



INFO

AETINAPE

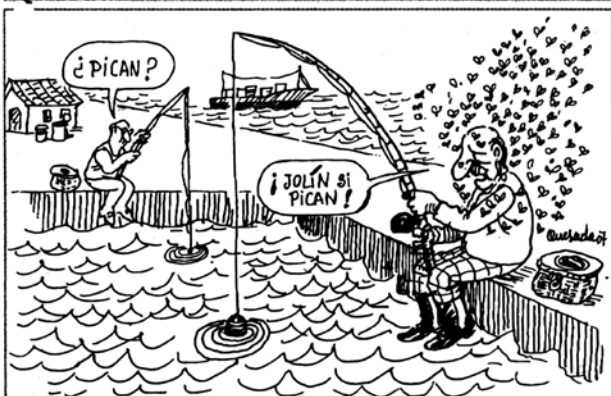
**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
MARZO 2017**



Contenido DOSSIER AETINAPE marzo 2017

- 2 Contenido
- 3 Norte
- 4-15 XIX Pleno Aetinape
- 16-21 Informes
- 22-41 Colaboraciones
- 42-45 Formación
- 46-50 Revista de Prensa
- 51 Legislación

Quesada



Quesada



**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.

Jóvenes náutico-pesqueros os necesitamos, nos necesitáis

AETINAPE es una entidad joven. Y también una entidad madura. Es joven en comparación con la rueda o cualquier catedral gótica, pero muy sólida y asentada en la época del twitter, donde los mensajes y las caducidades se miden por su vida en minutos. Todo, y el tiempo sobre todo, es relativo, y lo justo es medirlo en términos de utilidad y sentido común.

Viene esta reflexión a cuento de la operatividad de nuestra Asociación en relación al paso del tiempo. Ha costado mucho llegar a donde estamos. Nos hemos ganado con nuestro esfuerzo y dedicación un gran prestigio en el mundo marítimo, combinando la reivindicación más coherente en el ámbito profesional, con el punto de vista crítico en relación a la deriva económica de nuestro mundo, y los análisis más rigurosos y audaces ante las cuestiones que la actualidad iba poniendo en nuestra proa.

Gracias al trabajo de nuestros socios, cada uno en su posición, cada uno aportando lo mejor de sí mismo para el beneficio del conjunto, hemos logrado que ser titulado Marítimo-Pesquero sea, además de una designación operativa, todo un honor, sinónimo de valor, de preparación y garantía de tranquilidad para miles de personas relacionadas con la navegación, el transporte marítimo y la pesca.

Muchos fueron y son los titulados comprometidos con nuestra Asociación. Los que han ido logrando triunfos día tras día, año tras año, reunión tras reunión y reclamación tras reclamación, en una historia llena de logros que situaron las titulaciones náutico-pesqueras en el lugar que les correspondía.

De ese trabajo se beneficiaron no sólo los titulados asociados a AETINAPE, sino todo el conjunto. Siempre fuimos conscientes de que nuestro trabajo, a través de este instrumento de gran valor que es la Asociación, servía para dignificar también el título de los que nunca movieron un dedo por el colectivo, incluso de los que nos miraron con cierto desdén durante todos estos años.

Pero nuestro trabajo, nuestra lucha, también benefició a quienes todavía no estaban, pero esperábamos. A esos cientos de jóvenes que iban saliendo de las escuelas marítimo-pesqueras españolas y que se encontraban con una profesión que ya no era la última de la fila, sino de las primeras del trampolín.

Es hora de que los alumnos y los que acaban de salir de las escuelas e institutos, tomen el testigo de un trabajo honroso y vayan incorporándose a la Asociación para seguir defendiendo los intereses colectivos, pues si no defiendes tus derechos, la profesión puede volver a devaluarse y descender nuevamente a los infiernos, como ocurría en los tiempos que ser náutico-pesquero equivalía a que te miraban con desprecio y suponían que eras un paria, un donnadie.

Las nuevas generaciones de titulados náutico-pesqueros tienen que ir tomando el relevo, la bandera de AETINAPE. Tienen que ir incorporándose para heredar el capital de un buen hacer que ha conseguido convertirse en un grupo de opinión, en un think tank como se dice ahora, en una factoría de ideas y gestiones que contribuyan a resolver las trabas y puntapiés que nos encontremos por el camino y a enseñar los dientes de la profesión ante las amenazas que puedan surgir y las que todavía están vivas en este momento, que son bastantes-.

Apelamos a vuestra conciencia profesional, jóvenes náutico-pesqueros, conscientes de que vuestra perspectiva, vuestras ideas, vuestras aportaciones, nos harán cada vez mejores y más útiles para nuestra profesión. Bienvenidos seáis.

AETINAPE

Discurso del Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz en el XIX Pleno de AETINAPE, el 17 de diciembre de 2016

“Al grito de *“todo por la pasta”* nos han hecho pasar de sector estratégico a colectivo en vías de extinción”



*De izda.a dcha.:
José M. Muñiz
Ríos, Presidente
de AETINAPE
y Xosé Manuel
Pazos Varela,
Alcalde de
Cangas do
Morrazo.*

Me complace abrir un año más este Pleno de AETINAPE con la alegría de hacerlo en un lugar con fortísima vocación de mar, con auténtica historia marinera y con innegable futuro relacionado con la ría, con el Atlántico y con todo lo que él nos puede ofrecer.

Un futuro que no sólo Cangas, sino toda Galicia, como todas las comunidades marítimas europeas tienen casi imposible, vistas las terribles derivas que definen el sector año tras año.

Realmente me gustaría comenzar esta intervención haciendo un balance de la activa vida social e institucional de AETINAPE, seguir haciendo una merecida semblanza de cuatro importantes ciudadanos que hoy honraremos con nuestro homenaje, y despedirme de ustedes deseándoles un feliz año nuevo para dar paso al jugoso debate que esperamos de los parlamentarios aquí presentes, miembros de la Comisión de Pesca del Parlamento de Galicia.

Pero no todo será tan complaciente. Antes me veo en la obligación de hablar de la Unión Europea, de la actividad marítimo-pesquera que nos impiden llevar a cabo, de la debacle que en pocos años situó el sector en la irrelevancia económica, y sobre todo de las políticas que permiten a nuestro país, desde casi nuestra integración, sin el más mínimo pudor rechazar la pesca extractiva y plegarse al dictado de los grandes mercados, de la globalización y de los lobbys económicos.

Que la situación es desesperada lo sabemos todos. Unos lo reconocerán y otros seguirán viviendo de las medias verdades, de las vergüenzas ocultas o de mirar para otro lado mientras la sangría continúa.

Acabaron con nuestro sector alardeando de la gran potencia pesquera que somos, mientras el potencial económico del mismo, basado en una flota sólida y unos profesionales arrojados, se nos fue de las manos sin percatarnos, peleándonos cada año por

“Paso a paso, tropiezo a tropiezo se va acabando con la pesca, con la cultura de un país que forjó su valentía en los mares y perdió su dignidad en los despachos europeos”



unas míseras cotas de pescado y ofreciendo al sector como moneda de cambio para otras negociaciones que interesaban más a otros sectores económicos.

Acabamos de vivir el teatrillo anual, el mismo guion de cada año: la Comisión amenaza con recortes apocalípticos de TAC y cuotas en aguas comunitarias en diferentes especies, el sector 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.

En definitiva, mientras esta UE financia el desguace de buques, que también es financiar la destrucción de empleo. Esa terrible renuncia a lucha colectiva al constatar que se cargan la actividad marítimo-pesquera sólo puede explicarse por esa constante complacencia de muchos actores del sector cuando escuchan el tintineo de unas cuantas monedas. ¿No nos dejan pescar? Pues al menos abrochemos unos cuantos miles.

Con tal disposición de ánimo es imposible superar con éxito los envites de las políticas pesqueras que nos han convertido en irrelevantes. Que nos han hecho pasar de sector estratégico a colectivo en vías de extinción. Todo ello gracias a la globalización, a los abusos económicos que permite el liberalismo y al “todo por la pasta” como grito totémico de la tribu universal

Por otra parte, seguiremos proponiendo ante la Dirección General de la Marina Mercante que los Patrones de Altura puedan ejercer el mando hasta 3.000 GT. Trataremos de negociar con SASEMAR para romper el bloqueo para acceder a las plazas de Capitán, Jefe y Oficial 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. Así mismo necesitamos resolver también el bloqueo del acceso al Servicio de Vigilancia Aduanera, bien por vía política

o recurriendo a los tribunales.

Otras reivindicaciones importantes, estas ante la Secretaría General de Pesca es permitir ejercer la 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. Tenemos que recuperar para nuestros titulados el acceso al Cuerpo de Inspectores de Pesca.

Todas estas conquistas, aunque no se crea, tienen mucha relación con los núcleos de poder más clasistas que condicionan numerosas políticas relativas al ejercicio profesional. Viejas formas, nacidas en la dictadura y modales propios de actitudes antidemocráticas, impiden normalizar nuestro trabajo y adaptarlo tanto a las condiciones internacionales relacionadas con las titulaciones, como a los tiempos que corren, llegando en algunos casos, a nuestro juicio, a la prevaricación con la conculcación de la propia legislación vigente.

Lo mismo ocurre desde otros departamentos del Estado, como el episodio del “Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura”, toda una declaración de intenciones del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, que consiste en difundir la idea de que nuestra gente no quiere trabajar en los barcos, por lo que es mejor la práctica del dumping social.

Comentario aparte merece el actual episodio de reforma de los coeficientes reductores de la edad de jubilación para la gente del mar, también competencia del Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Esperamos que atiendan nuestra petición de que esos beneficios se apliquen exclusivamente al personal embarcado, simplificando su gestión y mejorando a todos los beneficiarios. AETINAPE ya remitió un informe a la Ministra Fátima Báñez y a los miembros españoles en la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, alertándoles de este delicado asunto.

Pero una cosa es la realidad que se produce en los despachos y otra la realidad del sector. De qué vamos a vivir las comunidades marítimas? Con la

“La UE financia el desguace de buques, que también es financiar la destrucción de empleo”

“Tenemos que hablar de la UE, de la debacle que en pocos años nos situó en la irrelevancia económica”

“Sabemos que la situación es desesperada. Unos lo reconocerán y otros seguirán con sus medias verdades, y sus vergüenzas ocultas”

deslocalización de la producción y la prohibición de desarrollar la industria marítimo-pesquera en nuestros puertos, nos han cortado las venas.

