



I N F O

AETINAPE

**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
NOVIEMBRE 2016**



Contenido DOSSIER AETINAPE noviembre 2016

2	Contenido
3	Norte
4-20	Informes
21-41	Colaboraciones
42-50	Formación
51	Publicaciones
52-66	Revista de Prensa
67	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.

Norte

Retos ante el nuevo período de Gobierno

Ante un nuevo Gobierno nos preguntamos si existen también nuevos desafíos y nuevas incertidumbres. Nada de lo conseguido es para siempre si no nos mantenemos en guardia. La historia reciente nos lo ha enseñado en nuestras propias carnes.

Además de los cotidianos, previsibles e imprevisibles problemas que cada día golpean al sector marítimo-pesquero y que afectan de una forma directa sobre nuestra profesión (de los que tratamos habitualmente en este y otros boletines, así como en nuestra página web), AETINAPE en esta nueva etapa gubernamental tiene, entre otros muchos objetivos los siguientes: proponer a la DGMM que los Patrones de Altura puedan ejercer el mando hasta 3.000 GT (la legislación vigente les permite ejercer hasta ese tonelaje como 1º Oficial en buques mercantes), además este objetivo cumpliría con el Convenio STCW-95 de la OMI; iniciar un proceso de negociación por tierra, mar y aire con SASEMAR para romper el bloqueo al que nos tiene sometido el duro núcleo de poder en ese organismo público dependiente de la DGMM contrario a nuestra profesión, con responsabilidades en el organismo y en el área de la DGMM, que manipula y contraviene la legalidad en los procesos de selección para el acceso a las plazas de Capitán, Jefes y Oficiales en determinado segmento de flota de salvamento y lucha contra la contaminación, así como la recuperación del acceso al cuerpo de

Controladores del Tráfico Marítimo; resolver también el bloqueo del acceso al SVA bien por vía política o jurídica.

Ya hemos exigido a la Secretaría General de Pesca el desarrollo del R.D. 36/2014 para el ejercicio de jefatura sin límite en buques de pesca, así como los reconocimientos que en justicia corresponden, especialmente en el área de la Función Pública, a Capitanes de Pesca y Mecánicos Mayores Navales y recuperar para nuestros titulados el acceso al Cuerpo de Inspectores de Pesca.

Estos son, entre otros, algunos de los objetivos más importantes para esta nueva legislatura: normalizar el ejercicio profesional y desenmascarar a quienes tienen todavía “secuestrados” algunos ámbitos de la actividad marítima.

Tenemos que abrir nuevos nichos de mercado laboral, pues tras conseguir modificar la ley, ahora toca luchar contra quienes pretenden obviarla y seguir al margen de la misma, manteniendo en el ámbito público cotas de poder y privilegios inaceptables, pero todo ello es un trabajo de y para todos. Como tantas veces hemos dicho a lo largo de nuestra dilatada vida social, no vale que unos se comprometan y otros vean “los toros desde la barrera”. Este es el gran desafío.

AETINAPE

NO NOS MUDAMOS, PERO CAMBIAMOS DE SEÑAS

Continuamos en la misma oficina, pero cambia el nombre de nuestra calle. El nomenclátor antiguo hacía referencia a una autoridad militar del régimen anterior. Ahora, el nombre es un topónimo muy marinero: Avenida Oza, pues se trata de una arteria urbana que comunica el centro de la ciudad con el actual puerto pesquero coruñés. Disculpa las molestias que este cambio te pueda ocasionar. Toma nota de la nueva dirección postal de AETINAPE

Avenida Oza, 14, 2ª Dcha. 15006 - A CORUÑA

Los beneficios, para quien los trabaja

A principios de octubre se publicaba una noticia relacionada con los coeficientes reductores que afectan a los derechos de jubilación de la gente del mar. Lo cierto es que estas modificaciones que se anunciaban todavía no están sustanciadas documentalmente, ya que sigue en vigor el R.D. 1311/2007 que regula los Coeficientes Reductores en el mar, si bien preocupa la posibilidad de que la UE elabore un Reglamento que pueda modificar esta normativa.

En declaraciones a RNE, José Manuel Muñiz abogó por una simplificación y racionalización de los coeficientes, porque “no es justo que el criterio de asignación de coeficientes tenga que ver con que si los barcos son congeladores o no. No es justo que dos buques faenando en el mismo caladero, tengan coeficientes distintos”

Los afectados por estos problemas llevan años echando de menos una simplificación del sistema, pues la norma distingue muy específicamente entre espaderos-congeladores, palangreros-congeladores o arrastreros-congeladores, cuando lo determinande debería ser el tiempo que el profesional pasa fuera de su ámbito familiar y social.

Existe pues, una clara falta de coordinación para la clasificación del tipo de buques entre los tres organismos implicados de la Administración española: (Instituto Social de la Marina, Dirección General de la Marina Mercante y Secretaría General de Pesca Marítima)

Ante esta noticia, AETINAPE sostiene que estos adelantos de la edad de jubilación deben reducirse exclusivamente al personal embarcado, retirándolos drásticamente a otras actividades profesionales realizadas en tierra. La razón es obvia: debe jubilarse antes el personal embarcado, para compensar tanto su esfuerzo físico y constante aislamiento a bordo como las condiciones de su vida familiar y social, muy condicionadas por largos períodos de ausencia.

Resulta por tanto absolutamente impropio que muchas actividades en tierra sólo tangencialmente relacionadas con el mar, puedan llegar a beneficiarse de este tipo de medidas pensadas exclusivamente para mitigar la escasa calidad de vida a bordo.

Se da la paradoja de que algunas actividades en tierra disfrutan de los máximos coeficientes reductores sin que sus beneficiarios hayan llegado nunca a estar enrolados, pero que fueron logrando, a través de mecanismos de presión poco transparentes, la capacidad de jubilarse mucho antes que la mayoría de los trabajadores embarcados.

Así, la medida justa que comenzó siendo una atención hacia las duras condiciones del trabajo en el mar, se ha convertido en un privilegio para muchos trabajadores que se benefician de que su trabajo está relacionado tangencialmente con el mar, pero con su puesto de trabajo en tierra.

Otra medida que defiende AETINAPE es la simplificación de los coeficientes reductores por flota, ya que el sistema actual es complejo y genera muchas demandas personales por vía judicial. Actualmente, cada tipo de flota tiene asignado un coeficiente distinto, en función de si el barco es congelador, pesca en fresco, GT, caladeros...llegando al esperpento que faenando en el mismo caladero y en la misma actividad tengan coeficientes diferentes.

AETINAPE solicita el aumento de los coeficientes reductores para el conjunto de los tripulantes y eliminándolos drásticamente para quien trabaja en tierra y no ve afectada su vida social y familiar a causa de su trabajo.

Ante la posibilidad de que la UE elabore un reglamento sobre la definición de los actuales buques de pesca que incida en el sistema de Coeficientes Reductores AETINAPE envió a los Eurodiputados españoles una carta para exigirles que controlen a la Comisión Europea en esta materia y velen para que ninguna de estas medidas pueda afectar negativamente a nuestro personal embarcado.

Reflexiones jurídicas

Los rumores surgidos en torno a una posible modificación de los criterios reductores de la edad de jubilación puso de manifiesto otros problemas que se vienen detectando en estos procesos. AETINAPE pidió sus impresiones a uno de los gabinetes jurídicos de mayor experiencia en tramitar este tipo de actos administrativos. Estas son sus impresiones.

1º-Que no ha habido modificación normativa en cuanto al cambio de coeficientes reductores de mar (en adelante, COES). En efecto, se siguen aplicando los mismos recogidos en el Real Decreto 1311/2007, de 05.10.2007

2º Este tema de los coeficientes reductores en los congeladores ya se viene detectando desde hace unos 3-4 años y las personas afectadas han hecho reclamaciones de buques espaderos-congeladores, palangreros-congeladores o arrastreros-congeladores que venían con un coeficiente inferior (los palangreros y espaderos, normalmente al 0,30; y los arrastreros al 0,30 ó 0,35; incluso en algunos casos al 0.25, al tomarse los buques por su Tonelaje de Registro Bruto, TRB, y no por su condición de congeladores.

Eran batallas individuales y en la mayoría de los casos no tenían repercusión práctica porque no se podían llevar al juzgado, ya que para acudir a dicha vía los trabajadores que querían solicitar la pensión tenían que dejar su puesto de trabajo por jubilación e ir vía judicial (normalmente los pleitos de jubilación tardaban entre un año y medio y tres años en celebrarse; amén de la tramitación y reclamación administrativa previa, entre dos y tres meses más), porque no se admite una solicitud de pensión sin cese en el trabajo; en definitiva, no era viable que una persona perdiese su puesto de trabajo y tardase varios años en cobrar la pensión, aunque tuviese razón.

Los que se pudieron llevar por vía judicial (aquellos que estaban en el paro o subsidio, cotizando a Convenio Especial..., en definitiva, aquellos que no perdían su puesto de trabajo) se ganaron con un esquema simple: se solicitaba a las Capitanías Marítimas un certificado del buque que acreditara su condición de congelador (a veces incluso presentando también testigos que acreditaran su condición de buque factoría, pesca y primera elaboración y congelado de pescado; y duración de mareas: 3-6 meses normalmente).

¿Qué ha ocurrido últimamente, en concreto en febrero o marzo del 2016? Pues que a las Capitanías Marítimas la Dirección General de la Marina Mercante (en adelante, DGMM) les ha prohibido hacer certificados de congeladores y las peticiones deben remitirse directamente a Madrid, a la DGMM, y que ellos con sus criterios contestarían (en la práctica o no contestan o tardan mucho tiempo en hacerlo, y nunca certifican la condición de congeladores)

En definitiva, no sólo ocultan su condición de congeladores, sino que también están tratando de cortar todos los medios de prueba.

3º-Al parecer el problema reside en la DGMM que es quien elabora las bases de datos que utiliza el ISM para el reconocimiento de COES, y la DGMM viene utilizando un criterio simplista (son congeladores los pesqueros que desplazan más de 1000 TRB y tienen más de 70 metros de eslora), algo que contradice la propia norma, en tanto el R.D. 1311/2007 solo menciona "buques congeladores" con independencia de su TRB o eslora.

Y no es un problema sólo de congeladores, el ISM reconoce también un COE inferior a los oceanográficos más pequeños, cuando la ley tampoco distingue criterios con los oceanográficos (0.35)

4º-En definitiva, se está legislando con criterios internos, a medio de circulares y vulnerando la legislación. Un nuevo efecto de los recortes "subrepticios".

5º-Los afectados pueden seguir reclamando por vía judicial, siempre y cuando tengan medios de prueba consistentes .

Alertar e informar a los Eurodiputados, primer paso de AETINAPE ante la posibilidad de nuevos recortes de derechos

La Comisión Europea elabora un Reglamento que puede afectar a los actuales coeficientes reductores

La alarma suscitada en torno a los coeficientes reductores nos ha llevado a dirigirnos a dos estamentos concretos, tanto para informar de la situación de los profesionales del mar como para hacer valer las reivindicaciones históricas de AETINAPE, así como alertar de las posibles consecuencias de una modificación irracional.

Ante la falta de información oficial, AETINAPE puso el asunto en conocimiento del Director General del ISM, Luis Casqueiro, quien señaló lo que días después el Gobierno español convertiría en una información oficial: que la Comisión Europea está elaborando un Reglamento que podría llegar a modificar los coeficientes reductores que se aplican a la gente del mar (regulado por el RD 1311/2007 del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales), que en la actualidad permite un retiro laboral más temprano para este colectivo.

Para ganar tiempo y que nadie pueda pecar de ignorancia, AETINAPE comunicó a los Eurodiputados españoles estas noticias que tanta inquietud causan en las poblaciones embarcadas.

Entre otras cosas, la carta indica que los adelantos de la edad de jubilación deben reducirse exclusivamente al personal embarcado, retirándolos drásticamente a otras actividades profesionales realizadas en tierra. La razón es obvia: debe jubilarse antes el personal embarcado, para compensar tanto su esfuerzo físico y constante aislamiento a bordo como las condiciones de su vida familiar y social, muy condicionadas por largos períodos de ausencia.

Considera AETINAPE que resulta impropio que muchas actividades en tierra sólo tangencialmente relacionadas con el mar, puedan llegar a beneficiarse de este tipo de medidas pensadas exclusivamente para mitigar la escasa calidad de vida a bordo, mientras algunas actividades en tierra disfrutan de los máximos coeficientes reductores sin que sus beneficiarios hayan llegado nunca a estar enrolados, pero que fueron logrando, a través de mecanismos de presión poco transparentes

Los europarlamentarios deben saber que esta medida es sobre todo para compensar las duras condiciones del trabajo en el mar, y no un privilegio para algunos trabajadores que, por tener sólo una relativa relación con el mar, aunque su trabajo sea de tierra, se aprovechan de la situación.

El mecanismo debería simplificarse para todos los trabajadores embarcados, aumentando levemente los coeficientes para quien trabaja a bordo y eliminándolos drásticamente para quien trabaja en tierra y no ve afectada su vida social y familiar a causa de su trabajo.

AETINAPE espera que los representantes de la ciudadanía en el Parlamento Europeo tengan en cuenta estos extremos a la hora de detectar cualquier movimiento normativo en este sentido, y velen para que ninguna de estas medidas pueda afectar negativamente a nuestro personal embarcado y que no exista minoración alguna de los derechos de los trabajadores a bordo.

COEFICIENTES REDUCTORES

Estos son los coeficientes en vigor

Así se recogen en el Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales "BOE" número 255, de 24 de octubre de 2007)

Artículo 1.- Coeficientes reductores

La edad mínima establecida para la percepción de la pensión de jubilación en el artículo 37.3 del texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, aprobado por el Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, será reducida para las actividades que se señalan a continuación mediante la aplicación de la siguiente escala de coeficientes reductores:

a) Marina Mercante. Trabajos a bordo de los siguientes tipos de embarcaciones:

1.º Petroleros, gaseros, quimiqueros, buques «Supply» y buques del Instituto Social de la Marina: 0,40.

2.º Buques de carga, remolcadores de altura, plataformas petrolíferas y de gas, buques de investigación oceanográfica y pesquera, embarcaciones y buques de salvamento y lucha contra la contaminación: 0,35.

3.º Buques mixtos de carga y pasaje: 0,30.

4.º Buques de pasaje de más de 1.500 arqueos brutos (GT) y embarcaciones de tráfico interior de puertos, excepto embarcaciones menores de pasaje de tráfico interior de puertos: 0,25.

5.º Buques de pasaje de hasta 1.500 arqueos brutos (GT) y embarcaciones menores de pasaje de tráfico interior de puertos: 0,20.

b) Pesca. Trabajos de cualquier naturaleza a bordo de los siguientes tipos de embarcaciones:

1.º Congeladores, bacaladeros y parejas de bacaladeros, balleneros: 0,40.

2.º Arrastreros de más de 250 toneladas de registro bruto (TRB): 0,35.

3.º Embarcaciones pesqueras mayores de 150 toneladas de registro bruto (TRB), no incluidas en los grupos anteriores: 0,30.

4.º Embarcaciones pesqueras de más de 10 y hasta 150 toneladas de registro bruto (TRB), no incluidas en los grupos anteriores: 0,25.

5.º Embarcaciones pesqueras de hasta 10 toneladas de registro bruto (TRB): 0,15.

c) Estibadores portuarios. Trabajos correspondientes a las actividades que integran el servicio portuario básico de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, relacionadas en el artículo 85.1 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, o en el correspondiente de la legislación vigente en cada momento: 0,30.

LA PESCA INDUSTRIAL, PRÁCTICAMENTE FINIQUITADA

La prohibición de arrastre, defunción del sector

Todos los indicadores muestran la desaparición del sector pesquero para favorecer importaciones de bajo coste

Hace unos años, fue la ONU quien desechó esa pretensión de los “ecologistas”, que manejados por la influencia de varios países como Australia, Nueva Zelanda, Perú, Chile o Ecuador pretendían imponer esta prohibición, sin ningún tipo de datos fehacientes que la justifiquen.

El cruce de declaraciones que están registrándose contra la posibilidad de prohibir la pesca de arrastre en la UE constituye un vergonzoso posteo, una vez que el sector pesquero industrial está prácticamente desaparecido en nuestro país.

La estrategia de la UE de prohibir la pesca de arrastre consiste en ofrecer datos pretendidamente científicos a las organizaciones ecologistas, para que estas presionen a la opinión pública con argumentos de gran calado mediático.

Los lobbies económicos que influyen en los procesos de deslocalización económica, utilizando argumentos de los grupos medioambientales, están en la base de esta guerra que la UE utilizó para destruir la flota pesquera española.

Muchos eurodiputados del período anterior, algunos de ellos gallegos, continúan en el Parlamento Europeo como miembros de la Comisión de Pesca. Según se desprende de sus impresiones, desconocen los problemas de la pesca española y gallega y, como la mayoría de ellos, se dejan condicionar por las presiones de los lobbies asentados en Bruselas, y como consecuencia de las políticas de la UE, incluido el impulso al desguace, miles de empleos directos e inducidos, así como centenares de buques de pesca de altura y gran altura, de acuerdo a los datos oficiales han desaparecido en nuestro país en los últimos años.

El proceso consistió en convertirnos en un país importador de pescado capturado en condiciones infrahumanas en países con mano de obra ultra barata, tal como ha ocurrido en otros sectores primarios.

Mientras los agentes económicos y el gobierno se acusan de deslealtades, evitan hablar del asunto fundamental: el gran fracaso de la UE en relación al sector extractivo, que ha desaparecido casi completamente en nuestro país.

Con estas falsas acometidas, personalizadas en este momento por el apoyo del Gobierno español a la desaparición del arrastre en la UE, España continúa su labor de abandono activo del sector pesquero industrial, para favorecer a los especuladores comerciales que importan pescado low-cost para introducirlo en el succulento mercado nacional.

Indignación por la actitud de los gobernantes

¿Ningún dirigente pesquero español va a dar explicación alguna por el clamoroso fracaso que una vez más España cosechó en la UE? ¿Nadie habrá con agallas políticas suficientes para dar explicaciones a un sector cuya ya profunda decadencia va a incrementarse a manos de los burócratas y los lobbies de Bruselas?

Son preguntas que estos días se hacen la mayoría de los profesionales del mar que comprueban en sus carnes y en sus perspectivas laborales cómo sus dirigentes abandonan la pesca a su suerte y se quedan en la copla del “pudo haber sido peor”.

La decisión europea de prohibir la pesca del arrastre en aguas comunitarias en fondos superiores a 800 metros modificará radicalmente lo que quedaba de nuestro sector pesquero, que ya practicaba con rigor una pesca responsable respetando las zonas de especial protección. La medida sienta un gravísimo precedente y recuerda además, a la implantación de las 200 millas de la zona económica exclusiva (ZEE) iniciado por Perú y rápidamente extendido a todos los países del mundo.

UNAS DECLARACIONES DE MARIA DAMANAKI
CONFIRMAN TODAS LAS SOSPECHAS

La ex-comisaria de Pesca, un relevante caso de puerta giratoria

Esta decisión de la UE fue el éxito del lobby ambientalista, con informes sin rigor científico, manejados por los grandes consorcios alimentarios y multinacionales petrolíferas, mientras, los representantes políticos y empresariales españoles han sido incapaces de manejar la situación aportando estudios rigurosos que contrapesen la opinión radical de los lobbies a quienes interesa acabar con la pesca europea y sustituirla en los mercados por la de acuicultura que permite a la industria de la distribución gestionar stocks, precios o logística con mayor facilidad, extorsionando a los productores más cómodamente, lo que justifica su esfuerzo para aniquilar la pesca marítima española, con costes sociales y laborales superiores y la capturada por países de menores costes laborales y ampliar las posibilidades de nuevas explotaciones petrolíferas.

Esta grave decisión ha sido un paso más en la liquidación de nuestro sistema pesquero, que lleva años produciéndose a instancias europeas, con los gobiernos de turno españoles como simples funcionarios que obedecen irresponsablemente las órdenes de la metrópoli.

Reírse del sector pesquero como lo hace la política griega que ahora dirige un lobby ambientalista internacional justifica el desafecto que ganan las políticas e instituciones europeas, faltas de un compromiso con la economía real europea y sólo atentas a los intereses de los grandes grupos de poder.

María Damanaki dice que gracias a ella los pescadores ganan ahora más. No serán los miles de trabajadores que perdieron su empleo y las empresas que tuvieron que deslocalizarse para aumentar su rentabilidad gracias al frenazo de la actividad pesquera registrado en Europa en los últimos años.

De hecho, al dejar su cargo en Bruselas, la ex-responsable fichó por la multinacional The Nature Conservancy, una misteriosa entidad empresarial al servicio del poder financiero, formalmente preocupada por los asuntos medioambientales, pero sin pizca de compromiso real con la naturaleza. Esta organización es una de las más criticadas del mundo por su dependencia de las empresas petrolíferas.

De hecho, la conocida activista Naomi Klein la criticó duramente por su activa dependencia de las compañías petrolíferas. Entre sus financiadores están Bank of America, British Petroleum America, Cargill, Chevron, The Coca-Cola Company, The Dow Chemical Company, Duke Energy, General Mills, Royal Dutch Shell, y Starbucks, todas ellas multinacionales que utilizan la entidad con fines exclusivamente propagandísticos.

Se confirma que la pesca es un problema para los que buscan petróleo

Las nuevas prospecciones británicas afectan a zonas del Gran Sol en las que se ejercía la pesca responsable

Las recientes noticias sobre la autorización de nuevas prospecciones petrolíferas en zonas anteriormente dedicadas a la pesca vienen a confirmar las sospechas que adelantábamos cada vez que se producían noticias sobre la prohibición del arrastre o se ordenaban nuevas restricciones a la pesca europea.

Es evidente que la reciente decisión de la UE de prohibir en aguas comunitarias la pesca de arrastre en fondos superiores a 800 m. y a más de 400 en zonas sensibles, no ha sido por razones científicas, sino económicas.

La larga mano de los lobbies que dirigen la política neoliberal de Bruselas se nota en las formas que utilizan para manejar a la opinión pública a través de los llamados grupos ecologistas, activos núcleos de poder preocupados por eliminar toda la pesca de las plataformas tradicionales europeas en las que se practicaba una pesca responsable.

Hace meses, AETINAPE recordaba que “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”

Detrás de estas decisiones que favorecen a las petroleras están los numerosos informes sin rigor científico, que manejados por los grandes consorcios alimentarios y las multinacionales petrolíferas, dan como resultado que se haya arrinconado la pesca europea. Mientras, los representantes políticos españoles han sido incapaces de manejar la situación aportando estudios rigurosos. Ahora se revela que lo que buscaban realmente era ampliar los sondeos petrolíferos.

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 en beneficio de las petroleras y las grandes compañías de alimentación, que prefieren productos acuícolas.

PETICIONES DE AETINAPE ANTE LAS ELECCIONES GALLEGAS

Plan Estratégico para la pesca y acabar con los desguaces

Aunque Galicia fue históricamente un referente indiscutible en materia marítimo-pesquera y aportó grandes marinos al transporte marítimo español y a la pesca, hoy somos una simple sombra de lo que fuimos, gracias a las políticas de aniquilación que se llevaron a cabo desde nuestra incorporación al club europeo.

Esa perspectiva, tantas veces ignorada por la totalidad de los partidos políticos debería hacer reflexionar a los aspirantes que concurren a las elecciones autonómicas, ofreciendo a la ciudadanía soluciones viables para mejorar el sector.

En vez de defender la capacidad productiva del sector y sus posibilidades de generar empleo, la clase política colaboró entusiasmada en la progresiva reducción de la pesca extractiva, hasta dejar en un nivel testimonial la capacidad pesquera, al tiempo que se promueven otras formas de explotar el mar y sobre todo se deja la pesca en manos de otros países.

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”, todo ello bajo informes supuestamente científicos.

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 del mundo a ser un país residual, lo que hizo posible la realidad pesquera de hoy: que más de la mitad del pescado que consumimos se importa.

AETINAPE es consciente de las limitaciones políticas de las Comunidades Autónomas en esta materia, pero no por ello nuestros gobernantes deben escudarse en este argumento. Deben plantear reformas políticas que posibiliten la defensa de nuestro sector, dado su importante peso socioeconómico, y hacer valer los intereses del mundo marítimo-pesquero ante el Gobierno Central y la UE.

Como cada año, siguiendo su guión, la UE anuncia recortes contundentes

Los anuncios de nuevos recortes de capturas para las flotas europeas son como el festival de Eurovisión: crean ilusiones (en este caso negativas) que después acaban en auténticos fracasos. Para la pesca, siempre lo mismo: más importaciones, más productos de acuicultura y menos capturas, con lo que los barcos de nuestro litoral, lo que un día fueron centros de trabajo, acabarán convertidos en piezas de museo.

El guion de cada año es el mismo: la Comisión amenaza con recortes apocalípticos de TAC y cuotas para el año 2017 en aguas comunitarias en diferentes especies (como el caso de la merluza, con una rebaja del 36%), el sector empresarial simula un enorme enfado, y la administración se convierte en heroica defensora. Al final, todos contentos, ya que los recortes se mitigan (los informes que los justifican carecen de todo rigor) y la administración saca pecho porque “consiguió” que la herida no fuese tan profunda.

El espectáculo se parece tanto año tras año que ya nadie se cree que esto sea más que la crónica de una muerte anunciada. De esta concatenación de acontecimientos, sorprende la tibieza de la patronal

pesquera.

Lo cierto es que la Comisión continúa cómodamente con su papel de destruir la flota (no hay más que consultar las estadísticas de su evolución en los últimos años) mientras España importa cada vez más productos pesqueros de Irlanda, Reino Unido y Francia, que se pescan en esas mismas aguas.

La justificación de los recortes procede de los famosos informes científicos y a los que nunca tuvo acceso el mundo profesional y que sirven sobre todo para cocinar argumentos comerciales. Europa decidió que a España le sobraba mucha capacidad pesquera pese a contar con un mercado muy amplio, y obligó a cercenar nuestra flota y poner la industria alimentaria marítima en manos de otras flotas y de comercializadoras que se abastecen de la acuicultura, pescan en países extracomunitarios e importan a precio de saldo.



CASI 16.000 PROFESIONALES DEL MAR MENOS EN EL SECTOR EN LOS ÚLTIMOS 15 AÑOS

Continúa vivo el “Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura”, la gran humillación para la gente del mar

¿Para qué sirven las Escuelas marítimas si los armadores recurren a profesionales de países extracomunitarios?

La nueva publicación en el BOE del “Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura”, pactado entre las grandes organizaciones sindicales, la patronal y el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, resultan nuevamente una auténtica agresión al sector marítimo de este país, ya que profundiza en el mito de que los españoles no aceptan trabajos en el mar.

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.

El interés patronal por reducir la masa salarial de los trabajadores embarcados está detrás de esta solicitud internacional de inmigrantes para los barcos. Con las altas tasas de desempleo españolas es fácil de localizar la rapiña como máxima motivación para este tipo de “hazañas” burocráticas, que suponen una amenaza más hacia el menguado mercado laboral marítimo.

Entre las ocupaciones que figuran en el Catálogo podemos encontrar personal titulado en puente y máquinas, así como personal subalterno de cubierta, de máquinas y de fonda. Mientras crece el paro y se destruye empleo en el sector marítimo-pesquero español, el exiguo mercado laboral que se ofrece a

nuestros profesionales en su gran mayoría se encuentra en buques de países terceros y bandera de conveniencia, compitiendo así en el dumping social.

De hecho, las drásticas reducciones de empleo que se llevaron a cabo durante los últimos 15 años en la flota ofrecen resultados devastadores, con más de 15.000 puestos de trabajo directo perdidos en el sector marítimo-pesquero, lo que convierte en paradójico este Catálogo.

AETINAPE se pregunta si no debe replantearse de nuevo la redimensión e incluso la existencia del potente sistema formativo español, que faculta profesionales que en el mercado laboral son reemplazados por personal procedente de países extracomunitarios. El mantenimiento de 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 profesionales españoles.

