometidas a los mismos controles, ni a los mismos niveles de formación que los títulos náuticos profesionales.

Si prospera esta iniciativa legislativa a los poseedores de estos títulos les permitirían ejercer su trabajo profesionalmente, constituyendo un clarísimo fraude laboral hacia las personas que se han molestado en cursar sus carreras a través de los cauces normales, cumpliendo los Convenios Internacionales, cuando en principio las habilitaciones de las titulaciones deportivas se reducen a la navegación de recreo.

Estos títulos deportivos tienen un nivel muy inferior, tanto en currículum como en conocimientos y controles para su expedición, que los náuticos profesionales, por lo que AETINAPE pidió en numerosas ocasiones que no se tuvieran en cuenta las demandas

de los empresarios de la marina de recreo, principales impulsores de la transferencia de competencias profesionales a los poseedores de estos títulos que simplemente tendrían que hacer un curso básico de seguridad para marinero en un centro reconocido por la Dirección General de la Marina Mercante, sin ningún otro requerimiento.

Además de la amenaza que supone en el ámbito laboral, es la seguridad de tripulantes, usuarios y embarcaciones la que puede estar en cuestión si se generalizan estas prácticas.

El hecho de que exista una trama económica tras la concesión fraudulenta de titulaciones confirma la sospecha que siempre tuvo AETINAPE en torno a este ámbito de poder, de gran influencia económica, que gira en torno al negocio de la navegación turística del Mediterráneo, con epicentro en el Salón Náutico de Barcelona.

No obstante, en el fondo de este enorme escándalo, al igual que otros recientes en este mismo sector, felizmente destapados por la Guardia Civil y por las reiteradas denuncias de diferentes organizaciones del sector, entre ellas de AETINAPE, reside algo mucho más grave: un barco con pasajeros no puede ser gobernado por un ciudadano que esté en posesión de una de estas titulaciones y que sea habilitado profesionalmente.



La agonizante flota española en África no resistiría una nueva falta de acuerdo

Urge negociar con contundencia en el seno de la UE de cara a la próxima Comisión Mixta

La presión de la Administración española a Bruselas no puede esperar al último mes cuando todo ya está decidido, lo que provocó el fracaso del último acuerdo pesquero de la UE con Mauritania al quedar excluida la flota cefalopodera de una de las zonas pesqueras que podrían aliviar la agonía de esta flota, que fue víctima de los pobres planteamientos estratégicos españoles y europeos.

La UE al servicio de las grandes empresas globalizadas convierte en cada vez más pequeño al sector pesquero español, que ve como mengua su poder extractivo en el mundo, aumenta el de otros países como China, y nuestros mercados se nutren de pesca extranjera.

El fracaso del último Acuerdo de Pesca entre España y Mauritania afecta a más de 360 puestos de trabajo directos en esta flota, ya que hace diez años faenaban en este caladero 25 buques cefalopoderos españoles, de los cuáles 21 lo hacían pescando simultáneamente.

Actualmente, España cuenta con sólo 15 buques en toda África occidental: 5 en Angola, 10 en Guinea Bissau. Uno que quedaba en Gambia fue recientemente expulsado por España, al parecer por algún problema administrativo relacionado con la administración de ese país africano. Lo mismo ocurre con Guinea Conakry. Son países cuya forma de gobierno “impide” a Europa negociar con ellos, cosa que probablemente no ocurriría si en vez de pesca dispusiesen de petróleo.

En cuanto a Mauritania, su flota industrial está en decadencia por falta de mantenimiento. De sus 300 buques quedan menos de 100, incapaces de pescar sus propios recursos, cosa de la que se encarga la flota China.

La flota española perdió igualmente dimensión y capacidad al no encontrar caladeros alternativos capaces de asumir nuestro potencial al fracasar el antiguo acuerdo Mauritano. Como consecuencia del colapso, se perdió capacidad comercial, ya que los mercados se desplazaron a otras zonas de pesca y no dispusimos de un puerto de referencia para el desembarco de cefalópodos que concentre a los compradores.

Operación Globalización: casi 12.000 profesionales menos en el mar en los últimos 10 años

El indignante catálogo de puestos “de Difícil Cobertura” continúa siendo una humillante burla para el sector

Las presiones de la patronal y la colaboración de algunos agentes económicos y sociales que forman parte de la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración impiden que el Gobierno retire la profesión marítima del Catálogo de Profesiones de difícil cobertura, que un trimestre más, desde hace años, acaba de publicar en el BOE el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, donde ofertan entre otras ocupaciones las de Jefes y Oficiales de Máquinas, Oficiales de Puente, Radioelectrónicos, Frigoristas Navales, Cocineros, Marineros, Engrasadores, Bomberos, Contra maestres, Caldereteros, Camareros, etc.

En realidad se trata de un “colador” para que las empresas cuenten con mayores facilidades para contratar profesionales de países extracomunitarios, de esta forma consiguen rebajar los costes laborales y los profesionales españoles del mar siguen padeciendo altas tasas de desempleo, con un descenso en los últimos 10 años de casi 12.000 empleos en el sector marítimo-pesquero.

Reconocemos, por supuesto, el derecho de todos los ciudadanos y ciudadanas del mundo a desempeñar un puesto de trabajo digno allí donde se encuentren y a no ser utilizados para el dumping social.

Algunos sindicatos que respaldan el Catálogo llegan a aducir que con la actual crisis ya no hacen falta estos trabajadores extranjeros, lo que equivale a deducir que ahora sí los españoles y resto de europeos pueden trabajar con salarios más bajos y condiciones menos interesantes, pero siguen apoyando esta afrenta.

El cada vez más exiguo mercado laboral marítimo como consecuencia de las políticas de desguaces, exportaciones, 2ª Registros, etc., resulta así prácticamente inalcanzable para los profesionales españoles, que ven además como los años y esfuerzos invertidos en su formación resultan irrelevantes en esta situación globalizada, en que lo único importante es reducir costes.

Considerar que las profesiones marítimas necesitan personal extranjero nos obligaría además a desmontar toda la estructura de formación marítima que existe en España, que se considera de las mejores del mundo, tanto por su dotación de centros-que superaron ampliamente las auditorías de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de los que cada curso obtienen sus titulaciones miles de alumnos)- medios tecnológicos, como por sus resultados. El mantenimiento de estos centros cuesta cientos de millones de euros que financian las Administraciones públicas a través de los impuestos de los ciudadanos, y que ceden ante las presiones de los grupos económicos y solicitan internacionalmente personal barato para ocupar puestos que lógicamente corresponderían a titulados y subalternos españoles.

El Catálogo es una de las mayores ignominias que ha sufrido el sector marítimo en los últimos años, ya que equivale a reconocer que el subempleo y las pésimas condiciones laborales son inherentes al mundo marítimo.

AETINAPE solicitará de nuevo, tal y como lo viene haciendo desde hace años, la retirada de este vergonzante “catálogo” y pedirá, entre otras muchas medidas para el sector marítimo-pesquero, su suspensión a todos los partidos políticos que se presenten a las próximas elecciones generales.

La fama de “depredadora” de la flota española ha sido impulsada, entre otros motivos, para eliminarla de las zonas de prospección petrolífera

Las grandes petroleras acabaron liquidando la pesca en los océanos

El aumento de las prospecciones petrolíferas que se están llevando a cabo en diferentes caladeros del mundo están demostrando una vez más cuál era el interés de los estados ribereños y los grupos de presión por hacer desaparecer la flota española, algo que prácticamente ha conseguido la Unión Europea con sus políticas de liquidación de nuestras flotas.

Cuando en el pasado hablábamos de los intereses espurios que subyacían tras las acusaciones de “depredadora” con que tanto grupos económicos como ecologistas calificaban a nuestra flota, especialmente a la de arrastre, nos referíamos entre otros intereses, a los de las grandes multinacionales compañías petrolíferas, tan vinculadas a los aparatos estatales. Hoy estas empresas reciben constantes autorizaciones para sondear los fondos marinos en busca de gas o petróleo, que en la mayoría de los casos afectan a importantes caladeros y a ecosistemas altamente sensibles.

El daño irreversible que se causa al ecosistema con estas prácticas nada tiene que ver con la práctica de la pesca responsable que siempre ejerció la flota española tanto en NAFO, como en Malvinas, EE.UU., Noruega, Canadá, Gran Sol, Argentina, caladeros africanos, en el Índico, Pacífico y otros caladeros del mundo donde tenían presencia nuestras flotas.

La constante criminalización de la flota española ha ayudado a arrinconarla hasta prácticamente hacerla desaparecer de los mares del mundo, convirtiendo a nuestro país de la mayor potencia pesquera europea a un importador neto de pescado, con el consiguiente empobrecimiento de la economía litoral y la hipocresía política de los gobiernos que continúan fabricando discursos esperanzadores ante la evidente mengua del sector que ellos mismos contribuyeron a provocar, entregando nuestro mercado a las multinacionales de la alimentación.

Los armadores claman contra la reducción de la Flota sólo cuando la UE reduce las subvenciones al desguace de buques

El aparente cambio de criterio de la patronal pesquera gallega y española en general, en relación a los desguaces de la flota, esconde una perversa filosofía. Hoy claman contra “la sangría de desguaces” cuando durante años estuvieron acogidos a la política europea de subvencionar la desaparición de la flota y la pérdida de miles de empleos directos e inducidos. La clave de esta repentina protesta contra los desguaces hay que entenderla porque la Unión Europea dejó de subvencionar esta práctica.

AETINAPE lleva años denunciando no sólo las subvenciones al desguace de buques, sino el diseño económico europeo que consiste en eliminar trabajadores marítimos aquí, promoviendo que las empresas se deslocalicen e inunden nuestro mercado con productos pesqueros procedentes de países en los que se minimizan los costes laborales, tal como sucede en otros muchos sectores como la automoción, la moda o la tecnología.

La perversión llega al límite cuando dicen que la administración se preocupa demasiado de cobrar impuestos e inspeccionar los buques, mientras desculpa “la gestión de los recursos”, y dicen preocuparse de la generación de riqueza y empleo cuando llevan años beneficiándose de las subvenciones y el intervencionismo público en el sector, mientras muchos de ellos contratan inmigrantes más baratos y deslocalizan sus buques hacia países tercermundistas, esclerotizando el sector pesquero nacional.

Es la patronal pesquera la misma que en su día aplaudió el perverso sistema de apoyar con incentivos públicos la reducción de flota, y la que tiene en su haber la drástica reducción del empleo pesquero y la disminución global de la masa salarial de los empleados en los últimos años.

Todavía queda dinero para desguaces

No obstante, el dato terrible continúa siendo que una gran parte del escaso presupuesto para el próximo año 2016 destinado al sector pesquero por el gobierno central, que es poco más de 65 millones de euros, se dedicará a paradas temporales (vedas, etc.) y a paradas definitivas (desguaces de la flota), es un fiel reflejo de la decisión política de seguir aniquilando lo que queda de flota española.

El objetivo es destruir flota, siguiendo órdenes europeas. Eso sí, disfrazado de expresiones ininteligibles para el común de las personas como “reestructuración de flota” o “reducción del esfuerzo pesquero”, etc., con las que maltratan a los ciudadanos.

El hecho de que gran parte del dinero público esté dedicado a acabar con unidades de flota es un auténtico atentado a la capacidad laboral pesquera y la dimensión social, teniendo en cuenta que sólo en los últimos diez años se han perdido casi 12.000 empleos en el sector marítimo-pesquero español y cientos de unidades de flota desguazadas. Desde nuestra integración en la UE España ha pasado de ser una de las tres primeras potencias pesqueras mundiales, tanto en número de buques como de tripulantes, a ser un país residual. En vez de dedicar ese dinero a provocar una auténtica reestructuración del sector, con la localización y la promoción de nichos de empleo alternativos, destinan estos fondos al lobby económico del sector, ya que son estos los que salen beneficiados por estas políticas, único sector en el que ocurre una práctica similar.

Desaparece cualquier mención a la pesca o al mar en el nombre del ministerio

No es de extrañar, igualmente, que del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente haya desaparecido cualquier denominación específica al mar o a la pesca, que hasta hace poco figuraba en su documentación. Efectivamente, no tiene por qué figurar, ya que el sector está prácticamente desaparecido.

El próximo gobierno de España debería contar con una política marítima de estado

Reorganizar la administración marítima y crear una Secretaría de Estado para Asuntos marítimos, deberían ser prioridades en el que ha sido el país marítimo más importante de la UE

Una de las iniciativas solicitadas es la homologación de la Administración Marítima del Estado con las de los Estados marítimos más avanzados, para lo que sería necesario una reorganización, unificando las competencias ahora desperdigadas por varios departamentos, en torno a una Secretaría de Estado de Asuntos Marítimos, que englobaría entre otras, las actuales competencias de la Dirección General de la Marina Mercante, la Secretaría General de Pesca Marítima, el Instituto Social de la Marina, el Instituto Español de Oceanografía, y otros departamentos con incidencia en la actividad marítima, lo que redundaría en una mayor eficacia, eficiencia y coordinación de la Administración Marítima.

Atravesamos momentos críticos, algo que no es ninguna novedad en el sector marítimo-pesquero. La situación no da lugar a ningún optimismo, ya que lleva años en un estado de permanente “reconversión”, palabra que esconde otra más dura y que ningún responsable político pronuncia por cobardía: “aniquilación”.

La pesca industrial y el transporte marítimo, sectores llamados a generar más empleo y convertirse en unas potencias endógenas de este país desde hace años, han sido víctimas de deslocalización, pérdida de derechos sociales, elevados niveles de desempleo, desguaces...todo ello amparado por la UE.

Los nuevos mandatarios tienen por delante, entre otros muchos desafíos, elaborar un plan de choque en lo que se refiere a la política social marítima, trabajar en la UE en defensa de nuestro sector extractivo y del transporte marítimo, profundizando más en la armonización y homologación de las profesiones marítimas.

Otro aspecto de gran importancia es la elaboración de un nuevo Plan de Salvamento Marítimo, que incida especialmente en materia de seguridad marítima preventiva y una mayor coordinación en materia de salvamento de los medios marítimos y aéreos de los que dispone el Ministerio de Defensa. Con ello no sólo mejoraríamos en medios, sino que además reduciríamos el importante coste económico actual.

Otras causas de desdicha son el desarraigo familiar y social, la imposibilidad de acceder a un sistema especial de jubilaciones, las escasas posibilidades de participar en la vida colectiva e incluso en deberes democráticos como el derecho al voto o la injusta inexistencia de un sistema impositivo especial para la gente del mar.

Un repaso a lo que debieran ser las prioridades marítimo pesqueras del gobierno

Sea quien sea el jefe del próximo Gobierno de España y nombre a quienes nombre responsables de los asuntos marítimos y pesqueros, serán muchos los retos que les esperan en los más significativos despachos de la Secretaría General de Pesca, la Dirección General de la Marina Mercante y otros relacionados con el sector.

Es el momento, como antes de cualquier proceso electoral, de repasar algunos de los temas que de una u otra forma inciden en la realidad de miles de profesionales del mar, y cuya acción depende de las decisiones que tomen estos dirigentes públicos.

— El nuevo gobierno debe impulsar las propuestas que AETINAPE hizo llegar hace meses a los responsables del Gobierno que ahora acaba su período, con el objeto de revisar al alza las atribuciones profesionales a los actuales Patrones de Altura en Pesca y Marina Mercante.

— Debería plantearse reformar los contenidos programáticos de la titulación de Capitán de Pesca y su inserción en el ámbito académico de acuerdo a sus niveles competenciales.

— La situación de los Mecánicos Mayores Navales debe ser revisada igualmente, ya que no tienen límite de atribuciones en buques de pesca y son jefes hasta 6000KW y oficiales de máquinas sin límite en buques mercantes. Es hora de que se le encuentre un justo encaje en la función pública a partir de un nivel académico, del que se le tiene que dotar, al igual que el Capitán de Pesca, acorde con sus niveles competenciales.

— Asimismo, AETINAPE deberá volver a replantearse la estrategia a seguir, bien en el ámbito político o en el judicial, para demoler el infranqueable muro de nepotismo y clientelismo que existe en los mecanismos de acceso a determinados buques de Salvamento Marítimo, Investigación Pesquera, etc., donde anidan en los órganos de decisión personajes que tienen animadversión hacia los titulados náutico-pesqueros. Estos funcionarios deciden, no por razones objetivas, sino corporativas, qué titulados pueden ejercer como Capitanes, Jefes y Oficiales. Todo ello, al margen de la Ley, ya que no se dan por enterados de los últimos cambios en las titulaciones, lo cual es más grave si se hace desde el ámbito de la Administración, si bien igualmente inadmisible se consideraría si este nepotismo se produjese en el ámbito de la empresa privada.

— AETINAPE planteará al nuevo Gobierno la apertura de negociaciones para resolver los cambios que se han producido en la normativa que regula el acceso al Cuerpo de Inspectores de Pesca y de Controladores del Tráfico Marítimo, cuerpos cerrados en la actualidad a los náutico-pesqueros por una modificación en la normativa previa que sí permitía el acceso.

— Hay que tener en cuenta que ante el futuro incierto de la pesca y el transporte marítimo, así como del tráfico interior, náutica de recreo, etc., es obligado desbloquear ciertas puertas que hoy cierran, de manera absurda, el acceso a algunos ámbitos laborales. En este sentido, es necesario volver a impulsar las negociaciones que están suspendidas hace tiempo con los responsables de la Agencia Tributaria para que los mecanismos de acceso a la Función Pública que hoy cierran el acceso a los buques del Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera, Servicio que históricamente se nutría de nuestros titulados. Es posible que tengamos que acudir a los Tribunales de Justicia, en el caso de que los políticos no desbloqueen la actual situación. Ninguna Ley puede conculcar las atribuciones profesionales, otorgadas en el marco de las normas legales nacionales e internacionales. No resulta congruente que la Ley de la Función Pública impida, por motivos corporativos, ejercer mando en buque civil en puente o máquinas a profesionales debidamente acreditados para ello según sus atribuciones profesionales. Ocurre en buques que en su gran mayoría están muy por debajo de sus capacidades de mando y como en el caso anterior, es más grave si cabe, porque es la misma Administración la que se desautoriza a sí misma. Ocurre algo similar a las prácticas en la flota de Salvamento Marítimo. Estos apaños e incongruencias o bien los resuelve la política o bien los tribunales.

— Regulación de la figura del alumno en prácticas que permita el fácil acceso de estos a un puesto que les facilite su continuidad en formación en condiciones legales y de dignidad de acuerdo a los Convenios Internacionales. Para ello el Gobierno deberá obligar a los armadores, a través de normas, que faciliten el acceso de esta figura y que cumpla las funciones propias como alumno y no que finalmente sea un tripulante más.