La gran industria alimentaria, absolutamente centralizada y sólo atenta a extraer mayor beneficio, lo maneja todo perfectamente para condicionar la política de los estados y la Unión. Ellos quieren pescado a precios bajos, de producción controlada.

Sabido es que una gran herramienta para mover la opinión pública, incluida la opinión de los políticos cuando la cosa les cae lejana, es el lobby ecologista. Resultó ser una pieza fundamental en la prohibición del arrastre, como se sabe apoyado en informes sin el menor rigor científico y con importantes grupos de poder tras esa decisión que, por cierto, la ONU había rechazado anteriormente.

Otro síntoma de la putrefacción de la alta política europea fue la evolución de la ex-comisaria de pesca, María Damanaki, auténtica maga de las puertas giratorias. Hoy, la persona que dirigía nuestra pesca, está al servicio de uno de los peores lobbies ambientales del mundo, que trabaja para grandes multinacionales petroleras empeñadas en encontrar nuevos yacimientos de crudo en caladeros importantes. Empresas que, por supuesto, sospechamos que están detrás de los misteriosos informes ecologistas que recomiendan no pescar.

Y así, paso a paso, tropiezo a tropiezo, se va acabando con la pesca, que es lo mismo que decir con la cultura de un país



De Izda. a Dcha: José M. Muñiz Ríos, Presidente de Aetinape; M^a Isabel Concheiro Rodríguez Segade, Secretaria Xeral Técnica de la Consellería do Mar; y Xosé Manuel Pazos Varela, Alcalde de Cangas do Morrazo.

Un país que forjó su valentía en los mares y perdió su dignidad en los despachos europeos, entregando su forma de vida a la globalización y al ultraliberalismo. De un pueblo de marinos y pescadores nos han convertido en un pueblo de consumidores, lleno de emigrantes, camareros y empleados temporales de centros comerciales. Una pena.

El escandaloso descenso en el número de empleos marítimos hace, a nuestro juicio, necesario reestructurar de manera drástica el número y la capacidad de los centros de formación marítima en nuestro país, tanto en el ámbito pesquero como en el transporte marítimo, pues no resulta socialmente rentable invertir tantos esfuerzos formativos en un sector que lleva años a la deriva. El resultado será que profesionales con la mejor formación del mundo acaben enrolados en buques de países terceros compitiendo en el dumping social.

Por otra parte, teniendo en cuenta que las exportaciones e importaciones se realizan en su mayoría por vía marítima y con una flota mercante desaparecida en los cutres mercadillos de los buques subestándar, las banderas de conveniencia o los segundos registros. Nuestro país tiene la obligación de exigir a la UE acabar con ese subempleo próximo al esclavismo multinacional que les espera a nuestros profesionales y recuperar un transporte marítimo comunitario

Hay mucha trampa en todo, mucho aprovechado y mucho trepador. Pero también conocemos emprendedores serios que confían en el sector y luchan por mejorarlo. Con ellos sí queremos ir de la mano, comprometernos de verdad, conjurarnos para luchar contra viento y marea y ayudar a recobrar un sector pujante y sostenible económica y humanamente.

Es nuestra costumbre ser optimistas y seguir pensando que otro mundo es posible. Que un paraíso natural marítimo terrestre como el nuestro, que es una de las grandes proas de Europa hacia el Atlántico, podrá volver a pescar y a repartir las riquezas de la pesca entre sus gentes y a recuperar un digno transporte marítimo. No sabemos cuál será el cataclismo, ni cómo ni cuándo se producirá. Pero esta-

“Viejas formas, nacidas en la dictadura y modales propios de actitudes antidemocráticas, impiden normalizar nuestro trabajo en la Administración Marítimo-Pesquera”

“Debemos exigir a la UE acabar con el esclavismo multinacional para los profesionales y recuperar el transporte marítimo comunitario”

“El Catálogo de puestos de difícil cobertura hace creer que nuestra gente no quiere enrolarse, por lo que es mejor practicar el dumping social”



“La reforma de la edad de jubilación: pedimos que se apliquen sólo al personal embarcado, simplificando su gestión y mejorando a los beneficiarios”

“La alta política europea huele mal: la ex-comisaria de pesca, María Damanaki, reina de las puertas giratorias”

El descenso en el número de empleos obliga a reestructurar el número y la capacidad de los centros de formación marítima”

mos seguros de que Galicia, y España, seguirán pescando pese a los manejos de los burócratas europeos, ayudados por lacayos también españoles, que cumplen fielmente lo que manda el poder.

Para hablar de estas cosas tenemos aquí a representantes de las fuerzas políticas gallegas, diputados en el Parlamento que nos expondrán su punto de vista, y a los que queremos agradecerles que nos acompañen en lo que seguramente sea el primer acto público que celebran conjuntamente fuera de su sede del Hórreo y a los que queremos lanzarles un reto: que nos ayuden en esta difícil tarea de recuperar la pesca y el transporte marítimo y convertirlos en unos sectores de futuro, que nos ayuden a convencer al Gobierno Central y a todas las fuerzas políticas en el Congreso de los Diputados de que necesitamos una política marítima de Estado. Una política de horizontes amplios, que sirva para desarrollar un sector hoy agónico, para plantar cara a la actual situación y acabar con esa vergonzosa política de resignación que tanto daño hizo al sector marítimo pesquero español, desde nuestro ingreso en la entonces CEE.

Tenemos que organizarnos, dejar de mirar cada uno para su propio interés y abrazar un objetivo común, regenerador y estructurador de una nueva economía marítima.

Será un placer escucharles y constatar que piensan de muchas de las cuestiones de las que hemos tratado en estas palabras. De momento, les deseo a todos unas felices fiestas en compañía de sus familias y amigos, y un montón de buenos propósitos para 2017. Gracias a Cangas do Morrazo, a su alcalde y corporación por acogernos y a su estupenda gente por hacer que nos sintamos como en casa.

Un Pleno muy crítico con la debacle del sector

Las negociaciones de TACs y Cuotas con la UE para el 2017, centran el debate entre los parlamentarios

La Consellería do Mar, satisfecha con el resultado de los TACs y Cuotas: dice que se ganaron unos 76 millones de euros en relación al año que termina



De izda a Dcha:
Francisco Casal Vidal,
parlamentario de En
Marea; Carlos E. López
Crespo, del Grupo
Popular; Julio Torrado
Quintela, del PSOE y
Antón Luaces,
periodista

Tras trazar un sombrío panorama de la realidad marítimo-pesquera española, el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, resaltó en Cangas que pese a todo y a todos “queremos ser optimistas y seguir pensando que otro mundo es posible. Que un paraíso natural marítimo terrestre como el nuestro, una de las grandes proas de Europa hacia el Atlántico, podrá volver a pescar y a repartir las riquezas de la pesca entre sus gentes. No sabemos cuál será el cataclismo, ni cómo ni cuándo se producirá. Pero estoy seguro de que volveremos a pescar pese a toda esa gente que nos hundió”

Fue en el Pleno con el que la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros homenajeó a los periodistas Antón Luaces y Xosé M^a Palmeiro, además de a sus socios José Antonio Fernández Santomé y Agustín Guimeráns Gallego, este último víctima de ELA y comprometido activista en favor de la visibilización de esta enfermedad.

Tres de los cuatro partidos con representación en el Parlamento Galego participaron en un debate moderado por Antón Luaces, que mostró la brecha que existe entre el discurso satisfecho del Gobierno, especialmente en lo relativo a los actuales TACs y Cuotas, sobre cuyo resultado Carlos López Crespo (PP) dijo que podía haber sido mucho peor si no fuese por las gestiones de la Conselleira do Mar, Rosa Quintana. El socialista Julio Torrado dijo que había “que afinar mejor” en esas negociaciones y Francisco Casal (En Marea) se quejó de que es precisamente Galicia donde se reduce la cuota de merluza.

En su discurso inicial, Muñiz hablaba del “teatrillo” anual de estas negociaciones, que se presentan inicialmente muy duras, para después dulcificarse y que las autoridades locales puedan sacar pecho diciendo que lograron rescatar, en un guion que se repite año tras año por estas épocas. Mientras, según Muñiz, nos siguen diciendo “que somos una gran potencia, pero ya no. Lo hemos sido, y malgastamos ese potencial entregándolo a la UE”.

Fue precisamente el representante del PP el que habló de que uno de los graves problemas era el “alejamiento de los centros de decisión” y del “papatismo” de la UE en relación al hiperproteccionismo biológico. Torrado (PSOE) dijo que se necesitaba mayor transparencia y la negociación para plazos más largos y Casal (En Marea) reflexionó en torno a la acuicultura como la gran amenaza de la pesca extractiva, ya que pueden controlarla unas cuantas multinacionales y resulta mucho más beneficiosa para las empresas, ya que necesita menos personal.

Todos los parlamentarios vieron la necesidad de contar con un lobby pesquero en Bruselas, si bien nadie formuló una estrategia o forma de conseguirlo.

Además del emotivo acto de homenaje a los dos periodistas y los miembros de AETINAPE, la participación de la Secretaria Xeral de la Consellería de Pesca, Isabel Concheiro Rodríguez-Segade, sirvió para cerrar el acto, con un discurso leído, en el que cifró en 76 millones de euros la repercusión económica que tendrá en los productores el incremento de las cuotas que han “logrado” este año de la UE. También anunció que aumentarán un 5% el presupuesto en escuelas y regularán la retribución de las prácticas laborales a bordo.

■
**Nombramiento de Socios de Honor
Discurso del Presidente
en la entrega de distinciones**

**Dos grandes periodistas
Dos inmensos profesionales
Cuatro enormes personas**

■
Queridas amigas y amigos: Estábamos aquí para celebrar nuestras reuniones, para escuchar lo que piensa la sociedad representada por los parlamentarios que nos hablaron... todo de mucho interés. Pero hay otra dimensión de esta reunión que para nosotros resulta de lo más agradable, necesario y estimulante.

■
Hay unas cuantas personas que hoy recibirán más que nunca nuestro cariño, nuestra más alta consideración. Por ser grandes amigos de AETINAPE, o por pertenecer a nuestra familia profesional y aportar un grano de arena más allá de lo estrictamente necesario. Se trata de dos periodistas de esos que llamamos de raza, porque ya forman parte de la historia más legendaria de la prensa gallega.