Reconocemos, por supuesto, el derecho de todos los ciudadanos y ciudadanas del mundo a desempeñar un puesto de trabajo digno allí donde se encuentren.



Tratamos de que reconozcan los días de embarque para el título de Capitán de Pesca

■ En función de las múltiples quejas que muchos afiliados plantearon, AETINAPE presentó una alegación ante la Secretaría General de Pesca para la modificación del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, en cuanto a los requisitos para la obtención del título de Capitán de Pesca.

■ La alegación afecta igualmente al Real Decreto 601/1999, de 16 de abril, por el que se regula el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros.

■ El apartado c) del artículo 5 del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, establece entre otros requisitos para la obtención del título de Capitán de Pesca, el “haber cumplido 600 días de embarque como capitán u oficial de puente en buques de pesca de eslora superior a treinta metros; 300 de estos días deben haberse realizado, tras la obtención del título de Patrón de Altura o Patrón de Pesca de Altura, a bordo de buques de pesca nacionales o a bordo de buques de pesca pertenecientes a sociedades que figuren en el Registro regulado mediante el Real Decreto 601/1999, de 16 de abril, por el que se regula el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros”. Este último, presenta una importante barrera y limitación a los interesados en tramitar los días de embarque al comprobar que muy pocas empresas están registradas al amparo de dicho Real Decreto.

■ El Real Decreto 601/1999, de 16 de abril, por el que se regula el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, establece en su artículo 1º que “[...] podrán inscribirse las empresas pesqueras que lo soliciten y cumplan con los requisitos que se establecen en el presente Real Decreto”. Por tanto, se puede deducir que dicho registro tiene carácter voluntario.

■ Debido a estos factores limitativos, AETINAPE está recibiendo numerosas quejas por parte de afiliados a esta organización ya que están teniendo muchos problemas para validar los días de embarque para Capitán de Pesca. A este respecto, muchas de las empresas contempladas en el artículo 3 del citado Real Decreto 601/1999 no figuran inscritas en el

Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, al comprobar que no es obligatorio, de modo que estas empresas siempre tratarán de evitar cualquier aspecto burocrático si no les aporta algún tipo de ventaja.

■ Además, en ninguna las titulaciones de puente de la marina mercante contempladas en el Real Decreto 973/2009 se contempla que los períodos de embarque tengan que realizarse en buques nacionales y se puedan legalizar los días en buques extranjeros, tal como establece el artículo 16 del Real Decreto 36/2014.

■ Por lo expuesto, AETINAPE solicita ampliar el ámbito de lo dispuesto en la letra c) del artículo 5 del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, a los buques del Espacio Económico Europeo (EEE).

■ Además, se ha solicitado que el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, regulado por el Real Decreto 601/1999, de 16 de abril, tenga carácter obligatorio puesto que con la actual normativa se crea un agravio comparativo y un perjuicio a aquellos titulados que por razones profesionales tengan su puesto de trabajo en una empresa que no esté en dicho registro.

■ Por último, la modificación debe alcanzar al reconocimiento de los períodos de embarque de aquellos buques de pesca que operan bajo el control de empresas radicadas dentro del Espacio Económico Europeo (EEE).

En la página siguiente pueden leer la respuesta de la Secretaría General de Pesca

Secretaría de Pesca, sobre los días de embarque para Capitanes de Pesca: “Estamos en ello”

La Secretaría General de Pesca responde ante la petición de AETINAPE de reformar el RD 36/2014

■
La única diferencia entre el contenido del artículo 5.1 c) del RD 36/2014 y el 1 b) del RD 1833/2004 es que el primero sólo exige realizar 300 días de embarco tras haber obtenido el título de patrón de altura mientras que el segundo exige 600 días, es decir, la norma de 2014 es más favorable para los titulados que la de 2004, y desde luego, mucho más benévola con ellos que el anterior reglamento de 1974.

■
Por otro lado, quisiéramos aclararle que, con anterioridad a la recepción de su escrito, la Secretaría General de Pesca ya era consciente del problema que suponía realizar los días de embarque necesarios para obtener el título de Capitán de Pesca. Por ello, el artículo 11 del proyecto de orden de desarrollo del RD.36/2014, cuando se refiere a los marinos mercantes que desean obtener el título de capitán de pesca, señala que los días de embarque pueden ser llevados a cabo “(...) a bordo de buques de pesca de cualquier país miembro del Espacio Económico Europeo (...)”, lo que amplía mucho el abanico de buques aceptados para poder llevar a cabo la formación práctica que nos ocupa.

■
Evidentemente esta Secretaría General no pretende discriminar a los pescadores con respecto a los marinos mercantes, por lo que el texto que recoge el proyecto de orden de desarrollo tendrá su Real Decreto en la norma matriz. En estos momentos, y por otros motivos, se está preparando una ligera modificación del Real Decreto de títulos pesqueros y se espera aprovechar la misma para introducir en dicho Real Decreto un texto similar al anteriormente

transcrito.

■
Con lo expuesto en el párrafo precedente se estaría dando cumplimiento a la primera de las modificaciones reglamentarias que nos solicitan en su escrito.

■
En la Secretaría General de Pesca somos de la opinión de que también sería posible estudiar la tercera de sus propuestas, referente a los embarques en buques bajo el control de empresas pertenecientes al Espacio Económico Europeo (EEE). No obstante, en este caso quizá fuese necesario aplicar dicho planteamiento a empresas españolas y, en todo caso, con limitaciones relativas a la pesca no declarada y no reglamentada.

■
Sobre su propuesta de reglamentar como obligatoria la inscripción de las empresas mixtas en el registro regulado en el RD 601/1999, estimamos que no es adecuado establecer nuevas cargas a las empresas con el único fin de beneficiar a un tercero (los titulados).

■
Además, de aceptarse la tercera de sus propuestas en la forma señalada en el párrafo precedente, carecería de sentido obligar a las empresas a dicha inscripción pues a los titulados les bastaría con que fuese una empresa española la propietaria para que los embarques fuesen válidos independientemente de si se hallase o no inscrita en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros.

En 6 meses podría estar publicado el curso para Mecánicos Mayores Navales sin limitación de jefatura en pesca

AETINAPE se ha puesto en contacto con la Secretaría General de Pesca para recabar información sobre el desarrollo del Real Decreto 36/2014, en lo concerniente a los cursos de aumento de atribuciones para los Mecánicos Mayores Navales, en dicha comunicación indicábamos lo siguiente:

“Después de la aprobación del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, publicado en el BOE, de 17 de febrero de 2014, y en relación con la ampliación competencial sin límites en buques pesqueros para los Mecánicos Mayores Navales:

Artículo 10, punto 2, apartado g) Ejercer como jefe de máquinas en buques pesqueros sin límite de potencia, siempre que cumpla, además de lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo, los siguientes requisitos:

1º Superar un curso, en un centro de formación autorizado para la impartición del título de Técnico Superior en Organización del Mantenimiento de Maquinaria de Buques y Embarcaciones, que conste de la duración y las materias que, con carácter de mínimo, establezca, en desarrollo del presente Real Decreto, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Desde la publicación en el BOE de este Real Decreto, han pasado dos años y medio, y del desarrollo de este curso nada se ha vuelto a saber, por lo que existe una profunda preocupación y malestar entre los titulados de máquinas.

Con el ruego de que se resuelva este asunto a la mayor brevedad posible y agradeciéndole que nos informe de las previsiones para el desarrollo del Real Decreto 36/2014 en el apartado antes mencionado.”

De la Secretaría General de Pesca nos contestan el pasado 26 de septiembre, lo siguiente:

*La legislación de desarrollo a la que se refiere su escrito comenzará próximamente su tramitación oficial y esperamos que esté publicada antes de que trascurren **seis meses**.*

Las titulaciones pesqueras no son únicamente competencia del Estado por lo que para redactar las normas que las rigen es necesario escuchar a los técnicos de las CC.AA, por ello se creó un grupo de trabajo sobre el asunto y, salvo que aparezcan peticiones de última hora, estimamos que la norma está lista para iniciar su tramitación.

*Cuando la norma que nos ocupa inicie su tramitación **les será enviada en su totalidad para que puedan efectuar las alegaciones que estimen pertinentes.***

CONTENIDO ACTUAL DEL TEXTO (está sujeto a modificaciones, en función de las alegaciones que se puedan presentar)

Artículo 4.-Curso para el levantamiento total de la restricción de jefatura del título de Mecánico Mayor Naval expedido por las autoridades de pesca.

1.-El curso establecido en punto 1º del artículo 10.2 g) del Real Decreto 36/2014 tendrá una duración mínima de 60 horas y durante el mismo se impartirán, al menos, las materias establecidas en el Anexo II de la presente orden.

2.-Para poder realizar la acción formativa establecida en el presente artículo, el titulado deberá hallarse en disposición de ejercer como jefe de máquinas en buques de pesca de hasta 6000 kilovatios.

3.-Del total de horas de duración del curso al menos la mitad tendrán carácter práctico.

4.-El curso al que se refiere el presente artículo podrá ser ofrecido por:

a) Los centros autorizados para impartir la formación conducente a la obtención del título académico recogido en la letra c) del punto 1 del artículo 10 del Real Decreto 36/2014.

b) Los centros encargados de impartir la formación conducente a la obtención de los títulos universitarios necesarios para la adquisición de titulaciones profesionales de la marina mercante.

La inspección y certificación de buques civiles debe reconocer a los titulados náutico-pesqueros

El Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento de inspección y certificación de buques civiles, no reconoce las competencias profesionales de los titulados náutico y marítimo-pesqueros.

El artículo 9 de esta norma discrimina completamente a los patrones y mecánicos de los ciclos formativos de formación profesional. Tal discriminación queda patente al requerir ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo A (actual grupo A1) y estar en posesión de una de las titulaciones de la marina civil.

Un Real decreto anterior, el 1434/1999, de 10 de septiembre, establece los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección, en cuanto a las entidades colaboradoras y los requisitos de los inspectores se rige por el Real Decreto citado anteriormente, discriminando directamente a los titulados de formación profesional náutico y marítimo-pesqueros, al cortarles el acceso a un puesto de trabajo que podrían ejercer con total competencia profesional.

Por otra parte, el ordenamiento jurídico internacional marítimo liderado por el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (SOLAS 74); el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973/1978 (MARPOL 73/78); el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977 (Convenio de Torremolinos 77); el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código ISM); y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 (STCW 78), todos ellos, junto con sus protocolos, modificaciones y códigos de carácter obligatorio en vigor, no establecen requisitos discriminatorios tal como lo hace el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, al imponer una titulación superior, sobre todo, para las entidades colaboradoras.

En definitiva, no existe dentro del ordenamiento jurídico internacional un mandato expreso que indique que los inspectores de buques civiles tengan que ser del grupo A1. Tan solo se limita a determinar, como es razonable, el nivel de competencia necesario para atender el puesto de trabajo de inspector, competencia que se considera demostrada en los titulados náutico y marítimo-pesqueros.

Las leyes orgánicas de educación (LOE, 2006 y LOMCE, 2013) ponen en valor dentro del sistema educativo los ciclos de grado superior de formación profesional. A tal efecto, el estatuto básico del funcionario público del estado ha tenido que intercalar el grupo B dentro de la categoría de funcionarios públicos a los títulos procedentes de los ciclos superiores de formación profesional. Estos son los titulados náutico y marítimo pesqueros que reclaman con toda legitimidad ser reconocidos en los puestos de inspección.

Los Reales Decretos que crean los títulos y los currículos de ciclos formativos de formación profesional marítimo-pesquera, ponen de manifiesto la importancia de estos títulos cuyos contenidos recogidos en sus respectivos currículos, cubren con creces las necesidades competenciales que puedan ser necesarios para los puestos de inspector.

Aetinape solicitó a la Dirección General de la Marina Mercante que modifique esa norma para que los titulados de los ciclos formativos de formación profesional marítimo pesquera o equivalente puedan acceder a los puestos de inspector regulados en el artículo 9 de esta norma.

Riesgos de la navegación en aguas someras y zonas de rompiente

Introducción

El análisis de los datos y circunstancias de los accidentes marítimos investigados por la CIAIM hasta la fecha revela un número significativo de accidentes por embarques de agua, vuelcos o embarrancadas de embarcaciones en aguas con poca profundidad. La mayor parte de estos accidentes afectó a embarcaciones de pesca que faenaban en zonas próximas a costa o sobre bajos rocosos, donde proliferan especies de gran valor comercial.

Desde su creación en septiembre del 2008 hasta el 16 de junio de 2016, la CIAIM ha abierto un total de 289 investigaciones de seguridad, de las que 29 responden a vuelcos, varadas y embarrancadas en zonas costeras, lo que supone un 10 % del total de accidentes investigados. En esos 29 accidentes se produjo el naufragio de 25 buques y/o embarcaciones y la desaparición o fallecimiento de 21 personas, junto a daños medioambientales.

En la mayor parte de los casos analizados, estos accidentes afectaron tanto a embarcaciones de recreo como a embarcaciones de pesca con esloras inferiores a 14 m, matriculadas en la lista 3ª, dedicadas a labores de pesca artesanal en condiciones marítimas similares, por cuanto que la mayoría de accidentes y naufragios se produjeron a consecuencia de una mar de fondo incidiendo sobre zonas poco profundas con alturas significativas de ola comprendidas entre 2 y 4 m y períodos medios superiores a 8 segundos, con una mar de viento de escasa magnitud.

Fenómenos asociados a la navegación en aguas someras

Para la correcta comprensión de los vocablos técnicos, en el anexo I se incluye una descripción de los principales términos y parámetros relativos al oleaje. La mar de fondo, caracterizada por un tren de ondas bastante regulares y una dirección de avance bien definida, no suele ser problemática para la navegación en aguas profundas, ya que el buque puede acomodar su rumbo y velocidad a ese estado de la mar y evitar situaciones de riesgo. Sin embargo, en las proximidades de la costa o en zonas de poca profundidad, la evolución del oleaje se torna extraordinariamente cambiante, originándose y reforzándose algunos fenómenos como:

— Squat o sobrecalado, asociado a la variación de la presión hidrodinámica al reducirse la sección de paso del fluido, que aumenta la resistencia al avance, aumenta el calado del buque, ralentiza la respuesta del buque o embarcación e incrementa la posibilidad de vibraciones debido a la aparición de turbulencias.

— Reflexión de oleaje por fondo o con la costa próxima, originando oleajes cruzados.

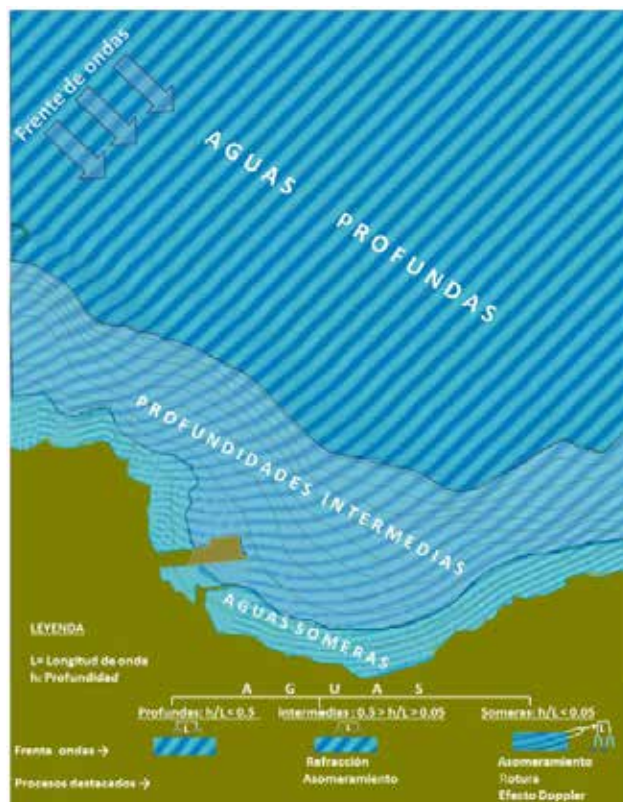


Figura 1. Esquema de la variación y de los procesos destacados que experimenta el frente de ondas en su propagación desde aguas profundas hasta la línea de costa.

— Refracción del oleaje, relacionada con el ángulo que forman las olas con los veriles de profundidad, modificando gradualmente la dirección de propagación del frente de oleaje, de manera que las olas tienden a alinearse con las isobatas (figura 1). Así, las alturas y las pendientes de las olas aumentan en los bajos y en los salientes de la costa y disminuyen en los entrantes, bahías y radas costeras.

— **Asomeramiento**, se produce al variar la altura H y la longitud de onda L del oleaje en zonas de menor profundidad, lo que reduce ligeramente el peralte o pendiente de las olas (H/L) en profundidades intermedias, aumentando bruscamente en la zona de aguas someras (ver esquema de la figura 2).

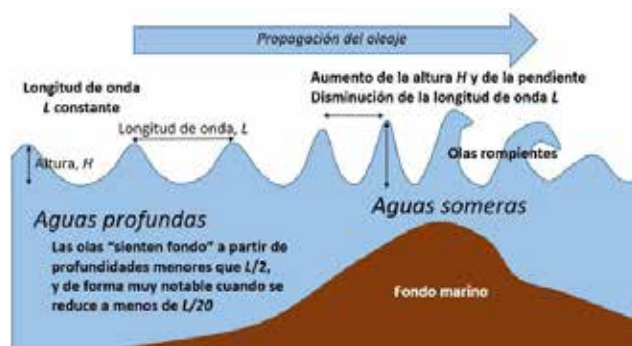


Figura 2. Perfil esquemático (con la escala horizontal exagerada) del proceso de asomeramiento del oleaje en zonas de poca profundidad.

— **Rompientes**, debido a la disminución de la velocidad de avance de las olas y al incremento de su pendiente.

— **Efecto Doppler**, producido por la interacción del oleaje con las corrientes marinas. Este efecto reduce la longitud de onda L si la dirección de propagación de las corrientes y el frente de ondas son opuestas y viceversa si son similares. La variación de la longitud de onda se traduce en un aumento o disminución de la pendiente de las olas y es particularmente adverso en zonas de poca profundidad con niveles altos de marea (figura 3).

— **Formación de corrientes de cierta intensidad**, asociadas a la rotura del oleaje y, en su caso, a la presencia de corrientes de marea, tornando la navegación más peligrosa.

Todos estos efectos disminuyen significativamente la capacidad de respuesta de la embarcación y dificultan, imposibilitando a veces, su gobierno.

En términos generales, el incremento de altura que puede alcanzar una ola antes de su rotura oscila entre un 60% y un 100% de su altura anterior. Por ejemplo, una ola de 2 m de altura en aguas profundas, puede llegar a alcanzar en aguas de poca profundidad una altura comprendida entre 3.2 m y 4 m instantes antes de romper.

Es muy importante tener en cuenta que en estas embarcaciones, al tener menos de 20 TRB, los criterios de estabilidad son distintos a los que la normativa requiere a los pesqueros de más de 20 TRB. Por ejemplo, no se exige a estas embarcaciones tener un libro de estabilidad que permita conocer a los patrones la forma adecuada de operar y cargar el pesquero para garantizar la estabilidad del mismo.

Además, su vulnerabilidad se incrementa enormemente cuando se encuentran fondeadas o en operaciones de cobrado de las artes de pesca. En estas condiciones aumenta el riesgo de naufragio por la amenaza que para la embarcación supone la drástica reducción de su estabilidad al haber quedado fijada al fondo mediante cabos o artes de pesca. Por tanto, estas operaciones deben ser abordadas con suma prudencia para evitar los golpes de mar que puedan ocasionar embarques masivos de agua en la embarcación.



Figura 3. Esquema simplificado del efecto Doppler que experimenta el oleaje al transitar por una zona de bajos, o en aguas someras, cuando una corriente de cierta intensidad tiene sentido contrario, reforzando la altura y la pendiente de las olas en el proceso de rotura. Fuente: módulos COMET (<http://www.comet.ucar.edu>).

3. Consejos para disminuir el riesgo

A continuación, se exponen algunos consejos para disminuir el riesgo de inundación, escora o vuelco de embarcaciones de dimensiones reducidas en zonas próximas a la costa o de escasa profundidad:

1. Consultar siempre antes de salir a faenar la información meteorológica y marítima, especialmente el diagnóstico y pronóstico del estado de la mar a través de cualquier medio de información disponible (anexo II).
2. No confiar en las condiciones aparentemente bonancibles en el estado de la mar, pues las mareas pueden reducir significativamente la profundidad y potenciar el asomeramiento del oleaje en condiciones de bajamar, con los mencionados riesgos que este proceso conlleva. La consulta de las tablas de mareas es, por tanto, fundamental en las operaciones de pesca próximas a la costa.
3. Una vez en la mar, procurar afrontar el oleaje por las amuras acomodando la velocidad de navegación a las condiciones marítimas y meteorológicas existentes.
4. Cuidar que la estabilidad de la embarcación no se

vea comprometida durante las maniobras de cobrado de las artes de pesca, pues una ola o grupo de olas más altas que la media puede ocasionar una escora importante o, lo que es peor, el embarque de agua y el posible vuelco de la embarcación.

5. Proteger la estabilidad con una correcta estiba de las capturas y de las artes para evitar corrimientos de carga que puedan hacer escorar la embarcación. Por ello, es preferible la estiba de este material en bodegas o compartimentos. En caso de hacerse sobre cubierta, evitar que queden inoperativas las portas de desagüe y el desplazamiento de la carga.

6. Mantener cerradas las escotillas y las compuertas de acceso a los compartimentos internos de la embarcación.

7. No fondear nunca en zonas próximas a la costa o de poca profundidad cuando existe oleaje de fondo.

8. En la medida de lo posible, no orientar la embarcación con el oleaje incidiendo de través o de popa. También es importante el empleo del chaleco salvavidas durante la navegación, fundamentalmente si se prevén condiciones de riesgo asociadas al trabajo en aguas poco profundas.

4. Accidentes marítimos investigados por la CIAIM

Acto seguido se enumeran algunos informes de accidentes marítimos investigados por la CIAIM, ocasionados por malas prácticas o por maniobras arriesgadas relacionadas en su mayor parte con actividades de pesca en aguas poco profundas expuestas al oleaje (ver cuadro anexo)

5. Recomendaciones de la CIAIM

Ante tal siniestralidad, procede dar amplia difusión a esta recomendación entre las autoridades competentes, organizaciones, entidades, asociaciones profesionales y deportivas, centros de formación marítima, aseguradoras, empresas públicas y privadas del sector pesquero y demás agentes relacionados con la navegación costera, sugiriendo la conveniencia de la elaboración formal, por

un organismo competente, de normas de buenas prácticas para situaciones en las que, por falta de previsión o por súbitos cambios del oleaje y de las corrientes, una embarcación deba enfrentarse a un estado de la mar caótico en zonas de poca profundidad. Dichas normas deberán estar siempre presentes en este tipo de embarcaciones y ser de conocimiento público en los sectores de la pesca de bajura y de la navegación de recreo. La decisión de cualquier marinero o particular de enfrentarse deliberadamente a estas peligrosas situaciones no admite ninguna justificación, en cuanto que compromete su propia vida y la de los tripulantes u ocupantes, así como la del personal de salvamento que acuda en su ayuda.

Es importante que el aprendizaje y la práctica de dichas normas se incluyan en todos los cursos de formación de pesca y de navegación deportiva. En concreto, la CIAIM propone que el capítulo dedicado a Meteorología y Oceanografía, dentro del programa de conocimientos mínimos requeridos para la obtención del título de patrón costero polivalente (RD 36/2014 de 24 de enero que regula las titulaciones profesionales del sector pesquero), contenga una descripción detallada de los fenómenos asociados al asomeramiento del oleaje en zonas de poca profundidad.

Número de informe	Fecha del accidente	Buques implicados	Buque o embarcación hundido	Fallecidos o desaparecidos
S-41/2011	29/8/2019	FURACÁN	Si	1
S-12/2012	27/10/2009	CUNCHIÑAS	Si	2
S-22/2011	30/01/2010	TRINIDAD o ANTONIO	Si	2
S-23/2011	15/08/2010	XERKORAT	Si	2
S-13/2011	05/07/2010	NUEVO DORADO	Si	0
R-18/2011	23/03/2011	Embarcación neumática	No	1
R-19/2011	24/03/2011	ZIRRI	No	3
R-26/2011	03/05/2011	FRENJO	No	1
S-26/2012	19/07/2011	MONTSERRAT	Si	0
S-43/2012	31/10/2011	NUEVO SIDERAL	Si	0
S-10/2013	12/07/2012	ENCARNITA DOUS	Si	0
S-05/2013	20/11/2012	NUEVO ELMO	Si	0
R-27/2013	06/01/2013	LORE TRES	Si	0
S-24/2013	21/01/2013	SEFI G	Si	1
R-26/2013	21/02/2013	RITA CUATRO	Si	0
S-42/2013	22/04/2013	HERMANOS POLA	Si	1
R-39/2013	31/05/2013	PICA II	Si	0
12/2014	11/12/2013	VILA DE CARIÑO	Si	0
-	13/08/2014	Auxiliar del GPS BATTLER	No	1
11/2015	27/10/2014	ITSASO BERRIA	Si	1
20/2015	19/11/2014	CASILDO	Si	0
07/2015	30/11/2014	MANUEL	Si	0
06/2016	24/03/2015	ALBA	Si	2
26/2015	15/05/2015	NUEVO VANESA	Si	0
25/2015	21/06/2015	O MARESCO	Si	0
24/2015	01/07/2015	SAMARI	Si	0
09/2016	18/05/2015	CASAL VERDES	Si	0
-	29/01/2016	LÁTIGO	Si	2
-	06/05/2016	REBECA	Si	1

ANEXO I. GLOSARIO DE TÉRMINOS Y PARÁMETROS DEL OLAJE

La correcta comprensión de los boletines de predicción marítima requiere conocer la escala Beaufort de viento y la escala Douglas de estado de la mar. Igualmente, la interpretación de los datos y registros de boyas aconseja familiarizarse con la terminología técnica propia del oleaje:

- Cresta: zona más alta de una ola.
- Seno: zona más baja de una ola.
- Altura de ola: distancia vertical entre el seno y la cresta de la ola.
- Altura significativa: altura media del tercio de olas más altas del tren de ondas que define un frente de oleaje. Esta altura se corresponde aproximadamente con la altura apreciada por un observador de cierta experiencia y es la altura de referencia para la mar de fondo en los pronósticos de oleaje que difunde la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) y para los registros de oleaje de Puertos del Estado.
- Longitud de onda: Distancia entre dos crestas consecutivas de olas bien formadas. Cuanto mayor es ésta, mayor suele ser el riesgo de accidente o naufragio.
- Período: tiempo transcurrido entre dos crestas sucesivas de olas bien formadas. Está directamente relacionado con su velocidad de propagación y su longitud de onda y, en primera aproximación, se mantiene constante durante toda la propagación de un tren de olas.
- Dirección media de propagación: media de las direcciones de procedencia del oleaje. Como cada frente de oleaje tiende a alinearse con la profundidad del fondo, si su incidencia es oblicua, suele experimentar una refracción cambiando su dirección de avance y también su altura. Esta es la dirección referida en los registros y pronósticos de mar de fondo. La dirección correspondiente a la mar de viento se asume idéntica a la del viento.
- Pendiente o peralte: Relación o cociente entre la altura de ola y su longitud de onda; dicho de otro modo, inclinación o peralte de los perfiles de las olas individuales.
- Rompiente: Proceso turbulento de ruptura de una ola, con arrastre de agua y abundante espuma. En aguas poco profundas, se puede producir la rompiente por fondo o por forma.
 - La rotura por fondo guarda relación con la magnitud de la altura de ola respecto a la profundidad a la que se encuentra, pudiéndose considerar que comienza cuando la altura llega a ser un 80% del valor de la profundidad.
 - La rotura por forma, es consecuencia de la pérdida de estabilidad de la onda producida por la reducción de la longitud de onda al disminuir la profundidad y el aumento de su altura provocado, fundamentalmente, por asomeramiento. Este tipo de rotura es más violento que el producido por limitación de fondo y es el que predomina en este tipo de accidentes, todos ellos ocurridos en zonas de poca profundidad y con mar de fondo de cierta intensidad.