Todo esto ocurre, en gran medida, como consecuencia de aquella época en que los enemigos de nuestra profesión entraron en tromba y tomaron la Administración Marítima y sus ámbitos de influencia como finca particular, y fueron adaptando los mecanismos de acceso, bordeando las leyes y generando prácticas de nepotismo y áreas de exclusividad. Estos trepas profesionales, a pesar de los avances para desmontar esta oligarquía, todavía continúan con sus prácticas antidemocráticas y antiprofesionales. Habrá que provocar su caída descubriendo estas actitudes vomitivas. En principio, utilizaremos la negociación política, pero si los políticos demuestran que no pueden con ellos, o no tienen voluntad de enfrentarse a esta corruptela, serán la Justicia la que nos dará la razón.



Ley 47/2015 reguladora de la protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero

Ha sido publicada en el Boletín Oficial del Estado del 22/10/15. Incluye algunas novedades en la Seguridad y Salud Laboral de la gente de mar.

El trabajo marítimo y pesquero está caracterizado por una serie de notas diferenciadoras que se apartan, sustancialmente, de aquellas que definen y propician la aplicación de mecanismos protectores a otros colectivos profesionales: el espacio físico en que se lleva a cabo la actividad, la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, el alejamiento del hogar familiar, las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad, etc., así como el carácter estacional del trabajo y la existencia de una retribución a la parte.

Las circunstancias señaladas del trabajo en el mar, junto a otras como pueden ser la extraterritorialidad del trabajo marítimo, la dispersión del colectivo, la estacionalidad de las campañas, el carácter hostil e imprevisible del medio donde se desarrolla la actividad, etc., conforman además un marco laboral en el que junto a las prestaciones de Seguridad Social, se hace preciso la definición y puesta en marcha de programas específicos para el sector marítimo-pesquero, en el marco de un modelo de protección diferenciado por su carácter específico y su carácter integral.

La ley se estructura en un título Preliminar y tres títulos

- El título I de la ley regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
- El título II de la ley regula la protección social específica de los trabajadores del sector marítimo-pesquero que no tienen la consideración de prestaciones de Seguridad Social.
- El título III regula una serie de disposiciones sobre la gestión llevada a cabo por el Instituto Social de la Marina como entidad encargada de la protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero, así como su régimen económico y financiero.

Entre las principales novedades de la nueva Ley reguladora de la protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero destacan:

Las embarcaciones son consideradas como centros de trabajo por lo que debe existir una conexión o vinculación entre el registro de embarcaciones que se gestiona por el Instituto Social de la Marina y el Registro de Buques de Marina Mercante, coordinación que se recoge en la Ley incorporándose la obligatoriedad de que las embarcaciones nacionales figuren inscritas en el Registro de Buques de Marina Mercante con carácter previo a la inscripción de la embarcación en el Instituto Social de la Marina. La ley incluye también en su ámbito a los autónomos dedicados a la acuicultura y los buzos profesionales, excluidos los recreativos, y a determinados colectivos que no son técnicos o tripulantes, como personal de investigación, observadores de pesca y personal de seguridad.

Se recogen los reconocimientos médicos de embarque marítimo que, además de garantizar que el trabajador acceda al buque en las mejores condiciones posibles, permiten y representan desde el punto de vista sanitario, un importante aporte de datos para conocer el estado de salud de la población del sector marítimo-pesquero y constituyen un importante apoyo ante la eventualidad de que el trabajador precise una asistencia médica a bordo.

Se regula la inspección de las condiciones sanitarias de las embarcaciones, teniendo en cuenta que las condiciones de vida y de trabajo a bordo pueden ser determinantes de ciertas enfermedades o predisponer al riesgo de accidentes laborales.

Se incluye el control de botiquines y protección y la promoción y mejora de la salud laboral.

Se incluyen los servicios asistenciales para el sostenimiento y repatriación en casos de abandono, naufragio o hechos análogos.

Se contempla la formación profesional marítima y sanitaria dirigida a atender las demandas y necesidades formativas de los trabajadores del sector marítimo-pesquero.

Cada barco debe llevar una copia del Convenio sobre Trabajo Marítimo de la OIT

En el Boletín Oficial del Estado del sábado 9 de Mayo se publica el REAL DECRETO 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles.

Este Convenio recoge en un solo instrumento, tanto el derecho de la gente de mar a condiciones de trabajo decentes en los aspectos relacionados con su entorno laboral y vital, como la responsabilidad que incumbe a cada Estado miembro de cumplir plenamente y controlar, mediante un sistema eficaz de inspección y certificación, la aplicación del Convenio.

El armador facilitará a la gente de mar que navegue a bordo de buques españoles, bien en formato papel o bien por vía electrónica, una copia del Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) relativo al Convenio CTM 2006 (Convenio sobre el Trabajo Marítimo).

Asimismo, a bordo de dichos buques y conforme a la obligación establecida en la Norma A5.1.1 párrafo 2 del CTM 2006, deberá existir una copia disponible del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006.

La gente de mar podrá presentar quejas a bordo el buque donde esté trabajando, respecto a posibles vulneraciones de las disposiciones contenidas en el CTM 2006, sin que sea hostigado en ningún momento por ello. Además, el armador garantizará la existencia en el buque de un procedimiento de quejas a bordo.

Este Real Decreto ha entrado en vigor al día siguiente de su publicación en BOE. Puedes consultar y ampliar esta información en el siguiente enlace: <http://www.boe.es/boe/dias/2015/05/09/pdfs/BOE-A-2015-5163.pdf>

Crean el registro especial de empresas de buques de pesca españoles

El pasado 19 de junio el BOE publica la Orden AAA/1179/2015, de 8 de junio, por la que se crea el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias, y se regula su estructura y funcionamiento.

Podrán ser objeto de inscripción en el RESAE las empresas pesqueras propietarias o armadoras de buques atuneros, cerqueros, congeladores que dispongan de licencia comunitaria y licencia o permiso temporal de pesca para ejercer su actividad en el Atlántico, en el Índico y/o en el Pacífico, así como de aquéllos cuya modalidad de pesca sea palangre de superficie en aguas internacionales para las zonas, 4,5 y 6, establecidas en el artículo 2 de la Orden AAA/658/2014, de 22 de abril, por la que se regula la pesca con el arte de palangre de superficie para la captura de especies altamente migratorias.

Igualmente, podrán inscribirse en el RESAE aquellas empresas pesqueras propietarios o armadoras de buques de palangre de superficie incluidos en la zona 3 del artículo 2 de la Orden AAA/658/2014, de 22 de abril, así como de aquellos buques que también tengan permiso para ejercer su actividad dentro de las 200 millas náuticas desde las líneas de base de los Estados Miembros de la Unión Europea, siempre y cuando, en ambos casos, presenten una declaración responsable con el compromiso de que no faenan dentro de esos límites.

El órgano responsable de la gestión del RESAE será la Dirección General de Ordenación Pesquera del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que será la encargada de comprobar las solicitudes de inscripción y de baja en el mismo, así como de incorporar, modificar, rectificar y eliminar datos que contenga.

Las empresas que no se hubieran inscrito en el RESAE o aquéllas que causaran baja, perderán cualquier derecho a percibir las ayudas a las que se refiere el apartado 4.5 de las Directrices para el examen de las ayudas estatales en el sector de la pesca y la acuicultura (2008/C894/06), si así lo establecen las normas que regulen las desgravaciones fiscales y las reducciones del tipo de las cotizaciones sociales y del impuesto sobre la renta de los pescadores empleados a bordo de los buques de dichas empresas.

Con el fin de poder justificar su inclusión en el RESAE, la Dirección General de Ordenación Pesquera, a petición del interesado, expedirá un certificado para cada buque inscrito que tendrá una vigencia máxima de un año.

Esta ORDEN entró en vigor el día siguiente al de su publicación en El BOE y puedes consultarla en esta dirección: <http://www.boe.es/boe/dias/2015/06/19/pdfs/BOE-A-2015-6793.pdf>

Un error reconocido

Si tu tarjeta profesional te habilita como Mecánico Mayor Naval de hasta 6.000 KW, comprueba el reverso

Se ha detectado un significativo error en el texto del reverso de las tarjetas de identidad profesional expedidas por la Dirección General de la Marina Mercante. En el apartado de Funciones/FUNCTIONS y en el de Cargo/CAPACITY, dice, entre otros:

“Jefe de máquinas en buques mercantes de potencia propulsora menor de 6000 KW”.

En el Boletín Oficial del Estado, RD 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, en el artículo 14, Mecánico Mayor Naval, punto 2. Atribuciones, apartado e, dice:

“Ejercer como Jefe de Máquinas en buques mercantes de potencia propulsora no superior a 6.000 KW”.

No sabemos desde cuando se viene produciendo este grave error, pero obviamente la expresión que se está utilizando resta atribuciones a los compañeros que han realizado el curso de aumento de atribuciones **hasta 6000 KW**, de acuerdo con la legislación vigente.

La traducción al inglés también es incorrecta, en vez de **less than 6000 KW**, debería poner **up to 6000 KW**.

AETINAPE ha enviado una comunicación a la Dirección General de la Marina Mercante para que se resuelva este grave error a la mayor brevedad posible, y esta nos ha respondido a vuelta de correo reconociéndolo e informándonos que lo corregirán a corto plazo. Asimismo AETINAPE solicitó que se vuelvan a expedir nuevas tarjetas (gratuitamente) a los titulados afectados. Las personas que detecten ese error en su tarjeta, pueden dirigirse a la Capitanía Marítima para solicitar la expedición de una nueva. **En caso de alguna duda, puedes preguntar en la Secretaría de la Asociación.**

Obituarios

António Cabral

Un gran amigo de AETINAPE, António Cabral, falleció a los 58 años de edad, el pasado día 9 de octubre en Setúbal donde residía. Era secretario general de la Asociación dos Armadores das Pescas Industriais de Portugal, Adapi, y colaborador de nuestra revista.

Compartía con los representantes de AETINAPE las reuniones del Consejo Consultivo Regional de la flota de larga distancia en aguas no comunitarias (LDRAC), que él presidía de manera inteligente y generosa, como corresponde a un dirigente humilde, conversador y capaz de mostrar empatía con los participantes.

Este aspecto de su personalidad, marcada por el consenso y la capacidad de diálogo, era importante para armonizar los intereses de grupos tan distintos como los procedentes de la política, los ámbitos profesionales, científicos, ecologistas.

W Su manejo de la diplomacia y su hábil posicionamiento ante los conflictos hacía de Cabral un negociador que echaremos de menos para siempre.

Juan Vidal Maneiro

Existen pérdidas absolutamente inexplicables. Especialmente aquellas que se producen antes de lo que la naturaleza normalmente obliga. Por eso, transmitimos públicamente las profundas condolencias por el fallecimiento el pasado 5 de abril de nuestro amigo Juan Vidal, para expresar el sentimiento de pesar de todos los miembros de AETINAPE.

Juan Vidal vivía actualmente en Pontevedra, aunque había nacido en Porto do Son (A Coruña). Pertenecía al Cuerpo de Inspectores Pesqueros de la Secretaría General de Pesca. Tenía 54 años y fue víctima de una enfermedad irreversible.

Con muchos miembros de AETINAPE mantenía una estrecha relación personal, por lo que han sido muchas las reuniones, plenarios, consultas, discusiones, asambleas, etc, en las que participaba, siempre aportando su punto de vista crítico y constructivo.

Siempre mantendremos a Juan Vidal en la memoria de nuestra Asociación, por su sentido de la amistad, sus altos valores profesionales y sus desinteresadas aportaciones al conjunto de nuestra gran familia.

José Calviño Garrido

Un entrañable compañero y amigo, José Calviño Garrido, ha fallecido el pasado día 8 de mayo a los 82 años. Nació en Marín, aunque gran parte de su vida la pasó en Huelva. Sirva este recuerdo público como muestra de cariño, afecto y el mejor de los recuerdos de sus compañeros para una de las personas más entrañables que uno puede cruzarse en su vida.

Ha sido siempre un hombre generoso, agradable, solidario, comprometido con sus compañeros y con la profesión, en definitiva, un hombre de bien, de los que tanta falta hacen en este mundo deshumanizado.

Seso jamás nos dejará, seguirá desde donde se encuentre y con su recuerdo, protegiendo a las personas más necesitadas y desarraigadas de este mundo, lo que siempre ha sido el norte de su trabajo y compromiso en esta vida. Aetinape ha transmitido a su familia y amigos el fuerte abrazo de todos sus miembros.

Campaña para captar nuevos afiliados

Tu papel también es importante!

Hemos elaborado una nueva campaña de captación de socios, especialmente entre aquellos titulados que algún día se interesaron por la actividad de AETINAPE, pero que no han dado el paso de la afiliación. Es importante que todos apoyemos la afiliación, pues a fin de cuentas del trabajo de la entidad nos beneficiamos todos los titulados. Con los brazos cruzados, esperando que los demás actúen, o con actitudes individualistas nada se consigue. AETINAPE es de todos y todos tenemos el deber moral de apoyarla. Ayúdanos a conseguir más afiliados... en ello va nuestro éxito. El éxito de todos.

Nos resulta extraño que todavía no formes parte de AETINAPE! Seguro que nadie te dijo todo lo que ganarías asociándote a la familia náutico pesquera

Ganarás tú y ganaremos todos!

— En asesoramiento

Porque tendrás un completo abanico de gestiones sobre cuestiones profesionales que respaldarán tu actividad en cualquier situación legal o administrativa.

— En empleo

Porque nuestra antena laboral te ofrece pistas sobre nuevas oportunidades

— En formación

Porque podrás realizar cursos y sesiones formativas para actualizar tus conocimientos y cumplir las normas internacionales de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar.

— En derechos

Porque defendemos con uñas y dientes la capacidad laboral de los titulados náutico-pesqueros en todas y cada una de sus especialidades

— En información

Porque tendrás puntual información sobre cualquier asunto que afecte a tu titulación y al ejercicio de tu profesión, y verás como los medios de comunicación se hacen eco de tu sentir

— En momentos críticos

Porque tus compañeros de AETINAPE siempre estarán en los momentos más difíciles: negociando, dando la cara, denunciando injusticias o situaciones complicadas

— En resultados

Porque nuestras gestiones —las públicas y las más discretas— suelen ofrecer resultados satisfactorios

— En dignidad

Porque se han ido consiguiendo casi todas las metas profesionales a las que aspirábamos y por las que llevábamos años luchando con ahínco

— En compañerismo

Porque somos una gran familia, nos reunimos al menos una vez al año, tenemos un trato afable y personalizado y tenemos muy claro que unos dependemos de los otros

Contigo seremos más fuertes!

Solicita información para afiliarte

- Llama al **981 299 614**
- Envía un correo a **aetinape@aetinape.com**
- Visita nuestra web **www.aetinape.com**

**AETINAPE**

La sensación térmica

José Ignacio Espel

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de honor de Aetinape

Muchas veces habremos notado que con una temperatura determinada y viento en calma, la sensación de frío es muy distinta a la que se siente cuando el viento arrecia. Lo mismo sucede con temperaturas elevadas, a partir de 25°C, y con una humedad relativa alta. La “sensación de calor” es muy distinta si la humedad relativa es de un 30% o de un 90%, en este caso hablaríamos de “calor agobiante”.

Podríamos definir la Sensación Térmica como el calor o frío que sentimos en función de la humedad relativa y de la velocidad del viento. Nuestra temperatura corporal habitual ronda los 37°C. Cuando sopla el viento se acelera, por transpiración, la pérdida de calor de nuestro cuerpo y la sensación de frío es mayor. Con temperaturas superiores a 25°C y si la humedad es alta se dificulta la evaporación del sudor y la sensación de calor es grande.

Existen unas tablas editadas por el Servicio Meteorológico de EEUU en las que entrando con la velocidad del viento y la temperatura obtenemos la “sensación térmica”.

Citemos algunos ejemplos:

- Con una temperatura del aire de 10°C y un viento de 40km/h (unos 22 nudos) la sensación térmica es de -1°C.
- Con 5°C y el mismo viento la sensación térmica es de -1°C.
- Con 0°C y el mismo viento la sensación térmica es de -7°C.

Si nos vamos a temperaturas del aire inferiores a 0°C, por ejemplo a -3°C y un viento de 56 km/h (unos 30 nudos) la sensación térmica es de -12°C. Con temperaturas del aire altas el proceso oscila en función de la humedad. Así:

- Con 25°C de temperatura del aire y humedad del 90% la sensación térmica es de 27°C.
- Con temperatura del aire de 30°C y humedad relativa del 90% la sensación térmica es de 40°C.

- Si la temperatura del aire asciende a 35°C y la humedad relativa es del 80% la sensación de calor es de 58°C.

Esto explica esos calores agobiantes de las zonas tropicales, especialmente en las selvas, donde la humedad relativa es siempre alta.

Tampoco podemos olvidar que en este verano del 2015 en España hemos “disfrutado” de altísimas temperaturas y, aunque afortunadamente la humedad relativa es más baja que en el trópico (pocas veces se sobrepasa el 50%), la sensación de calor ha sido en algunos lugares realmente sofocante. Con 35°C, habitual en Andalucía y la Meseta, y humedad relativa de 50% la sensación térmica sería de 42°C.

Existe una fórmula empírica que nos da la “sensación térmica” en función de la temperatura real del aire y la velocidad del viento. Es válida para temperaturas de aire inferiores a 15°C.

$$ST=33-10,45+10v - 33 -22,04$$

siendo

ST= sensación térmica

v= velocidad del viento en m/s

T= temperatura del aire en grados centígrados

Este concepto lo debemos tener muy presente todos los marinos. Imaginémonos navegando en el Ártico o Terranova con temperaturas de -10°C y viento de 24 nudos, la sensación térmica sería de -22°C, y no olvidemos que a partir de -30°C existe riesgo de congelación si las extremidades no van debidamente protegidas.

En el caso opuesto, navegando por el Golfo Pérsico con una temperatura del aire de 39°C y con una humedad relativa del 50%, la sensación térmica que algunos autores llaman “temperatura aparente” sería de 50°C.

Escasez de vocaciones marítimas

Rafael Rodríguez Valero

Director General de la Marina Mercante

El sector marítimo, en España y también en nuestro entorno europeo, viene afrontando una pertinaz ausencia de profesionales jóvenes que aseguren un relevo a las generaciones de marinos que en los próximos años afrontarán el final de sus carreras profesionales. Este asunto no es una problemática leve ni pasajera, basta ver como las instituciones políticas con capacidad de influencia en el ámbito marítimo incluyen una y otra vez en sus agendas, programas de trabajo y estrategias de futuro medidas destinadas a paliar las consecuencias de este fenómeno. Así la Comunicación del año 2009 de la Comisión Europea - Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018, que define los principales objetivos estratégicos de la política europea de transporte marítimo para 2018 y recomienda acciones que permitan reforzar la competitividad y sostenibilidad de este sector, reconoce como uno de los principales retos del sector para los próximos años el de poner fin a la escasez creciente de profesionales del mar.