■
Antón Luaces, que paso parte de su vida en Santa Eugenia de Ribeira, y fue Director y la voz, durante muchos años del programa Españoles en la Mar de Radio Exterior de España y colaborador de los periódicos La Opinión y el Faro de Vigo.

■
Xosé María Palmeiro, un mariñense de Lugo, afincado toda su vida en Vigo, y que ejerció en prensa, radio y televisión y fue el primer Decano del Colegio de Xornalistas de Galicia. Con ellos, el sector marítimo-pesquero tiene una deuda impagable. Son auténticos maestros en su trabajo, a los que debemos toneladas de afecto por lo bien que siempre entendieron las demandas de nuestra gente, porque siempre están del lado del débil, del lado del oprimido, del lado de quién no tiene más poder que su trabajo, o su sudor, del lado de la razón y el afán de superarnos colectivamente, del lado del progreso y de la igualdad de las personas.

■
Si todos los periodistas del mundo estuviesen comprometidos con la realidad sólo la mitad de lo que están ellos, estoy seguro de que este planeta sería mucho más feliz.

■
También queremos homenajear a José Antonio Fernández Santomé, Toniño, gran amigo y compañero fundador, querido por todos, empático, gran profesional del SVA y mejor persona.



El Alcalde de Cangas entrega el Diploma del periodista Xosé María García Palmeiro, a Camilo Camaño.

■
Queremos resaltar su compromiso con la Asociación, pues cada año viaja con su cámara en la mano para dejar testimonio fotográfico de todo cuanto acontece en nuestras reuniones, Plenos y Asambleas de manera desinteresada. Gracias a él, contamos con un excelente archivo fotográfico que fue llenándose con su magnífico trabajo, siempre atento a todo lo que ocurría en estos eventos.

■
Por último a Agustín Guimeráns, compañero de Aetinape y gran amigo desde hace muchos años, y que hoy está afectado por la terrible enfermedad de la ELA. El y su sonrisa irradian positividad, fue un gran profesional de la pesca y dejó el pabellón muy alto, y ahora nos enseña a muchos a saber afrontar la enfermedad con enorme dignidad.

■
A él queremos transmitir todo nuestro orgullo colectivo por su actitud ante esa potente adversidad. Una manera solidaria y de enorme dimensión humana para visibilizar este mal y reclamar que se investigue más y se atienda con más eficacia y con los servicios de atención social más avanzados a las personas que lo padecen. Tino, estamos y estaremos siempre contigo, en tu lucha. Gracias por ser como eres. Sabes que todos te queremos y te transmitimos muchos abrazos y afectos de compañeros de todas partes del país que hoy quisieran estar aquí contigo y que siguen tu lucha a través de nuestra página web.

■
Xosé María Palmeiro, Socio de Honor de AETINAPE, envió su discurso desde Argentina, donde se encontraba en un viaje familiar

“AETINAPE, parte de mis mejores recuerdos”

Debo, en primer lugar, pedir disculpas por mi ausencia en este acto y en esta hora magnífica en la querida vila de Cangas do Morrazo. Por gozosas razones familiares ando estos días por tierras argentinas, en Córdoba por más señas.

■
Desde esta otra orilla del mar -mar también de Galicia, también por el trabajo y el compromiso de las gentes de AETINAPE- quiero haceros llegar mi más emocionado agradecimiento por este nombramiento de socio de honor.

■
Para mí, un periodista jubilado- después de cuarenta años ininterrumpidos de trabajo profesional en prensa, radio y televisión- fue una sorpresa este reconocimiento. Cierto es que me he ocupado en contar cosas relacionadas, directa o indirectamente, con ese mar que “anda que desanda, anda que desaparece”, por citar los versos de mi admirado Manuel Antonio. Pero consideraba yo que esa era tarea a beneficio de inventario.

■
Que mi querido amigo, presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, me comunicase la feliz noticia, me dejó sorprendido y sin saber que decir al caer en la cuenta de que no me sería posible corresponderles ni siquiera con mi presencia.

■
Cuando recibí la feliz noticia, yo, radicado en Vigo desde hace 34 años, estaba en mi tierra natal, en San Miguel de Reinante, tierras de Barreiros, en la mariña luguesa. En la orilla del mar que me vio nacer recordé trozos del camino compartido con esta asociación profesional y con su presidente. Trozos que son ya parte de algunos de mis mejores recuerdos personales y profesionales.

■
AETINAPE anda por los 34 años como organización profesional imprescindible para las gentes del mar y para el mar mismo. Subrayo estas palabras, que he defendido en público y en privado, en diferentes foros y delante de los micrófonos, porque entiendo que es de justicia. Entiendo también que todo lo referido al mar necesita a estas alturas mejores y más sistemáticos y críticos tratamientos en los medios de comunicación de Galicia.



■
Es una pena que, con pocas excepciones, los medios de comunicación vivan en Galicia de espaldas al mar. Serán los tiempos...

■
¿Y que más añadir desde la emoción y la distancia? Creo que va para treinta años que me honro con la amistad de José Manuel Muñiz y él, hombre cabal y generoso, tuvo seguramente no poco que ver con este nombramiento. Quedo en deuda con él y con todos ustedes.

■
En cualquier caso, hay algo que me reconforta muy especialmente en la tierra de mi querido amigo y gran artista Camilo Camaño, con quien ahora comparto felizmente esta distinción.

■
Me reconforta que AETINAPE haga hoy socio de honor a mi colega, compañero y amigo Antón Luaces, admirable referente del periodismo radiofónico y una de las poquísimas referencias, una excepción, en el sistemático tratamiento de las problemáticas del mar en los medios gallegos. Para el va mi aplauso y para ustedes, para las queridas gentes de AETINAPE –y no voy a olvidar ni a Beatriz ni a Chus-va mi agradecimiento y mi apasionado reconocimiento por tan ejemplar, libre y comprometido trabajo al servicio de las gentes del mar. Al servicio del mar y de Galicia.

■
Quiero expresar asimismo mis felicitaciones a los otros dos homenajeados. A Toniño, uno de los fundadores, siempre comprometido con esta noble causa. Y muy especialmente a Tino Guimeráns, con mis mejores deseos y mi reconocimiento para él por su ejemplar determinación.

■
Estoy y me siento en muy hermosa compañía. Y acabaré expresando mis mejores augurios para las nuevas singladuras de AETINAPE. ¡Salud, mar y tierra! Muchas gracias y un abrazo fraternal desde Córdoba-Argentina



Antón Luaces, Socio de Honor de AETINAPE

“Un compromiso que asumo”

Solo la familia lo sabe. A nadie más lo he dicho. Pero quiero destacar que asumo el compromiso que contraigo con AETINAPE y sus miembros desde el momento en el que, en Cangas, acepté un nombramiento que me obliga más: el de Socio de Honor (que comparto con Xosé María Palmeiro, compañero y admirado amigo, decano que ha sido -y es, para mí- del Colexio Profesional de Xornalistas de Galicia).

El mar, la mar, va conmigo desde que, en un lejano 1944 y con once meses de edad, mis padres me llevaron de Cádiz a Las Palmas de Gran Canaria. Once meses antes, mi madre me enseñó el mundo desde la casa de A Cruz, los altos de Campo de Monte y con el mar bravo que se adivina más allá de Os Aguillóns y el cabo Ortegal de mi Cariño de cuna. Ese mismo mar me trajo a Galicia desde Las Palmas para recalar, primero, en Cariño (nueve meses de fondeo) y, en junio de 1952, abarloarme en Riveira (en aquel entonces se escribía con “uve”, que me gusta más) donde el contacto con el mar de Arousa era constante y en el que aprendí a nadar, a “construir” barcos de arena, piedras, conchas y algas en la playa de Colomer (tristemente desaparecida para dar paso al ladrillo torpón y poco vistoso) aprovechando la bajamar. “Barcos” que, naturalmente, desaparecían con la pleamar.

De aquella añorada Riveira me quedan infinitos recuerdos. Todos ellos vinculados a la mar, sus barcos y sus gentes; su nordés, que provocaba “sieiro” en los nudillos de las manos y en las rodillas al aire; sus “mentireiros” o puntos de encuentro de los marineros necesitados de sol y diálogo al amparo del viejo -y también desaparecido- fielato; sus dornas vara-

das en las playas, proa al mar; el “Sofía”, el “Franco” y tantos otros barcos de madera que cruzaban al caer la tarde en dirección a la antigua lonja -también desaparecida bajo la piqueta- en la que Acevedo vivía con su tartamudez impenitente... Mis primeros amigos, el juego de la billarda, sus “lulos” y cientos de puntos y dolores en las manos amoratadas por los golpes al intentar atrapar en el aire aquel adminículo rematado en puntas... El juego de “tres marinos a la mar, otros tres a navegar”, el “burro”, poner a secar las entonces “aguamarinas” (medusas) para comprobar si se vitrificaban

Todo esto, y más, fueron conformando un sentimiento muy particular de querencia al mar y a su parroquia. En esta, y desde hace muchos años, tengo grandes y buenos amigos, algunos de los cuales he podido saludar e incluso conocer porque nos hemos querido amistosamente en la distancia pero con la cercanía que propicia la radio y, sobre todo, dos viejos e inolvidables programas “Costa Norte” y “Españoles en la Mar” en los que, durante años, pude expresar ese compromiso mareiro primero a través de Radiocadena Española y posteriormente en Radio Exterior de España, y rematar anclado en Radio 5 con “Mar Adentro”, cuando la película del mismo título ni siquiera estaba en proyecto (o eso creo).

De aquellos viejos tiempos viene el conocimiento y contacto con AETINAPE, una asociación cuyos integrantes son como puntos de apoyo para quien quiere conocer del mar y sus consecuencias.

Gracias a AETINAPE he podido entrar en contacto con entidades próximas: la Asociación de Mujeres de Pescadores “Rosa dos Ventos” y sus homólogas del País Vasco y Andalucía, Francia y Sudamérica;

con Joseba Beovide, el cura de Terranova al que nadie nombraba a bordo; a los marineros del banco canario-sahariano y sus hermanos de Terranova en la lucha con y por el fletán que los canadienses no les permitían capturar; con los oficios de “difícil” ocupación, según el Gobierno; con las titulaciones y los desencuentros con aquellos que dictaban normas no siempre beneficiosas para los afectados... Y ahí estabais vosotros, los titulados náutico-pesqueros que me habéis ido enseñando a querer y temer el mar de mares que, con toda su intensidad, sopla del norte desde Islandia a Saint Pierre, de Azores a las 200 millas de ZEE en Argentina, de Namibia a Noruega, de la balsa (o casi) del Mediterráneo al mar arbolado del Gran Sol, pasando por las Seychelles, las Malvinas y tantos y tantos otros puntos del mapamundi y las cartas de navegación extendidas sobre la mesa.