ANEXO II. MEDIOS DE INFORMACIÓN METEOROLÓGICA Y MARÍTIMA

Pronósticos marítimos costeros:

La siguiente figura muestra las zonas marítimas costeras para las que la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) prepara diariamente pronósticos meteorológicos y marítimos, así como avisos ante posibles fenómenos adversos en todas las costas españolas.

Estos pronósticos costeros se difunden periódica y regularmente:

- A través de radio por los 19 Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo de SASEMAR según los horarios y canales publicados en la Guía de Meteorología Marítima: http://www.aemet.es/documentos/es/conocermas/maritima/guia_maritima.pdf
 - Permanentemente actualizados en internet: <http://www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/maritima>
- Pronósticos de playas:

Las condiciones meteorológicas y marítimas previstas en las playas peninsulares e insulares pueden consultarse en <http://www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/playas>

Estado de la mar observado y previsto:

La información sobre el oleaje registrado y previsto en las zonas litorales españolas está disponible en el portal de Puertos del Estado, donde es posible consultar los datos horarios, tanto en tiempo real como históricos, de oleaje y también de corrientes registrados por la red de boyas de medición de oleaje, así como los pronósticos hasta un plazo de 72 horas:

<http://www.puertos.es/es-es/oceanografia/Paginas/portus.aspx>



De pescadores y ecologistas

José Ignacio Espel Fernández

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de honor de Aetinape

Con mucha frecuencia aparecen en la prensa noticias, evidentemente exageradas y sin ninguna base estadística real, de los destructores del medio marino que son los pescadores españoles y, en general, los europeos. Para estos grupos la palabra pescador es sinónimo de depredador. Lo triste es que esta actitud ha calado en algunos grupos políticos del Parlamento Europeo e incluso en miembros de la Comisión.

La realidad, que no se transmite a los medios de comunicación, es muy distinta. Los pescadores europeos, y los españoles en particular, son muy respetuosos con las normas que marca Bruselas para la actividad pesquera, su control y la conservación de las especies.

Con los medios técnicos actuales, el seguimiento a la flota europea es continuo, tanto en su posicionamiento en la mar como en la declaración de sus capturas. Se respetan incluso normas tan absurdas como la prohibición de los descartes o el arrastre en sondas superiores a 1000m.

Cabe que nos preguntemos las influencias que tienen las capturas europeas, y españolas en concreto, en el conjunto mundial. Las capturas pesqueras mundiales fueron durante el año 2013 (últimos datos disponibles) de 93 millones de toneladas, siendo los

países más importantes:

- China: 17,7%, 16,5 millones de toneladas.
- Indonesia: 6.54%, 16.12 millones de toneladas.
- Perú: 6.28%, 5.9 millones de toneladas.
- EEUU: 5.60%, 4.84 millones de toneladas.
- India (4.96%)
- Rusia (4.65%)
- Birmania (4.05%)
- Japón (4,00%)
- Filipinas, Chile, Noruega y Tailandia.

De los 4.84 millones de toneladas que captura Europa en su conjunto, a España le corresponden 904.126Tn, el 18,67%, seguida de Dinamarca (13,85), Reino Unido (12.76%) y Francia (10.92%),

¿Creen Uds. que se merecen nuestros pescadores ese trato ignominioso que les dan los grupos conservacionistas jaleados por una prensa sensacionalista?

¿Puede la U.E., con un 5% de las capturas mundiales, ser la culpable de la desaparición de las especies?

¿Pueden asegurar los grupos ecologistas que la legislación pesquera estricta que se aplica en Europa es imitada en el Índico o en el Pacífico occidental? Seamos serios y abandonemos la demagogia. La pesca europea es totalmente responsable y aplica estrictos criterios conservacionistas para que las capturas sean sostenibles ahora y en el futuro.

Como cada año, AETINAPE os desea Felices fiestas, y un muy provechoso



Por una formación náutico pesquera de calidad

María del Carmen Ortiz Rivas

Consejera de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural
Junta de Andalucía

La práctica de la pesca profesional desde las embarcaciones está íntimamente relacionada al manejo seguro de los buques. Sin él, no se puede contemplar la posibilidad de mantener una actividad pesquera viable desde el punto de vista técnico y económico.

Las empresas armadoras son hoy en día plenamente conscientes de esta realidad y cada vez se interesan más por adquirir equipamientos que respondan a las necesidades técnicas que requieren para desarrollar una actividad con garantías de seguridad, así como por la contratación de profesionales bien formados que sean capaces de mantener y operar con estos nuevos equipos existentes en el mercado.

Desde la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural de la Junta de Andalucía, a través del Instituto Andaluz de Investigación y Formación Agraria y Pesquera (Ifapa), cada año se diseña e imparte un programa de formación marítimo pesquera que incluye las actividades requeridas para el ejercicio profesional de los trabajadores del sector.

El Ifapa, que tiene entre sus objetivos contribuir a la modernización del sector pesquero andaluz y a la mejora de su competitividad mediante la instrucción de los profesionales, es el organismo público de Andalucía que posee las competencias para impartir la formación institucional requerida para el ejercicio de los profesionales de la pesca.

De la red de 18 centros de las que dispone el Ifapa, tres de ellos están dedicados a la actividad náutico-pesquera (Huelva, Cádiz y Almería). Desde ellos se imparte la formación institucional pesquera que habilita para el ejercicio profesional en buques de pesca, como los cursos de Patrón Local de Pesca, Patrón Costero Polivalente y Marinero Pescador. Esta última es la formación necesaria que tienen que recibir todos los pescadores andaluces en activo.

Además el Ifapa desarrolla actividades formativas complementarias mediante convocatorias de Proyectos de Especialización Pesquera, que ofrecen al sector la formación sobre las novedades tecnológicas que les afectan.

El Instituto también ofrece la formación obligatoria que dicta la Organización Marítima Internacional para obtener certificados de especialidades Náutico-Pesqueras de Formación básica, Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo (SMSSM) y Formación Sanitaria Específica Inicial.

Más de 3.000 alumnos en 2016

Durante este año, el Ifapa tiene programadas 173 actividades formativas en el ámbito pesquero (50 para titulaciones profesionales pesqueras, 75 para certificados de especialidades náutico-pesqueras y 48 de Marinero Pescador) que beneficiarán a 3.306 alumnos andaluces. Todas estas actividades suman 12.143 horas lectivas.

La actividad formativa va creciendo, de forma que este año son medio centenar de cursos más que los organizados el año pasado dirigidos a casi un millar de alumnos más. Estos cursos se realizan en distintos puntos de toda la costa andaluza, ya que una de las prioridades de la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural es facilitar la accesibilidad a todos los profesionales de estas acciones formativas acercándolas a sus localidades y evitándoles que tengan que desplazarse.

Nunca es suficiente pero sí es cierto que continuamente avanzamos en el diseño de diferentes cursos y acciones, como la elaboración de nuevos manuales didácticos, por ejemplo, que se adapten a las necesidades que van surgiendo y que demanda el sector. Lo importante es lograr convocatorias con éxito, a la que los interesados puedan asistir, de ahí que estemos muy pendientes de celebrar acciones en fechas propicias para los profesionales, como pueden ser las paradas biológicas.

Sin duda, el futuro de la formación pesquera andaluza pasa por conseguir una oferta que eleve y perfeccione la cualificación de nuestros pescadores y pescadoras, con el fin de que la sociedad disponga de excelentes profesionales capacitados para abordar los nuevos retos que asuma el sector.

¿Para qué son los pesqueros y los mercantes?

Eduardo Cruz Iturzaeta

Capitán de la Marina Mercante

Capitán de Pesca

Los pesqueros son para pescar. Los mercantes para transportar mercancías. Todo el mundo sabe esto. Es una verdad muy obvia. Pero, cuidado, no es toda la verdad. Es solo una parte de la verdad. Le falta mucho para ser toda la verdad. Hay que ser cautos con las verdades parciales, pues fácilmente degeneran en mentiras encubiertas.

Además de pescar y transportar, estos buques tienen que ser económicamente rentables. Es otra parte de la verdad que no se puede negar. ¿Para quién tienen que ser rentables? Para quien invirtió y equipó esos buques. Eso sin olvidar a los que los manejan y operan, que perciben su salario por el trabajo que desempeñan. Si no hay rentabilidad no hay inversión, no hay industria, no hay negocio, no hay empleo.

¿Quién ha invertido su dinero en construir, equipar y operar buques? Su armador, será la rápida respuesta. Al armador lo dibujan en las viñetas cómicas con sombrero de copa y fumando un puro. No tiene por qué ser así. Hoy en día una parte del armador puede ser cualquiera, cualquier persona puede ser parte, sin saberlo, de la financiación de un barco. Basta con tener unos ahorros pequeños o grandes en un banco que invierte o participa en un Fondo que invierte en buques. De la misma manera que todos deseamos obtener el mayor interés por nuestros pequeños o grandes ahorros depositados en el banco, así mismo esperan obtener la mayor rentabilidad los que, de una manera u otra, han puesto su dinero en buques.

Ha habido tiempos y países donde el Estado era el gestor y operador de todo, del buque, de la industria, de las organizaciones y el Estado absorbía sus pérdidas y ganancias. Se demostró repetidamente que esa política no daba buenos resultados, porque las personas y organizaciones implicadas perdían interés, dejaban de superarse o se volvían perezosas y negligentes. Este sistema era malo para el Estado y al final para sus ciudadanos, pues se gastaba innecesariamente y no se podían atender otras necesidades.

Pero todavía no tenemos la verdad completa. Falta

algo importante para tener claro para qué están los buques en la mar. Los pesqueros para pescar, los mercantes para transportar y todos buscando la rentabilidad económica. Pero falta algo esencial. Falta incluir la seguridad. Tienen que pescar, transportar y rentabilizar pero siempre con seguridad. Con seguridad para todas las personas a bordo (y a veces en tierra), para el propio buque, para su carga o pesca, para sus equipos y con seguridad también para el planeta Tierra, más concretamente para no manchar y contaminar al medio ambiente marino.

La ecuación queda ahora completada. Pescar y transportar mercancías pero solo con rentabilidad y seguridad. ¿Qué está antes, la seguridad o la rentabilidad? ¿Qué es más importante? Dímelo tú si estás en el mundo real. Dímelo túsí vas a bordo y tienes ojos y oídos. Sea cual sea la realidad a bordo, sea cual sea lo que tú ves, por muchos años que lleves en la mar, la respuesta es clara y tajante. Nunca debe estar la rentabilidad por encima de la seguridad. La seguridad no puede sacrificarse para obtener un mayor provecho. Si tú ves cosa distinta, mal. La seguridad tiene que ir por delante, no hay otra posibilidad.

Hubo una época, felizmente pasada hace mucho, donde se sobrecargaba el buque con desmedido exceso. El buque podía cargar con seguridad, pongamos 1000 toneladas, pero cargaba 1200 ó 1300. El operador se embolsaba el extra flete de esas 200 ó 300 toneladas de más, pero el buque navegaba casi como un submarino, con un poquito de mar le entraba agua, se hundían numerosos buques y morían muchos o todos. Pasaron muchos casos así. Hasta una serie de televisión se filmó exponiendo el problema. No solo es que se hundan los barcos, no se olviden los fallos en los equipos de abandono, salvamento, incendio, emergencias varias, de protección personal, mantenimiento general, etc., etc.

Alguien me decía que los más interesados en tener la máxima seguridad tienen que ser los propios tripulantes a bordo. Si el barco se hunde, ellos sufren y hasta mueren algunos. Pero la realidad es que los más interesados no buscan la mayor seguridad. Esto se ve en la ITV de los coches o también en el deplorable estado de conservación de las tuberías del gas doméstico que a veces se ven en las casas. Está claro que los propietarios no cuidamos los coches e instalaciones como exige la ley. En el caso

de los buques, el Estado, la Autonomía y hasta entes públicos locales sufren y gastan en los fallos de seguridad a bordo. Hay buques rentables que están bien manejados, bien tripulados y bien inspeccionados y tienen una menor tasa de accidentes, es decir, menos víctimas, menos pérdidas y menos agresiones a la mar. ¿Por qué otros no?

La seguridad a bordo se va logrando cuando se va cumpliendo con la normativa aplicable al buque. Esta normativa es la producida por la administración central, la autonómica y tal vez otras. Para los mercantes, una gran parte de la normativa es la que proviene de los Convenios Internacionales, en su mayoría de la OMI y también de la OIT. Los nombres SOLAS, MARPOL, Líneas de Carga, STCW, CLM y otros más nos resultan familiares, aunque sus contenidos, en general, no tanto. Pero estos convenios no se aplican a pesqueros, excepto en unos cuantos preceptos, o sea, que se aplican limitadamente.

Para establecer normas internacionales de seguridad para pesqueros, España y otros países quisieron lograr una especie de SOLAS para pesqueros. Así se propuso, así se redactó y así se acordó. Fue el Convenio de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1973. Recuérdese que una cosa es acordar el texto de un convenio y otra muy diferente es cumplir las condiciones estipuladas para que ese texto se convierta en Ley nacional de obligado cumplimiento en cada país.

El Primer intento fue el “Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977”, que finalizó el 2 de abril de 1977 en Torremolinos (Málaga). Asistieron 45 países y 5 Organizaciones internacionales. Se acordó que entraría en vigor 12 meses después de la fecha en que lo suscriban 15 países cuyas flotas pesqueras agregadas, contando solo pesqueros de eslora igual o mayor de 24 metros, no sea inferior al 50% de la flota mundial de estos pesqueros. Nunca se cumplieron estas condiciones y nunca entró en vigor. La OMI calificó su estatus como ‘No se espera que entre en vigor’. Triste estatus del único Convenio que lleva un nombre español, como un túnel sin salida.

El Segundo intento, rebajó las exigencias del Convenio del primer intento, para facilitar que los países lo suscriban. Se llamó “Protocolo de Torremolinos de 1993 sobre el Convenio internacional para la seguridad de los buques pesqueros, 1977”, que finalizó el 2 de abril de 1993. Se acordó que entraría en vigor 12 meses después de que lo suscriban 15 países cuyas flotas pesqueras agregadas, contando solo pesqueros de eslora igual o mayor de 24 metros, no sea inferior a 14.000 pesqueros. Lo suscribieron 17 países. Sus flotas pesqueras agregadas de dichos pesqueros alcanzó la cifra de 3.237 pesqueros. No se cumplió la segunda condición. Nunca entró en

vigor. La OMI calificó su estatus como ‘No se espera que entre en vigor’, no menos triste y no menos túnel sin salida que el primer intento.

El Tercer intento, rebajando aun más las exigencias del segundo intento para dar más facilidades para que lo suscriban los países, es el “Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implementación de las prescripciones del Protocolo de Torremolinos de 1993”, que finalizó el 11 de octubre de 2012. Se acordó que entraría en vigor 12 meses después de que lo suscriban 22 países cuyas flotas pesqueras agregadas, contando solo pesqueros de eslora igual o mayor de 24 metros y que operen en alta mar, no sea inferior a 3600 pesqueros. En Agosto de 2016 lo han suscrito 6 países, cuyas flotas agregadas de los pesqueros citados no llega, ni de lejos, a los 3600. Todavía no se han cumplido las condiciones. No entrará en vigor hasta que se cumplan las condiciones citadas.

Cuarto intento. La Asamblea General nº 29 de la Organización Marítima Internacional (OMI) en su reunión de Noviembre 2015, ha realizado un llamamiento a sus Estados Miembros para que suscriban el Acuerdo internacional de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la seguridad de los buques pesqueros, a fin de que entre en vigor y permita así abordar la elevada tasa de siniestros en el sector. En una Nota de Prensa, la OMI añade, “Se cree que se pierden anualmente 24.000 vidas en el sector pesquero de todo el mundo”. No dice de donde ha salido esta cifra, pero es horrorosa.

La conclusión de estos intentos infructuosos a lo largo de casi 40 años es bastante obvia: Los países no quieren regular, en el ámbito internacional al menos, la seguridad de sus buques pesqueros de 24 o más metros de eslora. Lo que no es tan claro y tan obvio es “¿por qué?”, es decir, cuales son los motivos por los que los países rehusaron y siguen rehusando hacerse parte de un Convenio, de un Protocolo y finalmente de un Acuerdo, que con toda seguridad traerán más beneficios que perjuicios para los tripulantes, los propietarios, la industria y para la mar y sus costas.

Si esa brutal cifra de víctimas estimada por la OMI se pudiera rebajar, aunque sea mínimamente, mucho valdría la pena que las administraciones marítimas de los países, las consejerías, los sindicatos, los centros de formación y las propias tripulaciones, se esforzasen más, bastante o mucho más, para que no haya tantos accidentes, tantas víctimas, tanto daño y para que la mar, además de serena cuando no está alborotada, tantas veces bonita y placentera, esté más limpia y sea más segura para quienes viven de trabajar en ella.

Travestismo en la educación

José Manuel Costas Capelo

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

Este verano he disfrutado de la lectura de algunos libros sobre innovación educativa en España y en otros países, que tenía apilados sobre la mesilla de noche y que, por sus propuestas atrevidas y también controvertidas, no me han dejado indiferente. Sin duda comparto el diagnóstico que en general se hace de la situación actual, pero discrepo de gran parte de las soluciones que se proponen. Es cierto que casi todos los autores destacan la figura del profesor como eje fundamental del proceso formativo, pero las virtudes que le atribuyen no son propias de un profesor al uso, sino más bien de docentes excepcionales que dicen haber sido capaces de resolver los graves problemas de convivencia y aprendizaje en determinados centros conflictivos de educación. Profesores que inundan las aulas de una pasión desbordante y encuentran soluciones mágicas que se relatan una tras otra en las páginas de cada libro. Es seguro que serán capaces de romper la monotonía de una clase gris y aburrida, pero todo parece indicar que esa energía que despiertan en los alumnos tiene más que ver con un fin lúdico que docente.

Es cierto que existe una gran preocupación por mejorar la calidad de la enseñanza en todos los países, también en el nuestro. Todos quieren mejorar su posición en la lista del informe Pisa; de ahí la explosión de nuevos proyectos que intentan resolver esa rémora que supone una educación de escasa calidad para el crecimiento económico y el bienestar de los ciudadanos. Sin embargo, tengo la impresión de que yerran el tiro; dirán: como el sistema actual no funciona, nos lo cargamos y convertimos las aulas en salas de juego para disfrute de nuestros alumnos. Inundemos todos los espacios de pantallas y juguemos a trabajar en proyectos, por ejemplo, que están hoy muy de moda. Parecen aceptar que el aprendizaje es una tarea ardua, farragosa y aburrida, que es necesario disfrazar para que los alumnos saquen algún provecho de la representación en la que participan. Sin embargo, yo creo que, si hacemos bien las cosas, deberíamos conseguir despertar el interés, incluso la pasión, por el conocimiento sin necesidad de travestismo alguno.

Me vais a permitir que me detenga un instante y tome como ejemplo de esta nueva corriente innovadora, la llamada educación por proyectos, mencionada más arriba. En ella, básicamente, se propone a los alumnos participar en un proyecto que se compone de un número determinado de tareas y que implican a varias materias curriculares que a priori no conocen e irán descubriendo durante el proceso de elaboración del trabajo. Es seguro que a los alumnos les parecerá un plan perfecto porque lo aceptarán como un juego. Sin duda, es lo que buscan quienes apuestan por este nuevo movimiento educativo, aunque con intención bien diferente. El problema es el cómo se hace esto.

A título de ejemplo, podemos traer al análisis el caso del módulo de Proyecto Integrado del ciclo superior de puente, que algunos conoceréis muy bien, y que era el último de carácter profesional que se impartía en esta titulación. Aquellos que lo habéis cursado recordaréis que el reto consistía en llevar el buque al puerto que ordenaba el télex del armador y llegar a él con un plan de carga debidamente documentado que permitiera el embarque de esta y su estiba con destino a otro puerto de descarga. La complejidad de esta operación exigía el conocimiento de múltiples materias como son: inglés, navegación, teoría del buque, meteorología, estiba y otras, sin cuyo concurso la tarea sería imposible.

Recordaréis que mi labor en el aula consistía únicamente en observar vuestro trabajo y responder a aquellas preguntas que surgían de las dudas que se presentaban en relación con los distintos procesos en curso. No me puedo imaginar que este módulo, por considerarlo de mayor atractivo, pudiera ser trasladado al primer curso con el fin de libraros de los aprendizajes considerados más rutinarios de aquellas materias que, por cumplir la función de instrumentales, deben ser anteriores en el itinerario escolar. ¿Os imagináis construyendo una casa sin tener conocimientos de albañilería, carpintería, electricidad y fontanería? ¿No os parece que tendrías que empezar por superar los cursos de formación necesarios y afrontar después su construcción?

Yo creo que la solución está en otro lugar, en una reforma que tiene pocas variables, pero todas ellas esenciales. Algunas implican únicamente un cambio legislativo, por tanto, de solución inmediata; y otras que, aun dependiendo de una modificación normativa, su total implantación quedaría sujeta al paso de un determinado período de tiempo. Seguramente os estaréis preguntando en qué consistiría esa reforma de la que os hablo. Si me permitís, trataré de explicarlo tomando como ejemplo la manera en que deberíamos intentar mejorar la enseñanza de la formación profesional de nuestra familia marítimo-pesquera.

En artículos anteriores, he manifestado mi desacuerdo con la publicación del catálogo de especialidades del profesorado de formación profesional, tanto de educación secundaria como de técnicos, que en el caso de nuestra familia, no ha tenido en cuenta la necesidad de desdoblar las competencias para evitar que un docente tenga que impartir materias para las que no se ha formado; por las mismas razones, tampoco comparto el proceso que sigue la Administración para cubrir las plazas de profesores en la enseñanza pública en general y, por tanto, también en la formación profesional; por último, el modo en que los profesores eligen sus materias a principio de cada curso en los distintos departamentos, ordenado únicamente por la antigüedad del profesor en el cuerpo, no ayuda en nada a resolver el actual estado de cosas.

Esta situación lleva a que, con demasiada frecuencia, uno no deje de oír las críticas de los alumnos respecto al bajo nivel que observan en algunas de sus clases, haciendo referencia, en la mayor parte de los casos, al manifiesto desconocimiento de la materia que demuestra el profesor. Después de tantos años intentando unir esfuerzos para conseguir mejorar el nivel de la educación de este país, vemos con desaliento como esa calidad no acaba de imponerse, a pesar de los ingentes recursos que se han venido incorporando a las aulas en estos últimos años.

Dicho lo anterior, las soluciones están a la vista. Si consideramos el profesor como el motor del proceso educativo, legislemos ya para desdoblar la especialidad docente, hagamos lo mismo para darle atribución docente a quién realmente demuestre competencia en las materias que ha de impartir y, por último, establezcamos un proceso más eficiente para que la elección de materias en el departamento no obedezca únicamente a criterios de antigüedad del profesorado. Corregido lo anterior, añadiría un factor de mejora que me parece fundamental por sus consecuencias en la homogeneización del aula e influencia sobre la autoestima de los alumnos. Se trata de la necesidad de que todo profesor tenga la posibilidad de recuperar a aquellos de sus alumnos que tengan dificultades de aprendizaje a lo largo del curso, con un breve horario semanal que haga posible la atención especialmente personalizada.

Con ser esto solamente un cambio que afecta a la gestión educativa, nos permitiría dar un paso fundamental en los objetivos de mejora más significativos. Sin embargo, la importancia de la enseñanza es tal, que tendríamos que conseguir, además, que la sociedad en su conjunto mostrara la sensibilidad suficiente para que hiciera suya la necesidad de impulsar políticas que permitieran elegir a los mejores, para llenar las aulas de profesores con vocación, con talento, bien formados, con espíritu de servicio y mostrando un comportamiento ejemplar. Ellos conseguirán, sin duda, atraer el interés y la curiosidad de sus alumnos, haciéndolos más inteligentes, creativos y felices. Los recursos y las estrategias no han servido como medios de distracción o para sustituir la incapacidad del profesor, sino como una aportación necesaria a una actividad docente bien planificada y solvente.





Desde alta mar
Viejas Glorias

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

Secretario General de Aetinape

Vieja Gloria o Viejas Glorias, tiene en algunos ámbitos, como en el football, un significado de grandes éxitos, de grandes figuras, etc. y no digamos en el mundo artístico.

Pero si a la expresión Vieja Gloria le añadimos “marinera” ya cambia por completo el significado y nos encontramos con las Viejas Glorias Marineras que son motivo de bromas y cachondeos entre los marineros.

Normalmente llamamos vieja gloria a algún profesional de la pesca que una vez jubilado, vuelve al cabo de algún tiempo a embarcarse y seguir trabajando. Recuerdo que al poco tiempo de empezar como Patrón de Pesca, escuchaba a otros compañeros comentar sobre algún capitán retirado que se había vuelto a enrollar en tono de chanza y bromas más o menos intencionadas.

En mi caso cuando me jubilé, me preguntaron si volvería a embarcarme y yo les dije que no lo sabía, pero que si me escuchaban o me veían de nuevo “por el charco” tenían todo el derecho del mundo a llamarme “Vieja Gloria” sin ofenderme.

La mayoría de los pescadores, Patrones, Marineros, Mecánicos, etc. en cuanto se jubilan desaparecen del ámbito marítimo e incluso diría del círculo social en el que se desenvuelven cuando estamos en activo, como si se los hubiera tragado la tierra y pasan años sin tener el mínimo contacto con los antiguos compañeros o conocidos. Los motivos de este cambio o comportamiento han sido comentados y conocidos en otras muchas ocasiones.

En mi caso he intentado no perder el contacto con lo que ha sido mi profesión de toda la vida y tampoco el contacto y la relación de muchos años con los compañeros y colegas. Para mí es gratificante encontrarme con ellos y comentar los avances de la técnica de redes, adelantos informáticos, recordar viejos y malos tiempos, etc. Esta relación hace que no me sienta un profesional desaprovechado.

Al final he vuelto de nuevo al charco, la disculpa es hacer un relevo de una marea a un compañero que necesitaba quedarse un viaje en tierra y para no perder la plaza o no buscar a otro que viniese por solo un viaje pues me lo propusieron a mí y aquí estoy. El motivo de momento no lo sé, espero saberlo cuando finalice la marea.

■
Cuando el capitán de este barco me propuso hacerle el relevo, pues necesitaba quedarse un viaje de descanso, la verdad no me costó mucho tomar la decisión, tengo que decir que no me puse a sopesar los pros y los contras simplemente me gustó la idea de realizar una marea un poco distinta de lo que había hecho hasta ahora y acepté.

■
Son las tres y media de la mañana y acabamos de largar de nuevo la red al agua. Poco antes de virar me desperté sin motivo aparente, en realidad no sé si me había dormido. Me levanto, me invade una sensación que hace mucho tiempo que no sentía, estoy desorientado, no sé donde estoy. Cierro los ojos apenas unos segundos y recupero la ubicación, los años pasados entre mamparos de distintos barcos hacen que enseguida recupere la lógica marinera y encuentro la puerta y el pasillo para llegar a los distintos departamentos de este “Grande Navío” portugués, llamado Santa Mafalda. Para los habituales de NAFO es de sobra conocido por todos, es un barco de 84 metros de eslora y 12,5 de manga, o sea un barco enorme para los tiempos actuales. Es un barco muy antiguo, tiene más de 48 años y aunque no está mal cuidado ni mucho menos abandonado, se le nota la edad eso es evidente, sobre todo en el interior y en la distribución de los espacios. Lo están reparando y renovando un poco cada viaje pero los años no se los quita nadie.

■
A pesar de embarcar con las ideas condicionadas por su historial, no deja de sorprenderme algunos detalles, como por ejemplo la distribución de los espacios y su aprovechamiento. En un barco de pesca sea del tamaño que fuere, el espacio siempre es un lujo que se aprovecha al máximo, de hecho siempre tenemos la sensación de que no hay sitio para nada.