La más reciente Declaración de Atenas, que actualiza los objetivos de la Comunicación del año 2009 vuelve a mencionar en dos apartados específicos sobre los retos relativos a los recursos humanos en el sector marítimo. La mejora de la imagen del sector marítimo, y el incremento de las condiciones de vida y trabajo de las gentes del mar, entre otras formas mediante la efectiva implementación de los Convenios Internacionales que afectan a la vida a bordo y sus condiciones de seguridad, salud, descanso... Tanto la Comunicación de la Comisión como la Declaración de Atenas recogen como un factor de contribución importante en relación al empleo en el sector marítimo la relación estrecha entre la academia y el sector profesional, y señalan el reforzamiento de los vínculos entre los centros formativos y el mercado de trabajo como una herramienta de mejora de las perspectivas laborales de los futuros marinos.

La Organización Marítima Internacional por su parte mantiene también un buen número de iniciativas destinadas al fomento de las vocaciones marítimas.

Así el Día Marítimo Mundial de este año 2015 ha estado dedicado a la educación y formación marítimas, mantiene un programa de embajadores marítimos y centra gran parte de sus esfuerzos comunicativos en actuaciones de promoción de las profesiones y vocaciones marítimas.

En España, sin el mismo grado de intensidad que en la esfera europea internacional también se da un fenómeno de escasez de vocaciones marítimas, matizada claro está, por la particular y desafortunada situación del mercado de trabajo nacional. No obstante las alarmantes cifras de desempleo españolas, las profesiones del sector marítimo siguen, bien es cierto que solo en determinadas zonas, y en periodos de tiempo y ciertas especialidades, apareciendo en el listado de ocupaciones de difícil cobertura. Si bien sometido a las inexactitudes que cualquier aproximación burocrática necesariamente da enfrentada a un proceso tan complejo y plagado de fricciones como es el del mercado de trabajo, no deja de ser esta inclusión en el catálogo un indicador de escasez, repito parcial, temporal y segmentada de nuestro sector empleador marítimo. Esta escasez por lo tanto en un mercado de trabajo tan desajustado por el lado de los demandantes de empleo como el español debería conducir rápidamente a un ajuste del mismo mediante la entrada de nuevos demandantes egresados recientemente desde las escuelas de formación.

En esencia, parece que el sector marítimo necesita de apoyo institucional para mostrarse atractivo frente a los futuros profesionales. Y puede que, en parte al menos, esa necesidad de soporte institucional a la renovación de la fuerza de trabajo marítimo tenga que ver con la mejorable imagen del sector marítimo, que sin duda conduce a una falta de atractivo para los jóvenes que buscan un sector donde establecerse profesionalmente. También es cierto que unas condiciones seguras y medioambientalmente respetables, y el respeto a los mínimos sobre descansos y derechos laborales establecidos por el Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo, junto con una vinculación más estrecha entre el sector formativo y el profesional deben contribuir a mejorar las condiciones de atractivo y por lo tanto la demanda de puestos de trabajo en el sector.

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE

La investigación de accidentes, también por sentido común, pero informados

Eduardo Cruz Iturzaeta

Capitán de la Marina Mercante, Capitán de Pesca
Licenciado en Ciencias Físicas
Presidente de la CIAM (2009 a 2015)

Sin embargo el abordaje de la escasez de vocaciones mediante medidas como las expuestas parece obviar una cruda realidad, al final del día una persona, marino o no, estará dispuesto a trabajar en un sector si las condiciones en que emplea su tiempo y, sobre todo, la contraprestación en dinero que recibe, esto es, su sueldo, le compensa respecto a otras actividades o simplemente le compensa por el gasto de su tiempo.

En un mercado totalmente globalizado la abundancia de tripulaciones de países con condiciones socioeconómicas muy inferiores a las europeas viene a mostrar a las claras que las condiciones y los salarios que el sector marítimo ofrece no compensan en muchas ocasiones las penalidades, el tiempo fuera de casa y las duras jornadas de los empleos en la mar.

Haríamos bien todos en reflexionar en la utilidad de soluciones que abordan solo parcialmente los problemas de la gente de mar. No todo se soluciona con vocación.

Investigar los accidentes es saber qué pasó, saber por qué pasó y obtener lecciones que puestas en práctica contribuyan a que los accidentes no vuelvan a ocurrir. A parte de ser una obligación legal nacional, de la UE e internacional, es también cosa de sentido común. Las personas no queremos accidentes, porque suelen acarrear víctimas, daños, pérdidas y agresiones al medio ambiente. Por eso las personas queremos que se investiguen los accidentes y se tomen medidas. Esto es aplicable a todas las actividades, sean de tierra, aire, espacio exterior o mar. Concentrándonos en los asuntos de la mar, los accidentes marítimos se vienen investigando en España desde hace no pocas décadas y se publican informes para saber, con la mayor posible garantía de verosimilitud, que es lo que pasó en cada accidente, por qué pasó lo que pasó y formulando recomendaciones de seguridad, con la intención de que se pongan en práctica y no vuelvan a ocurrir accidentes similares. Un par de cientos de informes de accidentes marítimos están accesibles para quien lo quiera en www.ciam.es.

El Gobierno español dio en 2008 un paso más en la investigación de accidentes marítimos creando la CIAM (Comisión de investigación de accidentes e incidentes marítimos). Como no podía ser de otra manera, el Gobierno otorgó a la CIAM plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra. Esto garantiza que las investigaciones de seguridad se realizan con independencia de lo que puedan decir los investigados, única forma de que pueda investigarse a fondo lo ocurrido. Antes de la creación de la CIAM podía darse el caso, chocante sin duda, de que una autoridad tenía que investigarse a sí misma, lo que, en principio, hace dudar de la garantía de la investigación.

También hay otras autoridades que tienen que investigar accidentes: las judiciales. Es asunto bien distinto. En los accidentes, lo habitual es que haya personas e intereses que hayan sufrido el accidente y se sientan perjudicados. Incluso el medio ambiente sale perjudicado muchas veces. Es de esperar que quien se sienta perjudicado pida compensación e inicie una demanda judicial civil o penal o de la naturaleza que sea. En algunos accidentes, un ejemplo, los de daños ecológicos, la autoridad judicial, de oficio, puede iniciar el proceso para evaluar responsabilidades, determinar culpas y disponer sanciones o penas.

Son dos investigaciones muy diferentes, que muchos creen que distinguen bien, pero resulta que no. Son dos investigaciones distintas porque tienen finalidades muy distintas. Las investigaciones de seguridad, las que hace la CIAM, buscan mejorar la seguridad marítima. Las investigaciones judiciales se enfocan a hacer justicia, compensando y sancionando a los intervinientes en el accidente. En no pocas ocasiones los jueces han tenido en cuenta los informes de la CIAM e incluso personas de la CIAM han sido

convocados para prestar declaración en tribunales. Pero, recordemos, la CIAIM tiene expresamente prohibido evaluar la responsabilidad y determinar la culpa de las personas físicas o jurídicas que intervinieron en el accidente

Pero se ve que no termina de entenderse a fondo las diferencias en las investigaciones de la vía judicial y las de seguridad que hace la CIAIM. Una muestra. Hay accidentes marítimos cuya investigación es difícil o casi imposible. Por ejemplo, el buque se hunde a bastante profundidad. Se salvan algunos tripulantes cuyas declaraciones poco han servido para saber con precisión por qué se hundió. A pesar de esto la CIAIM tiene que investigar. Se mira el historial del buque, cuando y que reparaciones ha tenido, se habla con astilleros, se habla con anteriores tripulantes, con los armadores, se habla con los inspectores que visitaron el buque, se examinan los historiales profesionales, los títulos y certificados de los tripulantes, etc., etc., y al final solo se puede llegar a formular hipótesis y conjeturas que tengan alguna justificación y visos de verdad para saber por qué se hundió el buque. Por ejemplo, tal vez entró agua por la bocina, pues habían reparado el eje de cola recientemente, tal vez no pudieron achicar, tal vez colisionó contra un objeto flotante grande y se abrió una vía de agua porque un tripulante declaró que sintió un fuerte golpe, tal vez fue que embarcaba mucha mar en cubierta y daba fuertes balances y que alguna escotilla pudo no estar bien cerrada y todas otras hipótesis que se hayan podido formular con cierta, aunque no probada, base.

Las preguntas vienen de seguido. ¿Puede un tribunal de justicia responsabilizar a alguien basándose únicamente en hipótesis y conjeturas, sin evidencias objetivas? No es probable. Ante un tribunal las meras hipótesis y conjeturas, no suelen ser suficientes y no valen.

Pero, ¿valen esas hipótesis y conjeturas para la seguridad marítima? Claro que valen y valen mucho. La seguridad marítima se puede beneficiar enormemente si se aprenden bien las lecciones de seguridad marítima que se desprenden de cada hipótesis. Basta con imaginar que cada hipótesis es una causa del accidente y, en consecuencia, formular recomendaciones de seguridad. Si entró agua en el buque, ¿funcionaron las alarmas de alto nivel en sentinas?, ¿estaban operativas las bombas de achique?, ¿eran de suficiente capacidad?, ¿se emitió la señal de alarma en LSD?, ¿se usaron los medios de salvamento?, ¿se disparó la baliza satelitaria?, pudiéndose añadir una larguísima lista de lecciones de seguridad y recomendaciones, que puestas en práctica contribuirán, sin duda, a mejorar la seguridad en la mar.

Causa alarma ver la confusión y los errores conceptuales de personas y entidades al pretender invalidar las hipótesis en las investigaciones de seguridad, como si la investigación de seguridad fuera una investigación judicial. No disminuye la alarma cuando este erróneo criterio es compartido, o incluso calcado, por algún medio digital, por lo que cuentan.

Hay más elementos en la investigación de seguridad que, según se ve, no terminan de entenderse lo suficiente. Hay quien pretende que la investigación de seguridad de un accidente marítimo se decida por las consecuencias del accidente. Falso. Falso total en las investigaciones de seguridad marítima. Puede ser cierto en las investigaciones judiciales, no será lo mismo determinar la responsabilidad cuando hay víctimas y grandes pérdidas que cuando el casco del barco se ha abollado un poco. Ciertamente que las consecuencias de los accidentes marítimos pueden ser muy graves y muy aparatosas. Personas desaparecidas, heridos, grandes escapes de gas, extensa contaminación, etc., parece que claman y justifican la investigación de seguridad pero no es así, no se investiga por las consecuencias, sino por las causas de la situación de peligro y particularmente por las lecciones de seguridad marítima que se puedan obtener.

Por esto en el nombre de la CIAIM se incluye el nombre y el concepto de 'incidentes', que mas expresivamente los ingleses han llamado 'near miss' (en traducción libre 'te has librado por poco') y que ahora quieren cambiar a 'near hit' ('casi te pego'). Hay casos en los que no se llega a producir el accidente, pero que se han librado por suerte o por pura casualidad. Hay muchos ejemplos, uno ya clásico es de dos buques en niebla a rumbo de colisión viéndose en el radar a unas 10 millas uno del otro. Pasan los minutos y siguen a rumbo de colisión, pero ya están a 4 millas. Se llaman por radio pero no se entienden, no solo por no manejar un inglés suficiente, sino porque no tienen una idea clara de lo que van a hacer y siguen aproximándose hasta que cuando están casi uno encima del otro, maniobran precipitadamente con máquina y timón de forma frenética y apurada y en los últimos segundos la popa de uno de ellos rabea por encima del costado del otro, pero sin llegar a tocarse, arrumbando cada uno a su rumbo después, sin que se haya sabido de infartos de miocardio a bordo por el tremendo susto. No ha habido daños, no ha habido consecuencias, pero hay que investigar este incidente igual que si las hubiera habido ya que se obtendrán valiosas lecciones de seguridad y se formularán recomendaciones para evitar que otros oficiales de guardia en el puente cometan los mismos errores que los que cometieron sus colegas en los dos buques de este incidente.

Si aciertan a leer este articulo personas no familiarizadas con lo descrito en el ejemplo anterior, los investigadores de accidentes ferroviarios ponen otro ejemplo que todo el mundo puede visualizar. Pasó fuera de España. En una larguísima recta de ferrocarril, dos trenes expresos van a toda velocidad por la misma vía, de noche, uno contra el otro. Tras darse cuenta de la situación, ambos conductores consiguen frenar los trenes que al fin se detienen a 30 metros uno de otro. No ha habido accidente, pero hay que investigar el suceso como si los trenes hubieran chocado y se hubieran producido muchas víctimas.

A bordo suele haber incidentes de este tipo, pero no se reportan, se callan, nada se dice a nadie porque se temen reacciones negativas y desfavorables para los responsables por parte de la empresa o del fletador o de la autoridad. Se comprende, pero es una lástima, porque se pierde aprender una o más lecciones de seguridad, que seguramente podrían venir muy bien a responsables de la guardia de navegación, a la vista de la exagerada cantidad de abordajes y colisiones contra objetos que se están produciendo hoy en día.

En resumen. Que todos estamos a favor de la seguridad marítima, pero que no todos la ponemos delante de nuestras personales reacciones o preferencias y que no todos se informan lo suficiente. Y, por supuesto, que es fácil alardear de que se ha acertado al predecir el sexo del recién parido, después de haberle visto..., pues eso.

Caminos de esperanza en la mar

La fatiga es la “tortura” del pescador

M^a Cristina de Castro García

Coordinadora de Relaciones Nacionales e Internacionales de “Rosa dos Ventos”

La fatiga es un esfuerzo humano ordenado para la producción de riqueza, ocasionando penalidad y graves molestias en la realización del trabajo por la pérdida de resistencia física y dificultad mental, convirtiendo al pescador en un autómatas, incapaz de controlar su normalidad de reacción en el trabajo; una situación previsible de accidentes.

La OMI considera la fatiga como:

- La disminución del rendimiento humano
- La ralentización de los reflejos físicos y mentales
- El deterioro de la habilidad para efectuar juicios racionales

Puede ser provocada por los siguientes factores:

- Prolongados períodos de actividad mental o física
- Descansos inadecuados o insuficientes
- Factores psicológicos
- Situaciones de estrés, tensión o similares,

¿Y cuál de estos factores no se produce en el duro trabajo de la pesca?

- Horario de trabajo al ritmo de las capturas
- Descanso insuficiente y con sueño
- Soledad sin la familia
- Situaciones de estrés en grupos reducidos de personas, de diferentes lenguas y culturas, siempre las mismas, durante meses

Para quienes tenemos relación con el sector pesquero, son conocidas las graves condiciones de trabajo establecidas en el parque de pesca de estos buques. El trabajo se realiza al ritmo de las capturas con un horario continuado que puede llegar hasta 20 horas sin descanso con unas paradas de 2 ó 3 horas como máximo. Todo ello durante 5 meses en la mar y un posible mes en tierra con la familia.

Si consideramos la FATIGA producida por las condiciones de trabajo en la Pesca Industrial y sus derivaciones, la profunda realidad nos conduce a una valoración de esclavitud, que afecta a la dignidad de estos trabajadores. **Ante esta escabrosa situación, los trabajadores del mar y sus familias reclaman el respeto a su dignidad como personas, mediante la humanización de la situación que viven y sufren en su trabajo y por la ausencia de vida familiar.**

La realidad manifiesta es el poder de los empresarios para mantener su economía, como exigencia de sus empresas, si queremos abastecernos del sustento de la pesca. Y nuestras Autoridades Políticas, responsables de esta permisividad, no transmiten soluciones que alberguen la Legalidad y la Justicia. **Todo ello da lugar a la tolerancia de la ESCLAVITUD para el sustento del pescador, que es el deshonor del siglo XXI**

LA ESCLAVITUD en el siglo XXI

Tras las consecuencias sin alarmas positivas que orientasen decisiones para aliviar a los pescadores de la situación de Fatiga en la que están sumergidos, con riesgos de graves accidentes y caídas a la mar, “Rosa dos Ventos” trasladó al Gobierno la necesidad de crear tripulaciones de relevo, para rebajar los horarios de trabajo a los que están sometidos.

Nuevas alternativas presupuestarias para el año 2016

Observados los Presupuestos que la Ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, doña Isabel García Tejerina presentó en el Congreso de los Diputados, se efectuó una llamada de atención de la asociación “Rosa dos Ventos” para tratar de la orientación que otorgaba al sostenimiento de la Pesca:

— El 75% fue destinado a paralizaciones temporales y definitivas de la flota (vedas y desguaces).

— Siendo nuestra primera comunicación y tratándose de una iniciativa cuyas consecuencias afectaban directamente a las familias marineras, se puso de manifiesto **la necesidad de apoyar económicamente y respaldar el factor humano y social de este sector** carente de la debida consideración en un trabajo realizado en condiciones de marginación con efectos muy negativos para los trabajadores

Se evidenció la necesidad de inspectores a bordo para vigilar la jornada laboral que ejercen los trabajadores, produciendo la Fatiga con riesgo de accidentes. Asimismo, la Arbitrariedad Salarial, debido a la ausencia de control de la jornada laboral; y las permanencias en la mar sin el debido respeto a sus derechos familiares y sociales. Para todo ello se manifestó la necesidad de una atención de financiación que respalde estas necesidades.

Combatir LA ESCLAVITUD

Interesante cumbre de la FAO en el puerto de Vigo, entre los días 8 y 10 de octubre 2015

Las interesantes reflexiones tratadas en el sector pesquero dieron una llamada de atención, desconocida a las experiencias de esclavitud vividas en este sector:

— La UE se lanzará a combatir la esclavitud en los buques de pesca.

— Interesantes comunicaciones con una manifestación evidente de renovación, impulsada por necesarias atribuciones económicas.

— Ernesto Penas, Director de DG Mare (Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca) manifestó como una prioridad “evitar que haya trabajo esclavo a bordo de los buques”

— Estas manifestaciones son una realidad, según unas investigaciones realizadas por la UE, lo que “revela que en el siglo XXI sigue habiendo trabajo esclavo a bordo de determinados buques de pesca”.

— Otras organizaciones también lo documentaron y certificaron. Y Bruselas se dispone a actuar para eliminar esta esclavitud.

Se trata así de una cuestión pesquera que siempre se desatendió. La asociación “Rosa dos Ventos” ha mantenido con insistencia una denuncia pública, manifestada en la Conferencia Marítima celebrada en Vigo en el año 2013 con asistencia de autoridades de nuestro Gobierno y la Comisión Europea, destacándose las reclamaciones de Ernesto Penas para evitar la esclavitud.



A todos los marinos de España, nómadas del gran desierto ártico



Valdemar Aveiro

Capitán de la Marina Mercante
y de Pesca portuguesa

Mis contactos con los marinos de toda la costa norte de España, de Pasajes a Vigo e incluso algunos de la parte mediterránea, vienen de muy lejos, muy concretamente del año 1957, cuando por primera vez embarqué de Piloto a bordo del “Santa Mafalda”, de la “Empresa de Pesca de Aveiro”. Me acuerdo como si fuera hoy de la gran flota española, compuesta por una gran cantidad de parejas, a las que se sumaban las flotas de barcos de arrastre de PISBE, de Pasajes y de PEBSA, de A Coruña.