■
Sí, hace muchos, muchos años que AETINAPE y servidor hemos creado un enlace que va más allá del saludo convencional y que, hace dos meses me condujo a Cangas para, en un acto verdaderamente entrañable, recibir ese título de Socio de “Honra” que me honra y que tengo en mi cubículo de trabajo (una leonera de libros, papeles, discos, cd, fotogra-

fías, etc.) como referente para que, cada día, cada minuto, los titulados náutico-pesqueros, con Muñiz al frente, me recuerden que el mar es algo más que una bella fotografía, que hay vida en él y por él, que también hay momentos malos y circunstancias peores. Pero es el mar, la mar, que con sus rociones me ha enseñado a admirar las personas que lo viven en lo cotidiano, las que lo diseñan con una sola mirada, las que lo describen con un gesto.

■
Gracias por vuestra amistad, por vuestra enseñanza de vida, por ser como sois.

■
Algún día intentaremos “secar” medusas (aguardar me gusta mucho más) para que nuestros descendientes empiecen a querer el mar, la mar, más allá de un baño a 19 grados de temperatura en la mar en la ría de Arousa, entre la rambla de Banda o Río (cerca del que fue mercado municipal y hoy es un sucedáneo) y el muelle de tablonos de la fábrica de Cerqueira en una Riveira que nunca volverá a ser como fue.

■
Buena proa a todos y gracias por permitir que sea uno más entre vosotros.



■
Tino, Socio Distinguido de AETINAPE, habló a través de un ordenador que interpreta sus palabras

“La ELA existe. Ayudadnos a alzar la voz”

Hola amigos.

■
Como podeis ver, la ELA se está llevando mi voz. En nombre mío y de toda mi familia agradecer a AETINAPE, con su presidente al frente, José Manuel Muñiz y a todos vosotros por este reconocimiento tan especial.

■
Gracias amigos. Tengo la inmensa suerte de vivir aquí, rodeado de tanta gente querida, de tener una familia que es mi soporte y mi alegría, y de tener buenos amigos y cuidadores que me hacen sonreír cada día.

■
Aquí me tenéis para contaros algo más de lo que pasa cuando una ELA llega a tu vida, sin pensarlo, sin conocerla, sin saber ni siquiera que existía. La Esclerosis Lateral Amiotrófica es una enfermedad neurodegenerativa en la que las neuronas que controlan los músculos del movimiento voluntario, motoneuronas, mueren. La consecuencia es una debilidad progresiva que avanza hacia la parálisis total, incluida la capacidad de comer, hablar y respirar. En el 80% de los casos se muere por insuficiencia respiratoria en un plazo de 2 a 5 años desde el inicio de la enfermedad. En la actualidad, la ELA no tiene cura, la ELA nos aboca a la soledad, al olvido y al aislamiento. La ELA aparece sin avisar y una vez que llega arrasa y deja desolado tu interior. Mañana podeis ser uno de vosotros el que reciba un diagnóstico como el mío.



Tino con su hermana después de recibir el Diploma de Socio Distinguido de manos del Presidente de AETINAPE

■
Tenemos que conseguir que se sepa pronto qué causa la ELA, que con ello tengamos un tratamiento que la detenga rápido y la cure. Ayudadnos a promover más investigación, ayudadnos a alzar la voz para que nuestro sistema político y sanitario entienda que no tenemos tiempo de espera.

■
La ELA existe. Investigación=Solución. Gracias, amigos



■
Toniño, fotógrafo oficial de la Asociación, Socio Distinguido de AETINAPE

“El compromiso de sacaros más guapos en las fotos”

■
Quiero daros las gracias a todos los amigos y compañeros de AETINAPE por la cariñosa distinción de nombrarme “SOCIO DISTINGUIDO” en este XIX Pleno. Distinción que esta asociación viene concediendo, a lo largo de su historia, a aquellas personas, sean socias o no, y que de alguna forma se sienten identificadas con AETINAPE en la defensa y dignificación de los profesionales náutico-pesqueros.

■
Es aún más gratificante cuando el que la recibe, como es mi caso, es un miembro de AETINAPE y son sus propios amigos los que se la conceden como muestra de cariño y aprecio por una labor desarrollada en esta asociación, que siempre realicé con orgullo con todos vosotros en la lucha de nuestra profesión ante aquellos que trataron de eliminarnos de esta sociedad como profesión digna y de larga tradición.

■
No quisiera dejar pasar esta oportunidad, aunque bien sabéis que no tengo facultad de hablar en público, para decir:



■
Primero, dirigirme a los náutico-pesqueros no afiliados así como futuros, que AETINAPE no sólo defiende los intereses de sus afiliados, sino el de todos. Y aquellos que sólo se afilian por intereses particulares, que lo hagan pensando en la profesión.

■
Segundo, acordarme de todos aquellos amigos que a lo largo de estos años dejan y han dejado huella en mí, por su personalidad y compromiso más allá de lo normal con la profesión. Personas con principios y valores, que hoy en día se tienden a perder en esta sociedad, a los cuales no hace falta nombrarlos, ya que sería injusto olvidar alguno, pero que todos tenemos en nuestra memoria.

■
Tercero, que voy a seguir haciendo lo mismo o más por AETINAPE, espero como siempre responder con mi compromiso a vuestro cariño y aprecio, si Dios y vosotros queréis, por mucho tiempo y con el compromiso de sacaros más guapos en las fotos.

■
Muchas gracias por la distinción y por vuestra sincera amistad. Como siempre, tenéis un amigo en TONIÑO.





Asamblea General de AETINAPE

Se acuerda la congelación de cuotas

En el marco del XIX Pleno de AETINAPE se celebró la Asamblea General, dando el Secretario General lectura al Acta anterior, que fue aprobada por unanimidad.

El Tesorero informa del estado de cuentas y del capítulo de ingresos y gastos y sometió a votación el presupuesto para el ejercicio 2017. La Asamblea aprueba por unanimidad la congelación de cuotas y el presupuesto presentado, que supone un recorte del 5% en relación al anterior presupuesto, para continuar con la política de ajustes de los últimos ejercicios.

Debido a la subida de los gastos bancarios por trámites realizados con los bancos, se ruega a los socios que actualicen sus datos bancarios para evitar los gastos de devolución de los recibos, que en el año 2016 alcanza los 5,20 €/ por recibo devuelto. Se acuerda que el socio que tenga el

recibo devuelto realice una transferencia bancaria, ya que volver a pasar un recibo supone un gasto de 0,61 a mayores, lo que haría que el coste de un recibo devuelto tenga un importe de 6,42€, lo que supone un grave perjuicio para la Asociación y un incremento de los gastos bancarios. En cuanto a la renovación de cargos, la Asamblea General ratifica al Comité Ejecutivo, Delegados y Colaboradores.

El Presidente informó a la Asamblea de los objetivos que en parte recogió en su discurso de Apertura, e hizo un llamamiento a las nuevas generaciones para que asuman la responsabilidad que les corresponde en relación a su futuro profesional. Después de analizar diferentes objetivos en el ámbito profesional, agradeció la colaboración a todos los compañeros por su asistencia y apoyo a la Organización.



De izda. a dcha.: José Antonio Prendes, Vicepresidente 1º y Manuel Queimaño, Secretario General.

Los armadores vuelven a pedir profesionales “low cost”

El reciente anuncio de los empresarios pesqueros reunidos en CEPESCA, sobre la falta de profesionales de puente y máquinas “que se adecúen al modelo de empresa” supone una auténtica amenaza para la seguridad marítima. La patronal reclama una pseudo formación virtual para los responsables de los barcos.

Los actuales estudios de formación marítimo pesquera incorporan todos los elementos y protocolos internacionales suscritos por España, en especial el STCW-78 de la Organización Marítima Internacional (OMI), un importante convenio mundial sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, auténtico motor de la seguridad marítima en nuestro país y en todo el mundo.

El enorme índice de paro registrado en el sector contradice por sí mismo esta absurda propuesta de modificar planes de estudios virtuales para obtener profesionales “low-cost”.

Con estos llamamientos, CEPESCA insiste en el camino equivocado para la reducción de costes de explotación, ya que reclamar profesionales con una

formación sui generis supone un riesgo potencial para la seguridad marítima de la vida humana en el mar.

La formación que se ofrece en las escuelas marítimo-pesqueras españolas es de las mejores del mundo, y nuestros profesionales se encuentran entre los mejor valorados, porque además de seguir todos los criterios de seguridad disponen de un completo plan de estudios que garantiza unos magníficos resultados gracias a un sistema público y de alta calidad.

Un profesional marítimo pesquero al mando de un buque es el responsable de la seguridad de toda la tripulación, por lo que una buena formación como la actualmente existente es la única garantía posible de que pueda realizarse ese trabajo en las mejores condiciones de supervivencia. A ello hay que añadir mejoras en los equipamientos de los sistemas de seguridad abordo

AETINAPE espera que las Escuelas Profesionales Marítimo Pesqueras reaccionen ante estos ataques que sólo buscan desprestigiar la profesión y ablandar a las autoridades para abaratar costes de explotación en perjuicio del empleo y la seguridad.

El Gobierno dice que si hay perjuicios en los coeficientes reductores de la edad de jubilación serán “los menores posibles”

El Gobierno español trata de calmar los rumores de que la UE deje fuera a una serie de buques españoles cuyos tripulantes hoy se benefician de la jubilación anticipada para la gente del mar.

Tras reconocer que el actual sistema puede sufrir modificaciones, aclara que los estados miembros deberán registrar la información sobre buques y

artes de pesca y anuncia que “se procederá a la adaptación de nuestros registros, de forma que se produzcan los menores perjuicios posibles”

AETINAPE había enviado una carta a la ministra de Empleo y Seguridad Social en la que se le informaba de las noticias surgidas en torno a la modificación de los coeficientes reductores de la jubilación del empleo marítimo, que permite acortar

Nueva edición del indignante “Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura”

La publicación una vez más en el BOE del anacrónico “Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura” vuelve a poner de manifiesto el vergonzoso papel de la administración marítima española, en este caso a través del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, reclamando profesionales de países extracomunitarios para cubrir puestos a bordo de nuestra menguada flota.