■
Una vez que subes a un barco lo primero que buscas es un sitio donde dejar la maleta o la bolsa y ya te das cuenta de que simplemente no hay sitio. En este barco es todo lo contrario, sobra sitio y espacio por todas partes, empezando por la parte alta: El puente es nuevo y bastante normal, en la siguiente cubierta está el camarote del capitán que ocupa prácticamente la mitad con su sala de estar y baño interior. Además hay dos camarotes individuales y otras dos salas que se utilizan como pañoles de respetos. Esta zona es nueva. En la cubierta siguiente se encuentra el comedor y alojamiento de oficiales, todo en madera y aspecto vintage y rancio, y así sucesivamente. Bajando escaleras se puede acceder por el interior hasta la sala de máquinas y a cualquier departamento del barco sin salir a cubierta, ni por lo tanto al exterior, lo cual se agradece en estos mares de Terranova, sobre todo en invierno y con mal tiempo. No creo que exista ningún barco español de nueva construcción que se pueda hacer lo mismo, pues el interior está aprovechado como bodega o entrepuente de carga.

■
En este barco no hay entrepuentes de carga y por lo tanto se dedica ese espacio a parque de pesca y alojamientos, gamuzas, pañoles, etc.

■
La sala de máquinas es impresionante con la cantidad de maquinaria funcionando, el eje de cola girando desde el motor prácticamente en mitad del barco hasta la popa, parece el “Titanic”.

■
Y llegamos a lo más importante del barco: LA GENTE ¿Quién mueve todo esto? ¿Quién hace que todo este montón de hierro funcione y se convierta en un lugar con vida y habitable?

■
La verdad es que estoy gratamente sorprendido de la excelente tripulación que tiene este Navío. Había oído hablar del “sistema portugués” de trabajo y convivencia a bordo pero no lo había visto anteriormente y la verdad es que aquí funciona muy bien.

■
No deja de sorprenderme y a pesar de vivirlo cada día no me doy acostumbrado al sistema tan jerárquico de convivencia. Somos treinta y seis (36) tripulantes a bordo o sea treinta y seis familias que dependemos directamente de la actividad de este barco, solo de pensar la responsabilidad que asume el capitán de un barco de este tipo hace que te pienes dos veces lo que vayas a hacer antes de tomar cualquier decisión.

■
En el puente somos tres, en la máquina siete, en la cocina cuatro incluyendo el ayudante de cámara del capitán, y un observador. Los veintiún marineros de cubierta se distribuyen en dos turnos con un maestro de redes, un contramaestre, segundo maestro y segundo contramaestre, en guardias de seis horas de trabajo y seis de descanso. Hay gente mayor y también muy jóvenes, lo cual hace un equipo muy bueno y todos son muy trabajadores, con ganas de ganarse el puesto como suele decirse..

■
La experiencia de momento es positiva y gratificante en todos los sentidos. Encontrarse de nuevo en la cubierta del barco realizando los preparativos para la pesca, es recuperar unas sensaciones que ya creía olvidadas.

■
En estos momentos estamos haciendo preparativos para ir al puerto de Saint John’s en Terranova para hacer combustible para una semana más de pesca y la ruta para regresar a casa. Lo que falta siempre es lo más difícil, pero esperamos conseguirlo.

■
Saludos a todos .Nos vemos en diciembre

■
P.D. Dedicado a todas las Viejas Glorias Marineras.

¿Exceso de confianza en los accidentes laborales a bordo de los pesqueros?

Francisco Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Me ha llamado la atención la reseña en el periódico “La Voz de Galicia”, de las manifestaciones realizadas por la funcionaria de la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de A Coruña, que participó en la jornada técnica “A Pesca e o seu entorno socio-laboral”, organizada por la Federación Galega de Confrarías que tuvo lugar en Santiago de Compostela el día 28 de septiembre de 2016.

En concreto, sus afirmaciones de que la mayoría de los accidentes en la mar se deben a un exceso de confianza -de los tripulantes-, pues, a juicio de la funcionaria de la Inspección, resulta que “a diferencia de lo que ocurre en otros sectores económicos, como puede ser el de la construcción, la pesca es un ámbito muy profesionalizado, en el que la gente además de llevarlo en la sangre (?) y mamado de padres y abuelos, está muy formada. Y que la profesionalidad y la experiencia relajan mucho. Lo que explica por qué la siniestralidad en la mar, aunque se ha reducido, no lo ha hecho como en la construcción. Por ese exceso de confianza que lleva a prescindir de las medidas preventivas”

De ahí que, la mencionada funcionaria, apelase a “ese carácter paternal (?) que siempre ha tenido el armador para que vele por sus trabajadores”

A la vista de tales aseveraciones, y partiendo de la base de que lo publicado en el referido periódico viene a ser un fiel reflejo de las manifestaciones vertidas por aquélla, al menos en lo fundamental, me permito formular mis objeciones a las mismas, a modo de una carta del lector. Así, he de comenzar diciendo que resulta impropio de una persona con conocimientos especializados en normativa laboral, y en particular de la concerniente a la prevención de riesgos laborales, apelar a la benevolencia del armador para que sea éste quien vele por la seguridad e higiene de los tripulantes, cuando resulta que es una imposición legal de todo empresario proteger a sus trabajadores frente a los riesgos laborales. Y es un derecho que tienen todos los trabajadores a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Una lectura de los artículos 4 y 19 del Estatuto de los Trabajadores (E.T.) y de los artículos: 14 y 15 de la Ley de 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (L.P.R.L.), nos revela que la seguridad e higiene en el trabajo es una obligación de todo empresario, por lo que huelgan tales afirmaciones. Artículos que por su interés me permito su transcripción parcial:

Artículo 4.2.d) del E.T.: “En la relación de trabajo, los trabajadores tienen derecho a su integridad física y a una adecuada política de prevención de riesgos laborales.”

Artículo 19.1 del E.T.: “El trabajador, en la prestación de sus servicios, tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo.”

Artículo 14.1 de la L.P.R.L.: “Los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo.”

Artículo 15.1 de la L.P.R.L.: “El empresario aplicará las medidas que integran el deber general de prevención previsto en el artículo anterior, con arreglo a los siguientes principios generales: a) Evitar los riesgos. b) Evaluar los riesgos que no se puedan evitar. c) Combatir los riesgos en su origen...”

Y en cuanto a la afirmación relativa a que la mayoría de los accidentes laborales en la mar tienen su causa —mediata, diría yo— en la profesionalidad y experiencia que tienen los trabajadores, pues ello les hace sentirse seguros y relajarse a la hora de adoptar medidas preventivas. En mi opinión no deja de ser más que una muestra de que nuestras Autoridades laborales no disponen de un cabal conocimiento de lo que ocurre en nuestro sector pesquero, pues de tenerlo, deberían de abordar sus acciones en materia preventiva de los accidentes laborales en la mar, partiendo de la hipótesis de si las condiciones de trabajo a las que se han de enfrentar los tripulantes de las embarcaciones y buques pesqueros españoles, están influyendo de una manera determinante en los accidentes laborales a bordo. Condiciones laborales, entre las que me permito subrayar las siguientes: Magros salarios, salvo excepciones, lo que provoca dificultades para completar las tripulaciones, al igual que la dificultad del reemplazo de

los trabajadores veteranos por tripulantes más jóvenes y cualificados, lo que ha traído como consecuencia que las tripulaciones de los pesqueros la conformen tripulantes nacionales de edad bien madura, con notable presencia de trabajadores foráneos. Y lo que es más grave, unas largas, extenuantes e incontroladas jornadas de trabajo.

Por otro lado, es discutible la afirmación de que profesionalidad y experiencia llevan a la relajación, pues, de ser cierta tal premisa de partida, nos encontraríamos con que la siniestralidad laboral se incrementaría en cualesquiera sectores económicos en donde la profesionalidad y experiencia sean una realidad, como puede ser, y a modo de ejemplo se cita, el relacionado con la industria de la automoción, y no parece que ello ocurra así en dicho ámbito laboral.

Un repaso al elenco de Informes que ha redactado y publicado la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, con ocasión de los siniestros marítimos investigados por la precitada Comisión, en donde estaban involucrados buques y embarcaciones pesqueros, nos permite extraer la conclusión que la profesionalidad en el sector pesquero también adolece de serias lagunas, pues en un gran número de dichos Informes se sostiene que han sido factores contribuyentes, cuando no la causa de tales siniestros, en los que en no pocas ocasiones ha habido víctimas mortales o tripulantes con graves lesiones, la falta de capacitación y/o conocimientos de las tripulaciones en materias tan básicas como: Reglamento en materia de prevención de abordajes en la mar, utilización de los dispositivos y equipos de salvamento, estiba de la carga y procedimientos de comunicaciones de socorro.

Supongo que la funcionaria de la Inspección, a la hora de exponer sus manifestaciones se dejó llevar por el ambiente del foro en el que se hallaba, y probablemente ello le supuso no haber calibrado que, en atención al título de la jornada, debería de haber profundizado más en la materia, pues sus aseveraciones más parecen estar centradas en nuestra flota de bajura y litoral, y referidas a unos tiempos ya pretéritos. Como colofón, solo me resta decir que: Otra gran ocasión perdida para poner los puntos sobre las íes a la hora de establecer las causas de los accidentes laborales a bordo de nuestros buques y embarcaciones pesqueros.

Reconocimiento de la correspondencia entre ciclos formativos de grado superior de la FP inicial y materias de grado de estudios universitarios

Vicente Yáñez González

Patrón de Cabotaje, Capitán Marina Mercante.
Profesor: IES Universidade Laboral, Culleredo, A Coruña

Pilar Cabanas Bermúdez

Diplomada en Profesorado de E.G.B.

El sistema educativo español debe acomodar sus actuaciones en los próximos años a la consecución de los objetivos compartidos con sus socios de la Unión Europea. En algunos casos, la situación educativa española se encuentra cercana a la fijada como objetivo para el final de esta década. En otros, la distancia es notable. La participación activa de España en la Unión Europea obliga a la mejora de los niveles educativos, hasta lograr situarlos en el nivel acorde con su posición en Europa, lo que exige un compromiso y un esfuerzo decidido.

Para conseguir que estos principios se conviertan en realidad, hay que actuar en varias direcciones complementarias.

En primer lugar, se debe concebir la formación como un proceso permanente, que se desarrolla durante toda la vida. Si el aprendizaje se ha concebido tradicionalmente como una tarea que corresponde sobre todo a la etapa de la niñez y la adolescencia, en la actualidad ese planteamiento resulta claramente insuficiente. Hoy se sabe que la capacidad de aprender se mantiene a lo largo de los años, aunque cambien el modo en que se aprende y la motivación para seguir formándose. También se sabe que las necesidades derivadas de los cambios económicos y sociales obligan a los ciudadanos a ampliar permanentemente su formación. En consecuencia, la atención hacia la educación de las personas adultas se ha visto incrementada.

Fomentar el aprendizaje a lo largo de toda la vida implica, proporcionar a los jóvenes una educación completa, que abarque los conocimientos y las competencias básicas que son necesarias en la sociedad actual, que estimule en ellos y ellas el deseo de seguir aprendiendo y la capacidad de aprender por sí mismos. Además, supone ofrecer posibilidades de combinar el estudio y la formación con la actividad laboral o con otras actividades.

Para permitir el tránsito de la formación al trabajo y viceversa, es necesario incrementar la flexibilidad del sistema educativo. Aunque nuestro sistema haya ido perdiendo con el paso del tiempo parte de su rigidez inicial, no ha favorecido en general la existencia de caminos de ida y vuelta. Facilitar que los jóvenes que abandonaron sus estudios de manera temprana puedan retomarlos y completarlos, exige concebir un sistema educativo más adaptable con conexiones entre los distintos tipos de enseñanzas, paso de unas a otras, y además establecer la configuración de vías formativas adaptadas a las necesidades e intereses personales.

La flexibilidad del sistema educativo lleva aparejada la creación de un espacio propio de autonomía en los centros docentes. La exigencia de proporcionar una educación de calidad a todo el alumnado, teniendo en cuenta la diversidad de sus intereses, características y situaciones personales, obliga a tomar decisiones que pueden afectar tanto a la organización como al funcionamiento del centro. Aunque las Administraciones establecen el marco general de la actividad educativa, los centros deben poseer un margen propio de autonomía que les permita adecuar su actuación a las circunstancias concretas y a las características de su alumnado.

Reconocimiento directo de los créditos de las titulaciones universitarias de grado para los titulados en formación profesional de grado superior.

La Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, en su artículo 44 establece que los alumnos que superen las enseñanzas de formación profesional de grado superior recibirán el título de técnico superior, que les permitirá el acceso a los estudios universitarios de grado que determine el Gobierno.

En virtud de esta ley las diferentes administraciones educativas autonómicas han desarrollado el régimen de convalidaciones entre los ciclos formativos de grado superior de la formación profesional inicial y las materias y créditos de los estudios universitarios.

El reconocimiento directo de créditos de las titulaciones universitarias oficiales de grado para los titulados en formación profesional de grado superior, se hace de acuerdo con las normas que cada una de las universidades considere oportuno. Esto implica que con la misma titulación de FP las convalidaciones pueden ser diferentes según la universidad en que se solicita.

Cabe la posibilidad de que alguna titulación universitaria de grado y algún título de técnico superior de formación profesional no tengan correspondencia validada, en este caso se podrá solicitar individualmente el reconocimiento de créditos, en la forma prevista por la normativa de reconocimiento y transferencia de créditos de cada universidad.

En la Comunidad de Galicia, la cualificación de las materias de reconocimiento será la nota media obtenida por el alumno o alumna en el ciclo formativo, a excepción de las materias de libre configuración en las que la cualificación será de apto.

VER CUADRO EN PÁGINA SIGUIENTE

Conclusiones

El planteamiento de compartimentos estancos en el que estuvo anclado el sistema educativo español, se ha roto. Esto representa un gran avance.

Las universidades españolas deben de afrontar el reto de reconocer la competencia profesional adquirida en el campo laboral, tan divulgado y ponderado en los planes de convergencia de Europa.

La dinámica del saber que las universidades poseen, debería proporcionar la energía suficiente y crear los procedimientos necesarios para que lo antes expuesto se convierta muy pronto en una realidad.

Referencias

- LEY ORGANICA 2/2006, de 3 de mayo, (BOE n. 106 de 4/5/2006) de Educación.

<http://www.edu.xunta.es/fp/validacions-ciclos-superiores-fp-estudios-universitarios>

<https://www.ehu.eus/es/web/estudiosdegrado-gradukoikasketak/aitorpenak-baliozkotzeak-eta-homologazioak>

http://www2.ulpgc.es/index.php?pagina=sie&ver=reconocimiento_fp

Validaciones de los ciclos superiores de FP y estudios universitarios en Galicia

Grado en Náutica y Transporte Marítimo			
Ciclos de grado superior del plan de estudios LOE	Tipo de materia	Materia y créditos reconocidos	ECTS
Organización del mantenimiento de maquinaria de buques y embarcaciones	Formación básica	Empresa y derecho. Informática Inglés I Matemáticas	6
	Optativa	Gestión de Náutica Deportiva	6
Transporte marítimo y pesca de altura	Formación básica	Empresa y derecho. Inglés I	6
	Obligatorias	Construcción naval Higiene naval y riesgos laborales Maniobra I Navegación I Seguridad marítima	6
Ciclos de grado superior del plan de estudios LOXSE	Tipo de materia	Materia y créditos reconocidos	ECTS
Navegación, pesca y transporte marítimo	Formación básica	Empresa y derecho. Inglés I	6
	Obligatorias	Construcción naval Higiene naval y riesgos laborales Maniobra I Navegación I Seguridad marítima	6
Supervisión y control de máquinas e instalaciones del buque	Formación básica	Empresa y derecho. Informática Inglés I Matemáticas I	6
	Optativa	Gestión de Náutica Deportiva	6
Grado en Tecnologías Marinas			
Ciclos de grado superior del plan de estudios LOE	Tipo de materia	Materia y créditos reconocidos	ECTS
Organización del mantenimiento de maquinaria de buques y embarcaciones	Formación básica	Física I Inglés Matemáticas I	6
	Obligatoria	Itinerario I. Instalaciones Marítimas y Propulsores	6
	Optativa	Itinerario I. Inglés técnico marítimo Itinerario I. Sistemas hidráulicos y neumáticos	6
Transporte marítimo y pesca de altura	Formación básica	Física I Informática Matemáticas I	6
	Optativas	Itinerario I. Inglés técnico marítimo Itinerario I. Interpretación y elaboración de documentación técnica	6
Ciclos de grado superior del plan de estudios LOXSE	Tipo de materia	Materia y créditos reconocidos	ECTS
Navegación, pesca y transporte marítimo	Formación básica	Física I Informática Matemáticas I	6
	Optativas	Itinerario I. Inglés técnico marítimo Itinerario I. Interpretación y elaboración de documentación técnica	6
Supervisión y control de máquinas e instalaciones del buque	Formación básica	Física I Inglés Matemáticas I	6
	Obligatorias	Itinerario I. Instalaciones Marítimas y Propulsores	6
	Optativa	Itinerario I. Inglés técnico marítimo Itinerario I. Sistemas hidráulicos y neumáticos	6

Mediterráneo: el naufragio de Europa



Antonio Fernández Cuesta

Periodista de Españoles en la Mar de RNE

Me he permitido coger el título del libro del catedrático de filosofía de la Universidad de Valencia, Javier de Lucas, porque creo que resume a la perfección la lamentable respuesta de la Unión Europea ante el mayor éxodo de refugiados desde la Segunda Guerra Mundial. La incruenta guerra civil en Siria ha provocado el desplazamiento forzoso de más de 5 millones de personas que huyen despavoridas de una muerte segura.

El Mediterráneo es una ruta de las rutas de escape de ese conflicto armado en el que miles de personas han muerto en los últimos años, pero ese mar también se ha convertido en la mayor fosa común del mundo. Desde 2014 más de 10.000 personas han fallecido en su intento por atravesar la frontera marítima que separa a las dos orillas con las mayores diferencias económicas del planeta.

La imagen del cadáver del niño kurdo Aylan en una playa de Turquía golpeó la conciencia de millones de personas y puso la crisis de los refugiados en el centro del debate político. Un año después, la respuesta de la UE ha sido subcontratar la atención a los refugiados con un acuerdo con Turquía, que ha sido calificado de ilegal y vergonzoso por parte de diversas organizaciones humanitarias.

La excusa de que la UE no tiene capacidad para acoger a más refugiados suena ridícula cuando se ve que El Líbano, un pequeño país de apenas 4 millones de habitantes, acoge a más de un millón de refugiados.

Si la respuesta de la Unión Europea ha sido lamentable, no ha sido mejor la actitud del gobierno español, puesto que se comprometió a acoger a 15.000 refugiados y apenas ha aceptado a unos pocos centenares. Además, el ejecutivo presidido por Mariano Rajoy ha rechazado las propuestas de diversas comunidades como la valenciana que ofreció un barco para trasladar a 1.000 personas desde Grecia para darles asilo en esta región.

Siendo grave la falta de una política comunitaria de acogida a los refugiados, más triste y penoso resulta todavía que no haya una misión de salvamento con los medios necesarios para evitar que miles de personas mueran ahogadas en el Mediterráneo. Ante la inacción de las autoridades y la falta de solidaridad entre los países, varias ONG's como Médicos Sin Fronteras o la española Proactiva Open Arms han fletado buques para llevar a cabo operaciones de salvamento y rescate. En el último año han salvado miles de vidas gracias a la labor impagable de sus trabajadores, voluntarios en muchos casos, que arriesgan sus vidas para rescatar de una muerte segura a mujeres embarazadas, niños, ancianos que intentan cruzar el Mediterráneo en embarcaciones totalmente saturadas que carecen de las mínimas medidas de seguridad.

Como en la foto de este artículo, ese niño que ayuda a su hermano pequeño a cruzar una zanja, yo me quedo con la Europa de las personas que deciden arriesgarlo todo para que los refugiados, que huyen de la guerra, no acaben engullidos por el mar.

Si no hay una reacción firme y adecuada ante esta tragedia diaria, el Mediterráneo terminará convirtiéndose en el naufragio de Europa.

Sobre la importancia del medio marino y sus habitantes

Camilo Camaño Gestido

Miembro-Amigo de Aetinape

Seguramente en anteriores oportunidades haya hecho referencia a tan importante elemento líquido, que además de ocupar más del setenta por ciento de la superficie terrestre, por lo tanto, próximo a las tres cuartas partes del planeta, es imprescindible para el equilibrio del ecosistema y por lo tanto igualmente de la vida, de la vida en cualquiera de sus dimensiones: flora, fauna y humana. Acaso ello nos debiese hacer reflexionar sobre la importancia del medio marino, tanto en lo referido a lo que representa como fuente de sustentación y riqueza para el conjunto de la humanidad, como por lo anteriormente referido, absolutamente imprescindible para que el planeta Tierra siga vivo y, por lo tanto, todo lo que este alberga.

Hecha esta introducción, cuya valoración debe servir cuando menos de reflexión a la hora de respetar y cuidar de manera sublime tan imprescindible medio, ya que de él depende no solo nuestra propia existencia, sino que además, los océanos y mares son el hábitat de miles de especies, las que en gran medida forman parte de nuestra despensa, muchas de ellas aún en el anonimato, puesto que las características e inmensa superficie e importante profundidad, dificultan dicho conocimiento, contribuyendo ello con infinitud de misterios.

Más allá de tiempos inmemoriales, en las diferentes culturas que poblaron la Tierra desde la prehistoria hasta nuestros días, la mar ha supuesto un factor imprescindible como medio de sustento, pero con el paso del tiempo, no ha sido menos importante lo referido a las comunicaciones, dando lugar al conocimiento entre diferentes culturas, a descubrimientos y, más cerca, a investigaciones científicas, al transporte de mercancías y a la pesca. Ya ubicados en este punto, es intención hacer referencia a los seres vivos que habitan en tan gigantesco espacio, puesto que además de las ya mencionadas miles de especies que le adoptaron como hábitat natural, no podemos ignorar a la comunidad humana, a marinos y marineros o marineras, que su profesión les mantiene lejos de tierra y, en ocasiones por largos periodos de tiempo. ¿Acaso ello no les convierte en habitantes del medio marino? ¿Cuánta gente de mar, durante su vida activa, se ha pasado más

tiempo sobre las olas que en tierra firme? ¿Dónde se ha quedado la conciliación familiar de aquellos marinos y marineros cuyas mareas se prolongaban durante seis o siete meses y en ocasiones doblar el periodo al tener que reenganchar con otra marea? Infinidad de veces he escuchado con suma atención a tan singulares gentes, también con respeto y admiración, narrando episodios vividos, aventuras y desventuras, unas veces menos gratas que otras, pero siempre añorando la separación de las familias, de los amigos. Incluso es bastante común el sentirse extraños por sus descendientes, por sus hijos e hijas, debido a esas inhumanas ausencias. Sin embargo, a pesar de esa sacrificada vida, en más momentos de los deseados muy próxima a la crueldad, la generosidad y abnegación de las gentes del mar, siempre se sienten y así lo expresan, orgullosas de profesar tan noble oficio.

Aunque sea de puntillas, no quiero pasar por este simple relato, sin convertirlo en mi humilde homenaje a tan noble colectivo, así como que él sirva de reflexión para aquellas autoridades y gobiernos, quienes, con su comportamiento, no hacen más que ignorarle hasta aproximarse al desprecio, acaso fruto del desconocimiento de lo anteriormente referido, siendo en múltiples aspectos considerado formado por gentes de segunda clase, lo que viene a dar sentido a aquella frase que escuché de un gran amigo: 'la humanidad está compuesta por vivos, muertos y marineros', ello conlleva a dudar en qué lugar colocar a tan singular colectivo. Prueba de ello quiero resumirlo en dos preguntas al aire, una de ellas esgrimida en múltiples ocasiones:

¿Por qué las gentes del mar no tienen el acceso universal del derecho a voto? Humillante o cuando menos absolutamente injusto e injustificado, puesto que por el contrario si ejercen ese derecho, personas que poco o más bien nada tienen que ver con tal ejercicio de responsabilidad, dado su desconocimiento de nuestra realidad, de nuestros problemas, incluso de nuestras geografías, como es el caso de descendientes de emigrantes en segunda, tercera o más generaciones. Ellos, sin a veces haber pisado nuestra geografía, disfrutaban de un privilegio, que a navegantes les está vetado, a sabiendas de que estos últimos son partícipes y conocedores del desarrollo social y económico, así como de la problemática cotidiana de su país.

■
¿A qué responde esa posible reconsideración de retirar o alterar negativamente el coeficiente reductor justamente aplicable a los marinos y marineros de altura para su posible jubilación anticipada? Acaso los legisladores sean susceptibles de ignorar tan duro trabajo y dolor producto del aislamiento. Por muy ínfima reflexión que nos planteemos, debiésemos considerar justo un tratamiento especial en sus casos. Imaginemos por un momento, que concluida nuestra jornada de trabajo, la única opción posible a la hora de descansar y reponer fuerzas para al siguiente día hacer frente de nuevo a la labor encomendada, tuviese que ser dentro de la fábrica o lugar donde se realice la misma. Tengo la absoluta certeza que ello sería considerado inaceptable, cruel y propio de desmedida esclavitud. Pues pongámonos en su lugar, ello incrementado por la separación de sus seres queridos.

■
Señores y señoras que nos gobiernan, no se ceben ustedes en los trabajadores y trabajadoras del mar para ocultar sus miserias, hagan uso de sus leyes para evitar tanta malversación emanada de una exagerada corrupción. Eviten un mayor dolor en las familias trabajadoras, en la comunidad marina y marinera. Si hay necesidad de tapar agujeros, recurran ustedes a que los malversadores reintegren lo usurpado, a que la banca rescatada devuelva su subsidio, sobre todo a sabiendas de que estos de poco valieron para su saneamiento, más bien para nutrir los bolsillos de sus ejecutivos. Recurren igualmente a la evicción de proteger desde el

erario público a entes confesionales exclusivos, que cuentan con el privilegio de nutrirse de mayúsculas cuantías emanadas de los presupuestos generales y por lo tanto del conjunto de contribuyentes. Dejen de vaciar la caja de las pensiones y de castigar a las gentes trabajadoras, a las generosas gentes habitadoras del medio marino.

■
No quisiera concluir sin antes agradecer a AETINA-PE, el haberme acogido, aunque de manera simbólica, en tan noble organización, pues ello ha contribuido a una mayor aproximación al salado colectivo, al que aprovecho para brindarles este hermoso poema de Rafael Alberti:

■
***El mar. La mar.
El mar. ¡Sólo la mar!
¿Por qué me trajiste, padre,
a la ciudad?
¿Por qué me desenterraste
del mar?
En sueños la marejada
me tira del corazón;
se lo quisiera llevar.
Padre, ¿por qué me trajiste
acá?
Gimiendo por ver el mar,
un marinerito en tierra
iza al aire este lamento:
¡Ay mi blusa marinera;
siempre me la inflaba el viento
al divisar la escollera!***



Los días de mar

José Antonio Prendes Serrano

Vicepresidente 1º de Aetinape
Capitán de Pesca

Vivimos un momento muy delicado en el sector Marítimo-Pesquero debido a la escasez de buques, tanto de pesca como de mercante. Venimos arrastrando un declive notable debido a la cantidad de trabas que principalmente nos ponen los cerebros que dirigen la pesca desde Bruselas, pero nosotros tenemos que luchar contra esos que amparados en criterios medioambientales, ocultan otros intereses económicos que harán bastante más daño que la pesca: El petróleo, donde hay mucho dinero para ocultar el daño irreparable al ecosistema marino.

Hecho este comentario inicial, paso al tema del título. Voy a hacer una reflexión, para que las Administraciones Marítimas tengan en cuenta el atranco profesional de los Náutico-Pesqueros.

En nuestra época también había que realizar los días de mar, pero al ser las enseñanzas por sistema de Adultos, la situación era distinta. La mayoría de los estudiantes teníamos dos o tres años de embarque como marineros o engrasadores, por lo tanto al acabar el curso ya podías tener el título de Patrón de Litoral de 1ª Clase y si tenías 21 años ya podías despachar un barco de 150 TRB o ir de 2º patrón en un barco de mayor tonelaje. Como ya ibas ganando algo, cuando tenías los días para Patrón de Altura te quedabas a estudiar otra vez y así hasta Capitán de Pesca. Que tiempos aquellos en que había bastante trabajo, nos ayudábamos unos a otros como supongo que haréis ahora, pero había muchos barcos. Lógicamente acabar este ciclo profesional llevaba sus años.