Los primeros, del País vasco, todos con nombres de vientos y pintados de verde, en cuanto los otros, de A Coruña, pintados de gris y con nombres de Santas. Desde siempre me he dado cuenta de la forma correctísima, de verdaderos caballeros, como esos hombres trataban a los portugueses, y desde tiempos pasados ya había entre ambos un intercambio de informaciones sobre los resultados de la pesca.

Esa gran amistad y colaboración se fue desarrollando con el pasar del tiempo, entre mi persona y la gente del norte de España, se remonta al año 1970. Esta fecha es como que una lápida de bronce grabada en mi alma, como hacían los gringos con sus caballos, marcándoles con un hierro en brasa. Y marcas de este tipo, no salen más, se quedan para toda la vida.

Cuando en febrero de 1970 salí de Lisboa para Terra Nova, en mi primer viaje de Capitán – verdadera prueba de fuego – hice la travesía del Atlántico acompañado de una tempestad terrible, que me llevó 12 días llegar al caladero. Y sin embargo de todas las tentativas de contactar con mis compañeros de equipo (EPA), nadie me contestó. La primera voz que he oído venida de fuera de mi navio, ocurrió cuando pasaba al sur de St. Pierre y Miquelon y me crucé con uno de los Santas de A Coruña, a quien pedí información sobre los barcos de mi compañía.

Y la respuesta vino pronta: todos los barcos portugueses se encuentran por el cabo St. Jorge, por el norte del Golfo de San Lorenzo. Pero este hombre que yo no conocía, no se limitó sólo a informarme de la posición de los navios portugueses y franceses!

A esta información añadió algo muy preciso, diciéndome: - Pero usted no tiene que ir a juntarse a ellos! Siga para la posición de donde yo vengo y no va a arrepentirse, todos los barcos españoles están parados, llenos de pescado, por el oeste de la isla de San Pablo.

Lógico que seguí su consejo y me fui juntar a los Santos, que encontré parados con cubertada. Este hombre, para mí totalmente desconocido, era ni más ni menos que Manolo Rascado, Capitán de uno de los Santos de Pebsa. Este primer contacto, fue la semilla donde nació una gran amistad que perdura y que solamente terminará con mi muerte.

Gracias a esta información, empecé mi pesca con el pie derecho, y en mi primer lance, tuve como regalo unas 30 toneladas de bacalao. Me quedé pues a la deriva, con el barco lleno y una gran cantidad de pescado en la manga, mientras los hombres iban trabajando. Solamente pasados casi tres días, los navios de mi compañía se unieron a nosotros. Pero su comportamiento conmigo los llevaba a tratarme como si yo fuera un "chino". Fue justamente este tipo de conducta, lo que me llevó a adoptar la estrategia de mi supervivencia: olvidarlos y unirme a los franceses donde tenía algunos amigos y a los españoles – gallegos y vascos, sin conocer a nadie. Desde el primer momento las cosas me salían muy pero que muy bien, y a partir de entonces eran ellos los que me seguían a todos lados.

Conocí personalmente a Manolo Rascado, así como a otros compañeros, como Dario Fontán, Hipólito, en San Juan de Terra Nova. También conocí personalmente al Padre Joseba Beovide, que realizó el bautismo de una niña portuguesa en San Juan, siendo yo el padrino.

Dos años después cambié de compañía y de buque, pasando del viejo "SANTA JOANA" para el mejor barco portugués, "EL COIMBRA" que paso a ser una especie de "Embajada Portuguesa" en San Juan.

Y siempre que nos juntábamos en tierra, venían a comer conmigo en un ambiente de total fraternidad. A parte de Manolo Rascado, muchos otros compañeros se unieron a la lista de mis amigos de España - gallegos y vascos-. Con la aparición en los bancos de la flotilla de ramperos modernos de la PEBSA – Arriscado, Brincador Cernello, Dianteiro, Esguio y Farfalleiro, se desarrolló la amistad entre nosotros y el cambio de informaciones. En 1975, un grupo de portugueses se fue hasta el Mar de Barents, que nosotros no conocíamos. Y después de unas aventuras locas por mares incógnitos, decidimos tentar la suerte por el norte de la Isla de Spitzbergen, encontramos pescado a patadas. Y como siempre, fiel a mis principios de amistad, llamé a Manolo Rascado, a Hipólito y José Duo que eran – creo yo – los únicos barcos de la compañía que andaban por allí. Sobre esta aventura – "La pesca en el Mar de Barents" escribí una historia muy interesante sobre los momos atados por la cola y fijos en el cable de corcho, con Joselito Duo para volverse loco con el misterio que le había tocado a él!. Hoy, que mi vida se acerca a pasos largos a su término, quiero que sepan que hace muchos años que yo me siento fuertemente ligado a mi patria ancestral – Galicia – y su gente. Y así seguiré pensando, mientras la vida me lo permita.

La forma amiga y cariñosa como fui recibido en Bueu-Pontevedra y en Cabo de Cruz-A Coruña los días 10 y 11 de julio de 2015 no me dejó espacio para dudas de que vosotros sois muy pero que muy dignos merecedores de gran respeto, estima, admiración y amistad que yo siempre tuve por vosotros y tendré mientras viva.

Les pido que lean la historia de los momos, pasada con Manolo Rascado, Hipólito y José Duo en mi primer libro – 80 Grados Norte, así como la historia que escribí sobre la aventura de mi amigo Jesús Romero Ínsua, llamada "La Guerra del Golfo Pérsico" en mi 2º libro "Historias Desconocidas de los Grandes Trabajadores del Mar". Por su contenido, cualquiera se da cuenta fácilmente que yo, aunque nacido en Ílhavo (al lado de Aveiro) no paso de ser un gallego que vive aislado de su patria nativa y de su gente.

Cosas veredes

José Manuel Costas Capelo

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

Desde la implantación en las aulas de los ciclos formativos marítimo-pesqueros establecidos por la Ley Orgánica General del Sistema Educativo, allá por el año 1998, los Técnicos Especialistas de Navegación de Cabotaje y los de Pesca Marítima de la formación entonces sustituida, han venido sufriendo una injustificable agresión a sus derechos, de difícil explicación, y que hemos venido denunciando sin descanso a lo largo de estos últimos años. Recordaréis nuestro artículo publicado en la revista de octubre de 2011 con el título El muro de las convalidaciones, en el que analizábamos con detalle este asunto.

Para situar el tema en su contexto, tendremos que recordar que la nueva Ley de educación refundió las dos titulaciones de puente mencionadas en una sola en la nueva estructura académica, y que el currículo actual resultó de la suma de los que correspondían a los dos anteriores, por lo que los programas de cada una de ellas no permitían alcanzar todas las competencias del título. Sin embargo, la nueva Ley dispuso la equivalencia entre cada una de ellas y la actual. De este modo, el artículo 10, estableció:

El título de Técnico Especialista en la correspondiente especialidad tiene los mismos efectos académicos y profesionales que el título de Técnico superior, tal como se indica en el anexo III, según lo preceptuado en la disposición adicional cuarta, apartado 4, de la Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo.

¿Qué pudo ocurrir para que este derecho fuera vulnerado de manera tan flagrante? Tratando de encontrar una respuesta, se nos ocurre que estas son titulaciones reguladas, por lo que el Ministerio de Educación y Ciencia se ocupa de la formación y el título académico que las acredita, y el Ministerio de Fomento lo hace de la actividad profesional y el título que las habilita para su ejercicio. Se supone entonces que, al inicio de la reforma, responsables de ambos ministerios habrían constituido grupos de trabajo con el fin de coordinar todas aquellas materias sobre las que tuvieran competencia, como son: los contenidos de los currículos; uso y nivel de

materiales didácticos, especialmente de simuladores; prácticas en centros de trabajo; contenido de la normativa que las habría de regular, etc. Pero, es evidente que si hubo coordinación no se produjo el acuerdo, al menos en relación con este asunto.

¿Qué razón ha llevado a Fomento a saltarse este artículo de la Ley? Desconocemos si hubo tensiones entre ambos ministerios en relación con el contenido del mismo, aunque no nos extrañaría que así fuera. Lo cierto es que el mencionado artículo obliga a Fomento a expedir un título profesional de la marina mercante a quienes presentan un título académico de pesca marítima, cuyo currículo no incluye uno de los módulos más representativos del mismo. Sin embargo, es evidente que una vez publicada la Ley, con o sin acuerdo, todos quedamos obligados a respetarla; en cualquier otro caso, entendemos que su falta de observancia conllevaría un delito de prevaricación. En nuestra opinión, debió abrirse una vía para obtener la nueva titulación mediante la convalidación de todos los módulos comunes, con el único requisito de que los titulados de Navegación de Cabotaje estuvieran obligados a superar un examen del módulo de pesca, y los de Pesca Marítima otro del módulo de estiba. Desconocemos la razón por la que no se hizo de esta manera, aunque somos conscientes de que en la obligación que tienen los legisladores de no lesionar los derechos adquiridos de los afectados, pudiera estar la respuesta.

Pero, lo verdaderamente llamativo de este asunto es que, después de tantos años intentando infructuosamente una solución en ambos ministerios, cuando ya solo quedaba el recurso a la vía judicial, que los afectados siempre descartaron, un antiguo alumno de nuestro instituto, inasequible al desaliento, se dispuso a iniciar una vez más el proceso de solicitud en ambos ministerios. Presentó de nuevo la de convalidaciones en el Ministerio de Educación haciendo constar los graves perjuicios que le venía ocasionando la falta de coordinación entre ese ministerio y el de Fomento con el que compartía competencia administrativa de su título. A su vez, presentó en una capitanía marítima su título de Técnico Especialista en Pesca Marítima y los correspondientes días de mar, esperando una respuesta escrita a una posible denegación, que le pudiera ser útil en una hipotética demanda ante la Justicia. Cuál fue su sorpresa, que

su documentación fue tramitada con normalidad y le fue expedida la tarjeta profesional y, por ende, el título de Patrón de Altura.

De esta manera tan insólita, ha terminado una historia que ha consumido mucho papel y teléfono, que ha robado tiempo a mucha gente, que ha producido un gran enojo e impotencia, y que ha obligado a un buen número de titulados a repetir sus estudios, matriculándose de nuevo en el instituto con el fin de cursar el actual ciclo superior de su especialidad. Cosas veredes, amigo Sancho.

Por qué fuimos a la pesca (III) Mayores de edad

Manuel Queimaño

Capitán de Pesca
Secretario General de Aetinape

Hicimos la mili, fuimos a La Marina, ya estamos cumplidos...y otras muchas maneras de referirse al servicio militar. Lo cierto es que una vez pasada esa experiencia o etapa de la vida ya éramos oficialmente y prácticamente mayores de edad a todos los efectos. Aunque las secuelas, traumas o efectos del paso por La Marina aun tardarían un tiempo en superarse; meses, años y en algunos casos no se consiguen superar en toda la vida.

Era el final de la década de los 70 y principios de los 80. En mi caso y quiero suponer que a la inmensa mayoría de la gente de mi generación les ha ocurrido lo mismo o las circunstancias han sido muy parecidas.

Tal como ya comenté en alguna ocasión, nosotros los que nacimos para marineros, o tal vez como dice aquella canción: ya éramos marineros antes de nacer. Pasamos de ir a la iglesia, de ir a Misa de la mano de la abuela a ir al barrio de la Herrería, a la casa de putas de la mano de un compañero del barco o a veces de un familiar de mayor edad.

Y el cambio era brutal, así de un día para otro sin ningún tipo de preparación ni de mentalidad ni nada que ayudase a mitigar o amortiguar semejante cambio o salto, de un ambiente a otro. Simplemente te enrolabas en un barco para ir a la mar por la mañana y al regreso por la noche o de madrugada te llevaban al barrio rojo y ya eras un hombre. El cambio era tremendo, pero pasada la primera impresión y el primer trago no creo yo que nos quedara ningún trauma que no se curara con unos cubatas y unas semanas de trabajo en alta mar. Aparentemente en aquella época estos cambios o conductas tan bruscas no suponían ningún tipo de trastorno psicológico. Algo impensable hoy en día pues a la mínima señal de cambio de conducta en los niños o adolescentes ya estamos pidiendo ayuda al psicólogo.

Dicho esto a modo de preámbulo tengo que añadir que la mayoría de edad en mi época era a los 18 años, en cambio para solicitar el título profesional, por ejemplo el de Patrón de Pesca Litoral para ejercer o para continuar con los estudios de Patrón de Pesca de Altura no te lo tramitaban hasta tener cumplidos los 21 años. Por eso al principio decía lo de cumplir el Servicio Militar y cumplir la mayoría de edad era lo mismo pues aunque oficialmente eras mayor de edad a los 18 años, en nuestro caso y a efectos prácticos no lo eras hasta los 21 años.

Pues bien, con el Servicio Militar cumplido y después de unas cuantas celebraciones de dicho acontecimiento, poco a poco y casi sin darnos cuenta empezamos a tomar conciencia de nuestra situación, tanto en el tiempo como en el espacio, es decir de nuestra Mayoría de Edad.

Los últimos años habían sido años de grandes cambios, tanto sociales, como políticos y económicos. Había muerto Franco y todo lo que sobrevino después. Nos tocó vivir esa época, convulsa y emocionante y también nosotros andábamos emocionados y bastante convulsivos. Años más tarde

me enteré de que: La Vida, es lo que ocurre en otra parte mientras uno se encuentra aquí trabajando (o estudiando o sin hacer nada). Y a veces me da la impresión de que aquella época de cambios me ocurrió algo parecido y comentando con algunos compañeros, también les ocurrió lo mismo: la vida estaba pasando a nuestro lado y nosotros sin enterarnos, preocupados por nuestro futuro ahora que ya éramos Mayores de Edad.

¡Qué cambiado estás! o ¡Te encuentro muy cambiado! Son expresiones que todos hemos oído, o dicho en alguna o en más de una ocasión al encontrarnos con alguien que llevábamos tiempo sin vernos. Eso fue lo que dijo Lolo, un compañero y amigo que habíamos navegado juntos por Mozambique y Angola. Nos encontramos en el pueblo y nos fuimos a un bar a echar un trago ¡Te encuentro muy cambiado!- me dice- Pues yo soy el mismo de siempre, además no hace ni seis meses que nos hemos visto -le respondo.

En efecto yo era el mismo de siempre, pero el pelo largo y rizado había dejado paso a un corte de pelo de persona mayor, con las patillas bien recortadas. No recuerdo haberle dicho al barbero que me lo cortase de ese modo, al contrario, si lo hubiese hecho seguro hubiese armado un jaleo. Pero esta vez me encontraba a gusto con ese nuevo corte. El viejo pantalón vaquero, no sé si se había roto del todo o ya no me servía la talla, pero también había sido sustituido por otro y algún que otro cambio si que se había producido. Pero esos no eran los cambios a los que se refería Lolo cuando nos encontramos.

Porque esos pequeños cambios de aspecto o de indumentaria significaban en cierto modo también algún que otro cambio de personalidad. La época hippy había pasado sin darme cuenta. Las últimas novedades musicales -por poner un ejemplo- habían dejado de tener importancia para mí, así como otras inquietudes que hasta hacía poco tiempo ocupaban mis pensamientos y mi tiempo, dejaron de preocuparme y además sin que yo me diera cuenta de ello.

Casi sin darme cuenta me encuentro en la oficina de una empresa pesquera preguntando si tenían plaza de Patrón de Costa. Ya había recorrido todos los muelles de Vigo y preguntado a compañeros y conocidos si sabían de algún barco que tuviera plaza de Costa. Yo no conocía a nadie influyente o con enchufe para embarcar. Recuerdo haber entrado en uno de los grandes arrastreros que llegaba de Sudáfrica y el que llevaba el asunto del personal era el que hacía también de inspector.

Le pregunté si tenían plaza de Oficial de Puente y me dijo que a lo mejor había una, pero que necesitaban a alguien con experiencia en la pesca pues el Capitán era de la mercante y necesitaba a un oficial que tuviese conocimientos de pesca para que le ayudase un poco. Yo le dije que toda mi vida laboral había sido en la pesca, pero le debió de parecer poco porque a pesar de pedirme la dirección y teléfono nunca me llamó. Curiosamente me encontré con el barco en el caladero de Namibia unos meses más tarde y pude ver que lo que decía el inspector era cierto: el capitán no tenía ni puta idea, al cabo de dos viajes tuvieron que vender el barco por falta de rentabilidad.

En fin, en la última oficina a la que fui a preguntar o mejor dicho en la primera que me dieron plaza después de recorrer varias veces todas las empresas que yo conocía, me dijeron que si tenían en ese momento una plaza para embarcar casi de inmediato para Saldanha en Sudáfrica. No lo pensé dos veces, sin preguntar nada sobre el sueldo o condiciones laborales de la empresa, acepté la plaza y en dos días estaba tomando el avión hacia Cape Town África del Sur.

En esos dos días apenas me dio tiempo para despedirme de los amigos y compañeros, pero recuerdo que algunos o la mayoría de los que estábamos en un bar tomando unos cubatas de despedida, se preguntaban, me preguntaban si estaba loco. ¿Por qué tienes tanta prisa en embarcarte, ahora que estamos en pleno verano? Seguro que por aquí encuentras pronto una plaza ¿Tú sabes dónde te metes? Ahí son todos negros, la tripulación es toda africana, solo vas tú y el Patrón de Pesca españoles.

Los comentarios y las conversaciones eran de este estilo, para levantar el ánimo y la moral mismamente. Pero yo ya no escuchaba, mi mente ya estaba viajando, ya estaba imaginando como sería el barco que me tocaría para embarcar, la tripulación etc. Llegamos a Saldanha Bay después de un montón de horas de vuelo hasta Cape Town y después en autobús. Saldanha era un pueblo pequeño con una pequeña playa como centro y las edificaciones (todas de baja altura) rodeando dicha playa, la edificación principal era el hotel y toda la vida social se realizaba allí. Siguiendo la orilla del mar a uno o dos kilómetros de distancia estaba la factoría de pesca de SEA HARVEST.