En el fondo, todos saben que es resultado de presiones para minorar la carga salarial de los tripulantes, a efectos de mejorar beneficios.

AETINAPE viene denunciando desde hace años esta ignominia, fruto de un impropio acuerdo de la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración de la que forman parte la Administración y los agentes económicos y sociales.

Teniendo en cuenta que España es uno de los países con una de las mejores estructuras en formación marítima en el ámbito internacional, esperamos que las escuelas que forman a los futuros profesionales se posicionen inequívocamente contra este humillante Catálogo que ve “difíciles” de cubrir puestos que en realidad quieren pagar a precio de saldo.

Entre las profesiones que los interesados empleadores no encuentran aquí están la de Frigoristas navales, Jefes de máquinas de buques mercantes, Maquinistas navales, Mecánicos de litoral, Mecánicos navales, Pilotos de buques mercantes, Sobrecargos de buques, Oficiales radioelectrónicos de la marina mercante, Cocineros de barco, Auxiliares de buques de pasaje, Camareros de barco, Mayordomos de buque, Caldereros (maestranzas), Engrasadores de máquinas de barcos, Bomberos de buques especializados, Contramaestres, Marineros y Mozos de cubierta.

Cabe recordar que en los últimos 15 años en el sector marítimo español se destruyeron unos 15.000 puestos de trabajo directos. La creciente internacionalización del sector impulsa a las empresas a ahorrar costes laborales gracias a la contratación de personas de países terceros a quienes reconocemos todo el derecho del mundo a trabajar, pero no en el dumping social, sino en las mismas condiciones que nuestros profesionales, tanto en salario como en niveles de formación.

la edad de retiro habitual. El problema era que el interesado debe especificar el código de buque y la UE sólo reconoce los arrastreros de costado y los de popa, pero no reconoce los cerqueros y palanqueros, para los que no existe código alguno y por tanto quedarían excluidos de la nueva regulación.

También se le alertaba de los rumores de desaparición del régimen especial de la seguridad social del Mar, ante lo que aseguran que “no existe ninguna previsión sobre su desaparición, como lo demuestra la reciente publicación de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo pesquero.

Nuevo temario para el Capitán de Pesca y Jefatura sin límite de potencia para el Mecánico Mayor Naval en Pesca

Por fin, tal y como venía reclamando Aetinape, la Secretaría General de Pesca ha elaborado un Proyecto de Orden Ministerial por la que se desarrolla el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero y lo ha enviado para que se formulen las observaciones oportunas.

PROPONEN:

Artículo 3.- Se modifica el Temario para la titulación de Capitán de Pesca.

- I.-Biología Pesquera y conservación de los productos pesqueros.
- II.-Meteorología y Oceanografía.
- III.-Navegación
- IV.-Inglés Marítimo
- V.-Estabilidad del buque
- VI.-Derecho Marítimo
- VII.-Tecnología Pesquera
- VIII.-Gestión de Empresa pesquera y de los recursos humanos a bordo

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 tendrá una duración mínima de **165 horas**.

- *Prevención de la Contaminación y gestión de residuos (10 horas)
- *Planta propulsora y sistemas auxiliares (30 horas)
- *Sistemas eléctricos y electrónicos (35 horas)
- *Sistemas de regulación y control automáticos (30 horas)
- *Gestión operacional del departamento de máquinas (30 horas)
- *Instalaciones frigoríficas y de climatización (30 horas)

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 será ofrecido por centros autorizados para impartir la formación conducente a la obtención del título académico.

Artículo 5.-Curso para el levantamiento total de la restricción para ejercer como primer oficial de máquinas del título de mecánico naval.

1.-El curso tendrá una duración mínima de **140 horas**.

- *Gestión de combustibles (10 horas)
- *Planta propulsora y sistemas auxiliares (20 horas)
- *Sistemas eléctricos y electrónicos (35 horas)
- *Sistemas de regulación y control automáticos (20 horas)
- *Gestión operacional del departamento de máquinas (30 horas)
- *Instalaciones frigoríficas y de climatización (25 horas)

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 hasta 1400 kilovatios de potencia propulsora y como primer oficial de máquinas en buques 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 será ofrecido por centros autorizados para impartir la formación conducente a la obtención del título académico.

(Este contenido puede estar sujeto a modificaciones, en función de las alegaciones que se puedan presentar).

Os seguiremos informando del desarrollo de este Real Decreto según vayamos recibiendo información al respecto. Aetinape al cierre de este boletín está preparando las alegaciones al mismo.



Mejoras para Capitán de Pesca, Patrones de Litoral y Mecánicos Navales de Segunda

Acabamos de recibir de la Secretaría General de Pesca el Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

MODIFICACIÓN CAPITÁN DE PESCA Mejoran las condiciones para realizar los días de mar, atendiendo la demanda de AETINAPE

Proponen la modificación del artículo 5, apartado c) (condiciones para la validez de los días de mar para la obtención de la titulación de Capitán de Pesca).

c) “Haber cumplido 600 días de embarco como Capitán u Oficial de Puente en buques de pesca de eslora superior a 18 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 pesqueros abandonados en cualquier país del Espacio Económico Europeo o que pertenezcan a armadores cuyo capital social sea propiedad de empresarios españoles en al menos un 34%”.

MODIFICACIÓN PARA PATRÓN LITORAL Más posibilidades de trabajo

Modificación del artículo 7, apartado a)

a) “Ejercer como primer oficial en buques de pesca de eslora no superior a 50 metros. Además podrá ejercer como oficial encargado de la guardia de navegación en cualquier buque de pesca”.

ACREDITACIÓN DE LOS PERÍODOS DE EMBARQUE

Artículo 16, se añade un nuevo apartado

2.- “En ningún caso se aceptarán para la obtención de títulos pesqueros días de embarco realizados en buques que se hallen en cualquiera de los dos supuestos siguientes:

a) Figuren en la lista comunitaria de buques de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

b) Enarbolen el pabellón de países identificados por la Comisión de la Unión Europea como no cooperantes en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”.

MECÁNICO NAVAL 2ª CLASE Más facilidades para convalidar con Mecánico Naval

“Los poseedores del título de Mecánico Naval de Segunda Clase podrán obtener el título de Mecánico Naval si acreditan haber navegado ejerciendo de oficial de máquinas en buques civiles de potencia entre 300 a 3000 KW.(24 meses)”.

(El RD en vigencia es a partir de 500)

(Este contenido puede estar sujeto a modificaciones, en función de las alegaciones que se puedan presentar).

Antes de acabar sus estudios, los alumnos náutico pesqueros deberían realizar los cursos obligatorios necesarios para ejercer su profesión

En AETINAPE estamos recibiendo muchas quejas de los alumnos que están realizando los ciclos formativos de Grado Medio y Grado Superior y de aquellos que están realizando los periodos de embarque para la obtención de la titulación profesional.

Los alumnos que alcancen sus respectivos títulos académicos deberían salir de los Centros Educativos con los cursos obligatorios para ejercer su profesión. Al menos con aquellos que son preceptivos para el embarque: Formación Básica, Avanzado de Contraincendios, Botes de Rescate no Rápidos, Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, Cartas Electrónicas, Oficial de Protección del Buque y Sanidad Marítima, inicial o avanzada, según lo que sea obligatorio para puente y máquinas, respectivamente.

Desde AETINAPE opinamos que es muy importante que los alumnos salgan preparados para iniciar su carrera profesional y que no encuentren más trabas de las ya existentes a la hora de embarcar, al igual que es necesario que puedan hacer las prácticas en centros de trabajo que les capaciten para desarrollar su profesión. Es necesario que se incluya esta formación lo antes posible en todos los Centros Educativos y se organicen cursos para agilizar la incorporación al mercado laboral.

AETINAPE reiterará esta demanda al Ministerio de Educación y a las diferentes Comunidades Autónomas con competencias en esta materia.

Alberto Gómez García-Asenjo, nuevo Secretario General de Pesca

En el Boletín Oficial del Estado del sábado 28 de enero de 2017 se publica que el Consejo de Ministros del 27 de enero, a propuesta de la Ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Isabel García Tejerina, nombró nuevo Secretario General de Pesca a Alberto López García-Asenjo, que había sido Director General de Estructuras y Mercados en la Secretaría General de Pesca en dos ocasiones: primero con Carmen Fraga y posteriormente en el 2006 con Juan Martín Fragueiro

También fue Presidente del Fondo de Regulación de Mercados Pesqueros (FROM). Actualmente se encontraba en la Embajada de España en París, donde ejercía como Consejero de la oficina de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y tenía su puesto en la Delegación Permanente de España ante la OCDE. Sustituye a Andrés Hermida Trastoy que llevaba en el cargo desde el 2014.

Formación e inspección marítima, objeto de una reunión entre AETINAPE y la DGMM

El pasado 20 de febrero, una representación de AETINAPE ha mantenido una reunión con el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, José Luis García Lena y con el Subdirector General Adjunto, Ramón Álvarez Viñes. Dos han sido los puntos principales de la reunión, tal como a continuación se detallan.

1. La búsqueda de una posición común en el ámbito de la Formación Marítima, como consecuencia de la aplicación de 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 y el Código STCW, y tras las auditorías realizadas por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).

A este respecto nos comunican que, una vez establecidas las “pruebas de idoneidad profesional” en las escuelas y facultades de náutica, la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) quiere implantar este tipo de pruebas en los centros de formación profesional marítimo-pesqueros. Estas pruebas serán determinadas por el Ministerio de Fomento, de acuerdo con las normas de competencia de las secciones A-II/1, A-II/2.5 y A-II/3 del código STCW y teniendo en cuenta la sección A-VIII/2 del Código STCW que establece la organización de las guardias y principios que deben observarse.

Tal como establece el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, los títulos aquí regulados tendrán que superar una prueba específica de idoneidad profesional para verificar el conocimiento de las normas de guardia contenidas en el capítulo VIII del Convenio STCW y del Código STCW. Estas pruebas afectarán a los títulos de patrón de altura, patrón de litoral, mecánico mayor naval y mecánico naval, y serán juzgadas por un tribunal y realizadas en cualquier escuela o centro donde se realicen los estudios conducentes a la obtención de la titulación.

Los tribunales encargados de juzgar estas pruebas serán nombrados por la Dirección General de la Marina Mercante, y estarán compuestos por un presidente, un secretario y tres vocales. El presidente, el secretario y un vocal serán funcionarios propuestos por la Dirección General de la Marina Mercante, los otros dos vocales serán profesores de la escuela y serán propuestos por la propia escuela. Este tipo de pruebas, se celebrarán, como mínimo, dos veces al año.