Hay un momento de oro como en todo, que fue con la aparición del congelado por los años 60/65.

La demanda profesional Náutico-Pesquera se incrementó de forma vertiginosa, no podemos olvidar la cantidad de barcos de pesca y caladeros nuevos que dieron paso a una expansión de nuestra flota por todos los mares del mundo, en este momento hubo más posibilidades de hacer los días de mar, aunque algunos los consiguieran de “extrangí”.

Hoy en día en las escuelas Náutico-Pesqueras, hay bastantes alumnos, de los cuales la mayoría no han embarcado nunca, por lo tanto al acabar su ciclo formativo incluidos los tres meses de prácticas, obtienen el Título Académico, y aquí empieza el problema, donde embarcar, hay pocos barcos y algunos están fuera con banderas de otros países, por lo tanto la cosa se complica.

Hay dos posibilidades:

— 1º De alumno/a, en esta situación las pocas empresas que acceden a embarcarlos tienen el problema de la Seguridad Social que cuesta un dinero que alguien tiene que pagar y aquí la Administración, que suele dar subvenciones, podría implicarse para conseguir que las empresas accedan a llevar alumnos de puente y máquinas para que por lo menos obtengan su primer título profesional, si no se hace nada para ayudar a este sector tan particular, cantidad de títulos académicos, quedan en el baúl de los recuerdos.

— 2º Esta opción es más complicada salvo que tengas experiencia y apoyos para embarcar de marinero o engrasador. Es casi imposible que te enrolen de marinero en un barco de pesca, primero porque hay pocos y pasan, no haces días de mar, y en la mercante está también muy complicado, no hay que olvidar, la dureza de la pesca de altura, para gente que no está acostumbrada. En el caso de las mujeres la cosa se complica bastante más, por esto su posibilidad es ir de alumnas, como también van las biólogas.

Con este escrito no pretendo desanimar a nadie que le guste el trabajo en la mar, por el contrario mi propósito es concienciar a las Administraciones Marítimas para que se preocupen de dar vida a un sector importante que tienen olvidado y al mismo tiempo no olviden que somos un país rodeado de agua exceptuando los Pirineos.

Para terminar, estad unidos y luchad para que os ayuden a validar vuestros títulos profesionales.

El “crecimiento azul” (blue growth)



Cristina de Castro García

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

Una iniciativa integradora desde el Puerto de Vigo y un posible modelo para otros puertos del mundo. Es una estrategia que interrelaciona a instituciones públicas y privadas afectando a diferentes sectores y el de la pesca ocupa un lugar preferente.

Siendo uno de los objetivos prioritarios de este proyecto, como estrategia de Crecimiento Azul, el atraer un gran volumen de inversión que genere empleo, riqueza e innovación en todos los sectores vinculados al mar. Y en la medida que nos vayamos acercando a la consecución de este objetivo confirmaremos la eficacia de su implantación.

EL “CRECIMIENTO AZUL”

LA FATIGA -- PUERTO DE VIGO 2016-2020

El “Crecimiento Azul” está encaminado a buscar soluciones de mejora para la vida de los trabajadores del mar y cuenta para ello con un importante número de participantes del puerto de Vigo con diferentes aportaciones, según lo exige esta convocatoria.

LA FATIGA es el objetivo provocador y el proyecto está encaminado a buscar soluciones para mejorar la vida de los trabajadores del mar, esperando resultados positivos, según los augurios del señor Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, don Enrique López Veiga, quien ha propiciado este proyecto.

LA Fatiga es la “tortura” del pescador. Es un esfuerzo humano ordenado para la producción de riqueza, ocasionando penalidad y grandes molestias en la realización del trabajo por la pérdida de resistencia física y dificultad mental, convirtiendo al pescador en un autómata incapaz de controlar su normalidad de reacción en el trabajo; una reacción previsible de accidentes.

Según consideración de la OMI todo ello es producido:

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

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 del pescado. Y las Autoridades Políticas, responsables de la permisividad, no promueven soluciones que alberguen la legalidad y la justicia.

Todo ello da lugar al impacto y a la tolerancia de la ESCLAVITUD para el sustento del pescado, que es el deshonor del siglo XXI

Participación de “Rosa dos Ventos”

Fui nominada para instar sobre la pesca fresca, la pesca congelada y la construcción naval. No fue posible asistir a la convocatoria sobre pesca fresca porque la comunicación no llegó a la Asociación debido a un error de Internet.

Se convocó a la asociación “Rosa dos Ventos” para tratar de la HUMANIZACIÓN del sector, un tema urgente y necesario de consideración en el ámbito de la pesca.

La pesca congelada fue una clara exposición de las carencias que sufren estos trabajadores. Se dio cuenta de las intervenciones informativas y reivindicativas realizadas ante el Gobierno Central, la Comisión y el Parlamento Europeo, mediante entrevistas y documentación. Asimismo, encuentros en Congresos nacionales e internacionales y Conferencias Marítimas, exponiendo las grandes carencias que sufren estos trabajadores y sus familias; entre ellas: LA FATIGA (Jornada laboral), LA CONTRATACIÓN (sin contrato, ni Seguridad Social, sin inspecciones a bordo, etc.), sin ejercer EL DERECHO AL VOTO.

En la intervención de “Rosa dos Ventos” en el Parlamento de Estrasburgo. se constató que “las familias de marinos españolas, eran las últimas de Europa en calidad de vida”

Análisis del Grupo de Trabajo de la Pesca Congelada

Los integrantes de esta mesa ratificaron su apuesta por el I+D+i, por mejorar la oferta del producto congelado (tanto en calidad como en precio) y por potenciar la producción de los productos pesqueros y su consumo. Principalmente estas iniciativas pasarán por generar conocimiento y tecnología propia (patentes) en sintonía con las necesidades del sector pesquero y por mejorar la coordinación entre los centros de investigación y el sector.

En cuanto a la construcción naval, el objetivo es mejorar la habitabilidad de los buques pesqueros; un tema sobre el que “Rosa dos Ventos” tiene importante participación y reflexión. Mejorar las estancias de los camarotes para el descanso y la convivencia durante largas jornadas entre personas de diferentes países e idiomas.

Esta nueva construcción tiene dificultades por el espacio reducido de los buques existentes, pero se les propuso que a estos trabajadores se les concedan jornadas más cortas a bordo.

Se trató sobre la posibilidad de obtener subvenciones de Bruselas para la nueva construcción naval y en los encuentros mantenidos con la Comisión

Europea estos nuevos retos “les suenan bien”

Análisis del Grupo de Trabajo de Construcción Naval

Realizar una estrategia como referencia internacional que debe basarse en la diversificación y la apuesta por tipos de buques especializados y por los mercados más activos y fundamentarse en la cooperación intersectorial para generar una cadena de valor mejorada. En cuanto a la construcción, el naval representado en esta Área se decanta por invertir en nuevos diseños que permitan hacer realidad el buque del futuro (el pesquero del futuro). Un barco inteligente y energéticamente eficiente, con altascotas de habitabilidad, equipado con tecnologías alternativas de propulsión y que hace uso de energías limpias.

LA HUMANIZACIÓN es urgente y se propuso como objetivo conseguir la ratificación del Convenio C188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y combatir la fatiga de los trabajadores a bordo. (Ha sido ratificado en estas fechas de octubre de.2016) Esta es nuestra Meta

VIGO COMO REFERENTE INTERNACIONAL EN PESCA Y HOGAR DEL BUQUE PESQUERO DEL FUTURO

PROYECTO	DESCRIPCIÓN	AREA
Humanización y Sostenibilidad de la Flota Pesquera	Lucha contra la FATIGA del trabajo y aumento del bienestar de las tripulaciones mediante nuevos buques pesqueros con procesos automatizados, digitalizados y sostenibles y altas cotas de HABITABILIDAD	Pesca congelada Construcción Naval



Los estándares internacionales en el ámbito marítimo y pesquero (XVIII)

Hacia una política integrada en la UE (I): el nacimiento de la política pesquera común y su adaptación hasta los años 90

Pedro Riveiro Domínguez

Analista en derecho internacional
marítimo y pesquero

Una perspectiva europea de los mares y los océanos, basada en una política marítima integrada, abre un nuevo enfoque en la forma de gestionar la pesca y el transporte marítimo dentro del espacio económico europeo. Sin embargo, en lo que respecta a la pesca, para visualizar este proceso integrador resulta necesario partir de los antecedentes pesqueros en la Unión Europea (UE), repasando la evolución de la gestión pesquera desde el nacimiento de la política pesquera común (PPC) hasta la actualidad.

A pesar de la modesta contribución de la pesca a la economía de los Estados miembros (menos de un 1%), muchas comunidades locales dependen de la renta de los más de 300.000 pescadores que trabajan en la Unión, así como de las miles de personas empleadas en las industrias vinculadas al sector pesquero. Sin embargo, esta actividad sólo puede avanzar si disponemos de pesquerías saludables y sostenibles. Tal es así, que en esta última década ha sido necesario conciliar las reivindicaciones de los pescadores, centradas en el mantenimiento de su medio de vida, con el hecho de que las poblaciones de peces están disminuyendo.

1. El nacimiento de la política pesquera común

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, entre los años 1939 y 1945, el estado de las pesquerías gozaba de muy buena salud al existir una reducida actividad pesquera. Sin embargo, los países pescadores tradicionales como Noruega, Francia y España, bajo la competencia creciente de otros estados como la Unión Soviética, Alemania del Este y Polonia, realizaron importantes esfuerzos de modernización que permitieron a sus barcos permanecer mayor tiempo en el mar, mejorar los motores y medios de conservación de la pesca, e utilizar sistemas de detección e instrumentos de navegación más sofisticados. Esto llevó a que las capturas mundiales de pescado se triplicaran entre 1948 y 1968.

Por otra parte, el Tratado por el que se estableció la Comunidad Económica Europea (CEE) fue firmado en Roma el 25 de marzo de 1957 por los seis estados fundadores y entrando en vigor el 1 de

enero de 1958. Este Tratado fundacional establecía en sus artículos 38 y 39 la instauración de la Política Agrícola Común (PAC). Desde la creación, los estados fundadores se comprometieron a elaborar una política común de la pesca en el marco de la PAC. El artículo 38 del Tratado de Roma definía los productos agrarios como los productos de la tierra, de la ganadería y de la pesca, así como los productos de primera transformación directamente relacionados con aquellos. En una primera aproximación a los citados artículos, la política común para las estructuras pesqueras es aquella que tiende a la necesidad de incrementar la productividad y fomentar el progreso técnico en la pesca, contribuyendo así a un desarrollo racional de la producción y a un empleo óptimo de los recursos pesqueros, el capital y el trabajo.

Sin embargo, a pesar de esta posición fundamental de la política común pesquera en el contexto de la política de la CEE, el primer paso para la creación de esa política a nivel comunitario no se produce hasta el año 1976, veinte años después de la constitución de la CEE, cuando los gobiernos de todo el mundo decidieron ampliar su soberanía pesquera a 200 millas náuticas. Para ello, los Estados miembros decidieron que la Comunidad Europea, sería el mejor instrumento para defender sus intereses en las negociaciones internacionales y para administrar sus poblaciones de peces. No obstante, la importancia de la pesca como responsabilidad de la Comunidad ya había aumentado con la adhesión de Dinamarca, Irlanda y Reino Unido en 1973, acordando que la libertad de acceso a las aguas de otro país se suspendería durante diez años y que las franjas costeras de entre 6 y 12 millas, quedarían reservadas a los pescadores locales y a los que hubiesen pescado tradicionalmente en ellas.

Por tanto, es el Reglamento 101/1976 del Consejo, el primer intento de configurar una política común para las estructuras pesqueras, creando una base de funcionamiento comunitario. A partir de aquí nacen los primeros pasos que marcan la transición de una política común para las estructuras pesqueras hacia la política pesquera común. Desde este momento, la política común para las estructuras pesqueras ha tenido dos definiciones sucesivas. La primera, la más importante, se produjo en el año

1983, bajo el influjo de la ampliación de la Comunidad. Es decir, a pesar de estos primeros avances, el acuerdo para una PPC desarrollada no se alcanzó hasta 1983, donde se llegaba a excluir básicamente el libre acceso a todos los caladeros de pesca y a ampliar la franja costera a 12 millas. La ratificación del acuerdo permitió establecer un sistema común para la conservación y gestión de las poblaciones en las aguas comunitarias y un nuevo enfoque para la política estructural basado en los programas de orientación plurianuales de la flota.

La primera definición que marca el origen de la política común para las estructuras pesqueras se apoyaba en cuatro pilares básicos: dos Reglamentos del año 1983 (el Reglamento CEE 2908/83 relativo a una acción común de reestructuración, modernización y desarrollo del sector de la pesca y de la acuicultura, y el Reglamento 2909/83, orientado a incentivar inversiones privadas encaminadas a ampliar las posibilidades pesqueras comunitarias), una Directiva del Consejo del mismo año (Directiva 83/515 sobre inversiones encaminadas a la adaptación de la capacidad de pesca a las posibilidades de desarrollar tal actividad, tanto en lo que hace referencia a la adaptación de carácter estacional (inmovilizaciones temporales) como en lo que supone reducciones netas del equipo capital (paradas o eliminación definitiva de buques pesqueros), y un Reglamento del año 1977 correspondiente al área de la definición estructural de la PAC (el Reglamento 355/77, inicialmente creado para los productos de la agricultura y posteriormente aplicado a los productos de la pesca, encargado de establecer las ayudas apropiadas para fomentar la creación, desarrollo tecnológico o modernización de las empresas que se dedican al tratamiento, transformación o comercialización de los productos de la pesca en el ámbito comunitario). Salvo este último Reglamento, la totalidad del marco regulador de 1983 sobre la política de estructuras pesqueras tiene un período ajustado de vigencia temporal hasta diciembre de 1986.

La segunda definición se produce en el año 1986, donde el consenso comunitario decidió promulgar el Reglamento CEE 4028/86 encargado de diseñar las siguientes líneas de acción estructural: la construcción de buques de pesca; la modernización de los buques de pesca existentes; la potenciación de la acuicultura y el acondicionamiento de la franja costera; la pesca experimental; las asociaciones temporales de empresas; la adaptación de las capacidades pesqueras; el equipamiento de los puertos pesqueros; la investigación del mercado; y los planes y medidas específicas. El alcance temporal de la planificación a través de este Reglamento, abarcaba el quinquenio 1987 a 1991. Es importante resaltar que este Reglamento salió a la luz antes de la Adhesión de España y Portugal a las Comunidades Europeas y que la adhesión de estos dos países llevo a duplicar el número de pescadores, la capaci-

dad pesquera aumentó un 75%, el tonelaje un 65% y la producción y consumo de pescado un 45%. De este modo, con la finalidad de otorgar a estos dos nuevos Estados miembros el tiempo necesario para adaptarse, fue preciso aplicar una serie de acuerdos transitorios que estuvieron vigentes hasta finales de 1995.

2.La adaptación española a la política común pesquera

Debido a la dimensión y diversificación de las estructuras, el sector pesquero español constituye un hecho económico diferenciado en el seno de la CEE. Por esta razón, España tuvo que adoptar dos medidas sucesivas como consecuencia del proceso de Adhesión: la primera, exigir que la delegación española que participó en los debates del Reglamento 4028/86 tratara de conseguir una definición política y financiera lo más amplia posible; y la segunda, la Administración española no solo tenía que adaptar la política común, sino que, se encontraba ante la necesidad de diseñar una política nacional complementaria para cubrir las insuficiencias de aquella y dar la mejor respuesta posible a las necesidades del sector pesquero. Por tanto, el proceso de adaptación a la política común, durante y después del proceso de Adhesión de España a las Comunidades Europeas, se ha realizado de la siguiente forma:

La primera adaptación estaba formada por la publicación del Real Decreto 2339/85 sobre construcción, modernización y reconversión de la flota pesquera. Además, una vez producida la Adhesión de España a la CEE, el 1 de enero de 1986, la Comisión exigió a España la elaboración de un Plan de orientación para la flota pesquera española para el año 1986. La segunda adaptación se produce con la entrada en vigor de varias disposiciones reglamentarias, entre ellas: el Real Decreto 219/87 para el desarrollo y la adaptación de las estructuras del sector pesquero y la acuicultura como decreto-marco de integración a España de esta política comunitaria; el Real decreto 535/87 para cubrir un vacío producido por el Reglamento 4028/86 para atender a la flota artesanal, que supone más del 60% del sector pesquero, a la vez que establecía las bases de reducción de arqueo; el Real Decreto 224/88 encargado de establecer las bases para la reducción de la potencia instalada en los buques; y el Real Decreto 1196/88 cuya finalidad era la de impedir que las exportaciones definitivas de buques significaran posibilidad alguna de aumentar el arqueo o potencia de nuestra flota pesquera.

Es decir, evitar un sobredimensionamiento de nuestra flota originado por la fórmula de exportaciones de buques a banderas de conveniencia utilizables posteriormente como bajas para nuevas construcciones. En conclusión, la incapacidad de la política común comunitaria para afrontar la complejidad de las estructuras pesqueras españolas por su diversidad y extensión, planteaba una serie de problemas. El

primero que hubo que abordar fue la cobertura de ayudas para la construcción de buques pesqueros de pequeña dimensión. La acción española en la configuración de la segunda definición de la política común consiguió la cobertura para los buques de pesca de más de 33 metros de eslora entre perpendiculares, pero no se consiguió, por el contrario, dicha cobertura a los buques de menos de 9 metros.

En España, especialmente en Galicia, la pesca artesanal tiene una dimensión económica y un peso social muy grande. Por tanto, la entrada en vigor del Reglamento 4028/86 dejaba fuera de su cobertura a importantes subsectores estructurales, como la pesca artesanal, proyectos de acuicultura menores y modalidades específicas de pesca como el cerco o el arrastre, entre otros. Sin embargo, la Comunidad concedía a los Estados miembros el adoptar líneas de actuación en política estructural fuera del marco de política común, financiadas individualmente. La única condición era que las normas fueran compatibles con el Tratado de Roma y con el propio acervo comunitario.

3. La política pesquera común a partir de los años 90

Tras el proceso de adhesión de España y Portugal, en el Plan de Orientación Plurianual (POP) 1987-1991 todas las medidas estructurales a favor de las flotas pesqueras y de la acuicultura se concentraron en un marco reglamentario único, el Reglamento 4028/86, modificado más tarde por el Reglamento 3944/90, con el doble objetivo de hacer extensible alguna medida estructural a los buques de pesca de menos de 9 metros de eslora o de 12 metros cuando los buques pudieran practicar la pesca de arrastre, o de establecer unas medidas a favor de las empresas mixtas.

En conclusión, el régimen de gestión de los recursos de 1983 fue revisado 9 años más tarde tomado como referencia un informe de la Comisión en 1991. Dicho informe resaltaba la necesidad de una explotación de la pesca responsable y sostenible, un control eficaz de la industria pesquera, un reparto de responsabilidades en la gestión de la PPC, una recomendación sobre un mayor equilibrio entre los recursos y su explotación y una mejor coordinación entre la política estructural y la de conservación.

Para ello, en 1992 se cimentaron las bases de una regulación común de la pesca con la creación de un nuevo reglamento por el que se establecía un régimen comunitario para la pesca y la acuicultura, y un año más tarde, un nuevo reglamento de control. Pero en 1993 fue necesario revisar los elementos estructurales de la PPC para garantizar una mayor coherencia entre los diferentes aspectos de esta política, y adaptarse a los profundos cambios que estaban afectando al sector debido al grave desequilibrio entre el número de buques y la cantidad de peces disponibles.



Certificados de suficiencia para trabajar en buques IGF

RESOLUCIÓN DE 21/09/2016, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE, SOBRE OBTENCIÓN DEL CERTIFICADO DE SUFICIENCIA EN FORMACIÓN BÁSICA Y AVANZADA PARA CAPITANES, OFICIALES Y MARINEROS DE BUQUES QUE UTILICEN GASES U OTROS COMBUSTIBLES DE BAJO PUNTO DE INFLAMACIÓN (Código IGF). BOE 250, 15/10/2016

El Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su 95ª sesión (MSC 95) mediante la Resolución MSC 391 (95) adoptó el Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF). Vinculado a este código se adoptan en la misma sesión las Resoluciones MSC 396 (95) y MSC 397 (95) relativas a las enmiendas al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio de Formación), 1978, en su forma enmendada, y al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación).

Dichas enmiendas introducen los requisitos especiales de formación y cualificación para el personal que presta servicio en buques regidos por el Código Internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), definido en la regla II-1/2.29 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

De conformidad con el capítulo 19 del Código IGF, estos requisitos especiales de formación estipulados en la nueva Regla V/3 del Capítulo 3 establecen tres niveles de formación, uno a bordo que permita familiarizarse de forma específica con el buque y el equipo y los otros dos niveles objeto de esta resolución, el básico y avanzado cuyas normas mínimas de competencia vienen definidas en la correspondiente Sección A-V/3 del Código de Formación.

Considerando lo anterior es necesario establecer las condiciones de idoneidad vinculadas a las titulaciones profesionales de las tripulaciones que presten servicio en buques regidos por el Código IGF, y así poder ejercer dichas funciones con seguridad.

Por ello y conforme a la Disposición adicional tercera, del Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, que autoriza al Director General de la Marina Mercante a aplicar las Resoluciones de los diversos Comités de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la finalidad de armonizar criterios de interpretación en materia de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de prevención y lucha contra la contaminación marina, resuelvo:

Primero. Objeto y ámbito de aplicación.

El objeto de esta resolución es aplicar el alcance y las condiciones para la obtención del Certificado de suficiencia en formación básica para los buques regidos por el Código IGF y del Certificado de suficiencia en formación avanzada para los buques regidos por el Código IGF.

Segundo. Certificado de suficiencia en formación básica para los buques regidos por el Código IGF. Se requerirá la posesión del Certificado de suficiencia en formación básica para los buques regidos por el Código IGF a la gente de mar encargada de cometidos específicos de seguridad vinculados a las precauciones debidas al combustible a bordo de los buques regidos por el Código IGF, su utilización, o respuesta en caso de emergencia.

Tercero. Obtención del Certificado de suficiencia en formación básica para los buques regidos por el Código IGF.

Podrán solicitar el reconocimiento del certificado de suficiencia en formación básica para los buques regidos por el Código IGF aquellos que satisfagan lo dispuesto en el párrafo 6 de la Regla V/3 del Convenio STCW y el párrafo 1.2 de la Sección A-V/3 del Código de Formación STCW.

■ *Cuarto. Certificado de suficiencia en formación avanzada para los buques regidos por el Código IGF.* Se requerirá la posesión del Certificado de suficiencia en formación avanzada para los buques regidos por el Código IGF a los capitanes, oficiales de máquinas y toda persona directamente responsable de las precauciones y utilización de combustibles, y de los sistemas de combustible de los buques regidos por el Código IGF.

■ *Quinto. Obtención del Certificado de suficiencia en formación avanzada para los buques regidos por el Código IGF.*

Podrán solicitar el reconocimiento del certificado de suficiencia en formación avanzado para los buques regidos por el Código IGF aquellos que satisfagan lo dispuesto en el párrafo 9 de la Regla V/3 del Convenio STCW y el párrafo 2.2 de la Sección A-V/3 del Código de Formación STCW.

■ *Sexto. Formación anterior a la fecha de aplicación de esta Resolución relativa a la seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación.*

Aquellas tripulaciones que hubiesen realizado una formación basada en las resoluciones y circulares de la Organización Marítima Internacional (OMI), en concreto las Directrices provisionales sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques, adoptadas mediante la resolución del Comité de Seguridad Marítima (MSC) 285(86) y la

Orientación provisional sobre la formación para la gente de mar a bordo de buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación adoptado por el Comité mediante STCW.7/Circ.23, será reconocido siempre que se acompañe de un certificado de la empresa marítima responsable de la explotación del buque regido por el Código IGF acreditativa de que se ha alcanzado el nivel de competencia exigidos, así como un certificado de un centro de formación de reconocido prestigio internacional y aceptado por otros estados parte de la OMI acreditando la realización de dicha formación antes mencionada.

■ *Séptimo. Condiciones generales de expedición de los certificados de suficiencia básico y avanzado.* Los Certificados de suficiencia en formación básica y avanzada para los Buques regidos por el Código IGF serán expedidos por la administración marítima, conforme a los modelos del Anexo I y Anexo II, respectivamente.

■ Los interesados presentarán la documentación definida en los párrafos b y c del Artículo 19 de 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. La experiencia a bordo se acreditará con el Certificado de la empresa del Anexo III de esta resolución.



FORMACIÓN

Renovación de certificados de Especialidad-Enmiendas de Manila: Marina Mercante rectifica

Ya puedes renovar el curso de Avanzado en Lucha contra Incendios

El pasado 18 de abril Aetinape envió una carta de protesta a la Dirección General de la Marina Mercante, en la que reclamábamos una rectificación en la tramitación de la revalidación del curso de Avanzado en Lucha Contraincendios y en la que indicábamos lo siguiente:

En Aetinape estamos recibiendo muchas consultas sobre la tramitación de la revalidación del curso de Avanzado en Lucha Contraincendios ya que se están presentando muchos problemas para su revalidación en buques pesqueros.

El pasado 11/04/2016, recibimos las instrucciones para la revalidación de los cursos de especialidad afectados por las Enmiendas de Manila. En relación a la REVALIDACION DEL CURSO DE AVANZADO EN LUCHA CONTRA INCENDIOS, indica la consulta de la nota E, Tipos de buques válidos para la revalidación, punto 3, que dice:

-Cualquier buque tanque

-Buques mercantes de arqueo bruto superior a 75 GT

-Buques pesqueros mayores de 50 metros de eslora.

- ¿Por qué se piden los periodos de embarque en buques pesqueros mayores de 50 metros de eslora?

- ¿Como van a revalidar el curso los titulados que naveguen en buques pesqueros de menos de 50 metros?

¿Por qué en buques mercantes se admiten con arqueo bruto superior a 75 GT?

Un titulado de puente o máquinas, puede estar navegando actualmente en un buque de 30 metros y más adelante tener la posibilidad de un embarque en un buque de 50 metros, ¿por qué no se acepta, si tendría curso realizado y experiencia ?.

Para la acreditación de la competencia profesional en la Orden de 21 de junio de 2001, Artículo 5 se admite la revalidación ocupando cargos en buques en un máximo de dos niveles inferiores. Rogamos que se revise esta circular y se modifique la nota E, correspondiente a la revalidación del curso de Avanzado en Lucha Contraincendios y se tenga en cuenta lo contemplado en la Orden de 21 de Junio de 2001.

Con fecha de 24 de mayo, hemos recibido una comunicación de la DGMM en la que modifican el apartado E, tal y como había solicitado AETINAPE el pasado 18 de abril, por lo que ya puedes solicitar la renovación del curso de Avanzado en Contraincendios que se acreditaría, presentando un periodo de embarque formalizado en la Libreta Marítima: realizando un período de embarque de al menos 12 meses durante los 5 años precedentes, o de 3 meses durante los 6 meses inmediatamente previos a la revalidación

INFORMACION PARA LA SOLICITUD DE RENOVACION

1. Generalidades

A mediados del año 2013 los certificados de especialidad de formación básica en seguridad, avanzado en lucha contra incendios, botes de rescate rápidos, y embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos), regulados en la ORDEN FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, y conforme al Convenio STCW enmendado por la Conferencia de Manila, fueron modificados entre otros aspectos, en su caducidad, en la que pasaron de no tener caducidad, a tener plazo de validez de 5 años.