Toda la actividad laboral y económica del pueblo y alrededores giraba en torno a SEA HARVEST. También había unas instalaciones de la marina Sudafricana, no sé si era una Escuela Naval o una base militar. Pero lo más interesante de aquella población era la urbanización que estaba a continuación. Digo urbanización aunque no sea la palabra exacta, pues estaban mezcladas casas de bastante buena calidad (sobre todo por dentro) con otras que parecían chabolas de gitanos. LA BARRIADA, el barrio negro (los mulatos estaban en otra zona), un auténtico guetto negro, tal como pude ver más tarde idéntico a Soweto o a Katutura etc. Era el tiempo del Apartheid, el racismo puro y duro, en todas las ciudades Sudafricanas había zona Blanca, donde la gente de color no podía estar o andar a partir de las siete de la tarde y la zona de color que no era muy recomendable para los blancos. Este sistema había sido copiado de los guettos judíos en Alemania para tener controlados a los negros y en todo caso eliminarlos en masa en caso necesario. Esto era así en aquel entonces y sin entrar en política ni en más detalles, huelga decir cual de las zonas era más atractiva para nosotros al llegar a Sudáfrica. Por un lado, la zona blanca en la cual nos soportaban, pero nos veían con desprecio y poco más o menos como a los negros locales, y la zona negra donde nos recibían con los brazos abiertos y nos invitaban a entrar en sus casas ofreciéndonos con su hospitalidad a compartir lo mucho o poco que tenían.

Debido a esto los españoles que llevaban algún tiempo en Saldanha estaban más o menos integrados en la población, conocían a mucha gente y lo más importante era que también ellos eran conocidos. Al poco tiempo de llegar me encontré con varios conocidos de mi pueblo y también conocía a la mayoría de los Patrones de Costa, pues casi todos habían estudiado en la Náutica de Vigo y algún que otro Pesca de los famosos de aquella época. Embarqué en un barco clásico, era un antiguo Bou Francés de arrastre por el costado, se llamaba "HARVEST ORION". El Patrón de Pesca era un hombre excelente que estaba haciendo el relevo al Patrón de Pesca titular, que estaba de vacaciones. También era su primer viaje como Pesca.

Salimos para la mar a la pesca de la merluza en fresco, desviscerábamos el pescado y a los 5 ó 6 días íbamos a descargar a la factoría de SEA HARVEST. Para mí, que había hecho campañas de cinco meses de marinero en barcos congeladores y había estado embarcado largos períodos de tiempo, al principio aquel sistema se me hacía muy cómodo e incluso me parecía muy poco tiempo de mar, y parecía que en vez de andar a la pesca andábamos a pasear el barco tanto entrar y salir.

Como ya he dicho el Patrón de Pesca era un hombre muy tranquilo y al llegar a tierra siempre se quedaba en el barco y me decía que fuese yo a donde me pareciera, que en el barco se quedaba él por si había que moverlo después de la descarga o por cualquier otro motivo. Tuve suerte en ese aspecto, pues lo normal por allí era que al llegar a puerto el Pesca se fuese para tierra y no apareciera por el barco hasta la hora de salir de nuevo a la mar y el Patrón de Costa tenía que hacerse cargo de todo el trabajo que significaba la descarga, mover el barco para hacer hielo, combustible etc. En mi caso, ocurría lo contrario gracias a que al Patrón de Pesca no le gustaba nada ir a tierra, y yo aprovechaba la ocasión de poder conocer un poco aquella tierra.

El tiempo de estancia en tierra era de 24 horas a la semana y 48 cada 15 días. Poco tiempo la verdad, pero no pasaron muchas semanas antes de que los tripulantes me invitaran a sus casas y me presentarían a sus familias haciendo mi estancia en aquellas tierras de lo más agradable. A pesar de que era peligroso y poco recomendable andar solo por LA BARRIADA en pleno día, de noche era mucho más extraño ver a alguien circular o caminar por la zona. Sin embargo yo y otros compañeros que íbamos a casa de algún conocido y teníamos que regresar de noche o de madrugada al barco para salir a la mar o hacer algún trabajo en el barco nunca tuvimos un mal tropiezo ni percance alguno sino todo lo contrario.

Debido a esto al principio las mareas se me hacían demasiado cortas, pero antes de que pasara un mes de mi llegada a Saldanha, pasar una semana en la mar se hacía larguísimo. Salíamos el lunes, y el miércoles ya estaba esperando impaciente la orden de entrar el viernes y si era posible entrar el jueves. Yo no acababa de sorprenderme de lo bien que me había adaptado al sitio aquel, el clima era muy parecido al nuestro, en la mar, aunque había y hay días de mal tiempo, la mayoría de los días estaba calma, nada que ver con Gran Sol y no digamos Terranova.

La convivencia en aquella lejana tierra, a pesar de todo no era fácil para mí. Sin contar con los problemas propios del trabajo agravados por mi inexperiencia había que sumar el sinsentido que tenía el Apartheid para mí, aquellas diferencias entre razas me provocaban una tensión y un estrés difícil de explicar, pues al fin y al cabo a mi no me incumbían. Yo no era africano, pero tenía que cumplir las leyes del país lógicamente y tenía que soportar la injusticia del sistema. Varias veces estando en casa de algún amigo en la BARRIADA he tenido que esconderme o salir por la puerta trasera, pues nos avisaban de que la policía estaba haciendo registros y si te encontraban en casa de los negros en plena noche te llevaban a comisaría y te acusaban de cometer un delito contra la Raza.

CONTINUÁ

Uno de los delitos más perseguidos y que más nos llamaba la atención era el delito contra la Raza, así como suena y estaba penalizado con 10 años de cárcel. ¿Qué era un delito contra la Raza? Entre otras muchas causas un delito contra la Raza era acostarse con una persona de distinto color.

En la práctica lo que hacía la policía si te pillaban era meterte en el primer avión y expulsarte del país. No sé a los habitantes de la propia Sudáfrica si llegaban a encarcelarlos, pues no podían expulsarlos. Cuando llegué a la zona mi intención era permanecer un mínimo de seis meses, pues era el tiempo de mar que me hacía falta para solicitar el título.

Apenas transcurridos cinco meses me avisan de que me llega el relevo reglamentario establecido en la empresa en ese tiempo y que no había manera de modificarlo, debido a problemas de inmigración en el país resultaba complicado renovar el visado de permanencia.

Lo que en principio me parecía que iba a ser insoportable estar tanto tiempo fuera de casa se me pasó muy rápido. Al despedirme de los amigos y conocidos que hice durante mi estancia allí, todos hicimos planes para la vuelta, algunos me hicieron encargos de España.

Pero yo estaba seguro de que no volvería. La razón era que estaba convencido de que si volvía a Sudáfrica no regresaría a España y mis planes eran otros.

Añoranzas de la mar

Juan J. Louro Lojo

Profesor de Navegación (jubilado) del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico de Vigo.

Al asomarme por segunda vez a la revista de AETINA-PE pretendo que, quienes compartieron conmigo horas y horas de trabajo en las aulas del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Atlántico en Vigo, reciban el más cordial saludo. Para los demás navegantes que lean estas páginas, mi admiración y afecto por cuánto nos une, en nuestra condición de amantes de la MAR y de sus gentes.

A unos y otros debo decir que no es baladí la expresión que encabeza mi aportación al Boletín de Información de AETINAPE; porque AÑORANZAS son los gratos recuerdos vividos en otros tiempos, y que ya no volverán para este veterano navegante/pescador y “viejo profesor” de hombres de mar de nuestra querida Galicia.

Y lo que para mí es “añoranza”, para el lector de estas pocas líneas puede ser un simple “recuerdo”, una profunda “nostalgia” o la más cercana “morriña”. Todo eso pueden ser mis AÑORANZAS de la MAR. Y así lo afirmo como persona nacida a su orilla - en un faro del litoral gallego -, hace ya muchos años.

Si, yo fui navegante y pescador. Y no podría ser otra cosa cuando se nace y se vive durante toda la infancia - y aún más allá - a pocos metros de espectaculares rompientes de las costas gallegas. ¡Con qué orgullo se recuerdan aquellas primeras sensaciones de los años mozos...! La MAR era nuestra amiga, nuestro “campo” de deportes, nuestro camino hacia el colegio; o hacia los otros amigos... Para quienes nacimos y vivimos en un faro, la MAR era... nuestra ilusión del futuro. En mi caso, ilusión cumplida en plenitud. ¿Cómo no voy a sentir AÑORANZAS de la MAR?

Verás, amigo lector. Cuando mis sueños se orientaban hacia la mar inmensa, tuve la suerte de hacer mis primeras singladuras en aquellos viejos pesqueros que buscaban el sabroso bacalao por Terranova, Labrador o Groenlandia. Después, vendrían muchas más singladuras en barcos mercantes y en patrulleras del Servicio de Vigilancia Aduanera; al fin, disfrutaría en abundancia con la grata labor de enseñar a navegar a cientos - o, posiblemente, a miles - de futuros patrones y capitanes de pesca.

De todo ello, me apasionaron sobremanera dos momentos de mi vida profesional: la pesca por los caladeros que van desde Terranova a Groenlandia, y la estrecha relación con esos miles de alumnos a quienes sigo recordando con afecto.

En la enseñanza – mi otra gran vocación – pretendí dejar “robusta y santa semilla”, como dice un poeta castellano a quien admiro. En buena medida – déjame que presuma de ello - creo haberlo logrado y estoy muy satisfecho, por tanto.

De la etapa de navegante/pescador, voy a ofrecer un montón de RECUERDOS a través de un libro recién editado y que, precisamente, llevará el título de “TERRANOVA EN EL RECUERDO” donde trataré de volcar mi personal opinión sobre la evolución de la pesca y de la navegación en poco más de cincuenta años, desde mediados del pasado siglo XX hasta el presente.

Y en esa labor, no me olvidaré de cómo se preparaban barco y tripulantes para una campaña de pesca; de cómo era la vida a bordo de estos grandes arrastreros durante tan largos períodos de tiempo sin “pisar” tierra y sin regresar a puerto español; sin contacto con los familiares; capeando con demasiada frecuencia los temporales que azotan aquellos fríos mares; navegando o pescando en zonas de hielos y de grandes icebergs desprendidos de los enormes glaciares del continente helado...; en fin, soportando entre nieblas densas, el temor a un abordaje con las docenas de pesqueros de muy diversas banderas que también largaban sus redes, prácticamente, a nuestro costado...

Y, todo ello, a bordo de formidables barcos, pero, sin disponer del más modesto equipo electrónico, ni radar, ni detectores de pesca...Nada. Sin embargo...¡ con qué ilusión navegué yo por aquellos caladeros...!

A mis ojos de joven – casi un niño – no había barcos más hermosos que aquellos, ni más emocionante tarea que recorrer los enormes caladeros de pesca donde poder “largar” las complicadas artes. Durante ocho años aprendí a navegar y a pescar descubriendo las “playas” y los cantiles más escondidos.

Para mí fue una etapa apasionante, amigo lector. Y con esa pasión y ese entusiasmo traslado tales RECUERDOS a ese libro. Dónde, además, mi condición de profesor vocacional no me permite escapar, en algunas exposiciones teóricas, de las materias que tantas veces repetí a mis alumnos en el aula. Las navegaciones costera, astronómica o radioeléctrica estarán presentes en esta publicación de TERRANOVA EN EL RECUERDO.

Es posible que en sucesivos “encuentros” con las gentes de mar, pueda ofrecer otros interesantes RECUERDOS. Los títulos de esos trabajos futuros ya están previstos. El contenido hablará de universos infinitos y del primer planetario náutico instalado en Galicia: el de la Escuela Náutico-Pesquera de Vigo, que aún hoy pueden contemplar los navegantes y aficionados de nuestra Ciudad, en las Jornadas de Puertas Abiertas que ofrece la veterana Escuela para celebrar el CINCUENTENARIO de su puesta en marcha.

Estoy seguro que, después de leer estas líneas, comprenderás mejor, compañero de la MAR y amigo, por qué quise titular este trabajo AÑORANZAS de la MAR. Incluso es posible que, con este mismo título, me una en sucesivas publicaciones, a estas u otras páginas, para revivir a tu lado los gratos RECUERDOS que puede ofrecer la MAR inmensa a quienes nos acercamos a ella con la ilusión de gozarla.



A propósito de los medios utilizados en el salvamento marítimo

Francisco Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Aprovechando las posibilidades que nos permite “la red de redes” (“internet”), podemos acceder sin gran dificultad a los informes que la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) viene publicando en su página web tras concluir sus investigaciones sobre aquellos accidentes e incidentes marítimos que toma en consideración.

Informes en los que aparte de otras cuestiones, podemos observar, el gran despliegue de medios que se realiza cuando alguno de nuestros Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo reciben una llamada de socorro marítimo o bien tienen noticias de la ocurrencia de un accidente marítimo que compromete o puede comprometer la seguridad de las personas en la mar o de un buque, o de ambos -o bien puede poner en riesgo el ecosistema marino-. Lo cual es digno de agradecer y debe de ser ensalzado por todos aquéllos que tienen en la mar su entorno laboral.

Así, no es infrecuente observar que, en los accidentes marítimos en donde la vida de las personas está en juego, han participado una pluralidad y variedad de medios marítimos y aéreos pertenecientes a diferentes organismos y entidades tanto públicas como privadas, como pueden ser: Los buques, embarcaciones, helicópteros y aviones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR); de la Armada; de la Guardia Civil; del Servicio de Vigilancia Aduanera; de la Comunidad Autónoma en cuyas aguas costeras o próximas a las mismas tiene lugar un accidente marítimo (en Galicia, del Servicio de Guardacostas); y las embarcaciones de los Ayuntamientos (a través de sus departamentos o servicios de Protección Civil o de Bomberos) y de la Cruz Roja del Mar. Sin que podamos dejar de mencionar en esta relación de medios a la colaboración que de ordinario prestan desde los buques y embarcaciones próximos al lugar del accidente.

Tal despliegue de medios, que si bien están coordinados por el correspondiente Centro de Coordinación de Salvamento, ello no evita que se puedan producir disfuncionalidades que no redundan en pro

del fin que se pretende, pues es fácil de comprender y es entendible que la confluencia en una misma zona de múltiples embarcaciones y de diversos medios aéreos adscriptos a dispares estructuras organizativas, puede traducirse en ineficiencias a la hora de proceder en la zona de operaciones.

Me pregunto, ¿si no sería mejor, después de la primera respuesta, dosificar los esfuerzos, es decir, los medios y desplegarlos de forma paulatina, continua y alternativamente en el lugar del accidente, hasta que se llegue a la convicción de que ya no es preciso seguir en la zona? O lo que es lo mismo, que parece que lo más conveniente para alcanzar el éxito en la misión de auxilio sería, en primer lugar, responder con toda la celeridad ante la primera noticia de un siniestro en la mar, y ya una vez alcanzado el lugar de ocurrencia del mismo y evaluada la situación; es decir, “in situ”, actuar sin prisa, pero sin pausa, pues es sorprendente, a la vista de lo que en algunos de los Informes consultados, que después de un despliegue generoso de medios, llegada la noche, todos o la mayoría de los medios involucrados en el salvamento cesen en su empeño y vuelven a sus bases, para reanudar su misión cuando el nuevo día comienza.

Con los medios actuales, no parece que la noche pueda ser un obstáculo insalvable para permanecer en la zona y continuar en la misión para la pronta localización y rescate de las personas que se hallen en peligro. Por lo que sería plausible que la autoridad estatal con competencias en nuestro país, en materia de salvamento marítimo referido a buques civiles (la Dirección General de la Marina Mercante), se establezca dentro del protocolo a seguir en esta materia, la presencia de forma continua en la zona del siniestro de los medios de salvamento más idóneos para prestar una ayuda eficaz a los que precisan de un rescate inmediato, y de estar ya contemplado dicha medida, se refuercen los mecanismos para hacer valer en todo momento esa presencia efectiva y permanente en la zona.

Como es sabido las posibilidades de salvar en buen estado a un naufrago se reducen de forma exponencial a medida que pasan las horas. No me es posible imaginar las ideas y los pensamientos de quienes se hallen a bordo de una balsa o bien en una embarca-

ción en riesgo de zozobrar, que habiendo podido notar la presencia de los medios marítimos y aéreos que vienen en su búsqueda, ven que llegada la noche se quedan solos. Y mucho menos, ponerme en la posición de quien se encuentra flotando en la mar amparado en su chaleco salvavidas, mojado, con frío, hambre y presa del lógico pánico del que se encuentra rodeado de mar sin más compañía de las aves marinas que, a medida que sus energías menguan, se le acercan cada vez más y más, sin ningún tipo de consideración; y observa como aquéllos que han venido auxiliarle, y que tan próximos estaban de él, acaban por alejarse y le abandonan (¡perdón, cree que le abandonan!).

Lo expuesto en el párrafo anterior, no se corresponde con la imaginación más o menos calenturienta de quien escribe este artículo; sino que es fruto de las reflexiones que me han surgido con ocasión de la reciente lectura de la novela escrita por Gabriel García Márquez, titulada: "Relato de un Náufrago", más bien un relato corto, en donde nos encontramos con un náufrago a bordo de una balsa que va viendo como aquéllos que han salido en su auxilio y rescate se le aproximan, para luego dar vuelta; y que acaba por perder toda esperanza en ser rescatado. Novela que me permito recomendar su lectura a todos aquéllos que tengan responsabilidades en materia de salvamento y auxilio marítimo, pues tengo la certeza de que tras su lectura estarán en disposición de tomar en consideración las sugerencias que en este artículo se han deslizado.

Los estándares internacionales básicos en el ámbito marítimo-pesquero (XVI)

Los mercados de derechos de propiedad: una alternativa al modelo de explotación clásico

Pedro Riveiro Domínguez

Analista en derecho internacional marítimo y pesquero

El mercado de derechos de propiedad es uno de los nuevos instrumentos de gestión que mejor está funcionando en ámbitos del sector pesquero, acumulando más evidencia favorable con respecto a los instrumentos tradicionales de regulación. Este tipo de derechos constituyen un método de regulación que utiliza las ventajas que el mercado ofrece para alcanzar la asignación eficiente de los recursos comunes y generar incentivos para modernizar la tecnología.

En general, se trata de la creación de un mercado de derechos, permisos o cuotas para gestionar el uso de los recursos de propiedad común. Con este modelo de derechos de uso, la sobrecapacidad tiende, por lo general, a reducirse y los participantes tienen incentivos para facilitar el control del cumplimiento y, en consecuencia, los costes de administración se reducen. Sin embargo, antes de entrar en un pequeño análisis introductorio sobre este tema, conviene hacer una valoración previa sobre los recursos comunes.

Los recursos comunes

En la explotación de recursos comunes cuando son explotados sin ningún tipo de intervención se puede producir una situación ineficiente cuando se explotan en exceso. En este caso, es muy común comprobar la sobreexplotación de ciertos stocks, como consecuencia del empleo de un modelo de gestión no controlado, o poco controlado, lo que lleva a una explotación insostenible e ineficiente. La verdadera problemática que presenta la explotación de bienes comunes, es cuando los operadores pesqueros los consumen, y no toman en consideración que están reduciendo los recursos para los demás y, en consecuencia, se produce a corto plazo una sobreexplotación de los bancos de pesca.