Por otra parte, los centros deben disponer de un Sistema de Gestión de la Calidad (SGC) implantado, para lo cual serán auditados por la DGMM. Este SGC deberá estar adecuado al Convenio STCW y su Código asociado, ya que existen determinados contenidos que no figuran debidamente implantados, ni tampoco evaluados. Además, el perfil del profesorado debería ser fundamentalmente de origen náutico, y que los planes de estudios tengan una perfecta concordancia con los contenidos establecidos en el Código STCW. En este sentido, EMSA propone que los currículos de los títulos marítimo-pesqueros que se imparten en los diferentes centros del litoral español, adopten unos contenidos y una programación homogéneos. Por lo tanto, en aplicación de esta Directiva 2008/106/CE, nos informan que tienen que recabar información sobre los programas formativos impartidos en las diferentes Escuelas e Institutos de Formación Profesional Marítimo-Pesquero, para comprobar si se están cumpliendo los niveles mínimos de formación en las diferentes profesiones marítimas.

2.- Inspección marítima por parte de titulados de náutico-pesquera.

En relación con la Inspección marítima por parte de titulados náutico-pesqueros, nos informan que están estudiando el tema para hallar una posible solución para estos compañeros afectados.

En el transcurso de esta reunión también se le plantearon algunos asuntos relativos a SASEMAR (Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítimo), tales como el acceso de los náutico-pesqueros a las Torres de Control de Tráfico Marítimo (al que ya tenían acceso y vetado desde el año 2010 por los sindicatos que negociaron el Convenio Colectivo) y a determinados buques de Salvamento Marítimo.

Sólo a través de la cooperación vamos a avanzar

Karmenu Vella

Comisario de Medio Ambiente,
Asuntos Marítimos y Pesca de la UE

Los días 12 y 13 de diciembre de 2016, los ministros de pesca de la UE acordaron por unanimidad los límites de captura de las poblaciones de peces en el Atlántico y el Mar del Norte para 2017. La Comisión Europea apoyó este acuerdo como un paso más hacia una gestión sostenible de la pesca. Lo que es más, nuestro último análisis económico publicado este mes muestra que la pesca sostenible vale la pena. Los pescadores son conscientes de que la pesca responsable es su salvavidas, ya que garantiza la rentabilidad futura y, por tanto, ayuda a preservar el empleo en la industria pesquera.

En lo que respecta a los stocks de pesca clave, en el año 2017 los pescadores españoles verán incrementadas las cuotas de pesca para la flota española, incluida la merluza del Norte y el rape en aguas ibéricas. Este incremento es el resultado directo de una recuperación general de los stocks durante los últimos años. Lo que constata que las medidas de recuperación que hemos adoptado en el marco de la Política Común de Pesca (PCP), reformada por la UE, están dando sus frutos.

Esto demuestra que el éxito es posible, siempre que la Comisión Europea, las administraciones nacionales y la industria pesquera trabajen en la misma dirección. De hecho, estamos del mismo lado: todos nos preocupamos profundamente por mantener un sector pesquero sano y queremos que las comunidades costeras y rurales prosperen, pero sólo podemos lograrlo confiando en la ciencia y en una pesca a niveles sostenibles.

Uno de los objetivos principales de la reforma de la PPC de la UE, que entró en vigor en 2014, era fomentar la descentralización de la toma de decisiones, otorgando a las autoridades locales y a las comunidades pesqueras una mayor influencia. En lugar de prescribir cada detalle, la reforma de la PPC otorga a los responsables de la toma de decisiones la libertad de encontrar el mejor camino para aplicar el marco de la UE sobre el terreno, por ejemplo, a través de la cooperación regional.

Este planteamiento conduce a soluciones viables para los estados miembros. Así se asegura que todas las partes interesadas se escuchen. Y la Comisión está escuchando. Cuando los pescadores expresaron en 2015 su preocupación acerca de las obligaciones de desembarque, propusimos cuotas "complementarias", compensando de este modo que los pescadores pudieran desembarcar pesca adicional, sin comprometer la sostenibilidad.

El Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) es otro signo tangible de apoyo de la UE para ayudar al sector pesquero a hacer frente a la introducción progresiva de la obligación de desembarque. Inicialmente, muchos pescadores afirmaron que la obligación de desembarque era inviable, por lo que entendemos que hay arrugas que deben ser planchadas. Pero la mayoría estaría de acuerdo en que la prevención de descartes derrochadores e irresponsables es lo más correcto. El FEMP apoya a la industria pesquera a la hora de innovar y adaptarse, tanto a la obligación de desembarque como a un sector pesquero en evolución. Esto es particularmente cierto para los pescadores que practican pesca en pequeña escala, ya que representan casi las tres cuartas partes de la flota española, y pueden, bajo ciertas condiciones, recibir tasas de financiación más altas.

Los pescadores españoles están, con razón, orgullosos de su trabajo y de su modo de vida. Son campeones apasionados de una vibrante industria pesquera y de prósperas comunidades costeras. Pero el sector pesquero nunca se detiene. Puesto que el futuro trae nuevas incertidumbres, sé que los pescadores seguirán hablando, y nosotros, en la Comisión, continuaremos escuchando sus preocupaciones y sus ideas. Sólo a través de la cooperación vamos a avanzar.

El transporte marítimo, su financiación y sus efectos en el medio ambiente

Rafael Rodríguez Valero

Director General de la Marina Mercante

No les descubro a los lectores de este artículo ninguna novedad si les comento que uno de los factores que van a definir el transporte, en todos sus modos, en un futuro es su comportamiento medioambiental. La sociedad demanda transportes menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente, y especialmente que contribuyan con las menores emisiones posibles de gases de efecto invernadero. Todos sabemos además, es un hecho repetido en multitud de ocasiones, que el marítimo es el más eficiente de todos los modos de transporte.

No obstante, merece la pena reflexionar, siquiera brevemente, sobre las posibilidades que el modo marítimo presenta a la hora de mejorar el comportamiento medioambiental del conjunto del sector del transporte.

El transporte marítimo, y esta es una característica que comparte con el aéreo, son los únicos modos en los que los costes del transporte se transmiten de forma directa y sin participación significativa del estado a la factura final del bien transportado.

¿De qué hablamos cuando decimos que un modo de transporte transmite sus costes directamente al precio final? . Nos referimos a que el conjunto de costes en que el transporte marítimo incurre para transportar una mercancía, incluidos aquellos resultantes de repercutir los costes de amortización y explotación de las infraestructuras; costes que no son despreciables cuando hablamos de grandes infraestructuras portuarias, son directamente contabilizados y trasvasados a la factura que el consumidor paga por un producto.

Cualquier producto que sea transportado por vía marítima para que sea vendido posteriormente en la Unión Europea tiene un coste final en el que se incluye el coste del transporte marítimo, incluido el coste de amortizar y explotar los puertos de entrada y salida de ese producto, coste que además sufraga el naviero íntegramente.

Es cierto que existen determinadas líneas de subvención estatal y programas de ayudas a inversiones portuarias, pero la cuantía de estas ayudas no tiene punto de comparación con el nivel de gasto público dedicado a otros tipos de transporte; como ejemplo piénsese en la cuantía de los presupuestos que se destinan a la construcción y explotación de carreteras.

Es cierto que, en referencia al transporte por carretera, no todo el tráfico rodado es de carga, pero sí lo es el que si lo requiere de importantes gastos de mantenimiento y que esos gastos no se sufragan por los prestadores de servicios de transporte en un porcentaje que pueda aproximarse al que un armador o empresario dedicado a la carga aérea o marítima sufraga con sus tasas, y repercute luego en el precio de su servicio, por el uso de la infraestructura y servicios asociados.

Esta diferencia en la forma en la que los agentes participan del coste de establecimiento y mantenimiento de las infraestructuras necesarias tiene una relación clara con el medio ambiente.

El transporte marítimo al verse obligado a sufragar un mayor porcentaje del coste de la infraestructura necesita ofertar precios más altos, por lo que una mayor parte de la posible demanda de servicios de transporte se deriva a la vía terrestre en lugar de marítima lo que supone que, dado que las emisiones de gases de efecto invernadero por tonelada-kilometro transportado en el transporte marítimo es mucho menor que en el transporte terrestre, el resultado final de emisiones por tonelada-milla o kilómetro sea superior al que resultaría si no se diese esta situación.

Quiero resaltar este hecho en primer lugar, si pretendemos que el transporte sea cada día más sostenible en términos de emisiones de gases de efecto invernadero a la atmosfera, una de las primeras medidas que deberíamos plantearnos es la de trasladar carga de modos menos a más eficientes. Esto puede hacerse diseñando sistemas de financiación del coste del uso de las infraestructuras que no supongan una discriminación en los modos, lo que de inicio no es ni mucho menos tan sencillo

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE

como parece o primando aquellos medios que son más respetuosos con el medio ambiente.

No todo el transporte terrestre es susceptible de ser trasvasado, por razones obvias de disponibilidad geográfica de cercanía a un puerto, pero también por cuestiones de necesidad de disponibilidad de tiempos de respuesta en determinados sectores industriales; pero creo que hay un amplio abanico de posibilidades para impulsar el transporte marítimo en Europa.

Hay hoy en día iniciativas de estudio de determinados instrumentos financieros de soporte al incremento de la inter-modalidad y al trasvase de capacidad de transporte al modo marítimo, me refiero en concreto a los denominados eco-bonos o incentivos al cargador, que merecería la pena que fuesen planteados con una perspectiva de largo plazo, ligando su permanencia en el tiempo a la reducción constante de las emisiones a que den lugar, de manera que efectivamente se consiga la deseada reducción de emisiones y la mejora de la eficiencia energética del transporte.

Es en este espacio, relacionado directamente con lo que se ha dado en llamar fiscalidad medioambiental, pero también con la necesidad de que todos los modos de transporte transmitan en sus precios todos los costes, de inversión en infraestructura, de mantenimiento e incluidos los medioambientales; donde el transporte marítimo puede jugar un papel fundamental para contribuir a la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero y a la eficiencia medioambiental del sector del transporte.