Hasta la fecha se han generado dos situaciones diferentes:

1. Certificados emitidos con fecha de validez de 31/12/2016.

2. Certificados que permanecen sin caducidad y aún no se han emitido su nuevo formato.

En ambos casos se establece el mismo procedimiento de revalidación, procediéndose de la siguiente manera:

1. Será necesaria la solicitud de revalidación del interesado para su otorgamiento. Dicho trámite se puede realizar en cualquier Capitanía Marítima.

2. Los requisitos son los señalados, según su caso, en la tabla del Anexo I.

2. ¿Quién puede solicitar la revalidación?

Desde el día 08 de abril, cualquier marino o gente mar que se encuentre en cualquiera de las situaciones descritas anteriormente, y esté en posesión de cualquiera de los certificados de especialidad siguientes:

- Formación básica en seguridad.
- Avanzado en lucha contra incendios.
- Botes de rescate rápido.
- Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos)



**MINISTERIO
DE FOMENTO**

**SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTES Y VIVIENDA**

**SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTES**

**DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA
MERCANTE**

3. ANEXO I Requisitos para la revalidación

CERTIFICADOS EN PROCESO DE REVALIDACIÓN			DOCUMENTOS				
			A	B	C	D	E
FORMACIÓN BÁSICA EN SEGURIDAD	REVALIDACIÓN	POR EXPERIENCIA	X	X	X	X	
		POR CURSO	X	X	X		X
EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA Y BOTES DE RESCATE (NO RÁPIDOS)	REVALIDACIÓN	POR EXPERIENCIA	X	X	X	X	
		POR CURSO	X	X	X		X
AVANZADO EN LUCHA CONTRA INCENDIOS	REVALIDACIÓN	POR EXPERIENCIA	X	X	X	X	
		POR CURSO	X	X	X		X
BOTES DE RESCATE RÁPIDOS	REVALIDACIÓN	POR EXPERIENCIA	X	X	X	X	
		POR CURSO	X	X	X		X

Tabla 1 Certificados en proceso de revalidación.

Tipo de documento		Observaciones
A	Solicitud.	--
B	Copia compulsada del DNI o pasaporte.	--
C	Original del justificante de pago de tasas.	--
D	Documentación acreditativa de la competencia profesional, relativa a la realización de los períodos de embarco.	Se acredita con: – Período de embarque formalizado en la Libreta Marítima: realizando un período de embarque, de al menos 12 meses durante los 5 años precedentes, o de 3 meses durante los 6 meses inmediatamente previos a la revalidación. – Anexo III de la Orden de 21 de junio de 2001. – Anexo IV de la Orden de 21 de junio de 2001. Para embarques en buques extranjeros se solicitará los documentos habituales indicados en el artículo 6.4 párrafo "c" de la Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante. (BOE 10/07/2001).
E	Fotocopia compulsada del certificado emitido por el centro o entidad homologada, acreditativo de haber superado el correspondiente curso.	--

Tabla 2 Tipos de documentos.

**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 marinos que no hayan solicitado el SIVCE/EC-DIS durante el periodo transitorio, o no hayan reunido los requisitos sobre formación y/o experiencia en SIVCE/EC-DIS, al revalidar su tarjeta profesional se les incluirá tal limitación.

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.



MINISTERIO DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL



UNIVERSIDAD DE MURCIA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN

PAS

DE	MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL		
AL	MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL		
ASUNTO	SOLICITUD DE CERTIFICADO DE TITULACIÓN DE GRADUADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN		
FECHA	15/05/2014	CIUDAD	MURCIA
RECIBO	RECIBO DE LA UNIVERSIDAD DE MURCIA		

[illegible]

Elaboración de una relación de la responsabilidad de los investigadores en los proyectos de investigación, por quienes se encuentran, así como por los investigadores designados por la competencia (1994-1995), o mejor, por la competencia del investigador, respectivamente, en consideración a los datos de la lista de competencias del rol de la actividad científica de los investigadores en el IRII (1996), de la cual se elabora, por el sistema de análisis de las transformaciones de los datos, el efecto de la actividad científica de los investigadores en la actividad científica de los investigadores en la práctica de la ciencia (en la actividad científica de los investigadores en la práctica de la ciencia).

En caso de que sus gestiones informativas puedan validar esta modificación.

DECLASSIFIED BY: 6032
DATE: 01-11-2001

**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

FORMACIÓN

Resolución de 21 de septiembre de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, sobre la obtención de la tarjeta profesional de oficial electrotécnico de la marina mercante BOE 250,15/10/2016

El Artículo 26 Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante establece los modelos de tarjetas profesionales de la Marina Mercante para quienes estén en posesión de un título profesional, correspondiendo a la Dirección General de la Marina Mercante la determinación de los modelos de los títulos y tarjetas profesionales.

Asimismo, el artículo 18 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, regula los requisitos de obtención y atribuciones del Oficial electrotécnico de la marina mercante.

La Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante, tiene por objeto regular el procedimiento de expedición de las mismas, de su renovación y revalidación, las condiciones de validez de los períodos de embarco y la formación práctica necesaria para la obtención de los títulos profesionales.

En ejecución y cumplimiento de la Disposición Final 3ª del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Asimismo, y en aras del mantenimiento de la seguridad marítima procede aplicar la Disposición Adicional Tercera del Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, que dice: «Se autoriza al Director General de la Marina Mercante a aplicar las Resoluciones de los diversos Comités de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la finalidad de armonizar criterios de interpretación en materia de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de prevención y lucha contra la contaminación marina.

Resuelvo:

Primero. Objeto.

El objeto es aplicar los preceptos del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, tanto a la expedición del título como a la tarjeta profesional del Oficial electrotécnico de la marina mercante.

Segundo. Modelo y expedición del título profesional y tarjeta de la Marina Mercante.

Conforme a los artículos 26 y 27 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, la DGMM expedirá a instancias del interesado la tarjeta profesional de Oficial electrotécnico de la marina mercante, cuyo modelo será el regulado por la Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante.

Tercero. Expedición de la tarjeta profesional de la Marina Mercante.

1. El interesado, mayor de edad, en obtener el título profesional de Oficial electrotécnico de la marina mercante deberá solicitarlo para su tramitación a la DGMM o a sus servicios periféricos, aportando la documentación de conformidad a los artículos 3, 5 y 6 de la Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante.
2. Quienes hayan prestado servicio en un puesto pertinente como oficial electrotécnico a bordo de un buque mercante de potencia igual o superior a 750 KW durante al menos 12 meses en el curso de los 60 meses anteriores y acrediten mediante la presentación de un certificado de formación que satisface las normas de competencia que se establecen en la sección A-III/6 del Código de Formación y un certificado de empresa según modelo del anexo I, podrán solicitar la tarjeta de oficial electrotécnico. Para ello, deberán presentar el resto de la documentación de conformidad con los artículos 3, 5 y 6 de la ORDEN de 21 de junio de 2001.
3. Se entenderá por puesto pertinente aquel que haya ejercido tareas como Oficial electrotécnico relativas a las funciones de mantenimiento y reparación de los equipos, instalaciones y maquinaria eléctricos y electrónicos, incluidos también sistemas de radiocomunicaciones y ayudas electrónicas a la navegación.

Cuarto. Revalidación o Renovación.

Conforme al artículo 4 de la Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante, directamente o a través de sus servicios periféricos, revalidará o renovará a instancias del interesado la tarjeta profesional de marina mercante.

Quinto. Condiciones de los buques para la validez de los períodos de embarco.

En aplicación del párrafo 1.c del artículo 18 del Real Decreto 973/2009 de 12 de junio, para la obtención del título profesional de Oficial electrotécnico de la marina mercante serán válidos los períodos de embarco realizados en buques mercantes, españoles o extranjeros, cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 KW, ejerciendo tareas relativas a las funciones de mantenimiento y reparación de los equipos, instalaciones y maquinaria eléctricos y electrónicos, incluidos también sistemas de radiocomunicaciones y ayudas electrónicas a la navegación.

Las prácticas se realizarán bajo la supervisión del Jefe de máquinas o el Oficial de la sección de máquinas de mayor experiencia en quien delegue el Jefe de máquinas.

FORMACIÓN

Resolución de 21 de septiembre de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se determinan las condiciones de obtención de los certificados de suficiencia de los mariners de la marina mercante.

Conforme al Convenio de la Organización Marítima Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, hecho en Londres el 7 de julio de 1978, en su forma enmendada por la conferencia de Manila en 2010, y a la Directiva 2012/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas, los títulos de marino de puente y marino de máquinas han pasado a denominarse certificado de suficiencia de marino de puente y certificado de suficiencia de marino de máquinas. Asimismo, se introdujeron también requisitos de aptitud para los mariners de primera de puente y de máquina y se crearon nuevos perfiles profesionales, como el de marino electrotécnico.

Para dar cumplimiento a lo anterior y adaptarlo a la normativa interna española, con fecha de 8 de noviembre de 2014, se publicó en el BOE nº 271 el Real Decreto 938/2014, de 7 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Mediante los apartados 13, 68, 69 y 77 de su artículo único, se regula entre otros aspectos los requisitos mínimos de calidad en la formación y se especifica las facultades de la Dirección General de la Marina Mercante para determinar los programas de formación, las condiciones de homologación y control de los centros de formación, las condiciones de obtención y revalidación de los certificados de suficiencia acreditativos de la competencia profesional para el marino de puente de la marina mercante, marino de primera de puente de la marina mercante, marino de máquinas de la marina mercante, marino de primera de máquinas de la marina mercante y marino electrotécnico.

Dicha modificación requiere en consecuencia que se establezcan las condiciones para la obtención de los certificados de suficiencia de marino de puente de la marina mercante, marino de primera de puente de la marina mercante, marino de máquinas de la marina mercante, marino de primera de máquinas de la marina mercante y marino electrotécnico, y sus requisitos de expedición.

Por todo lo anterior, y en virtud del artículo 30 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio que faculta a la Dirección General de la Marina Mercante

Para determinar los programas de formación, las condiciones de homologación y control de los centros de formación, las condiciones de obtención y

revalidación de los certificados de especialidad y de suficiencia acreditativos de la competencia profesional, de que deben disponer los miembros de la tripulación que ejercen funciones profesionales a bordo de los buques mercantes españoles y los respectivos canjes y convalidaciones, así como de la disposición final tercera del citado Real Decreto,

Resuelvo:

Primero. Objeto y ámbito de aplicación.

El objeto de esta resolución es establecer los programas de formación, las condiciones de homologación y control de los centros de formación y las condiciones para la obtención de los certificados de suficiencia acreditativos de la competencia profesional de marino de puente de la marina mercante, marino de primera de puente de la marina mercante, marino de máquinas de la marina mercante, marino de primera de máquinas de la marina mercante y marino electrotécnico.

Segundo. Certificado de suficiencia de marino de puente de la marina mercante.

1. El certificado de suficiencia de marino de puente de la marina mercante es el certificado de suficiencia expedido de acuerdo con la Regla II/4 del Convenio STCW y la Sección A-II/4 del Código Formación, necesario para todo marino que haya de formar parte de una guardia de navegación en buques mercantes, según viene definido en el artículo 2 punto 10 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, de arqueo bruto igual o superior a 500 GT.
2. El interesado en obtener el certificado de suficiencia de marino de puente de la marina mercante y en posesión de un certificado emitido por un centro de formación acreditativo de haber superado satisfactoriamente el curso de formación definido en el Anexo III.1 de esta resolución, podrán solicitarlo a la administración marítima aportando la documentación de conformidad con el artículo 3 de la Orden de 21 de junio de 2001. En relación al período de embarque, definido en el párrafo 1.V del citado artículo, será no inferior a 2 meses en buques mercantes o de pesca realizando servicios profesionales relacionados con la guardia de navegación, bajo la supervisión directa del capitán, del oficial encargado de la guardia de navegación o de un marino cualificado.
3. La Dirección General de la Marina Mercante canjeará de oficio las tarjetas profesionales de marino de puente por el certificado de suficiencia de marino de puente cuando el interesado solicite la revalidación de la tarjeta.

4. Podrán solicitar la convalidación por el certificado de suficiencia de marinero de puente de la marina mercante, quienes aporten la documentación de conformidad con la Orden de 21 de junio de 2001 y cumplan una de las siguientes condiciones:

- a) Estar en posesión de la tarjeta de competencia de marinero o marinero mecánico, tener en vigor el certificado de suficiencia de formación básica en seguridad y haber realizado un período de embarque de al menos 6 meses en el servicio de puente en un buque civil.
- b) Estar en posesión de un certificado emitido por un centro de formación oficial que acredite que el alumno ha recibido satisfactoriamente formación de acuerdo a las Secciones A-II/4 y A-VI/1 del Código de Formación del Convenio STCW.

5. Los certificados de suficiencia de marinero de puente se expedirán, canjearán o convalidarán sin caducidad.

Tercero. Certificado de suficiencia de marinero de máquinas de la marina mercante.

1. El certificado de suficiencia de marinero de máquinas de la marina mercante es el certificado de suficiencia expedido de acuerdo con la Regla III/4 del Convenio STCW y la Sección A-III/4 del Código de Formación necesario para todo marinero que vaya a formar parte de la guardia en cámaras de máquinas, o que sea designado para desempeñar cometidos en una cámara de máquinas sin dotación permanente, a bordo de un buque mercante, según viene definido en el artículo 2 punto 10 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 KW.
2. El interesado en obtener el certificado de suficiencia de marinero de máquinas de la marina mercante y en posesión de un certificado emitido por un centro de formación acreditativo de haber superado satisfactoriamente el curso de formación definido en el Anexo III.2 de esta resolución, podrán solicitarlo a la administración marítima aportando la documentación de conformidad con el artículo 3 de la Orden de 21 de junio de 2001. En relación al período de embarque, definido en el párrafo 1.V del citado artículo, será no inferior a 2 meses en buques mercantes o de pesca realizando servicios profesionales relacionados con la guardia de máquinas, bajo la supervisión directa del jefe de máquinas, del oficial encargado de la guardia de máquinas o de un marinero de máquinas.
3. La Dirección General de la Marina Mercante canjeará de oficio las tarjetas profesionales de marinero de máquina por el certificado de marinero de máquinas de la marina mercante cuando el interesado solicite la revalidación de la tarjeta.
4. Podrán solicitar la convalidación con el certificado de suficiencia de marinero de máquinas de la marina mercante, quienes aporten la documentación de conformidad con la Orden de 21 de junio de 2001 y cumplan una de las siguientes condiciones:

a) estar en posesión de la tarjeta de competencia de marinero-mecánico, tener en vigor el certificado de suficiencia de formación básica en seguridad, y haber realizado un período de embarque de al menos 6 meses en el servicio de máquinas en un buque civil.

b) Estar en posesión de un certificado emitido por un centro de formación oficial que acredite que el alumno ha recibido satisfactoriamente formación de acuerdo a las Secciones A-III/4 y A-VI/1 del Código de Formación del Convenio STCW.

5. Los certificados de suficiencia de marinero de máquinas se expedirán, canjearán o convalidarán sin caducidad.

Cuarto. Certificado de suficiencia de marinero de primera de puente de la marina mercante.

1. El certificado de suficiencia de marinero de primera de puente de la marina mercante es el certificado de suficiencia expedido de acuerdo con la Regla II/5 del Convenio STCW y la Sección A-II/5 del Código de Formación, necesario para todo marinero de primera de puente que preste servicio a bordo de un buque mercante, según viene definido en el artículo 2 punto 10 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, de arqueado bruto igual o superior a 500 GT.
2. El interesado, mayor de edad, en obtener el certificado de suficiencia de marinero de primera de puente de la marina mercante y en posesión del certificado de suficiencia de marinero de puente de la marina mercante y de formación básica en seguridad, y un certificado emitido por un centro de formación acreditativo de haber superado satisfactoriamente el curso de formación definido en el Anexo III.3 de esta resolución, podrán solicitarlo a la administración marítima aportando la documentación de conformidad con el artículo 3 de la Orden de 21 de junio de 2001. En relación al período de embarque, definido en el párrafo 1.V del citado artículo, será no inferior a 12 meses en buques mercantes de al menos 100 GT, como marinero de puente.
3. En relación al punto anterior, aquellos marineros de puente de la marina mercante que hayan estado embarcados en buques mercantes de al menos 100 GT, como marineros de puente durante al menos 12 meses en el curso de los 60 meses anteriores, no les será exigible el curso de formación definido en el Anexo III.3. Acreditarán su experiencia conforme a la Orden de 21 de junio de 2001.
4. Los certificados de suficiencia de marinero de primera de puente se expedirán sin caducidad.

Quinto. Certificado de suficiencia de marinero de primera de máquina de la marina mercante.

1. El certificado de suficiencia de marinero de primera de máquina de la marina mercante es el certificado de suficiencia expedido de acuerdo con la Regla III/5 del Convenio STCW y la Sección A-III/5 del Código de Formación, necesario para todo marinero de primera de máquinas que preste servicio en un

buque mercante, según viene definido en el artículo 2 punto 10 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 KW.

2. El interesado, mayor de edad, en obtener el certificado de suficiencia de mariner de primera de máquinas de la marina mercante y en posesión del certificado de suficiencia de mariner de máquinas de la marina mercante y formación básica en seguridad, y un certificado emitido por un centro de formación acreditativo de haber superado satisfactoriamente el curso de formación definido en el Anexo III.4 de esta resolución, podrán solicitarlo a la administración marítima aportando la documentación de conformidad con el artículo 3 de la Orden de 21 de junio de 2001. En relación al período de embarque, definido en el párrafo 1.V del citado artículo, será no inferior a 6 meses en buques mercantes cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 KW, como mariner de máquinas.
3. En relación al punto anterior, aquellos marineros de máquina de la marina mercante que hayan estado embarcados en buques mercantes cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 KW durante al menos 12 meses en el curso de los 60 meses anteriores, no les será exigible el curso de formación definido en el Anexo III.4. Acreditarán su experiencia conforme a la Orden de 21 de junio de 2001.
4. Los certificados de suficiencia de mariner de primera de máquinas se expedirán sin caducidad.

Sexto. Certificado de suficiencia de mariner electrotécnico de la marina mercante.

1. El certificado de suficiencia de mariner electrotécnico de la marina mercante es el certificado de suficiencia expedido de acuerdo con la Regla III/7 del Convenio STCW y la Sección A-III/7 del Código Formación, necesario para todo mariner electrotécnico encargado de la instalación, la reparación y el mantenimiento de los sistemas eléctricos y electrónicos a nivel de apoyo, a bordo de un buque mercante, según viene definido en el artículo 2 punto 10 del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 KW.
2. El interesado, mayor de edad, en obtener el certificado de suficiencia de mariner electrotécnico de la marina mercante y en posesión del certificado de suficiencia de formación básica en seguridad y un certificado emitido por un centro de formación acreditativo de haber superado satisfactoriamente el curso de formación definido en el Anexo III.5 de esta resolución, podrán solicitarlo a la administración marítima aportando la documentación de conformidad con el artículo 3 de la Orden de 21 de junio de 2001. En relación al período de embarque, definido en el párrafo 1.V del citado artículo, será no inferior a 3 meses en buques mercantes

realizando servicios profesionales relacionados con la instalación, la reparación y el mantenimiento de los sistemas eléctricos, electrónicos y de control bajo la supervisión directa del jefe de máquinas, del oficial encargado de la guardia de máquinas o de un mariner cualificado.

3. En relación al punto anterior, aquellos marineros que hayan estado embarcados en buques mercantes como electricista con funciones a nivel de apoyo durante al menos 12 meses en el curso de los 60 meses anteriores, no les será exigible el curso de formación definido en el Anexo III.5. Acreditarán su experiencia conforme a la Orden de 21 de junio de 2001.
4. Podrán solicitar la convalidación del curso de cualificación de las competencias técnicas necesarias para la obtención de este certificado de suficiencia de mariner electrotécnico de la marina mercante, quienes tengan una titulación académica o formación técnica que cumpla las normas de competencia que se establecen en la sección A-III/7 del Código de Formación, conforme se desarrollan en el Anexo III.5 de la presente resolución y hayan realizado un periodo de embarco a bordo de buques mercantes no inferior a 3 meses realizando trabajos relativos a ese cargo.
Acreditarán su experiencia conforme al modelo de certificado de empresa del Anexo II.
5. Los certificados de suficiencia de mariner electrotécnico se expedirán sin caducidad.

Séptimo. Modelo de los certificados de suficiencia.

La Dirección General de la Marina Mercante directamente, o a través de sus servicios periféricos, cumplidas las condiciones exigidas por la normativa de aplicación, expedirá, a instancias del interesado, los certificados de suficiencia comprendidos en esta resolución de acuerdo con el modelo que figura en el anexo I de esta resolución.

Octavo. Calidad de la formación.

Los centros de formación para la impartición de los cursos de los certificados de suficiencia de esta resolución deberán previamente estar homologados para ellos por la Dirección General de la Marina Mercante. Asimismo cumplirán con los requisitos mínimos de calidad en la formación para el ejercicio profesional en buques mercantes conforme a la Orden FOM/1415/2003, de 23 de mayo, por la que se regula el sistema de calidad y las auditorías externas exigidas en la formación y expedición de títulos para el ejercicio de profesiones marítimas.

Noveno. Contenido formativo de los cursos.

Los centros de formación que deseen ser homologados por la Dirección General de la Marina Mercante con la finalidad de impartir los cursos para la obtención de los certificados de suficiencia recogidos en esta resolución deberán cumplir con el contenido que se desarrolla en el anexo III.

PUBLICACIONES / Nuevo libro de Valdemar Aveiro

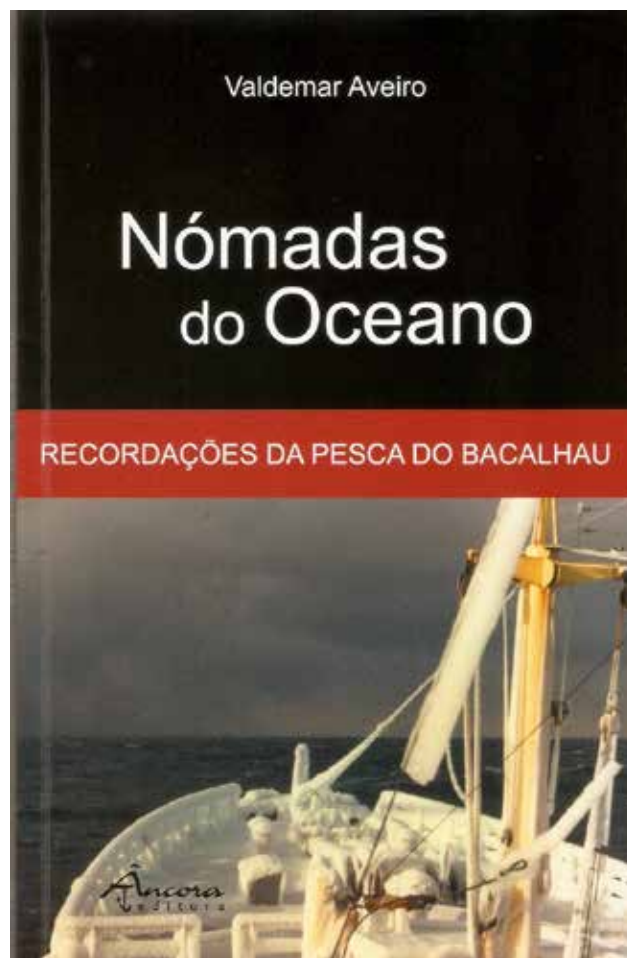
Nómadas do Océano

Valdemar Aveiro, Capitán portugués que dedicó toda su vida profesional a la pesca del bacalao, lo que le granjeó grandes amigos que también faenaban en los caladeros de Terranova, es el autor de varios libros: 80 Graus Norte, Ecos do Grande Norte, Histórias Desconhecidas dos Grandes Trabalhadores do Mar y Murmúrios do Vento.

Este libro inicia su viaje narrativa con las desventuras de la mítica White Fleet. Hace una deliciosa descripción del puerto de St. John's, y nos narra seis días de arribada por ciclón. Involucra al lector en la euforia de los sentidos que se desató en aquellos seis días de arribada por un ciclón, nuestro guía evoca todas las imágenes que se encuentran en la memoria de la flota portuguesa: el Waterfront lleno de navíos blancos, los paseos de los marinos por la colorida Water Street, la alegría de los pescadores jugando a la pelota con los perros como si fuesen niños, el deseo de volver a casa de todos, la moral de los oficiales y caballeros y la lascivia de los más exaltados.

Los libros de Valdemar Aveiro se leen de un golpe. Son libros arriesgados, cargados de historias succulentas. Las historias que el Capitán Valdemar Aveiro nos cuenta se imponen por sí mismas, porque encierran una forma singular y están llenas de aventuras marineras. El realismo y la ficción se juntan en estas historias llenas de sal. En ellas desfilan hombres de mar, mujeres de ocasión, y sobre todo barcos, los barcos de siempre, de todos los colores.

Si estás interesado, puedes pedir estos libros en cualquier librería española, ya que son distribuidos por ARNOIA DISTRIBUCION DE LIBROS S.A.



BOGA

REVISTA INTERNACIONAL DE MUJERES DE MARINOS • AÑO 2016 • Nº 24

JOSÉ M. MUÑIZ RÍOS
Presidente de AETINAPE

PESCA LOW-COST IMPORTADA POR TIBURONES ECONÓMICOS

La actual globalización económica del planeta está cambiando radicalmente las bases de nuestra economía, por hablar sólo de España, ya que la situación puede ser peor en otros lugares con economías más débiles (en los términos que manejan los líderes de este cambio).

Centrándonos en nuestro caso, Europa no se creó para equilibrar la sociedad potenciando una clase media más sólida y cada vez más amplia, ni para exportar su igualdad, libertad, fraternidad al resto del mundo.

La única razón por la que los dueños de las grandes economías europeas, aliados con los norteamericanos, fue el hacerse con el mercado de numerosos productos que consumimos los europeos a través de la llamada Agenda Transatlántica, liberalizando todos los mecanismos para producirlos fuera y volver a introducirlos en Europa, producidos con salarios ínfimos, pero vendiéndolos a precios de aquí.

En esta lógica fueron eliminándose sectores como el textil, el manufacturero, el alimentario, el agrícola-ganadero, entre otros muchos, ya que hoy un alto porcentaje de nuestro consumo se produce en algún lugar lejano pagando dos

duros, mientras los especuladores comerciales manejan sus estrategias de rentabilidad con muchísima eficacia. El resultado: unos pocos cada vez más ricos y la mayoría cada vez más pobres.

En la pesca pasa algo así: antes pescábamos mucho y consumíamos lo suficiente para mantener un sector industrial con vitalidad suficiente para tirar del empleo y mantener una actividad transformadora más o menos floreciente. Hoy, aprovechando los resortes del liberalismo más abierto, nuestras industrias se instalaron, entre otros Continentes, en África o Sudamérica, y nuestra flota de barcos fue expulsada de prácticamente todos los caladeros, provocando una auténtica sangría laboral, pues su capacidad de empleo está reducida a la mínima expresión.

Europa está manejada por una serie de lobbies que sientan sus reales en Bruselas a través de gabinetes que condicionan la reforma de las leyes sin contemplaciones, pero cuyo resultado cae siempre a favor de la especulación y la economía financiera, auténtico foco de deslocalización industrial en Europa.

En este contexto hay que enmarcar lo que nos pasa con la pesca de arrastre. Pues lo mismo que lleva años pasándonos con el resto de las artes. Nadie quiere que Europa pesque, porque se hace más barato pescar fuera e importar, y a los pescadores ya nos resolverá la vida la Virgen del Carmen, como ocurría cuando invocábamos su protección ante la ausencia de buenos helicópteros y naves de salvamento.

El actual intento de prohibir el arrastre en la UE recuerda a cuando la ONU rechazó la pretensión de los "ecologistas", manejados por la influencia de varios países como Australia, Nueva Zelanda, Perú, Chile o Ecuador, pretendían imponer esta prohibición, sin ningún tipo de datos científicos fehacientes que la justificasen.



BOGA 30

REVISTA DE PRENSA

JOSÉ M. MUÑIZ RÍOS

El cruce de declaraciones que se registró días atrás contra la posibilidad de prohibir la pesca de arrastre en la UE constituye un vergonzoso postureo de nuestras autoridades y empresarios, una vez que el sector pesquero industrial está prácticamente desaparecido en nuestro país.