En 1893, en la Exposición de Pesquerías de Londres (Huxley 1983) expresaba su confianza en la probabilidad que las grandes reservas de pesca del mundo fuesen inagotables, argumentado que nada que hiciéramos con ellas podría afectar al número de peces. Así, durante muchos siglos se había considerado al mar como una fuente inagotable de recursos, pero en las últimas décadas se comenzó a comprender el problema. En la actualidad, la situación es completamente distinta ya que las flotas pesqueras han crecido y los avances tecnológicos han facilitado la búsqueda y captura de los recursos. Este crecimiento en la capacidad de la industria ha superado la capacidad de reproducción de los peces, y así, la mayor parte de los mares del mundo han visto declinar sus stocks.

Por otra parte, Garret Hardin llegó a sorprender con aquella idea en un artículo de 1968, titulado "The Tragedy of the Commons", recurriendo al ejemplo de un área común utilizada por varios pastores para alimentar sus ganados. La propiedad común de los océanos genera en las pesquerías una tragedia de los comunes. El stock de una especie se mantiene relativamente constante si se captura sólo una determinada proporción de los ejemplares maduros. Si se supera esa cantidad, la reproducción será menor y en consecuencia el stock no alcanzará su anterior nivel. Si se continúa explotando el recurso por debajo de esa proporción, el stock puede correr el riesgo de extinguirse. Cada pescador sabe que si todos limitan sus esfuerzos por pescar, el stock puede mantenerse estable y así asegurar las capturas en el futuro. El problema está en que si uno decide hacerlo no tiene forma de asegurarse un nivel de capturas superior en el futuro, debido a la disminución de los stocks por la sobrepesca de los demás. De este modo, si no existe la forma de relacionar la reducción individual de capturas con los beneficios que produce la estabilidad del stock, nadie realizará ese esfuerzo. Por tanto, una captura por unidad de tiempo que no supere el nivel de equilibrio del stock, puede ser una solución de peso.

Por otra parte, la teoría de los bienes públicos analiza los problemas relacionados a la producción de un bien sobre el que todos tienen un interés en conseguir, en este caso, una captura anual total que permita mantener el equilibrio del stock (Goldin, 1977). De este modo, la producción descentralizada de bienes públicos puede no ser tan complicada, tal como lo argumenta la teoría sobre el tema. Existen mecanismos que pueden favorecer modos de producción descentralizada (Lynch 1988; Galperín 1995). No obstante, hay que destacar que siempre serán necesarios derechos de propiedad que posibiliten la exclusión para internalizar las externalidades positivas.

Si el tema de los bienes públicos lo llevamos al ordenamiento jurídico español, el art. 132 de la CE establece que la "Ley regulará el régimen jurídico de los bienes públicos, comunales, inspirándose en los principios de alienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad, así como su desafectación". Además, la CE establece expresamente que "son bienes de dominio público estatal los que marque la ley y en todo caso la zona marítimo terrestre, las playas, el mar territorial y sus recursos naturales". Es decir, la CE se refiere a cuatro categorías de bienes públicos: demaniales, comunales, patrimoniales y bienes del patrimonio nacional. A su vez, de la CE también se deducen los bienes privados de interés público, como es el caso de los bienes destinados a la agricultura, explotación forestal, espacios naturales o bienes del patrimonio histórico.

En relación a la reserva de Ley que la CE establece para los bienes de dominio público del Estado, reserva los que también llevan a cabo los estatutos de autonomía respecto a los bienes del dominio público de las CCAA. Además, dicha reserva será para establecer los elementos esenciales de la administración, utilización y protección de los bienes de dominio públicos, pudiendo ser complementada dicha regulación mediante reglamentos. La declaración por ley de otros bienes como de dominio público debe de estar relacionada con la finalidad a la que pretende servir el dominio público. Por tanto, el pescado es un bien de dominio público en tanto en cuanto no sea capturado por los pescadores. Una vez capturado se convierte en un bien de dominio privado.

Los derechos de propiedad transferibles

Con carácter general, la introducción de derechos de propiedad transferibles (derechos negociables), consisten en la asignación, mediante transferencia, venta directa o subasta, de derechos transferibles, divisibles y permanentes sobre una fracción del máximo total previamente fijado. El método de regulación, utiliza las ventajas que el mercado ofrece para alcanzar la asignación eficiente de los recursos comunes. Una vez que se han establecido los derechos, se genera una demanda y una oferta de derechos y el mercado los termina asignando de forma eficiente.

Existen especies migratorias que hacen difícil obtener buenos resultados con la asignación de derechos territoriales. El derecho territorial no supone la propiedad del recurso sino la propiedad de un derecho de uso. Pero cuando los recursos tienen una escasa relación con el territorio, el derecho a un uso no genera una mayor eficiencia en la administración pesquera. Por tanto, el sistema de cuotas individuales transferibles (CIT) pretende ofrecer una solución sin alejarse del concepto de los derechos de propiedad.

A fines de la década de los 80 las precarias ordenaciones tradicionales llevaron a Nueva Zelanda a desarrollar el primer sistema de CIT, convirtiéndose en una alternativa para las ineficientes medidas de ordenación a nivel mundial. Posteriormente, países como Australia, Islandia, Canadá o Chile se sumaron a estas nuevas medidas de gestión de los recursos. El sistema se basa en la distribución de una captura total permisible (CTP) con asignaciones individuales, distribuidas mediante la asignación de un derecho de propiedad permanente sobre un % de dicha CTP. Por tanto, ese derecho puede venderse, alquilarse, o darse en garantía. Un sistema basado en CIT disipa los incentivos de inversión excesiva y es una manera más racional de reducir la capacidad pesquera. Las CIT, al estar basadas sobre la CTP, bajo control, resuelven el problema de la sobrepesca ya que al

ser un derecho permanente y comercializable, cada propietario tiene interés en que sus cuotas no se vean afectadas por un incremento de la CTP, ya que una disminución de los stocks reduciría el valor de mercado de las cuotas.

Por último, la resistencia de las organizaciones pesqueras a adoptar un sistema basado en CIT, tiende a disiparse debido a los buenos resultados que genera, sobre todo, en el equilibrio de los stocks, el aumento del valor de las pesquerías, períodos de tiempo más largos de pesca, o mejores ingresos. Sin embargo, un tema que tiene en contra, pero que también afecta a los demás sistemas, son los descartes.

La Pesca a la deriva

José Antonio Prendes Serrano
Vicepresidente Iº de Aetinape
Capitán de Pesca

Hoy en día todo son malas noticias para el sector pesquero, pero hay una cantidad de personas viviendo de la pesca sin tener que ir a pescar, me refiero a los que están al frente de la Comisión de Pesca de la Unión Europea, me parece bien que controlen las capturas y los stocks, sin olvidar que la gente tiene que vivir de algo, y el pescador vive de la pesca. Todo lo que hacen es restringir constantemente la posibilidad de que un país como España, y particularmente Galicia y el País Vasco, puedan desarrollar su potencial pesquero, que es muy grande. En el caso de Galicia llegamos a ser la tercera potencia pesquera de altura del mundo, sabemos que es necesario conservar los caladeros, pero lo que no podemos olvidar es que somos 500 millones de europeos que necesitamos de un alimento de primera calidad como es el pescado, sano y muy nutritivo. Y España tiene capacidad, para que junto con otros países de la comunidad, suministrar la pesca sin tener que importarla de terceros países.

Dicho esto, es vergonzoso que a lo largo de muchos años solamente se escucha la voz de AETINAPE, una asociación que tiene más de 33 años de lucha por el sector Marítimo Pesquero, sin ánimo de lucro, de la cual soy socio desde su creación. ¡Que pena que los políticos de turno no se impliquen!, pues en el caso de Galicia es de vital importancia no dejar que se destruya más el sector, y eso está en primer lugar en la mano de los que nos representan en el Estado Español y en la Comunidad gallega, para que juntos y a tra-

vés de los distintos parlamentarios exigir a la Comunidad que defienda los intereses de los pescadores que desarrollan un papel muy importante en la sociedad en que vivimos. Ya sabemos que nada es fácil, pero lo que no se puede hacer es dejar que nos quiten el papel importante de la pesca en Galicia. Para nosotros los Náuticos Pesqueros, que recorrimos el mundo pescando en todos los caladeros vemos con tristeza el rumbo de deriva que está llevando el sector, por eso levanto mi voz después de 14 años jubilado, para recordarle a los políticos correspondientes que hay que justificar los sueldos que cobran y luchen a fondo para no perder lo que durante tantos años generó mucho trabajo y riqueza.

No hay que olvidar que desde del sector extractivo es donde se genera la riqueza, ya que como sabemos, a partir de ahí, es donde la gente empieza a ganar dinero, ¿Sino cómo se nutren las grandes áreas comerciales?, que son las que ponen los precios al comprar en grandes cantidades. En Galicia el sector pesquero es de vital importancia y sería una pena que pasados algunos años no tengamos ni Escuelas Náuticas. Creo que merece la pena luchar para no perder esta historia pesquera, vamos quedando pocos de los que tuvimos la suerte de poder pescar en todos los caladeros, los cuales no conocíamos, hoy en día parecen áreas comerciales, donde ya sabes lo que tienes que pescar y como, antes no, todo era una aventura, me recuerda mucho Groenlandia al camarón, había cantidad. ¡Que tiempos!

Prácticas de los futuros profesionales del mar

Abel Aguilar Rodríguez

Patrón de Altura

Al hilo de otros artículos publicados en esta misma revista he de admitir que se han realizado grandes avances en materia de formación de los titulados náutico-pesqueros, pero desde mi inexperta opinión también he de decir que aún queda mucho por hacer en este campo.

He acabado mis estudios en formación profesional, por la que algún día con algo de suerte podré obtener el título de Patrón de Altura. Digo con suerte intencionadamente pues el paso de la escuela a la vida laboral con la ley actual es complicado. Con la nueva F. Profesional impartida en España, se busca una estandarización de las profesiones, haciendo más fácil la obtención de títulos académicos en menos tiempo (ya sabemos que los papeles son lo más importante hoy en día) no es de recibo que se tarde lo mismo en formar a un jefe de cocina que a un Patrón de Altura, las responsabilidades no son las mismas y el entorno en el que desarrollan su vida laboral no exige lo mismo a uno que a otro.

Los nuevos marinos se encuentran con un problema, creado por la falta de conocimiento quizá de un Ministerio de Educación, pues las prácticas para la obtención del título académico comprende 384 horas, según Decreto 94/2013 quedando unas 8.376 horas (un año tiene 8.760 horas) para la obtención del título profesional que le permita trabajar (R.D 973/2009 sobre titulaciones de M. Mercante o 36/2014 titulaciones de pesca). Mientras el jefe de cocina antes mencionado, al salir de la formación profesional ya puede desempeñar el trabajo para el cual ha sido formado, en nuestro sector necesitamos continuar buscando por nuestra cuenta unas prácticas para poder empezar a realizarlo. Los alumnos quedan en un limbo en el que ya poseen sus títulos académicos, pero no los profesionales, lo que supone un obstáculo para la integración y regeneración de personal cualificado en el sector marítimo.

Los días de mar necesarios para la titulación van a marcar el futuro profesional, ¿los hace como alumno?, ¿como marinero?, ¿en la pesca o en la mercante?, si los hace en la pesca ¿en buques de eslora mayor de 18 metros o menor?, ¿a la pata coja o haciendo el pino? Todo ello no supondría un problema si España siguiese manteniendo la flota

que en su día llegó a tener, pero hoy en día tanto en pesca como en mercante se reduce el número de buques y embarcaciones a las cuales poder acceder, un Catálogo de Puestos de Dificil Cobertura que dificulta la entrada al sector, permitiendo la entrada de personal de otros países (simplemente por motivos económicos) y por último el hecho de que recién salido de una escuela se te siga exigiendo formarte en cursos necesarios para poder embarcar lo que resulta absurdo si acabas de salir de 2 años de formación (quizá la formación profesional en el sector no esté bien orientada).

Es necesario buscar soluciones a esta situación, en la que en muchos casos se le pide al alumno que se pague un seguro para poder embarcar, sin recibir un sueldo y dando gracias si no tienes que pagar la comida (como se ha denunciado algún caso) aprovechándose de una situación en la que los futuros profesionales parten con una gran desventaja. Algo que se podría hacer, por poner algunos ejemplos, es que los nuevos titulados saliesen con los certificados de embarque necesarios (aligerando la demanda de estos cursos y dejándola solo a los ya embarcados), que educación cubriese el año de alumno (saliendo así profesionales reales de la formación profesional y no titulados académicos) que los alumnos formen parte de la tripulación mínima (una vez finalizado el primer curso ya poseen la titulación de marinero), que los buques con capacidad para llevar alumnos estuviesen obligados a llevarlos (pues hay navieras que aún con capacidad para hacerlo se niegan a llevar alumnos), impartir un nivel de inglés adecuado que permita a los profesionales integrarse en uno de los mercados laborales más internacionales del mundo, y que la mano de obra extranjera que entra debido al Catálogo de Puestos de Dificil Cobertura tenga los mismos costes que los trabajadores profesionales (mismos sueldos y gastos en seguridad social etc.).

Si algo no se lleva a la práctica no se sabe si funciona o no. Por ello nosotros necesitamos prácticas en los buques antes de tener el mando de los mismos y la administración nuestra ayuda para corregir las deficiencias o errores que encontremos tras la implantación de nuevas normativas, pues somos realmente quien puede detectar dichos errores y si no los comunicamos, por mucho que protestemos entre nosotros y que sepamos que existen, no haremos nada.

Detractores del sistema

José María L.

Oficial Radio y Patrón de Altura

A finales de la década de los 70, en viaje de Puerto Barrios (Guatemala) a Gandía (Valencia), en la motonave IRUS cargados y con cubertada de madera, arrumbando a Madeira para dejar la isla por babor y recalar en el estrecho, full speed, 6 nudos.

A tres días de la salida, 1500 Local Time, mar podre y en plena siesta, el “viejo” -Camilo, profesional como la copa de un pino- golpea la puerta de mi cabina y... Funker -así me llamaba- “tenemos fuego en la máquina, prepara el equipo portátil de emergencia por si tenemos que abandonar”.

Las piernas me temblaban -los detractores desconocen esta sensación- y al mismo tiempo que echaba el equipo a cuestras +/- 20 kg. iba pensando como sería el procedimiento, si lo recordaría, si entendería a los buques que me iban a acusar recibo, si los atmosféricos no me jugarían una mala pasada, si..... SI YA ESTUVIESE EN EL MERCADO EL GMDSS/SMSSM.....no hubiera tenido que hacerme tantos interrogantes.

Que fácil hubiera sido pulsar el “botoncito rojo” del DISTRESS, y la señal hubiera llegado a todos los buques en un radio de 300 millas -si fuera por la noche más-.

Esto es lo que son incapaces de analizar los detractores del sistema, -el que no mama desconoce el sabor de la leche-, por cierto, seguramente en sus hogares ya han cambiado la señal analógica de televisión por la TDT -digital-, vaya, en sus casas prefieren las señales digitales, sin embargo en los barcos, no. ¿Por qué será? ¿Quizás les sea muy complicado la operación de los equipos que conforman los subsistemas? o ¿Han trabajado alguna vez con esos equipos? Su desconocimiento -así los delatan los informes que aparecen en algunos medios- los ofusca de por vida en mantener unas señales -analógicas- que van siendo caducas y que van siendo sustituidas por otras -digitales- que son más fiables y rápidas por lo que en definitiva, las asistencias se enterarán con mayor antelación de lo que está ocurriendo y por tanto poner los medios a disposición de la demanda.

Todo esto es entendible haciendo una compara-

ción entre los dos canales de socorro de VHF -16 y 70-, o entre las frecuencias de onda media -2.182 y 2.187,5- o incluso en las frecuencias digitales de onda corta en las bandas de 4, 6, 8, 12, 16 mhz.

El canal analógico 16 sin duda desde hace muchos años ha sido el protagonista en el salvamento de muchas vidas pero pudo haber salvado más si no fuera por escollos importantes, tales como la lentitud en transmitir el procedimiento:

Mèdè Mèdè Mèdè aquí nombre del buque (3 veces) en posición Norte Oeste fuego a bordo Cambio.

Una vez hecho esto tiene que esperar al acuse de recibo...va pasando el tiempo y después comenzar con el tráfico de socorro y por supuesto en un porcentaje muy elevado en inglés.

En el canal 70 además de emitir la alarma en milisegundos nos asegura el sistema que esa señal llegará a todos los buques y costeras de nuestra área -30 millas en vhf y 300 millas en onda media- y además los insta a que nos acusen recibo sino la alarma recibida no parará de dar señales acústicas y luminosas en todos los buques de la zona. Sin duda este socorro emitido como alarma en el canal 70 tendrá que continuar con el procedimiento en el canal 16, pero, hemos alertado a los buques de la zona y saben lo que nos está ocurriendo y nuestra posición y, en muy poco tiempo.

Además, con la llamada selectiva digital el subsistema nos permite hacer auténticas maravillas, entre otras:

— Llamadas individuales a costeras, buques, retiene la última llamada, grupos, áreas geográficas, todos los buques, canales privados, socorros con todas las naturalezas del peligro...collision, sinking, piracy, undesignated, grounding, Man over board, abandoning, flooding, fire, capsizing, disabled.

— Llamadas extending, llamada a VTS, agenda, llamadas recibidas y transmitidas, test interno y externo, etc.

Evidentemente el sistema lo compone también Inmarsat, aquí si veo que los detractores entran poco, me da la impresión que lo desconocen. Quizás no sepan utilizar las tablas rápidas para meter Azimut y Altura para sintonizar el satélite deseado, esto pasa en Inm-A -ya en desuso-, quizás desconozcan los

códigos de 2 cifras empleados en Inm-A y B, para asuntos más urgentes o que por cualquier standar de Inm. podemos enviar socorros vía datos y teléfono, dependiendo si es el A, B, C, Fleet o radiotelex.

¿Sabrán configurar una de las 16 Navareas en las que está dividido el globo?, y lo que es más importante, saber también que una demanda de socorro se puede hacer por Inm. C y que desde que emitimos la alarma desde el buque en peligro, viaja 35.000 km. hasta el satélite, la retransmite a una LUT -local user terminal- y de aquí al centro de coordinación y rescate más próximo, pueden pasar tan solo 5 minutos.

Evidentemente no es fácil conjugar un sistema que abarca todo el globo donde las administraciones han diseñado 4 zonas marítimas -A1, A2, A3, A4-, donde en cada una hay que utilizar el equipo y la frecuencia adecuada y debemos de estar prácticos en la operación y procedimientos de los subsistemas.

Por todo ello, dedico el escrito a todos aquellos compañeros que aún poniendo en riesgo sus vidas y la de sus tripulaciones son con frecuencia criminalizados por los detractores del sistema con argumentos de poca entidad, que si llevan el equipo desconectado, que si pidieron el socorro por no sé que canal, que si abandonan el puente de gobierno, que sí.... que si hostias.