El error humano en los accidentes mercantes

José Ignacio Espel Fernández

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de Honor de Aetinape

Generalmente se acepta que entre el 70% y el 90% de los accidentes marítimos se deben a errores humanos. Una estadística del P&I-Club Británico establece la siguiente clasificación:

Error de oficiales de puente	27%
Error en tierra	13%
Fallo del equipo	8%
Averías mecánicas	7%
Fallos estructurales	12%
Errores de prácticos	6%
Error de tripulación	13%
Error de oficiales de máquinas	4%
Otros	10%

No es de extrañar que la IMO y las Administraciones Marítimas tomasen con seriedad los estudios para reducir estos accidentes. En la navegación aérea la influencia del factor humano se tuvo en cuenta prácticamente desde sus inicios, y desde los años 50 del pasado siglo se aplicaron estrictos protocolos para las tripulaciones. Así en 1950 se producían 30 accidentes por cada millón de vuelos.

En 2010, según datos de la IATA, se produjeron 0.54 accidentes por millón de vuelos, lo que nos indica que en la actualidad el riesgo de accidente en un vuelo es aproximadamente de 0.000054%.

Ante este éxito, en la década de los 80 se inició la adaptación del protocolo del sistema aéreo al mundo marítimo. De ahí surgieron el MRM (Maritime Resource Management)- Gestión de recursos marítimos, y el BRM (Bridge Resource Management)- Gestión de recursos del puente.

En el BRM se analizan una serie de causas que influyen en los accidentes, entre las que citamos:

- Las comunicaciones en el puente entre capitán, práctico, oficiales y timonel.
- Las actitudes y la capacidad de gestión de los integrantes del equipo del puente.
- La relación entre la autoridad y la asertividad.
- Las condiciones culturales entre los miembros del equipo: idioma, costumbres, nacionalidad.
- Los distintos tipos de gestión que puede ejercer el capitán.
- Las estrategias antes del accidente.
- La influencia de la fatiga y la carga de trabajo en el posible accidente.

- La influencia de la cada vez mayor automatización de las decisiones.
- La cadena de fallos que influyen en los accidentes.

Muchos países marítimos, como EEUU y Reino Unido, han diseñado cursos obligatorios de BRM para oficiales y tripulación. Así mismo, la IMO en las Reglas de Manila quiere que sea obligatorio para todos los países miembros (de momento para buques mercantes).

En España se están dando tímidos pasos para su implantación: los ha iniciado Marina Mercante con los prácticos de puerto.

¿Por qué no adelantarnos e incluimos el BRM como un curso más en los estudios de Náutica? Y, ¿si lo planteamos en las Escuelas Náutico Pesqueras para los títulos que habilitan para mando de buques que realizan navegación de altura?

La experiencia está demostrando que el BRM evita muchos accidentes debidos a factores humanos. ¿Estamos obligados a ir a remolque de otros países cuando su implantación paulatina en España podría iniciarse desde ya?

Las Enmiendas de 2013 al RIPA, ya en el BOE

Eduardo Cruz Iturzaeta

Capitán de la Marina Mercante
Capitán de Pesca

Por fin han aparecido en el Boletín Oficial del Estado nº 11, del 13 de enero de 2017, las Enmiendas de 2013 al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (abreviadamente el 'RIPA'). Estas Enmiendas se adoptaron en la OMI el 4 de diciembre de 2013 y han entrado en vigor internacionalmente y para España el 1º de enero de 2016. Es decir, el BOE se ha retrasado un año y unos días en publicarlas, lo que justifica el "Por fin" con el que comienza este párrafo. Sorprende ver que en un BOE del 13 de enero de 2017 se diga que la disposición entró en vigor el 1º de enero de 2016. Es decir, estas enmiendas al RIPA estaban en vigor, pero los administrados no lo sabíamos.

De lo anterior se deduce que las publicaciones de 2016 o anteriores que contengan el RIPA, no están actualizadas, pues al menos no incluirán estas Enmiendas de 2013. Es decir, el libro con el RIPA que estemos usando y que se haya editado en 2016 o antes, no está completo y por lo tanto no es correcto ni para asuntos jurídicos ni para la navegación, ni para la enseñanza, pues no contiene el RIPA actualizado, ya que le faltan estas Enmiendas (y tal vez otras si es mas antiguo).

Esto quiere decir que todos los que tengan que usar el RIPA deben hacerse lo antes posible con un ejemplar actualizado y completo. El BOE edita textos consolidados que no tienen valor jurídico, pero resultan muy útiles, pues incluyen todas las enmiendas adoptadas y corrigen los errores cometidos en previas publicaciones del BOE. Así se ha hecho ahora y el RIPA actualizado puede bajarse libremente de la siguiente página web del BOE: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1977-15605>. Por cierto, se han detectado un par de errorcillos en esta publicación, que se subsanan con cierto sentido común. AETINAPE podría convocar un concurso con un premio para quienes descubran esos errorcillos y expliquen por qué los textos consolidados del BOE carecen de valor jurídico.

Las Enmiendas de 2013 tienen un contenido bastante diferente en relación con el tradicional contenido del RIPA. Van encaminadas a verificar, o sea, a evaluar o auditar o examinar que tal se cumple el RIPA a bordo y en tierra. Estas Enmiendas consisten en añadir, al final de la actual Regla

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE

38, una nueva Parte 'F' de nombre 'Verificación del cumplimiento de las disposiciones del Convenio' que contiene tres reglas: la 39 (Definiciones); la 40 (Aplicación); y la 41 (Verificación del cumplimiento).

Estas Enmiendas de 2013 obligan a los Estados Parte en el Convenio sobre el RIPA, es decir, a sus respectivas Administraciones Marítimas. El Artículo 1º de este Convenio dice: "Los Países Partes de este Convenio se obligan a dar efectividad al RIPA". Esta disposición conecta bien con la nueva Regla 41 de estas Enmiendas que dice: "Todo Estado Parte estará sujeto a auditorías periódicas por parte de la OMI para verificar el cumplimiento e implantación del presente Convenio". En otras palabras, a los Estados que son Parte en el Convenio sobre el RIPA, la OMI les auditará (una vez cada siete años o menos) para verificar que cumplen con el RIPA.

Vale la pena insistir en esto último. Primero, la obligación de cumplir con el RIPA incumbe a los Estados Parte y, segundo, la OMI auditará de vez en cuando a cada Estado Parte para comprobar que cumple con el RIPA. Parece una ecuación completa y perfecta.

Pero falta algo. ¿Cómo y dónde se verifica el cumplimiento del RIPA? En las oficinas de la Administración marítima se podrá auditar el RIPA, pero no mucho más allá que comprobar que el Estado ha promulgado la legislación necesaria para dar cumplimiento al RIPA y que inspecciona sistemáticamente su cumplimiento.

Merece la pena reflexionar sobre el alcance de estas nuevas reglas. El RIPA se aplica a prácticamente a toda clase de buques y embarcaciones en la mar y en aguas comunicadas. Pero puede lógicamente deducirse que estas nuevas reglas tendrán que aplicarse no solo al buque, en exclusiva, sino también en otros ámbitos. Considérense, por ejemplo, las numerosas configuraciones de luces y señales que exige el RIPA. La posición, color, características y seguridad de estas luces, las especificaciones del pito, los aparejos para izar y exhibir las marcas, las propias marcas, los elementos para producir las "Señales de peligro" (Anexo IV) y otros. Todos estos elementos tendrán que ser auditados para verificar que cumplen las respectivas especificaciones que marca el RIPA. Estos elementos se instalan en la construcción del buque y se adquieren durante su equipamiento, pero esto no significa que a lo largo de la vida del buque no se modifiquen más o menos arbitrariamente, como tantas veces ocurre. Es decir, la industria de construcción y reparación de buques y la de suministros navales también podrían verse afectadas por estas Enmiendas de 2013 y seguramente tendrán que ser auditadas en su responsabilidad en el RIPA.

Hay otro amplio sector que posiblemente tenga también que ser auditado por la OMI en relación con el RIPA. Son todos los centros de formación náutica, sean públicos o privados, de marina mercante, o de pesca o deportivas o de placer, donde se capacite a los que luego tengan la responsabilidad de las guardias de navegación, ya que todos ellos tienen que conocer el RIPA suficientemente. ¿Qué tal se enseña el RIPA en los centros formativos? Habrá que verificar que el RIPA tiene la suficiente importancia teórica y práctica en los planes de estudios, que hay textos, materiales y medios didácticos, que los profesores e instructores están capacitados para enseñar lo que es el RIPA y que los exámenes y pruebas que tienen que superar los alumnos garantizan un buen conocimiento y aplicación del RIPA. Aquí podrían surgir dificultades.

Podrían surgir dificultades porque cabe pensar que un centro formativo náutico, dependiente de una Autonomía o de la Universidad o de un Ministerio o es privado, no llega a superar la auditoría de la OMI sobre el RIPA. Es de suponer que los títulos académicos o los certificados que venía expidiendo este centro formativo eran reconocidos por su Administración marítima y, en consecuencia, esta Administración expedía los títulos o certificados profesionales para poder ejercer a bordo. Así es como se hace desde siempre. Si este centro formativo no superó la auditoría sobre el RIPA, la Administración no podrá expedir los respectivos títulos profesionales hasta tanto ese centro formativo no subsane los fallos detectados en la auditoría.

El RIPA también se tendrá que auditar a bordo. Será la única manera de saber si el responsable de la guardia de puente sabe lo que tiene que hacer en la realización de la guardia de navegación, en sus encuentros con otros buques, o en decidir cuál es la velocidad de seguridad navegando con niebla y en multitud de otras circunstancias que el RIPA especifica. Pero a bordo ¿de qué buques? El RIPA se aplica prácticamente a todos los buques y embarcaciones existentes, sin excluir las más pequeñas, pues no establece un límite inferior de tamaño (más hidroaviones y naves de vuelo rasante, que no se olviden). Los buques están en puerto y están en la mar. Auditar el RIPA en puerto seguramente quedará limitado a comprobar que las Luces y Marcas (Parte C del RIPA) y las Señales Acústicas y Lumínicas (Parte D) funcionan y cumplen lo dispuesto, que en resumen significa que las luces luzcan su color, en su arcos de horizonte y vertical, que se vean a su distancia y cumplan las demás especificaciones, que estén a bordo las marcas, que se puedan izar y exhibir sin problemas. Y que el pito suene a los hertzios establecidos y se oiga a la distancia prescrita. Esta parte de auditoría puede ser relativamente sencilla.