La estrategia de la UE de pretender prohibir la pesca de arrastre consiste en ofrecer datos pretendidamente científicos a las organizaciones ecologistas, para que éstas presionen a la opinión pública con argumentos de gran calado mediático. Pero todos sabemos que detrás está lo de siempre: producir fuera más barato, importar y vender aquí a nuestros precios, con lo que el beneficio es muchísimo mayor.

Los lobbies económicos que influyen en los procesos de deslocalización económica, utilizando argumentos de los grupos medioambientales, están en la base de esta guerra que la UE utilizó para destruir la flota pesquera española.

Muchos eurodiputados del período anterior, algunos de ellos gallegos, continúan en el Parlamento Europeo como miembros de la Comisión de Pesca. Según se desprende de sus impresiones, desconocen los problemas de la pesca española y gallega y, como la mayoría de ellos, se dejan condicionar por las presiones de los lobbies asentados en Bruselas. Como consecuencia de las políticas de la UE, incluido el impulso al desguace, miles de empleos directos e inducidos, así como centenares de buques de pesca de altura y gran altura, de acuerdo a los datos oficiales, han desaparecido en nuestro país en los últimos años.

El proceso consistió en convertirnos en un país importador de pescado capturado en condiciones inhumanas

en países con mano de obra ultra barata, tal como ha ocurrido en otros sectores primarios.

Mientras los agentes económicos y el Gobierno se acusan de deslealtades, evitan hablar del asunto fundamental: el gran fracaso de la UE en relación al sector extractivo, que ha desaparecido casi completamente en nuestro país.

Con estas falsas acometidas, personalizadas en este momento por el apoyo del Gobierno español a la desaparición del arrastre en la UE, España continúa su labor de abandono activo del sector pesquero industrial, para favorecer a los especuladores comerciales que importan pescado low-cost para introducirlo en el succulento mercado nacional.



BOGA 31

mar@farodevigo.es
FARO DE VIGO
DOMINGO, 22 DE MAYO DE 2016

MAR.41

Un sector en la encrucijada

La pesca gallega ha perdido a dos de cada diez trabajadores durante la última década

La afiliación al Régimen Especial del Mar disminuyó junto con la flota, que redujo sus unidades casi un 30% desde 2006 ► El sector señala como causa la falta de cuota y de relevo generacional

ADRIÁN AMOEDO • Vigo

El número de trabajadores relacionados con la pesca en Galicia ha descendido en la última década de forma dramática por el camino se han quedado dos de cada diez afiliados al Régimen Especial del Mar. Con 20.880 trabajadores al cierre del año pasado, la comunidad representa el 36,2% del total de las personas que se dedican a este sector en toda España, que, por contra, disminuyó un 16% en el mismo período. El descenso coincide además con la desaparición de cientos de embarcaciones gallegas que o bien pasaron a mejor vida o fueron vendidas a otras partes del planeta. En total, casi un 30%. El sector cree que la causa para ambas bajadas está en dos factores clave que se están produciendo: por un lado, la falta de cuota para cubrir las necesidades de todos los buques que hay en la comunidad; por otra, la ausencia de un relevo generacional en la pesca.

Tomás Fajardo, presidente de la Federación Galega de Contrarias de Pescadores, concreta que "los hijos no asumen la profesión de los padres". "Mi padre siempre me decía que el mar era lo último para trabajar. Es penoso, arriesgado, mal remunerado...", relata Fajardo. Quizá por este motivo la Seguridad Social española perdió 6.338 afiliados desde 2006, la mayoría marineros enrolados en tripulaciones y autónomos. Un goteo continuo que no alzó el vuelo ningún curso.

Fajardo, que también recuerda que "la falta de cuotas" hace que se produzcan estos datos, explica que

el mundo de la pesca intrínica un trabajo muy duro. Pese a que se considera como uno de los últimos reductos para poder llevar el pan a casa, con la crisis los números siguieron descendiendo de forma inexorable. En el comienzo del gran bache económico en Galicia, en 2008, los trabajadores del mar eran 25.467, a finales de 2013 fueron 22.120. Es decir, 3.347 puestos de trabajo desaparecieron en esos cinco años, casi un 53% de toda la década.

"Es un sector cada vez menos atractivo. Las nuevas generaciones no lo ven como una salida", explica el presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz. "Hay mucha gente que, con las condiciones sociolaborales que existen, pues no están dispuestos. Prefieren ir a otra actividad económica", concreta.

Por este motivo, Muñiz critica la cada vez mayor contratación de tripulaciones no comunitarias, dispuestas a aceptar

tar esos trabajos. Explica que "no es que no haya trabajadores españoles cualificados", sino que "lo que se busca con estas contrataciones es lograr más beneficios". "De esta forma se está yendo hacia una desregularización del mercado laboral, una práctica de semiexplotación que se lleva a cabo desde hace mucho tiempo", denuncia Muñiz.

Flota menor y más antigua

Junto al pronunciado descenso de los trabajadores se produjo también una reducción de la flota todavía más difícil de digerir. En total, Galicia tiene este año al menos

1.838 embarcaciones menos que en 2006 según el censo que maneja el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Este descenso de casi un 30% coincide, además, con una falta de renovación de las unidades existentes, tema que será abordado la próxima semana en la feria de Navala en Vigo.

A este descenso de las unidades, que ahora se sitúan en 4.562 (un 48,5% del total de España, que son 9.409), se le une también un aumento de la antigüedad por esa falta de renovación. En concreto, de los 29 años de media que tenía hace diez años, los buques gallegos atesoran ahora 32 años de promedio, lo que la convierte en la flota con más capacidad más antigua de toda la Unión Europea.

"Lo que tenemos son puertos con barcos viejos, en fase de predegradación", concreta José Manuel Muñiz, mientras Fajardo apunta que "la idea del desguace siempre la tiene el armador cuando no ve salida".



Carmen Ortiz se reúne con la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros para abordar la formación del colectivo

Andalucía, 08/06/2016



Carmen Ortiz junto a representantes de Aetinape

La consejera de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural de la Junta de Andalucía, Carmen Ortiz, ha mantenido una reunión con representantes de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) para abordar las demandas en el ámbito de la formación de este colectivo profesional y otros asuntos de interés para el sector.

La reunión se ha celebrado el 7 de junio y a ella han asistido por parte de AETINAPE su presidente José Manuel Muñiz Ríos, el exvicepresidente Manuel Pazos Figueroa y el exvocal del Comité Ejecutivo José Macario Rodríguez Pérez.

También han estado presentes en esta reunión el presidente del IFAPA (Instituto de Investigación y Formación Agraria y Pesquera), Jerónimo José Pérez Parra y el Jefe del Gabinete de la Consejera, José Martínez Arias.

europa press

Una asociación vincula “la política neoliberal de Bruselas” con la “puerta giratoria” de la excomisaria de Pesca

4 de agosto de 2016

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) ha vinculado “la política neoliberal de Bruselas” con asuntos como el de la excomisaria de Pesca de la UE, María Damanaki, a quien le atribuyen un supuesto caso de “puertas giratorias” por su “fichaje” por parte de la multinacional The Nature Conservancy.

A través de un comunicado, AETINAPE ha afirmado que la entidad empresarial está “al servicio del poder financiero” y preocupada por los asuntos medioambientales sólo “formalmente”, ya que según la asociación, no tiene un “compromiso real” con la naturaleza, debido a su “activa dependencia” de las empresas petrolíferas.

Precisamente, la asociación ha achacado la prohibición de la pesca de arrastre en fondos superiores a 800 metros y a más de 400 en aguas comunitarias “a razones económicas”. En esta línea, ha afirmado que los grupos “que dirigen la política neoliberal de Bruselas buscan “eliminar” las plataformas tradicionales europeas en las que se practica una pesca “responsable”.

Al respecto, ha denunciado que, como consecuencia de estas medidas, España ha pasado de ser la “mayor potencia pesquera europea” a un “importador neto de pescado”, lo que ha provocado un “empobrecimiento” de las zonas de costa.

Además, AETINAPE ha asegurado que existen “numerosos informes sin rigor científico” que están “manejados por grandes consorcios alimentarios y multinacionales petrolíferas” que “prefieren productos acuícolas” para “arrinconar la pesca europea”. Así, ha criticado que los políticos españoles hayan sido “incapaces” de manejar la situación mediante “estudios rigurosos”

www.farodevigo.es FARO DE VIGO

Aetinape cree que tocar los coeficientes "es peligroso"

09.10.2016 | 02:15

La Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape) cree que "tocar" los coeficientes reductores es algo "peligroso". Su presidente, José Manuel Muñiz, cree que los actuales que existen en el mundo de la pesca es de "justicia social" debido a las características de la profesión. En este sentido, entiende que "no debe ser sometido a cambio".

Muñiz, que dice haber contrastado las informaciones surgidas y no haber encontrado nada, no descarta que pueda existir "algo que esté agazapado". "Hace tiempo que quieren reformular el Régimen Especial del Mar, para tratar de eliminar *privilegios*, que no son tal", concreta el presidente de los titulados.

A su modo de vez, Muñiz opina que lo que deberían hacer es aumentar los coeficientes y no reducirlos, como por ejemplo a flotas como las de Gran Sol. "El tema es un viejo problema de la gente del mar", indica.

De igual forma, recuerda que existen colectivos relacionados con el mar que no navegan como tal y que tienen coeficientes reductores mayores que otros que sí están embarcados. "Pero ojo, no queremos que se lo quiten, porque si los tienen por algo será. Lo que pedimos es aumentar los que tienen que ser aumentados", señala.

El presidente de Aetinape cree que la noticia de esta semana "es motivo de inquietud" y que habrá que ver cómo finaliza.

FARO DE VIGO

La principal armadora gala anuncia que su flota deja la pesca de arrastre profundo

Scapêche, filial del grupo Intermarché, elimina este arte de pesca –

Aetinape cree que el veto de Bruselas al sistema favorece la entrada de pescado de terceros países

Adrián Amoedo vigo 05.04.2016

Scapêche, principal armadora de Francia y filial del grupo multinacional Intermarché (presente en el país galo, Bélgica, Portugal y Polonia), ha anunciado que su flota dejará de forma progresiva la pesca de arrastre en aguas profundas de aquí a 2025. En medio del profundo debate que se está llevando a cabo en Bruselas, donde se plantea un veto a este arte de pesca por debajo -en principio- de los 800 metros, el sector ve como siguen llegando fuertes presiones desde el país vecino para que esta prohibición se haga efectiva y, lo que es peor, se extienda a aguas internacionales o a profundidades de entre 400 o 600 metros.

La armadora, cuya matriz se retiró del mercado español en 2009 (tenía 52 establecimientos), llevará a cabo el plan *Pescado durable 2025*, para lo que invertirá 50 millones de euros. Además, espera poder incrementar a cambio sus cuotas pesqueras.

La decisión ya ha sido tomada como "una victoria" por la principal ONG que lucha contra este tipo de pesca, Bloom. "El milagro se ha producido, anunció la presidenta de la ONG, Claire Nouvian.

Por otro lado, desde la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape) se han mostrado beligerantes con la intención de Bruselas de prohibir este arte de pesca, ya que entienden que "supondría la muerte del sector pesquero español".

"Con el apoyo del Gobierno español a la desaparición del arrastre en la UE, España continúa su labor de abandono activo del sector pesquero industrial para favorecer a los especuladores comerciales que importan pescado capturado en condiciones inhumanas en países con mano de obra barata para introducirlo en el suculento mercado nacional", sentencian.

MEMORIAS

JOSÉ MANUEL GARCÍA PIAY Capitán de pesca

“Cuando empecé, los barcos de altura no tenían siquiera electricidad”

Texto: FERNANDO FRANCO

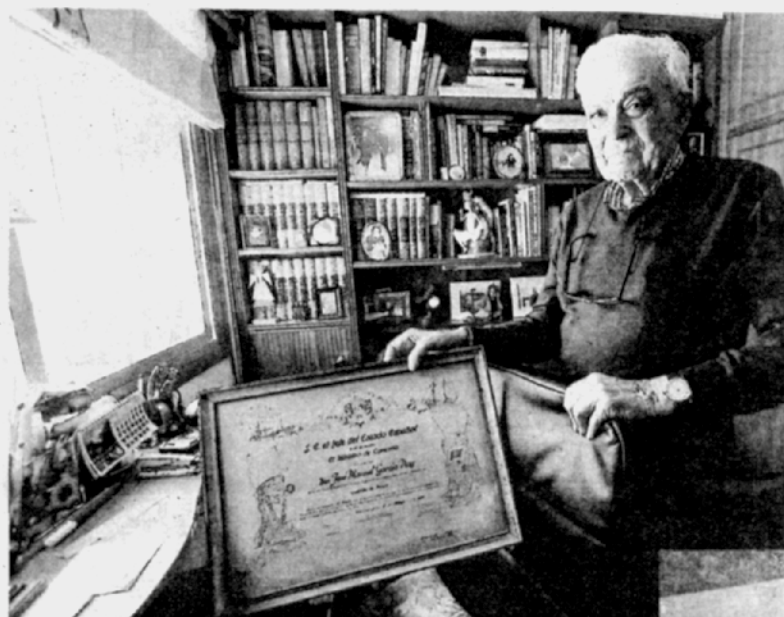
➤ Aprendió García Piay artes de bajura como el palangre, trasmallo, volantas... por las aguas de Baiona con su padre, Leopoldo, las del cerco con “o Caring”, José Vilar Fernández, del arrastre con Julio Pujales, y otros... La mar fue desde siempre su medio ambiente, y perteneció a las primeras promociones de patrones de altura de la Escuela de Pesca de Vigo en 1950 y de la primera de capitanes de Pesca de la Escuela de Madrid en 1963. Comenzó en barcos de vapor, así que fue de aquellas generaciones boucenses que tuvieron que contrarrestar con cuerpos de hierro sus incursiones en el Gran Sol en barcos de madera y después en las gélidas profundidades de Terranova. Nacido en 1928, a los 14 años ya andaba como aprendiz, en 1950 ya navegaba como patrón de gran altura y hasta 1996, en que se jubiló, recorrió todos los océanos y casi todos los mares, prolongando su jubilación dos tres años como técnico asesor de una multinacional del mar. Perteneció a esa saga de marineros audaces que pasaron de la bajura a la altura desde barcos endebles y sin electricidad siquiera a los más modernos, sorteando frío, lluvias y mares violentos. Fue también armador y Patrón Mayor de la Cofradía de Baiona. Con el libro de los profesores Esperanza Piñeiro y Andrés Gómez.

➤ “Nací en S. Bartolomé de Baiona el 6 de julio de 1928, al lado de la capilla de Santa Marta, hijo y nieto con dos hermanos de pescadores de bajura por parte paterna y agricultores y canteros por la materna. Mi padre, Leopoldo García, andaba a la sardina, se enrolaba en barcos de vapor que durante cinco o seis días faenaban frente a Portugal para regresar a vender a las conserveras. Cuando estos barcos amarraban, iba en su propia gamela a remos y vela, por la costa de Baiona, con redes de zeito y trasmallos. Mis padres vivían también de las

“EN MIS PRIMEROS TIEMPOS TENER UN CAMAROTE ERA UN LUJO SOLO PARA EL PATRÓN. UNA VEZ ME EMBARQUÉ CON MI MUJER EMBARAZADA Y CUANDO VOLVÍ TENÍA UNA HIJA DE CINCO MESES”

tierras que cultivaban, de sus animales que le daban la carne o la leche, de las vides que le daban el vino. Vivíamos por tanto de la pesca pero también cultivábamos el campo y hasta vendíamos pías de vino hecho en casa siguiendo las normas escritas con letra inglesa por mi abuelo materno, un hombre singular y culto que había llegado de Marcón (Pontevedra) para trabajar en las obras de castillo de Montemayor y como maestro cantero participó también en otras como la construcción de la Capitanía Marítima”.

➤ “La mía fue una infancia sin hambre por ese autoconsumo, pero marcada por la guerra. El primer recuerdo es una manifestación no sé si por la proclamación de la República porque creo que tenía 3 años, ahí por 1931. De lo que sí me acuerdo bien es de cuando estalló la guerra civil en 1936, un día en que tuvimos que meternos bajo las mesas de las aulas porque andaban por los maizales de alrededor unos falangistas buscando a los hijos de Inés, que se decían comunistas, y a los que acabaron matando: a uno junto al cementerio, era profesor de esperanto, y a otro junto al río. Al del cementerio lo vi al salir del colegio, con la cabeza reventada y envuelta en hojas de viña. Estaban en casa de un vecino llamado Ventura Misa, medio ciego, pero veían a su empleada yendo a comprar el periódico y así los cogieron. También se llevaron al pro-



fesor, Julián Álvarez, aunque tuvo la suerte de que no lo fusilaron, como el alcalde entonces de Baiona, Joaquín Mandado, a quien salvó un vecino falangista intercediendo ante el capitán Carrero cuando éste llegó al pueblo, porque a su vez lo había ayudado a él cuando le habían requisado bienes unos anarquistas desmandados. Los mandaron a la isla de San Simón pero no los pasearon, como a aquellos vecinos suyos que mataron en la llamada Volta dos Nove”.

➤ “Mi bautizo en el mar fue a los 8 años cuando subí por mi cuenta a la gamela de mi padre, fondeada en Santa Marta, solté el rízon, cogí los remos... menos mal que el viento me llevó a la playa. ¡Vaya bronca de mi padre! En aquel tiempo unos iban al xeito, otros a la volanta, al trasmallo... pero toda la familia de mi padre destacaba en el congreso. Su madre era carexona, vendía pescado primero en la playa, luego el que no vendían en Gondomar. También iban al Berbé, y yo recuerdo que la primera vez que me llevó allí mi padre en su barco a mí me parecía un mundo fascinante”.

➤ “Si a los 7 años tuve mi primera experiencia marina cuando quise embarcarme por mi cuenta en la gamela de mi padre, a los 14 empecé a ir al mar con él, de aprendiz de



Sus padres y arriba, de pie, su mujer. A la derecha, con su mujer, sus hijos, yernos y nueras en 2014. // Archivo familiar

marinero. Teníamos que hacer los anzuelos empatar, poner las plomadas... Fue ahí, en aguas de Baiona, donde después embarqué en el cerco con patrones experimentados, de modo que a los 17 era marinero, en esos tiempos en que todo era muy artesanal y los barcos no disponían de ayuda a la navegación, ni radio ni por supuesto GPS o radares que detectaran los fondos marinos. Conseguir más capturas era cuestión de maestría”.

➤ “Por la noche íbamos a la ardura, sin luna, porque con la luna llena no se ve, íbamos a pesca donde se veía la ardura. Llevábamos un “pandullo”, que es una piedra atada a una cuerda colgada por la bota-

da con la que se golpeaba la superficie del mar y se hacía estallar el agua contra el casco, con el fin de que se asustasen los peces y así poder detectarlos. Eso era pescar al “ardiente” pero si la mar estaba totalmente en calma, al anochecer, hacíamos el “saltido”, que era parar el barco, escuchar y ver donde saltaban, como aquellos indios de nuestras películas infantiles pegaban su oído al suelo para escuchar las pisadas de los caballos del enemigo. Otra de aquellas viejas argucias marineras era observar a unas aves, los mascatos, en función de la altura la que se remontaban para caer en picado sobre el agua mas o menos profundo estaba el pescado”.



Su boda en 1956 con Consuelo Lago en Bouzas. // Archivo familiar



estela

FARO DE VIGO 13 DOMINGO, 24 DE ABRIL DE 2016

MEMORIAS

LA DURA VIDA DEL MAR

En 1951, febrero, el *Atlántico* quiso demostrar que era el que mandaba. Estábamos en el *Gran Sole* y allí se hundió el *Pequeño Pirena* con 11 hombres. Yo patroneaba el *Ángel Vilar* y se me rompió la hélice durante el espantoso temporal. Que-
dé a la deriva y las corrientes me arrastraban hacia los acantilados pero conseguí aguantar. La casaca de Vigo me envió un remolcador y nos auxilió también el Julio Viera. En otra ocasión, en Terranova, se nos averió el motor del barco con 130 toneladas de pesca a bordo. Mi barco vino de remolque cruzando el Atlántico hasta Vigo durante 14 días.

Gran tiempos duros. En una mano dejé embarazada a mi mujer y cuando volví mi hijo tenía 5 meses de edad.

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

José Manuel García Play en su casa de Vigo, mostrando la Cruz de Plata al Mérito Naval por su participación en el rescate del "Tito".

el "malleito", Iglesias, los Márquez, había patrones de baja, de litoral de altura y de gran altura. Yo soy de la primera promoción de capitanes de pesca de España, en 1963, con otros cuatro entre los 16 presentados.

Estuve primero en barcos de vapor, el *Clotilde Fernández*, *Ángel Vilar*, *Miguel A. Y Andrés G.* Luego pasé al *Taberón* y al *Taberón Juan* que eran de hierro y motor Diesel, con los que íbamos a Terranova, luego en los de los Chichas, el *Gestoso Chichas* y *Costas Maravillas*, pareja que yo mandaba y con la que íbamos al bacalao. Pasé a los bous de *Freire*, al *Puente San Andrés*, *Puente Sampaio* y después, fletado por Casa Mar, al *Barreras Masó*. Seguí con los de Pescanova, el *Pambre*, uno de los primeros congeladores, el *Soutomaior* con el que me estrené en caladeros argentinos y sudamericanos. Volví a mis antiguos armadores de Barreras con el *Barreras Masó 2* y después, ahí por 1972, me hice armador con el *María*, sin que por ella dejara misiones especiales que me encargaban como técnico o asesor para cooperación internacional, por ejemplo la Federación de Armadores de España o patronear barcos camaroneros de Huelva con los que pescábamos en Azores, costas de Marruecos... Ahí me iba a retirar pero me liaron tres años más, de los 65 a los 68, como asesor en una empresa multinacional de suministros de capital judío.

Recorrí todos los océanos, Atlántico, Índico y Pacífico, y sabe Dios cuántos mares. La ruta más larga que hice fue pasar por el Cabo de Buena Esperanza hacia el Índico y luego cruzar el Cabo de Hornos hacia Chile. ¿Qué diferencia hay entre el primer barco de altura en el que me embarqué y el último? Lo único parecido es que los barcos flotaban. Empecé en vapores de hierro y madera pescando con fibras naturales como cáñamo que se rompían con facilidad en contraste con las fibras sintéticas actuales. Las condiciones de trabajo a bordo eran primitivas, todo había que hacerlo a mano mientras que hoy casi todo es automático. El primer adelanto importante que yo viví fue la electricidad a bordo, antes llevábamos luces de gas y nosotros con farolillos. Cuando se instalaron las dinamos en los barcos fue una felicidad que aumentó nuestra seguridad con las luces de navegación. Otro adelanto fue la llegada de la radio, que cambió mucho las cosas porque hasta ese momento nos comunicábamos por señales.

Las condiciones de vida a bordo eran muy duras. En un pequeño espacio, el rancho, dormían ocho personas en camas de 60 cms de ancho casi pegados uno sobre otro.

La vida a bordo era muy dura. En un pequeño espacio, el rancho, dormían ocho personas en camas de 60 cms de ancho casi pegados uno sobre otro.



Play, patrón de altura del *Barreras Masó* de Casa Mar en 1961, dos años antes de obtener el título de Capitán. // Archivo familiar



Play en el bocalero "Gestoso Chicha" en 1964 cubierto de hielo, descargando en Terranova. // Archivo familiar



En el congelador "Barreras Masó 2" en 1967. Arriba, con Salvador Barreras Masó padre a hijo y Tomás Masó. // Archivo familiar

O TEU VOTO VALE MAIS



Partido Galeguista

No había camarotes. En Terranova el patrón tenía uno pero recuerdo que antes de salir del puerto de Vigo mi mujer vino a traer ropa y al entrar ella, ya no entraba yo. Tenía 1,20 de ancho por 1,80 de largo. Esos primeros barcos eran muy pequeños, los camarotes eran un lujo. Esa pequeñez tenía la ventaja de que el calor de las máquinas se



Con el uniforme de capitán de la Marina Mercante. A la izquierda, su breve incursión en la política por el Partido Galeguista con Víctor Moro.

mantenía mejor en el interior. En el exterior era otra cosa, no había ropas como las de hoy para trabajar en medio de fríos gélidos que a veces congelaban los dedos hasta tener que cortarlos. La comida, antes de llegar los congeladores, era precaria. Podías llevar cuatro cosas cocinadas de puerto que no llegaban más que para los dos pri-

meros días pero luego era lo que pescabas con patatas. Bacalao al mediodía y bacalao por la noche si andabas por Terranova. El agua potable que llevábamos no podía ser malgastada así que para la higiene personal había que contentarse con lavar la cara con agua de mar, lo que no era mucha higiene entre pescado, humo de máquinas o carbón en mareas de 22 días. Ni ducha ni, por supuesto, una taza para hacer las necesidades por un costado, intentando hacerlo a sotavento.

El orden a bordo en esas duras condiciones en que navegábamos al principio nunca fue, de todos modos, un problema. La gente era de otra madera y una vez que entraba en el barco nadie protestaba. Las protestas y huelgas sindicales propias de los años anteriores de la República terminaron con la guerra y el régimen posterior en la que solo mandaba el patrón y el trabajo en la mar estaba militarizado. Yo en los muchos años que mandé barcos no recuerdo ninguna insubordinación y menos un motín. Todos sabían a lo que iban y cuáles eran sus límites. La moral de resistencia y la tolerancia a la frustración eran inmensas. ¿Tenías un accidente a bordo? Hoy te llega un helicóptero pero entonces si había un bendo y no podía curarlo el patrón con su botiquín de urgencia se buscaba el puerto más próximo si no conseguías una lancha de la Cruz Roja del país, fuera Irlanda, Canadá... que ya avisabas por radio. Antes de la radio, señales.