FORMACIÓN

Certificado de especialidad de SIVCE/ECDIS, obligatorio desde el 1 de enero de 2017

De interés para armadores, navieras, capitanes, oficiales y personas relacionadas con la formación marítima

1. Generalidades

El Convenio STCW/ 1978 enmendado por la Conferencia de Manila en el 2010, introdujo entre otras novedades, una nueva competencia en la función de navegación de los Cuadros A-II/1, A-II/2 y A-II/3, que afecta a los capitanes y oficiales de puente. A partir del 01/01/2017 todos los capitanes y oficiales de puente que vayan a bordo de buques equipados con SIVCE/ECDIS, deberán estar actualizados a los nuevos requerimientos, esto implica para el caso de SIVCE/ECDIS la posesión de un certificado o tarjeta profesional de la sección de puente, según su caso, que acredite el cumplimiento con las enmiendas de Manila en cuanto a las competencias relativas en SIVCE/ECDIS (conforme a las enmiendas de Manila). La tarjeta o el certificado de especialidad de SIVCE/ECDIS será emitida, conforme a los Cuadros A-II/1, A-II/2 y A-II/3 del Código de Formación del Convenio STCW 78 enmendado.

Debido a lo anterior se van a dar las siguientes situaciones en relación a la capacitación del capitán y los oficiales de puente, su acreditación y si son aptos o no para navegar en buques equipados con SIVCE/ECDIS:

- A. Marineros con una tarjeta profesional conforme a las enmiendas de Manila, que no incluya en la misma la limitación de: "NO APTO PARA BUQUES CON SIVCE/ECDIS": Pueden navegar en buques equipados con SIVCE/ECDIS.
- B. Marineros con una tarjeta profesional conforme a las enmiendas de Manila, que incluya en la misma la siguiente limitación: "NO APTO PARA BUQUES CON SIVCE/ECDIS": NO pueden navegar en buques equipados con SIVCE/ECDIS.
- C. Marineros con una tarjeta profesional no conforme a las enmiendas de Manila, que hayan obtenido un certificado ECDIS expedido por la DGMM: Pueden navegar en buques equipados con SIVCE/ECDIS.
- D. Marineros con una tarjeta profesional no conforme a las enmiendas de Manila, que no hayan obtenido un certificado ECDIS expedido por la DGMM: NO pueden navegar en buques equipados con SIVCE/ECDIS.

A estos marineros que no hayan solicitado el SIVCE/ECDIS durante el periodo transitorio, o no hayan reunido los requisitos sobre formación y/o experiencia en SIVCE/ECDIS, al revalidar su tarjeta profesional se les incluirá tal limitación.

2. Formas de obtención de la competencia en SIVCE/ECDIS

- 1) Para el caso de estudiantes de estudios náuticos oficiales de nivel universitario o de formación profesional: Mediante un certificado del centro de formación oficial que acredite que el alumno de puente ha superado la debida formación conforme al Convenio STCW/78 enmendado por la Conferencia de Manila.
- 2) Para el caso de marinos que cuentan actualmente con una tarjeta profesional de marina mercante podrán obtener la competencia en SIVCE/ECDIS, según su caso, si aportan:
 - A. La realización de un curso de SIVCE/ECDIS en un centro de formación conforme al curso Modelo OMI 1.27. En este caso se acredita la realización del curso con una fotocopia compulsada.
 - B. Formación genérica más experiencia a bordo. Este procedimiento engloba una formación genérica, y un periodo de embarque en buques con sistema SIVCE/ECDIS. En cuanto a la experiencia, se acreditará mediante documentación de enrole que justifique el periodo o periodos de embarque alegados, junto a un certificado modelo creado por la DGMM para justificar la experiencia a bordo y el cumplimiento del marino en cuanto a conocimientos en el SIVCE/ECDIS, que podrá descargarse de la web de fomento. En lo referente a la formación genérica, se acreditará mediante un certificado o fotocopia compulsada de un curso o cursos recibidos, que cursen sobre SIVCE/ECDIS, emitido por una empresa instaladora de SIVCE/ECDIS, o por un centro de formación público o privado.
- 3) Para el caso de marinos que cuentan actualmente con una tarjeta profesional de marina mercante, que no hayan recibido ningún tipo de formación en SIVCE/ECDIS de las señaladas anteriormente, o que no cuenten con la experiencia necesaria, podrán obtener en el futuro la competencia en SIVCE/ECDIS, si aportan:
 - Copia compulsada del diploma del curso de "SIVCE/ECDIS", impartido por un centro homologado por la DGMM para este curso.

3. ¿Quién puede solicitarlo?

Todos los capitanes y oficiales de puente con tarjetas profesionales emitidas por la DGMM conforme a las Reglas II/1, II/2 y II/3 del Convenio STCW/78 enmendado

4. Documentación preceptiva para solicitar la expedición.

Documentación común:

- a) Solicitud normalizada.
- b) Una fotocopia del DNI, tarjeta de residencia o pasaporte, en vigor, o el consentimiento expreso del interesado para que sus datos de identidad puedan ser consultados.

— c) Pago de las tasas que correspondan por concepto de expedición.

Si necesitas el modelo de certificado para que te lo expida tu empresa naviera ponte en contacto con la Secretaria de la Asociación.

Fuente:

DGMM (Comunicado de carácter informativo)

Caducidad de los cursos de sanidad marítima

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

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

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

Se comunica para su conocimiento y traslado al personal de las Capitanías Marítimas que, tras la modificación del modelo de los Certificados de Formación Sanitaria Específica, inicial y avanzada, eliminándose el apartado de caducidad, deberá a partir de ahora en adelante, ya que como norma general esta formación no caduca, salvo para quienes ostenten esa tarea de uso y mantenimiento del botiquín a bordo, ya que como norma general esta formación no caduca, salvo para quienes ostenten esa tarea de uso y mantenimiento del botiquín a bordo.

RENOVACION DEL CURSO DE OPERADOR GENERAL DEL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO

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

Si has hecho cursos antes del 31 de julio de 2013

Renueva tus certificados para adaptarlos a las Enmiendas de Manila

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

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

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

mar@farodevigo.es

FARO DE VIGO

MIÉRCOLES, 26 DE AGOSTO DE 2015

La evolución del empleo marítimo

El mar pierde 7.500 trabajadores en Galicia en diez años por reducción de flota y jubilaciones

- Aetinape apunta a la falta de oportunidades para los titulados y la deslocalización de los barcos
- Se crearon 400 puestos en julio por la época estival ► Incorporados nuevos colectivos al régimen

Jueves, 16 de julio del 2015 | La Voz de Galicia

La Opinión
Sábado, 17 de octubre de 2015

Los titulados náuticos plantean unificar todas las competencias marítimas

Antón Luaces
A CORUÑA

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) considera prioritaria la homologación de la Administración Marítima del Estado con la del resto de países más avanzados, por lo que plantea la necesidad de reorganizar las diferentes competencias actuales en torno a una Secretaría de Estado de Asuntos Marítimos.

Este organismo englobaría, según el planteamiento de los titulados náuticos, las actuales competencias de la Dirección General de la Marina Mercante, la Secretaría General de Pesca Marítima, el Instituto Social de la Marina, el Instituto Español de Oceanografía, así como otros departamentos con incidencia en la actividad marítima. "Esto redundaría en una mayor eficacia, eficiencia y coordinación de la administración marítima", sostiene Aetinape.

Titulados náuticos creen un riesgo dar más atribuciones a los carnés de recreo

E. A. REDACCIÓN / LA VOZ

La operación *Sextante*, que permitió a la Guardia Civil dar con 851 personas que tenían en su poder una titulación de recreo sin haberse sometido a pruebas de aptitud, ha dado fuerza a los argumentos de la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) en contra del proyecto de real decreto que pretende aumentar las atribuciones a quienes posean una licencia de navegación recreativa. Desde la agrupación señalan que, de prosperar esa iniciativa legislativa,

que aseguran auspiciada por el lobby turístico, estos falsos titulados podrían, con un simple examen, quedar habilitados para el transporte de pasajeros —con limitaciones de número y millas de la costa, eso sí—, realizar servicios portuarios o paseos a turistas.

Conocimientos inferiores

Aetinape se opone a la pretensión de que alguien que tiene un simple carné de capitán o patrón de yate pueda manejar, por ejemplo, una golondrina, restan-

do así campo laboral a un titulado náutico, porque aquellas licencias «tienen un nivel muy inferior, tanto en conocimientos como en control para su expedición, que los títulos náuticos profesionales», señala el presidente José Manuel Muñiz. Y si, por encima, la falta en el control de los carnés de recreo allana el camino profesional a los titulados fraudulentos, el asunto es aún mucho más grave, pues lo que está en juego es la «seguridad de tripulantes, usuarios y embarcaciones».

Sábado, 8 de agosto del 2015 | La Voz de Galicia

Los titulados náuticos exigen salir de la lista de profesiones de difícil cobertura

REDACCIÓN / LA VOZ

La asociación de titulados náutico-pesqueros (Aetinape) denuncia que el mantenimiento de la carrera en el catálogo de profesiones de difícil cobertura publicado por el *Boletín Oficial del Estado* equivale «a reconocer pésimas condiciones laborales y subempleo», informa Europa Press.

Aetinape considera que esta categoría es «un colador» para que las empresas tengan mayor facilidad en la contratación

de profesionales extracomunitarios que rebajen los costes laborales. La entidad asegura que los profesionales del mar desempleados en España han aumentado «en casi 12.000 los últimos diez años», pero ha reconocido el «derecho de todos» a un puesto de «trabajo digno». Aetinape pronostica que esta consideración de que el sector pesquero «necesita personal extranjero» obligará a desmontar la estructura de formación que existe en España.

Francisco J. Pazos Sanjorge, 'Vasco' | Expatrón del 'Mar de Marín'

"Cuando salí del puente a por las balsas y vi aquella mole, dije: 'Nada, estamos muertos'"

"Cada dos semanas me cruzo con el 'Baltic Breeze' y se me pone la piel de gallina"

■ "Aún me viene todo a la cabeza; no la tragedia, sino la gente: sueño mucho con ellos"

Adrián Amoedo
A CORUÑA

El arrastrero *Mar de Marín* chocó hace un año, el 1 de abril de 2014, contra el mercante *Baltic Breeze* cuando abandonaba la ría de Vigo. Cinco de sus diez tripulantes (Alejandro García Castro, Carlos Santos Villar, Manuel Domínguez Mallo, Hassam Boudra y Alexander Nketiah) perdieron la vida en un suceso que conmocionó Galicia. En el pesquero iba el patrón Francisco Javier Pazos Sanjorge, *Vasco*, que en el momento de la colisión descansaba en su camarote. Ahora, a los mandos del *Nuevo San Cibrán*, recuerda aquel trágico suceso.

—¿Le costó volver a ponerse a los mandos de un buque?

—El día que embarqué iba muy nervioso. Aún ahora me viene mucho a la cabeza todo aquello; no la tragedia en sí, sino la gente: sueño mucho con ellos. También me acuerdo del susto, como cuando hay temporales y los golpes de mar dan en el barco. En esos momentos me levanto sobresaltado y lo recuerdo. Pienso que estoy prácticamente al 100% pero no se me olvidó eso, ni se me olvidará.

—Entonces, ¿puede decir que lo ha superado?

—Sí, superarlo lo he superado. Lo llevo bien, estoy en el mar muy contento y a gusto en esta empresa. Pero lo recuerdo a diario. Es más, es raro que cada dos semanas o así no me cruce con el mercante, el *Baltic Breeze*, porque aún viene a Vigo.

—¿Qué siente cuando lo ve?

—Se me pone la piel de gallina. Y probablemente ahora lleve a un capitán diferente, no me importa, eso no se olvida en la vida. Jamás.

—¿Mantiene muy vivo todavía el shock que supuso aquella situación vivida hace un año?

—Sí. Cuando embarqué en este barco le dije a los marineros: "Amigos, aquí todo el mundo con el chaleco puesto, y quien quiera bien. Si no, ya sabe". Piensan que nunca les va a tocar. Hasta les insisto en que prueben los trajes de supervivencia. Por eso, en enero llamé a un inspector de seguridad para hacer un simulacro de incendio y de supervivencia. Gracias a ello supimos que uno de los trajes no le servía a un marinero corpulento. Si llega a pasar algo antes ese chaval tendría cero posibilidades de sobrevivir a algo como lo del *Mar de Marín*. Ahora soy más metódico en la seguridad.

—Precisamente el traje fue lo que le salvó, ¿no?

—Sí, el ser capaz de meter las piernas en el traje. No me dio tiem-



Francisco Javier Pazos Sanjorge, en su foto de WhatsApp a bordo del 'Mar de Marín'. | LA OPINIÓN

po a más y mira que yo me pongo el traje en menos de un minuto. Me salvé por tener esa reacción rápida. Mallito [Manuel Domínguez Mallo, marinero de Marín todavía desaparecido] estaba a mi lado y yo le gritaba: "Mallo, ¡agárrate a algo!". Pero estaba paralizado, igual que todos, y se coló con el barco.

—¿Porque el buque se hundió muy rápido...

—No dio tiempo a nada. Cuando subí al puente le pregunté a Alejandro qué había pasado y me respondió: "¡Chocamos con un barco!". Yo pensaba que sería con uno pequeño. Venía de descansar y notaba el barco escorado porque nos llevaba a rastro. Miraba las luces en tierra pero no sabía qué había pasado. Había mucho ruido y le grité a Ramón [Juan Ramón Santiago Torres, contramaestre de Marín] para ir a buscar la balsa. Cuando salí del puente para intentar acercarme a popa, donde estaban las balsas, fue cuando miré aquella mole y dije: "Nada, Ramón, estamos muertos". Fue lo que me vino a la cabeza.

—El mercante ya los llevaba a rastro y no podía parar...

—Claro. Y las embestidas eran muy fuertes y nos podían tirar del barco. Y si caías hacia babor te engullía. Corrí dentro del puente, apreté el botón de llamada de socorro, empecé a sacar trajes y a gritarles: "¡Vamos, vamos, vamos!". Mi salvación fue ponérmelo fuera del puente... Pero entonces ya nos fuimos para abajo. No dio tiempo a nada. Y quisiera aclarar que lo que dice el mercante de que nos echó una balsa para ayudarnos es mentira.

—¿Y eso?

—Porque yo estaba en la balsa y le decía a Gonzalo [Santiago Torres,

“

Fue un accidente evitable, tanto por parte del mercante como del patrón de costa; seguro que algo le engañó

marinero de Marín]: "Controla por ahí y yo por aquí, no vaya a venir ahora un barco y nos embista, que ya sería lo último". Y lo único que vi fue a la patrullera de Aduanas venir hacia nosotros. No echó ninguna balsa, el tío se retiró, se fue y nos dejó morir como perros. Eso se lo dije a la jueza y lo diré siempre: Nos dejó tirados como animales. Es más, a lo mejor si no hubiera dado marcha atrás el *Mar de Marín* hubiera aguantado cinco minutos más porque tenía el bulbo metido. A lo mejor nos daba tiempo a echar las balsas y a salvarnos. Al dar marcha atrás ya se hundió de golpe. Me fui al fondo pero luego subí como una boya por el traje. La mitad supongo que murieron ahogados así.

—¿Sigue en contacto con los supervivientes?

—Sí, uno está en las Malvinas, aún estuve con la mujer hace poco. Ramón, por ejemplo, ya me dijo que quería embarcar conmigo pero no tengo plaza de momento. Lo mismo pasa con el cocinero, Sindo [Gumersindo Márquez Arias, de Pontevedra]. La cosa está difícil en tierra y en el mar. Pero si tengo sitio los embarco. Con el biólogo [Nicolás Mira, observador del Instituto Español de Oceanografía] no tengo contacto, pero llevo observa-

dores a bordo y les pregunto por él. Me dicen que dejó el mar.

—¿De quién cree usted que es la responsabilidad del accidente?

—Alejandro era un patrón veterano y si hizo esa maniobra fue por algo. Estaba tan seguro de que lo estaba haciendo que habló 10 minutos con la torre de control. Alguna luz le engañó. Llevaba años con él y yo dormía tranquilo porque sabía hacer su trabajo y era responsable.

—¿Qué importancia tiene el tema de las luces del mercante?

—El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar (RIPA) obliga al otro barco a hacer todo lo posible para evitar el choque. Si el otro hubiera caído a la otra banda hubieran evitado el impacto. Era evitable totalmente, tanto por parte de mi patrón como del otro. Pero estoy seguro que algo engañó a Alejandro... las luces o lo que fuera. La pena es que no está para contarlo. Cuando subí al puente me decía: "Se nos echaba encima *Vasco*, se nos echaba encima".

—¿Eso de las luces quiere decir que el mercante iba por mal sitio?

—Sí. Muchas veces pasa que cuando salen los mercantes, en la separación del tráfico marítimo en Fisterra y se meten en el caladero, vas navegando y le das la luz roja (babor), por lo que ellos también tienen que dar la roja. En cambio no lo hacen, dan la verde (estribor). ¿Y en ese momento qué haces para evitar el abordaje? Le das la verde también. Se hace a diario. Es lo que hizo Alejandro. Si él ve la verde y no la roja, da la verde; ese fue su error, si viera la roja no hubiera hecho aquello. El problema está en las luces del mercante. Por eso Alejandro insistió con la torre de control.

Oposición y colectivos piden a Feijoo que defienda a la flota de la NAFO

La Xunta se desentiende y alega que son aguas territoriales de otro país

E. A. REDACCIÓN / LA VOZ

Años —incluso se podría decir que decenios— lleva denunciando la Asociación Española de Titulados Náutico-pesqueros (Aetinape) que el acoso y mala fama atribuida a la flota gallega que opera en alta mar no era para nada inocente. Que había intereses ocultos en los ataques de los Estados ribereños y de los grupos de presión que, disfrazados de conservacionistas, cargaban contra las depredación de los barcos españoles.

Hoy, con la polémica de las prospecciones sísmicas en busca de hidrocarburos que están cercando a la flota en Gran Sol, en el Atlántico sur y más recientemente en el área de la NAFO (Organización de Pesquerías del Atlántico Norte), los titulados náuticos dan por confirmada su tesis de que eran las multinacionales petrolíferas, con sus vínculos a Estados, las que agitaban sensibilidades contra la flota gallega al señalarla como responsable de la destrucción de especies pesqueras y ecosistemas altamente sensibles. Y así es que, denuncia la organización presidida por José Manuel Muñiz, las petroleras han conseguido con «la constante criminalización de la flota» arrinconarla hasta prácticamente hacerla desaparecer y haciendo pasar a España de ser «la mayor potencia pesquera europea a un importador neto de pescado con el consiguiente empobrecimiento de la economía litoral».

Las partes contratantes de la NAFO dejaron ya patente hace dos años su recelo a las operaciones petrolíferas promovidas



En el área de la NAFO faenan habitualmente una docena de arrastreros congeladores de Vigo. XOÁN CARLOS GIL

por Canadá. Y a principios de este ejercicio, Agricultura trasladó a Bruselas y a la NAFO la inquietud de los armadores y su interés por firmar un protocolo de información continua por parte de Ottawa. Información han tenido, pero eso no ha sido suficiente para evitar que los barcos que van a por fletán se hayan topado con las plataformas en mitad de sus caladeros, con los correspondientes trastornos que sus perforaciones y sus ruidos causan a las operaciones de la flota pesquera.