A partir de 1945 empezó a modernizarse todo, en esa posguerra que a mí me tocó con más de 20 años, ya patrón de barco. Ahí empezaron a transformarse los barcos, a sentir los planes de desarrollo, a fundarse escuelas de pesca al tiempo que los institutos para la educación, como el Santa Iliene en Vigo. Que yo recuerde esa de los 50 y 60 fue la época de mayor desarrollo en España, teniendo en cuenta que partíamos de la nada. ¿Echo de menos la mar? Pues la verdad es que no porque cada cosa a su tiempo. Si a mí se me olvidan las cosas hoy ¿qué haría yo ahora en uno de esos barcos en que hay que tomar decisiones a veces al instante? Siempre tuve buena salud, he sido uno de esos hombres de hierro que empezaron en barcos de madera, pero ha-

ce unos años tuve un achuche que me ha limitado físicamente. A mis 88 años intento envejecer con dignidad y tener viva mi memoria. Me enorgullece, entre otras cosas, haber enseñado a grandes patrones

La Opinión
Jueves, 14 de julio de 2016

La feria de las vanidades



Antón
Luaces

O *Vanity Fair*. Novela y película, sentimiento y exposición, forma de ser que acalla demonios interiores que la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) denuncia rotunda y cabalmente al mostrar su indignación porque “ningún gobernante reconozca errores o pasividad en la prohibición del arrastre” en fondos superiores a los 800 metros, algo que, para la entidad, es un “paso definitivo en la liquidación de nuestro modelo pesquero”. Se preguntan Aetinape si ningún dirigente pesquero español va a dar explicación alguna por “el clamoroso fracaso que una vez más” ha cosechado España en la Unión Europea. Y profundiza en la crítica: “¿Nadie habrá con agallas políticas suficientes para dar explicacio-

nes a un sector cuya ya profunda decadencia va a incrementarse a manos de los burócratas y los lobbies de Bruselas?” Son preguntas que todos nos hemos hecho, de una u otra manera. Más, todavía, los profesionales de la mar que, como señala Aetinape, “comprueban en sus carnes y en sus perspectivas laborales cómo sus dirigentes abandonan la pesca a su suerte y se quedan en la cople del pudo haber sido peor”. Y es que, como ya hemos dicho en este periódico —y que los titulados náutico-pesqueros destacan asimismo— prohibir el arrastre en aguas comunitarias por debajo de los 800 metros de profundidad “modificará radicalmente lo que quedaba de nuestro sector pesquero” que, añade Aetinape, “ya practicaba con rigor una pesca responsable respetando las zonas de especial protección”. La medida, plantea asimismo la asociación, sienta un gravísimo precedente y recuerda, además, la implantación de las 200 millas de

la Zona Económica Exclusiva (ZEE) iniciada por Perú y rápidamente extendida a todos los países del mundo. El lobby ambientalista ha urdido, con informes sin demasiado rigor científico, un planteamiento que, como era de esperar dada la vertiente “conservacionista”, ha sido aceptado por la CE. Esos informes, afirma Aetinape, han sido “manejados por los grandes consorcios alimentarios y multinacionales petrolíferas, mientras los representantes políticos y empresariales españoles han sido incapaces de manejar la situación aportando estudios rigurosos que contrapesen la opinión radical de los lobbies a quienes interesa acabar con la pesca europea y sustituirla en los mercados por la acuicultura que permite a la industria de la distribución gestionar stocks, precios o logística con mayor facilidad, extorsionando a los productores más cómodamente”. Esto justifica su esfuerzo, plantean los náutico-pesqueros, “para ani-

quilar la pesca marítima española, con costes sociales y laborales superiores a la capturada por países con menos costes laborales y ampliar las posibilidades de nuevas explotaciones petrolíferas”. Se ha dicho aquí por activa y por pasiva. Y es verdad que el propio sector —salvo algunos armadores y tripulantes ciertamente concienciados—, han puesto cremallera no sólo en su boca sino también en sus pensamientos. Para Aetinape “esta grave situación ha sido un paso más en la liquidación de nuestro sistema pesquero, que lleva produciéndose a instancias europeas con los gobiernos de turno españoles como simples funcionarios que obedecen irresponsablemente las órdenes de la metrópoli”. Lo que se dice unos mandados. Si no fuese una falta de respeto para los africanos, sí, *bwana*. La feria de las vanidades tiene sentido tanto entre las organizaciones pesqueras españolas como entre los responsables políticos de la pesca.

mar

La Opinión | 41
Lunes, 24 de octubre
de 2016

La norma de la CE sobre coeficientes reductores en la pesca se aplicará a principios de 2017

Antón Luaces A CORUÑA

El reglamento comunitario que podría modificar los coeficientes reductores que se aplican a los marineros por el real decreto 1311/2007 del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que permite una jubilación más temprana para estos trabajadores, entrará en vigor a finales de febrero o principios de marzo del próximo año, según fuentes consultadas por este diario.

Temiendo los perjuicios para los marineros españoles derivados de la transposición a la normativa nacional de ese reglamento, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape) se dirigió ya a los eurodiputados españoles integrados en la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo adjuntándoles un detallado informe de lo que el reglamento puede provocar.

Los titulados náutico-pesqueros esperan que los europarlamentarios tengan consideraciones a la hora de detectar cualquier movimiento normativo y velen para que no puedan afectar negativamente al personal embarcado, así como que no exista minoración en los derechos de los trabajadores a bordo.

Un marino de Corme realiza un catálogo de cabotaje del Cantábrico

Patrón Mayor de Cabotaje- Compañero y amigo de Aetinape



Adiante Galicia-Costa da Morte | 26/09/2016

//Es el primer catálogo de estas características// Por Rafael Lema Mouzo//

Ramón García Filgueira, conocido como Moncho de Corme, tras una vida dedicada al mar como primer oficial de la Marina Mercante, se dedicó en los últimos años a visitar puertos y capitánías marítimas entre Irún y Baiona para realizar el primer compendio de la navegación de cabotaje en el norte de España.

Para visualizar la primera parte de su trabajo espera editar antes de fin de año una memoria del cabotaje en el tramo norte de la **Costa da Morte**, de Fisterra a Corme. Su afición por guardar documentos y fotos de barcos mercantes fue aprovechada en la jubilación, ayudada por los ánimos de su hija, para dedicarse a catalogar e investigar la historia de los pequeños mercantes que desde hace 150 años, entraban y salían de los puertos de la Costa da Morte y de toda la cornisa gallego-cantábrica.

Filgueira quería centrar su trabajo y entonces "descubrí que no había ningún estudio sobre el cabotaje en el Cantábrico, mientras que en otras demarcaciones sí se habían editado amplios trabajos, sobre el cabotaje en el Mediterráneo, o más locales como en el caso de Torrevieja". reconoce que en principio "era difícil conseguir documentación oficial, no me dejaban acceder a archivos de capitánías, o navales, pero insistiendo y con la ayuda de algunos amigos de mis tiempos en la mercante que fui encontrando por las capitánías pude entrar en casi todas, fotocopiar, fotografiar, anotar documentos, roles, listas e ir completando el trabajo".

Internet, bibliografía, el intercambio de información con otros investigadores del mundo del mar, censos o listas oficiales de buques ayudan en esta labor, aún no concluida. El autor reconoce que no fue fácil seguir la pista de muchos barcos, asentar datos definitivos, en parte por informaciones orales erróneas, cambios de nombres, por el asiento de barcos habituales de nuestros puertos en capitanías de otras zonas, o por el mal estado incluso desaparición de muchas hojas en estos puestos, pero ahora ya ve buena parte de su trabajo y el final está más cerca, pues tiene sus archivos de notas, fotos y documentos asentados, con una amplia ficha de barcos informatizada.

Por lo de pronto, inició el periplo por los barcos contruídos en la Costa da Morte o que tuvieron armadores locales. Luego, los del resto de Galicia y del norte de España, con distinción de madera e hierro. **"Barcos de cabotaje del corazón de la Costa da Morte"**, o sea entre Corme y Fisterra, es el título de su primer trabajo finalizado y que está preparando para editar este año. Filgueira también quiere recordar a los astilleros de la zona que realizaron muchos de estos barcos y teme "que el oficio de los carpinteros de ribera desaparezca, y ya no se construyan barcos de madera, primero fue el cabotaje el que dejó de utilizar estos astilleros tradicionales y ahora la pesca marcha hacia las fibras tanto en la bajura como en otras artes". **En Cabana o en Cereixo aún resisten los últimos artesanos**, pero las reparaciones centran los últimos trabajos del sector.

Barcos de madera en el Cantábrico tiene analizados el marino 1.264. A nivel gallego, destaca la relevancia de armadores de cabotaje en San Ciprián, Corme o Noia; de astilleros como los de A Tilleira en Cabana o el de O Freixo en Outes que sacaron la mayor parte de los barcos con armadores de la comarca. Pero también se construyeron barcos para armadores de nuestra zona en Camariñas, Camelle, Ponte do Porto, Muxía, Cereixo, Coreubión. En Noia, otros puertos gallegos e incluso fuera del país. En Cabana se citan ya en la mitad del XIX astilleros llamados Baladño, Lodeiro y Xanzoleda.

Moncho de Corme en su trabajo recoge la existencia de 164 armadores de la Costa da Morte, entre Corme y Finisterre, en el periodo 1859-1945. De ellos 101 son de Corme. Destacan en este puerto dos sagas, los Piñeiro Costa y los Ponte Comparada. La casa Piñeiro Costa ya poseía barcos a principios del siglo XIX, adquiría muchos de ellos en Blanes, en Cataluña. Usó la naviera barcos grandes, algunos de Carrera a América, por ello eran los armadores más destacados en este trozo marítimo. Los Ponte Comparada contaban con barcos menores, sobre todo pataches. El último velero de altura de la Costa da Morte y de España fue el Ponte do Porto, en 1959, cuyos dueños eran de esta población de Camariñas.

lueves, 20 de octubre del 2016 | La Voz de Galicia

Mar limita a 500 los marineros que verán retrasada su jubilación

El BNG emprende una campaña para exigir que se mantengan como estaban los coeficientes reductores

E. A. REDACCIÓN / LA VOZ

Después de haberse sentado en Madrid con cargos de la Dirección General de Marina Mercante y del ISM, cuyo cruce de datos ha dado en una revisión de la tipificación de las embarcaciones y un cambio en los coeficientes reductores que se aplican a sus tripulantes, la Consellería do Mar ha corregido sus cifras y asegura que la modificación de los crite-

rios afecta a poco más de 500 marineros, que desarrollan su trabajo en arrastreros y palangreros de superficie a los que antes se tenía por congeladores y ahora se les ha cambiado la categoría.

Si en un principio hablaba de un millar de afectados, embarcados en 122 pesqueros, ayer explicó que son 510 las personas que verán reducido el coeficiente que se les aplica. Y en la mayoría de los casos, el cambio no les afectaría «de un xeito determinante», puesto que pasan de beneficiarse de un 0,40 a un 0,35. El problema sería para un 5 % de esa cantidad, 22 marineros, que en lugar de aplicársele un 0,40 se le computará un 0,25, con lo

que tendrían que trabajar un año más para jubilarse con el cien por cien del salario.

Mar desdice así las cifras apuntadas por sindicatos y otras fuentes que aseguran que son miles los marineros afectados por el cambio de criterios de Marina Mercante y el ISM, aunque asegura que espera que se corrija de inmediato la situación y se vuelvan a aplicar los coeficientes que esos tripulantes tenían asignados.

Campaña social del Bloque

Al margen de la guerra de cifras y de las gestiones de Madrid, el BNG ya ha advertido de que va a lanzar una campaña social en contra de la reducción de los coe-

ficientes que se ha aplicado a los marineros al excluir de la categoría de congeladores a los barcos de menos de 70 metros de eslora y 1.000 TRB —50 de eslora y 500 TRB, según Mar—. Para ello, el Bloque convocará actos públicos y asambleas para explicar el problema, apoyará las movilizaciones promovidas por la CIG y presentará mociones en todos los concellos costeros para exigir al Gobierno central que rectifique y a la Xunta que presione para mantener los coeficientes reductores de los marineros.

Y en medio de esta polémica, la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) sale al paso para aclarar que la alar-

ma que se ha generado no está todavía «sustanciada documentalmente», dado que sigue en vigor la norma que regula los coeficientes reductores, aunque preocupa la posibilidad de que la UE elabore un Reglamento que pueda modificar esta normativa.

La organización achaca el problema a la falta de coordinación entre Agricultura, ISM y Marina Mercante y sostiene que el adelanto de la edad de jubilación debe mantenerse pero solo para el personal embarcado. Subraya la necesidad de retirarlos a otras actividades profesionales realizadas en tierra, algunos de los cuales se retiran antes que los de a bordo.

La Opinión
Lunes, 5 de septiembre de 2016

Los falsos compromisos



Antón Luaces

María Damanaki, la que fue comisaria europea de Pesca, ha puesto en evidencia hasta dónde llegaba su compromiso real con la pesca y la economía pesquera de un país de países llamado Unión Europea. Ella, griega de nacimiento, abrió las puertas de la Comisión a las organizaciones no gubernamentales pseudo defensoras de los mares, los océanos y los seres vivos que en ellos habitan para, poco después de haber finalizado su mandato en la

UE, integrarse en una de ellas —la multinacional The Nature Conservancy— en un claro ejemplo de cómo se abren puertas —las que ahora todos citan como giratorias— para asegurar su futuro y continuar en la cresta de la ola.

Para la Asociación Española de Titulados Náutico Pesquera (Aetinape), The Nature Conservancy es “una misteriosa entidad empresarial al servicio del poder financiero, formalmente preocupada por los asuntos medioambientales, pero sin pizca de compromiso real con la naturaleza. Esta organización es una de las más criticadas del mundo por su dependencia de las empresas petroleras”.

Entre los financiadores de la orga-

nización que ahora dirige Damanaki figuran, según Aetinape, Bank of America, British Petroleum America, Cargill, Chevron, The Coca-Cola Company, The Dow Chemical Company, Duke Energy, General Mills, Royal Dutch Shell, y Starbucks, “todas ellas multinacionales que utilizan la entidad con fines exclusivamente propagandísticos” y, como puede verse, con intereses fundamentales en las prospecciones petrolíferas. Desde hace un tiempo —no mucho— las zonas de pesca en las que faenan la mayoría de los buques comunitarios —y con ellos los gallegos— están siendo reclamadas para realizar en ellas unas prospecciones que ya no pueden

llevar a cabo en tierra firme, y lo que menos les importa es el número de pescadores afectados. Pero ahí están las restricciones a la pesca comunitaria y, en grandísima medida, la prohibición del arrastre en determinadas zonas.

Porque parece evidente que la prohibición para la flota de la UE de arrastrar en fondos de más de 800 metros o de más de 400 en zonas sensibles, no es gratuita (para Aetinape, no se han utilizado para ella razones científicas, sino económicas).

Que la Unión Europea ha dirigido en gran medida sus políticas pesqueras contra la flota española parece tan evidente que ni siquiera vale la pena entrar en discusiones. Es una flota, la española, a la que se ha zarandeado desde antes de la integración de España en la hoy UE. Con señuelos muy claros se

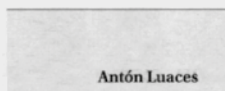
ha engañado a buena parte de la patronal pesquera para que esta, con el achatarramiento de barcos, retire a estos de caladeros en los que ahora faenan buques que pescan causando más daños tanto a las áreas de pesca como a los mercados, entre estos al europeo, dependiente en la actualidad de lo que capturan las embarcaciones de países terceros.

España, como país integrante de la Unión Europea y de muchas otras organizaciones internacionales de pesca, no ha sabido contrarrestar —todo lo contrario, la apoya— la clara posición comunitaria en favor de la acuicultura. Mientras tanto, los pueblos que en Galicia dependen de la pesca, pierden su identidad, su cultura, su razón de ser y sus ciudadanos. Pero María Damanaki ya tiene otra vaca a la que seguir ordeñando.

La Opinión
Miércoles, 2 de noviembre de 2016

El guión está escrito, como ya hemos dicho aquí. Y es de trazo grueso. Lo dice fuerte y claro Aetinape, la asociación que aglutina a los titulados náutico-pesqueros de España al referirse a los posibles nuevos recortes de capturas para las flotas comunitarias. Unos recortes que propician más productos de acuicultura y menos pesca, con lo que los barcos de nuestro litoral, “que un día fueron centros de trabajo, acabarán convertidos en piezas de museo”, asevera Aetinape. Califican de “apocalípticos” los anunciados recortes en Totales Admisibles de Capturas (TAC) y cuotas en aguas comunitarias para diferentes especies (la más amenazada, la merluza, con un 36% de reducción) y denuncian los náutico-pesqueros que el sector empresarial “simula un enorme enfado y la Administración se

Teatrillo de recortes



Antón Luaces

convierte en heroica defensora”. Al final, todos contentos, ya que los recortes se mitigan (los informes que los justifican carecen de todo rigor) y la Administración saca pecho porque “logró” que la herida no fuese tan profunda. Lo dicho: alto y claro, por parte de Aetinape. Alto y claro, también por parte de los afectados: la CE continúa cómodamente con su papel, que no es otro que destruir flota mientras España, como destaca Aetinape, importa cada vez más productos pesqueros de

Irlanda, Reino Unido y Francia. Curiosamente, capturados en las mismas aguas en las que pescan los barcos españoles.

Los profesionales de la pesca españoles —supuestamente al igual que los de los demás estados miembros— no tiene conocimiento concreto de los informes científicos que, al parecer, baraja la Comisión para justificar los recortes que propone. Para la UE a España le sobra capacidad pesquera pese a ser uno de los países más consumidores de pescado. Por tanto, lo mejor es cercenar —lo destaca también Aetinape— la flota nacional y así se dan más opciones a la flota de los países pesqueros comunitarios y de otros que no lo son. De este modo “la industria

alimentaria marítima se pone en manos de otras flotas y de comercializadoras que se abastecen de la acuicultura, pescan en países extracomunitarios e importan a precio de saldo”.

A lo señalado por Aetinape sumo: y muchas veces, sin garantías sanitarias para los consumidores españoles.

Teatro, puro teatro, que dice la canción.

España entró con mal pie hace 30 años en la entonces CEE, hoy UE. No gustaban ni la experiencia de nuestros pescadores, ni tampoco nuestros barcos. Sabían demasiado lo que era la mar y la pesca. Y mucho antes del acceso a la hoy Unión Europea, nuestros pescadores bautizaron “playas” y zonas de pesca, apenas se atrevían los lugareños a faenar en el área de Rockall, el complicado peñón o gran roca en la que el

mar levanta columnas de espuma y asusta al más pintiparado. Pues allá se fueron los marineros gallegos, escribiendo con su laboriosidad la historia de pesquerías que ahora regula la CE con la atención puesta en la flota gallega (para ellos española). Hace treinta años que la Unión Europea maquina para reducir la flota gallega. Muchos años antes, Irlanda y Reino Unido comenzaron a poner cortapisas a la presencia en “sus” aguas de barcos para ellos prácticamente desconocidos. Hoy, con la actividad cómplice de los comisarios de Pesca europeos —que bendicen *urbi et orbi* las constantes reducciones de TAC y cuotas—, la UE comienza a escribir el epitafio de una flota, la gallega, a la que ya ni sus propios gobernantes defienden. R.I.P.

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MERCANTES

MUNDIALES (1981-2015)

<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011	2015
Panamá	27,657	41,305	4,949	79,581	119,448	153,425	208,760	212,868
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	67,067	117,076	128,656
Bahamas	0,197	5,985	1,541	23,873	31,936	39,087	48,053	52,306
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	31,148	51,443	81,515
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	32,193	41,199	41,195
Malta	231	2,015	6,916	19,058	26,671	24,603	43,911	62,250
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	22,026	35,615	45,949
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	19,75	29,363	27,020
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	19,082	20,715	20,530
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,908	14,354	14,359
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,167	15,266	10,193
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	9,577	11,501	10,713
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	12,367	18,066	15,524
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,478	16,523	21,092
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,9	8,906	9,055
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,910	7,855	6,834
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,384	5,006	5,783
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,798	4,921	4,059
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	2,743	2,734	3,433
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,068	1,944	2,263
Total:	563,098	309,121	283,799	371,421	417,483	502,681	703,211	775,60
TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,66	977,93	1.145,99

Millones de GT

Datos a 31 de Diciembre de cada año

Fuente: *I.S.L. Bremen*

La Voz de Galicia | Sábado, 29 de octubre del 2016

Mar recrimina a Bruselas que sea más exigente que los científicos en su propuesta de cuotas para el 2017

E. ABUÍN

REDACCIÓN / LA VOZ

No con estas mismas palabras, pero la Consellería do Mar ha venido a pedir «sentidíño» a los servicios técnicos de la Comisión Europea a la hora de asesorar a Karmenu Vella sobre las cuotas de pesca. Lo ha hecho al conocer la propuesta que el Ejecutivo comunitario plantea para el 2017.

En el departamento autonómico se han llevado las manos a la cabeza al leer el documento, en el que figuran recortes tan pronunciados como el del 36 % que se persigue para la merluza de aguas ibéricas o el 11,9 % el rape en el Gran Sol. Una propuesta que, evidentemente, se sustenta en una sola pata de la sostenibilidad y obvia las otras dos. De ahí que la conselleira de Mar en funciones, Rosa Quintana, haya salido al paso para recordar a la Comisión que a la hora de establecer los cupos se deben de tener en cuenta «os aspectos sociais, os económicos e os medioambientais». Y «ao mesmo nivel», detalle que a Bruselas siempre se le olvida, pese a que así lo recoge el reglamento de la política pesquera común (PCP), que



La Xunta cree que hay margen para subir el cupo de merluza. PEPA LOSADA

«establece na mesma posición de igualdade» las tres vertientes de la sostenibilidad.

Quintana no ha tenido reparos a la hora de calificar de «negativa e decepcionante» esta primera propuesta de la Comisión Europea. Reprocha también al Ejecutivo que haya sido «moito máis esixente» que los propios científicos, cuya función, precisamente, es la de analizar el aspecto biológico de la pesquería.

La conselleira puso como ejemplo un supuesto sobre la

merluza sur, la que se captura en el Cantábrico y en las aguas gallegas del Atlántico. Según dijo, si se aumenta el TAC un 10 % en lugar de mantenerlo se tardará más en alcanzar el rendimiento máximo sostenible (RMS) —nivel óptimo de capturas que puede extraerse de una población de peces cada año sin poner en peligro la supervivencia del stock—, pero «poderase manter ao sector pesqueiro activo». Es decir, que no es necesario llevar a la ruina a una flota por empeñar-

se en alcanzar el año que viene un objetivo que la misma política común de pesca sitúa dentro de cuatro ejercicios.

De todos modos, como esta es una primera propuesta que debe debatirse en el Consejo de Ministros de diciembre, no todo está perdido. Así, de cara a las negociaciones de los responsables de Pesca comunitarios, Quintana mostró su confianza en que el Gobierno central, con todos los datos disponibles, sea capaz de dar argumentos para mejorar la propuesta inicial.

El «teatrillo» de siempre

Es el «teatrillo» de siempre, como recuerdan desde Aetinape (Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueiros): «La Comisión amenaza con recortes apocalípticos, el sector empresarial simula un enorme enfado y la Administración se erige en heroica defensora», que al final «saca pecho» porque los recortes se mitigan y «consiguí que la herida no fuese tan profunda». Un espectáculo que sirve para despistar que «cada vez hay más importaciones, más productos de acuicultura y menos capturas».

sociedad@farodevigo.es

FARO DE VIGO

DOMINGO, 29 DE MAYO DE 2016

La letanía preelectoral del mar muerto

José Manuel Muñiz Ríos*



No obstante, continuamos, como cada víspera de elecciones, reclamando una seria reflexión, alejada de los tópicos y centrada en las posibilidades de recuperación, por escasas que sean. Cuando los profesionales del mar —de la pesca y el transporte marítimo— nos unimos para diagnosticar las coordenadas de nuestra profesión, siempre acudimos a la incertidumbre optimista, porque ya no son tiempos de pos-

trar a los políticos ante la Virgen del Carmen con sus loas por un futuro mejor.

Pedimos un cambio de rumbo radical, una nueva forma de ver las cosas. Pedimos abandonar las políticas de la derrota, del ninguneo. Pedimos energía proactiva, individuos con personalidad y capacidad al frente de las políticas, dirigentes que crean realmente en el sector.

Pedimos un Ministerio del Mar por enésima vez. Queremos que se vayan los oficinistas, los que dirigen los departamentos sin capacidad y sin sangre en las venas, limitándo-

se a poner sellos oficiales en los informes que les llegan certificando el negro destino para buques y tripulantes: desguace y paro.

Pedimos una Europa que nos permita producir, pescar respetando las condiciones impuestas por la naturaleza, procesar lo que pescamos, venderlo en buenas condiciones, dimensionar las empresas, generar empleo digno, ilusionar de nuevo a las familias que hasta no hace mucho vivían del mar y que hoy rehuyen de un sector decaído y por el que nadie apuesta.

Queremos que la pesca y el

transporte marítimo sean política de Estado, y así se lo diremos a los candidatos, para intentar que esta nueva etapa marque un antes y un después de la capacidad de desarrollo de las economías marítimas.

Queremos cambiar las políticas de quien nos dice cosas que queremos oír, pero realmente hace lo contrario. Los que osan mantener el vergonzante Catálogo de Puestos de Difícil Cobertura para las profesiones marítimas. Los que hablan de nuestro potencial pesquero y hacen calladitos lo que les ordena la Europa de los lobbies. Los que llegan con la eterna monserga de que tenemos que recuperar nuestro papel en el mundo del transporte marítimo, pero no tomaron ni una sola medida para mantenerlo bajo paellón español.

*Presidente de AETINAPE

LEGISLACIÓN

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- **CENSO BUQUES CERCO/CALADERO GOLFO DE CADIZ**
*BOE 63, de 14-03-16
- **AYUDAS PARADAS VOLUNTARIAS ACTIVIDAD PESQUERA-R. MURCIA**
*BOE 75, de 28-03-16
- **AYUDAS PARADAS VOLUNTARIAS ACTIVIDAD PESQUERA-CATALUÑA**
*BOE 76, de 29-03-16
- **AYUDAS PARADAS VOLUNTARIAS ACTIVIDAD PESQUERA-C.VALENCIANA**
*BOE 76, de 29-03-16
- **VEDA TEMPORAL RESERVA MARINA DE MASIA BLANCA**
*BOE 84, de 07-04-16
- **VEDA TEMPORAL ARRASTRE DE FONDO C. VALENCIANA**
*BOE 84, de 07-04-16
- **CENSO EMBARCACIONES ISLA GRACIOSA E ISLOTES N.LANZAROTE**
*BOE 84, de 07-04-16
- **LISTADO DENOMINACIONES ESPECIES PESQUERAS Y ACUICULTURA ESPAÑA**
*BOE 84, de 07-04-16
- **CUOTAS JUREL CENSO CANTABRICO NOROESTE**
*BOE 86, de 09-04-16
- **VEDAS TEMPORALES ARRASTRE FONDO-C. CATALUÑA**
*BOE 88, de 12-04-16
- **AYUDAS PARADAS VOLUNTARIAS ACTIVIDAD PESQUERA-C.CATALUÑA**
*BOE 90, de 14-04-16
- **CODIGO SEGURO VERIFICACION DOCUMENTOS ELECTRONICOS DEL M.DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE.**
*BOE 105, de 02-05-16
- **CRITERIOS DESEMBARQUE BESUGO AGUAS UE E INTERNACIONALES**
*BOE 109, de 05-05-16
- **FLOTA ESPAÑOLA ATLANTICO NOROCCIDENTAL**
*BOE 116, de 13-05-16
- **CENSO BUQUES CALADERO NACIONAL CANARIO**
*BOE 118, de 16-05-16
- **Corrección errores-BOE 140, de 10-06-16**
- **CENSO FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA**
*BOE 118, de 16-05-16
- **ACTUALIZACION CENSO FLOTA BACALADERA**
*BOE 118, de 16-05-16
- **ORDENACION PESQUERIA SARDINA IBERICA**
*BOE 194, de 12-08-16

- **CENSO ARTES MENORES GOLFO DE CADIZ**
*BOE 195, de 13-08-16
- **Corrección errores-BOE 200, de 19-08-16**
- **PLAN GESTION BUQUES CENSO CALADERO NACIONAL GOLFO CADIZ**
*BOE 206, de 26-08-16
- **CENSO EMBARCACIONES ARRASTRE FONDO-CALADERO ALBORAN**
*BOE 222, de 14-09-16
- **CORRECCION CENSO BUQUES FLOTA ATLANTICO NORDESTE**
*BOE 255, de 21-10-16

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

- **CATALOGO DE OCUPACIONES DE DIFICIL COBERTURA**
*BOE 105, de 02-05-16
*BOE 170, de 15-07-16
- **ACUERDO SECTORIAL ESTATAL SECTOR DE LA PESCA**
*BOE 158, de 01-07-16

MINISTERIO DE FOMENTO

- **RECONOCIMIENTO DEL CURSO SOBRE SISTEMA DE INFORMACION Y VISUALIZACION DE CARTAS ELECTRONICAS**
*BOE 55, de 04-03-16
- **MODF.RD.1381/2002,INST. PORTUARIAS RECEP. RESIDUOS BUQUES**
*BOE 186, de 03-08-16
- **OBTENCION TARJETA PROFESIONAL OF.ELECROTECNICO MM**
*BOE 250, de 15-10-16
- **OBTENCION CERTF SUFICIENCIA F.BASICA Y AVANZADA PARA CAPITANES, OFICIALES Y MARINEROS DE BUQUES CODIGO IGF**
*BOE 250, de 15-10-16
- **CONTENIDO Y PROCEDIMIENTO DE HOMOLOGACION CURSOS REVALIDACION C. INTER. NORMAS FORMACION,TITULACIÓN Y GUARDIA**
*BOE 250, de 15-10-16

MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PUBLICAS

- **OFERTA PÚBLICA DE EMPLEO 2016**
*BOE 70, de 22-03-16

- *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 Oza, 14 - 2º Dcha.

15006 - A CORUÑA

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

www.aetinape.com • aetinape@aetinape.com