La Opinión | 17

Sábado, 26 de julio de 2015

Los titulados náuticos critican la inacción del Gobierno en el pacto de pesca con Mauritania

Antón Luaces
A CORUÑA

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) califica de “fracaso” el último acuerdo de Pesca entre la UE y Mauritania y considera que la “presión” de la Administración española a Bruselas no fue suficiente. “No se puede esperar al último mes, cuando ya todo está decidido. Eso provocó el fracaso del último acuerdo al quedar excluida la flota cefalopodera de

una de las zonas pesqueras que podría aliviar su agonía”, afirma la asociación en un comunicado.

Aetinape recuerda que el fracaso de ese pacto con Mauritania afecta a más de 360 puestos de trabajo directos de la flota cefalopodera, ya que hace diez años faenaban en el caladero mauritano 25 buques cefalopoderos españoles, de los cuales 21 lo hacían pescando de forma simultánea. “La flota española en África agoniza y no resistiría una nueva falta de acuerdo”, añade.

Sábado, 19 de septiembre del 2015 | La Voz de Galicia

Fulminando la pesca

E

José
Manuel
Muñiz

l terrible dato de que una gran parte del escaso presupuesto para el próximo año 2016 destinado al sector pesquero por el Gobierno central, que es poco más de 65 millones de euros, se dedicará a paradas temporales (vedas, por ejemplo) y a paradas definitivas (desguaces de la flota), es un fiel reflejo de la decisión política de seguir aniquilando lo que queda de flota española.

El objetivo es destruir flota, siguiendo órdenes europeas. Eso sí, disfrazado de expresiones ininteligibles para el común de las personas con términos como «reestructuración de flota» o «reducción del esfuerzo pesquero», con las que maltratan a los ciudadanos.

Atentado

El hecho de que gran parte del dinero público esté dedicado a acabar con unidades de flota es un auténtico atentado a la capacidad laboral pesquera y la dimensión social, teniendo en cuenta que solo en los últimos diez años se han perdido casi 12.000 empleos en el sector marítimo-pesquero español y cientos de unidades de flota desguazadas.

Desde su integración en la Unión Europea, España ha pasado de ser una de las tres primeras potencias pesqueras del mundo, tanto en número de embarcaciones como de tripulantes enrolados, a ser un país residual.

En vez de dedicar ese dinero a provocar una auténtica reestructuración del sector pesquero, con la localización y la promoción de nichos de empleo alternativos, destinan estos fondos al *lobby* económico del sector, ya que son estos los que salen beneficiados por estas políticas, único sector en el que ocurre una práctica similar.

Más que un simbolismo

No es de extrañar, igualmente, que del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente haya desaparecido cualquier denominación específica que haga referencia al mar o a la pesca, que hasta hace poco figuraba en su documentación. Efectivamente, no tiene por qué figurar, ya que el sector está prácticamente desaparecido.

José Manuel Muñiz es presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape)

Domingo, 4 de octubre del 2015 | La Voz de Galicia

El naufragio que movió conciencias

Hoy se cumplen 45 años de la tragedia de «La Isla», en la que perecieron 14 tripulantes y que llevó a crear la primera base de la Cruz Roja en España

EMILIANO MOUZO
A CORUÑA / LA VOZ

Hoy se cumplen 45 años de la muerte de 14 tripulantes de la barca del Gran Sol *La Isla*. Fallecieron el 4 de octubre de 1970, cuando el pesquero chocó contra los bajos existentes entre las piedras del Boi y de la Vaca, en la costa de la torre de Hércules. Hubo un único superviviente: Ramón Seoane Martínez de 34 años, casado y padre de dos hijos, que desempeñaba el cargo de mecánico mayor.

Semejante siniestro se caracterizó por la falta de medios de salvamento, tanto aéreos como navales, para prestar ayuda a los naufragos. Los vecinos del barrio de las Lagoas, testigos entonces de la tragedia, decían aquellos días, de forma unánime que «un helicóptero hubiera sido suficiente para salvar a las víctimas». Y es que durante varias horas todos, o casi todos, los marincos de *La Isla* estuvieron a flote en el mar después del embarrancamiento del barco, que se produjo alrededor de las cinco de la madrugada.

Peticiones de auxilio

Contaba el día del siniestro un vecino de As Lagoas: «Eran las seis de la mañana cuando escuché los gritos de socorro. Salí de casa y comprobé que venían del mar. Eran los marineros que gritaban, lloraban y pedían ayuda, pero no pudimos hacer nada porque había que meterse en el agua y no había ningún barco». Los vecinos llamaron a las puertas de un ultramarinos del barrio. El titular del negocio les abrió «y fue cuando pudimos llamar por teléfono a la Comandancia Militar de Marina». Minutos después llegaron a la zona los bomberos, agentes de policía, miembros de la Federación de Salvamento y Socorrismo, fuerzas del Ejército y de la Comandancia.

El capataz de los bomberos, Emilio Paz, llamó a la Radio Cos-



Desembarco de uno de los pescadores muertos. BLANCO

tera para que emitiese un comunicado alertando del siniestro a los buques que podían navegar por la zona. Y llegaron varios barcos, sobre todo con base en el puerto de Malpica, «pero dado el mal estado del mar no se pudieron acercar», contó Paz. También relató a *La Voz de Galicia* que había visto naufragos: «No sé cuántos, pero a las ocho de la mañana había varios hombres flotando en el mar, y vi, con el catalejo, cómo algunos levantaban las manos en un desesperado esfuerzo de auxilio».

Los primeros en llegar a la zona fueron unos gitanos que vivían en una chabolas de As Lagoas. Algunos jóvenes quisieron tirarse al mar, pero fueron sujetados por personas mayores ante el riesgo debido al temporal de mar. Uno de ellos contó: «Vi a un marinero que venía nadando. Le tiré una cuerda, pero era corta. De repente vino un golpe de mar, lo envolvió y lo zapeó contra las piedras. Ya no volvió a aparecer».

Sobre las diez de la mañana llegó al lugar del embarrancamiento

el barco *Segunda Isabelita*, que estaba en la dársena, y fue la que recogió el primer cadáver y al único superviviente. El *Sol María* de Malpica recuperó otro cuerpo, y así fueron apareciendo los cadáveres durante los días siguientes, hasta casi finales del mes de noviembre.

Nace la Cruz Roja del Mar

En el rescate solamente participaron los barcos de pesca de toda la costa coruñesa y una avioneta del Aeroclub con los pilotos Juan José Martínez Vega y Rafael Cortés, que llegaron a volar a cinco metros del mar, pero lo único que podían hacer era localizar a los naufragos. «Las características de la avioneta, con ventanillas muy pequeñas, impedía tirar chalecos salvavidas para ayudar a los marineros», explicaban entonces.

El siniestro de *La Isla* dejó en evidencia el sistema de salvamento marítimo, «si es que existía», contó en su día Francisco Dotras Lamberti, impulsor del salvamen-

to marítimo en A Coruña. La escasez de medios movió muchas conciencias.

Así, Dotras cuenta en su libro *El árbol, el hijo y esto*, que el siniestro de *La Isla* «hizo sentir a los organismos locales y provinciales, a particulares y sociedades, la necesidad del establecimiento de un servicio de salvamento de naufragos con base en nuestro puerto...» Continúa escribiendo que «el club de Leones de A Coruña se impone la tarea de mantener tal inquietud. Durante el verano del 1971 la conjunción de actividades de todos empieza a dar su fruto: la Cruz Roja absorbe a la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos y crea su sección de la Cruz Roja del Mar».

El trabajo de Dotras y de sus compañeros logra que la Royal National Life-Boat ceda una embarcación a A Coruña, para más tarde ser apoyada por lanchas de mayor nivel. «Así pues —dice Dotras— en un año nuestro puerto pasa de ser un negro borrón en los medios marítimos a ser un brillante faro con radiante luz de esperanza».

En octubre del año 1972, a escasos días de cumplirse dos años de la tragedia de *La Isla*, la Asamblea Suprema concede el honor a la ciudad de A Coruña de ser el primer puerto español que contaba con un servicio eficiente de salvamento de naufragos.

El Puerto le cede el edificio de las Ánimas para montar la base de la primera Cruz Roja del Mar de España. Y el 26 de junio de 1973 llegó la embarcación del tipo A, la *Blanca Quiraga*, ahora expuesta en el monte de San Pedro, desarrollada con la técnica más avanzada en construcción naval, de hecho se trataba de una lancha que se autoadrizaba, es decir que aunque diese la vuelta volvía a ponerse derecha. En la actualidad, la Cruz Roja del Mar forma parte del convenio de cooperación con Salvamento Marítimo.

Más de 800 imputados por una trama de títulos náuticos falsos

Entre los acusados se encuentra un gallego y hay también 22 detenidos

E. A. REDACCIÓN / LA VOZ, AGENCIAS

De los 851 imputados en la operación *Sextante*, que lanzó en octubre pasado desde Cádiz la Guardia Civil, uno es gallego, de la provincia de A Coruña, y supuestamente navegó por aguas de la comunidad como patrón de yate sin haber tenido que demostrar antes si sabía siquiera dónde está babor y dónde estribor en su embarcación. El golpe que el instituto armado acaba de dar a la falsificación de titulaciones náuticas de recreo se saldó, asimismo, con 22 personas detenidas, los cabecillas de una trama con ramificaciones en 31 provincias españolas —aunque la mitad de los apresados son gaditanos—, y que afecta a los departamentos encargados de expedir estas habilitaciones en las comunidades de Andalucía, Cataluña, Valencia, Murcia, el País Vasco, Asturias y Galicia.

En esta autonomía, las salpicaduras llegan a la Consellería do Mar, competente a la hora de otorgar las titulaciones náuticas de recreo. Del asunto, la conselleira Rosa Quintana únicamente sabe que la Justicia requirió hace algún tiempo una serie de documentación, que lógicamente se aportó, pero desconoce tanto la identidad del imputado como si forma parte de su departamento, o si su imputación obedece a que tiene en su poder un título falso.

Germen de la operación

La operación saltó cuando la Guardia Civil descubrió que un individuo relacionado con el ámbito de la náutica de recreo estaba proporcionando carnés de patrón de yate, de embarcaciones de recreo y de navegación básica,



Los carnés falsos permitían manejar barcos de recreo de hasta 24 metros hasta las 150 millas. ÓSCAR VÁZQUEZ

previo pago de cierta cantidad de dinero, sin que las personas a cuyo nombre iba expedido el documento se tuvieran que examinar.

Tras esa constatación, la Guardia Civil comprobó que no había solo una manzana podrida, sino que dio con la existencia de todo un entramado en el que distintas entidades relacionadas con el mundo de la náutica se estaban lucrando a cuenta de quienes querían manejar un yate o una lancha sin tener que pasar el examen correspondiente.

El instituto armado cotejó con distintas Administraciones autonómicas los carnés expedidos y comprobó que los titulares no figuraban en las bases de datos ni había copia de su examen.

El fraude tenía varias fórmulas. En unos casos, el aspirante a

patrón pagaba una elevada cantidad de dinero y a cambio recibía un sobre cerrado con el título y la documentación sin haberse presentado al examen. En otros, el beneficiario figuraba como no presentado en la consellería correspondiente, pero recibía igual los documentos. Y hay una tercera modalidad en el que el matriculado sí se presentaba al examen, pero recibía la hoja autocopiable con las respuestas correctas.

Ubicuidad

En el bando de los detenidos, el fraude también presenta distintas vertientes. Así, se han dado casos de personas que formaban parte de los supuestos tribunales y, según se deduce de los papeles, había individuos que en la misma fecha y con una diferencia de

dos horas habían estado examinando en dos o más provincias distintas. La Guardia Civil tiene constancia de que alguna de estos implicados habían sido coaccionados y amenazados por los presidentes de las federaciones para que accedieran al fraude y conservar así el empleo.

El instituto armado pone el acento en el caso de una persona, que, haciéndose pasar por voluntario altruista de Protección Civil, facturó al menos en tres ocasiones cerca de 9.000 euros al Ayuntamiento de San Fernando por unos gastos de formación, derechos de examen, alquiler de local y prácticas a los voluntarios del servicio municipal que en realidad se realizaron gratis en la sede de un club de pesca deportiva y sin tasas, pues los títulos eran falsos.

Sorpresa por el calado del golpe, de los mayores en España

Los 22 detenidos y 851 imputados con los que se ha saldado por ahora la operación *Sextante* deja casi en ridículo aquella operación *Dorna* del 2008, por la que cuatro personas fueron el mes pasado condenadas a penas de entre dos años y medio y cinco meses de cárcel como autores de los delitos de falsificación de documento público y tráfico de influencias y que obligó en Galicia a desfilarse por el juzgado a futbolistas, empresarios e incluso magistrados que se creían en posesión de un título válido obtenido, eso sí, por medios ilícitos. Ni siquiera se le acerca la operación *Orza*, también de la Guardia Civil, que en diciembre del año pasado se saldó con siete detenidos en Ceuta y Algeciras (Cádiz) y 159 imputados.

La magnitud que ha revelado el golpe con epicentro en Cádiz ha sorprendido, incluso, a Marina Mercante y a otras instituciones, pues se han visto también afectadas capitánías marítimas, la Federación Española de Motonáutica, la de Vela y la Federación Andaluza también de Vela.

La Guardia Civil extremará la vigilancia y anunció que ha puesto en marcha una campaña de control e inspección de embarcaciones deportivas y de recreo que se prolongará hasta el 15 de septiembre. Con ella se pretende mejorar la seguridad de los usuarios de este tipo de embarcaciones, así como la de bañistas.

Entre las acciones que se llevarán a cabo se encuentra el control de los certificados de navegabilidad, el pago del seguro y la titulación de piloto requerida. Y es que en la operación *Sextante* se encontraron carnés falsos que habilitaban a su titular para navegar con una embarcación de hasta 24 metros de eslora a 150 millas de la costa.

LEGISLACIÓN

JEFATURA DEL ESTADO

LEY 30/2015 POR LA QUE SE REGULA EL SISTEMA DE FORMACION PROFESIONAL PARA EL EMPLEO

*BOE 217, de 10-09-15

PROTOCOLO CONVENIO ATENAS-TRANSPORTE DE LEY 39/2015 DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMUN

*BOE 236, de 02-10-15

LEY DE PROTECCION SOCIAL DE LOS TRABAJADORES DEL SECTOR MARITIMO-PESQUERO

* BOE 253, de 22-10-15

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

CUALIFICACIONES PROFESIONALES FP MARITIMO-PESQUERA

*BOE 184, de 03-08-15

CUMPLIMIENTO Y CONTROL DE LA APLICACIÓN DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO.

*BOE 111, de 09-05-15

MINIST. AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y M. AMBIENTE
ACTUALIZACION CENSO FLOTAS DE ALTURA, GRAN ALTURA Y PALANGREROS ATLANTICO NORDESTE.

*BOE 74, de 27-03-15

CENSO B. VOLANTA-MERLUZA-CALADERO CANTABRICO NOROESTE

*BOE 86, de 10-04-15

CUOTAS CABALLA PARA BUQUES DEL CENSO DE CERCO 2015

*BOE 86, de 10-04-15

CUOTAS DE JUREL CENSO CERCO CANTABRICO-NOROESTE

* BOE 108, de 06-05-15

REGISTRO ESPECIAL DE EMPRESAS DE BUQUES DE PESCA QUE FAENAN EN AGUAS EXTRACOMUNITARIAS.

* BOE 146, de 19-06-15

MODF.RD. 36/2014 TITULOS PROFESIONALES SECTOR PESQUERO

*BOE 162, de 08-07-15

LISTA DE BUQUES ARTES MENORES GOLFO DE CADIZ

*BOE 171, de 18-07-15

AYUDAS FLOTAS AFECTADAS POR EL PLAN DE AJUSTE DEL ESFUERZO PESQUERO.

*BOE 187, de 06-08-15

AYUDAS A TRIPULANTES POR LA SUSPENSION DEL ACUERDO DE PESCA CON MAURITANIA.

*BOE 217, de 10-09-15

MODF. RD.1549/2009 ORDENACION DEL SECTOR PESQUERO Y ADAPTACION AL FONDO EUROPEO DE LA PESCA, FLOTA ATUNERA.

*BOE 220, de 14-09-15

*BOE 233, de 29-09-15

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACION

ENMIENDAS AL CODIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA NAVES DE GRAN VELOCIDAD

*BOE 79, de 02-04-15

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

*BOE 82, de 06-04-15

MINISTERIO DE EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE

CURRICULO DEL CICLO FORMATIVO DE GRADO MEDIO, TECNICO EN MANTENIMIENTO Y CONTROL DE LA MAQUINARIA DE BUQUES Y EMBARCACIONES.

*BOE 179, de 28-07-15

CURRICULO DEL CICLO FORMATIVO DE GRADO MEDIO, TECNICO EN NAVEGACION Y PESCA DE LITORAL.

*BOE 179, de 28-07-15

CURRICULO DEL CICLO FORMATIVO DE GRADO SUPERIOR, TECNICO SUPERIOR EN ORGANIZACIÓN DEL MANTENIMIENTO DE MAQUINARIA DE BUQUES Y EMBARCACIONES.

*BOE 180, de 29-07-15

TITULOS DE FORMACION PROFESIONAL BASICA DEL CATALOGO DE TITULOS DE LAS ENSEÑANZAS DE FORMACION PROFESIONAL.

*BOE 207, de 29-08-15

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

CATALOGO DE OCUPACIONES DE DIFICIL COBERTURA

*BOE 173, de 21-07-15

CONCURSO DE TRASLADOS Y ASCENSOS PERSONAL LABORAL FIJO BUQUES SANITARIOS, JUAN DE LA COSA Y ESPERANZA DEL MAR.

*BOE 221, de 15-09-15

LEY DEL ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES

*BOE 255, de 24-10-15

LEY DE EMPLEO

*BOE, de 24-10-15

MINISTERIO DE FOMENTO

PERIODOS DE PRACTICAS DE MARINEROS DE PUENTE QUE PRESTAN SERVICIO EN EMBARCACIONES DE SALVAMENTO EN PLAYAS.

*BOE 80, de 03-04-15

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

EL INSTITUTO POLITECNICO MARITIMO PESQUERO DEL ATLANTICO EN VIGO CENTRO DE REFERENCIA NACIONAL.

*BOE 249, de 17-10-15

COMUNIDAD AUTONOMA DE LAS ILLES BALEARS

REGIMEN SANCIONADOR EN MATERIA DE ACTIVIDADES MARITIMAS EN LAS ISLAS BALEARES

*BOE 75, de 28-03-15

- 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