Más interesante será auditar el cumplimiento del RIPA cuando el buque está navegando en la mar. Lo que exigirá que los auditores tendrán que ir a bordo y auditar a todos los responsables en sus respectivas guardias. Que también habrá que distinguir, pues no es lo mismo transitar por el Canal de la Mancha o el Báltico en invierno que en el medio del Atlántico allá por los 20° ó 25° Norte, donde es posible que no haya nada que auditar porque no hay nada que maniobrar.

Para mejor entender el alcance de las Enmiendas 2013 al RIPA conviene conocer otros dos documentos de la OMI. Uno está en la Resolución A. 1067(28) "Marco y procedimientos para el plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI", de 47 páginas, un documento interesantísimo y detallado de cómo se han de realizar las auditorías y que – entre muchas disposiciones - dice que las auditorías se realizarán cada siete años o menos.

El otro documento, también de importancia, se encuentra en la Resolución A. 1070(28) "Código para la implantación de los instrumentos de la OMI" (Código III); (por cierto, III no es la cifra 3 en números romanos, sino las iniciales del título de este documento en inglés), de 18 páginas. Este documento articula y detalla como han de hacer los Estados para cumplir sus obligaciones cuando se constituyen Parte en los convenios de la OMI. Este documento es muy necesario, tal vez porque en el pasado ha podido haber cierta 'alegría' por parte de Estados ratificando convenios, pero luego incumpliendo las obligaciones que esa ratificación impone. Estos incumplimientos de obligaciones que décadas atrás apenas se trataba en la OMI, está teniendo ahora mucho alcance y puede tener notables consecuencias.

Algunas reflexiones en torno a la CIAIM

Jesús Panadero Pastrana

Dr. Ingeniero Naval. Catedrático de Universidad
Presidente de la CIAIM

Con fecha 23 de abril de 2009 se publicó en el Diario Oficial de la Unión Europea la Directiva 2009/18/CE, cuyo objeto era y es mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques, reduciendo con ello el riesgo de siniestros marítimos futuros; para lo cual establecía que se realizaran las investigaciones de seguridad y el correcto análisis de los siniestros e incidentes marítimos que tuvieran lugar, con el fin de determinar sus causas; así como que se garantizara la elaboración de informes precisos y puntuales sobre las investigaciones de seguridad que se realizaran, y que de ellas emanasen las correspondientes propuestas de medidas correctivas.

Para alcanzar los fines definidos en la mencionada Directiva, en ella misma se establecía que los Estados miembros garantizarían que las investigaciones de seguridad se llevaran a cabo bajo la responsabilidad de un organismo de investigación permanente e imparcial, dotado de las competencias necesarias y por investigadores debidamente cualificados, competentes en los aspectos relacionados con los siniestros e incidentes marítimos. En el caso de España, lo dispuesto en la Directiva 2009/18/CE fue incorporado al ordenamiento jurídico nacional en el Real Decreto 800/2011 y en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, estableciéndose en el primero de ellos la constitución de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, así como su composición, medios propios, funciones y normas que regulan su funcionamiento.

Desde las fechas antes mencionadas, ha pasado ya suficiente tiempo para que en el Sector Marítimo y en los ámbitos relacionados con los accidentes marítimos o que se interesan por ellos, se hubiera podido extender con suficiente claridad y precisión, el conocimiento de las funciones y del ámbito de actuación propios de la CIAIM. Sin embargo, los hechos indican que la situación no es esa, ya que en la actualidad en algunos foros institucionales y en los medios de comunicación se escuchan o leen preguntas o afirmaciones sobre posibles actuaciones de la CIAIM en sucesos que están fuera del ámbito que le ha sido atribuido, y que suelen corresponder a otras instancias de la Administración. Por

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE

ello, parece oportuno recordar aquí que la actuación de esta Comisión se circunscribe a la investigación técnica de los accidentes e incidentes marítimos que

- Afecten a buques civiles que enarbolen el pabellón español;
- Afecten a buques civiles extranjeros y se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores de España, tal como las define la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, o
- Ocurran fuera del mar territorial español y España tenga intereses de consideración.

Deja claro el citado RD, de manera explícita, que la intervención de esta Comisión no será aplicable a los accidentes e incidentes marítimos que sólo afecten a buques de guerra o destinados al transporte de tropas, buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera y construcción primitiva, así como yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio, y plataformas fijas de perforación o exploración mar adentro; entre otros.

Además, la CIAIM no tiene la obligación de investigar todos los accidentes que se produzcan dentro de su ámbito de actuación, sino solamente todos aquellos que sean calificados como muy graves y en el caso de los calificados como graves, aquellos que, tras una evaluación, se decida investigarlos teniendo en cuenta su importancia y efectos, y la posibilidad de extraer enseñanzas que sirvan para prevenir futuros accidentes e incidentes. Esta limitación del ámbito de actuación de la CIAIM no es caprichosa y tiene su fundamento en poder trabajar con unos recursos razonables y no desmesurados, así como obtener buen rendimiento en el uso de los mismos, dedicándolos a investigar solamente aquellos sucesos en los que no haya barreras legales o de otro tipo que impidan obtener información, y en los que tras su análisis haya alta probabilidad de obtener enseñanzas de seguridad para el futuro.

Otro aspecto, de no menor importancia, es el del enfoque de las investigaciones de la CIAIM que, según la normativa vigente, deben ser y son de carácter técnico sin perseguir la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa, aspectos que, cuando ha lugar, se investigan y juzgan en otras instancias. Para cumplir con este mandato, tanto los investigadores integrados en la Secretaría como el Pleno de la CIAIM son extraordinariamente escrupulosos tanto en las materias que investigan como en el contenido y redacción de los correspondientes informes, lo que no quita para que, en ocasiones, algunas personas o entidades afectadas en ciertos informes, que obligatoriamente deben ser consultadas antes de su publicación definitiva, reaccionen de manera poco prudente y, generalmente, sin aportar argumentos técnicos sólidos para tratar de modificar el contenido del informe definitivo, pensando sin duda en la protección de sus intereses y en las responsabilidades que les puedan ser exigidas a

partir de la información contenida en el informe del accidente que va a ser publicado, asunto que ya prevé el antes mencionado RD cuando dice que la no persecución de la determinación de responsabilidad ni la atribución de culpa en los informes de la CIAIM no quita que de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. Peor aún es cuando tras la publicación de un informe algunas personas, que representan intereses privados o que desempeñan cargos institucionales, acuden a los medios para atacar a quienes han generado el informe que les pudiera afectar, en lugar de tratar de contrarrestar su contenido mediante la aportación de argumentos sólidos, que posiblemente no tengan, contrarios al mismo.

No menos importante es resaltar la independencia de la CIAIM en sus investigaciones y en la elaboración y publicación de sus informes. La adscripción de esta Comisión al Ministerio de Fomento lo es solamente a efectos administrativos y logísticos, ya que es este departamento quien la provee de los medios necesarios para el ejercicio de sus funciones, sin que del mismo emanen directrices o se hagan controles en cuanto a las investigaciones que se llevan a cabo en la CIAIM y a sus resultados e informes. El único organismo que vigila las actuaciones de la CIAIM es la European Maritime Safety Agency, (EMSA), que mediante auditorías periódicas vigila y comprueba, entre otras cosas, que la CIAIM, y sus homólogas en otros países de la UE, gozan de la independencia debida en funcionamiento y actuaciones, y que sus investigaciones se realizan de acuerdo con los protocolos que tiene establecidos la mencionada agencia europea.

Para completar este breve recorrido sobre aquellos aspectos de la CIAIM que, en mi opinión, deben ser resaltados para facilitar el conocimiento de su situación actual, parece conveniente incluir en este breve artículo algunos datos cuantitativos relativos a las actuaciones de la CIAIM y a sus singularidades respecto de sus organismos homólogos en otros países europeos. Para ello, nada mejor que acudir a la información recogida en la última Memoria publicada, correspondiente al ejercicio 2015.

En dicho año llegaron a la CIAIM 204 notificaciones de sucesos, de los cuales por su naturaleza y gravedad merecieron ser investigados 39, siendo 25 de ellos muy graves y 14 graves. La singularidad española a este respecto es que el 60% de los sucesos notificados y el 52 % de los investigados correspondieron a pesqueros, siendo también destacable la distribución geográfica de dichos sucesos, en la que se observa que correspondieron a Andalucía el 25% de los notificados y el 26% de los investigados, seguida de Galicia con el 19% y 15%, respectivamente; es decir, las costas de estas dos comunidades autónomas fueron escenario del 40 % de los accidentes ocurridos en toda España. En cuanto

al número de buques y embarcaciones implicados en los sucesos de ese año, 217 lo estuvieron en los sucesos notificados y 44 en los sucesos investigados, en los que se perdieron 22 buques y embarcaciones, 20 de ellos pesqueros, y produjeron el triste resultado de 11 fallecidos, 4 desaparecidos y 13 heridos graves.

A la vista de estos números, no cabe duda de que la investigación técnica de los accidentes marítimos para determinar sus causas y proponer medidas correctoras es una actividad necesaria para ir reduciendo de manera progresiva los daños humanos, sociales y económicos que se derivan de esos sucesos, y por ello debe ser considerada como algo beneficioso para la sociedad.

Por ello, es muy importante que el Sector Marítimo se vaya concienciando de la conveniencia de colaborar con la CIAIM tanto en la aportación de toda aquella información que pueda contribuir al esclarecimiento de las causas que han originado los sucesos, como en el cumplimiento de las recomendaciones de seguridad que, como resultado de sus investigaciones, publica esta Comisión, y que en el año 2015 han sido 59, alcanzado la cifra total de 648 las formuladas desde el inicio de sus actuaciones hasta el año 2015.

Nuevas oportunidades profesionales en la marina mercante

El oficial electrotécnico (ETO)

Gabinete de Seguridad y Medio Ambiente de ANAVE (Asociación de Navieros Españoles)

En junio de 2010, la Organización Marítima Internacional (OMI) celebró en Manila (Filipinas) una Conferencia Diplomática en la que se adoptó un nuevo texto revisado del Convenio y Código Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW). En dicha Conferencia se acordó fijar un periodo de aplicación transitorio hasta el 1 de enero de 2017, para permitir una puesta en práctica gradual de las nuevas normas.

La Conferencia de Manila fue la culminación de un proceso de revisión completa del Convenio y el Código STCW que duró varios años, por lo que se puede decir que el texto adoptado finalmente es una edición prácticamente nueva del convenio.

La OMI señaló desde el inicio del proceso que los principios fundamentales que debían regir la revisión del convenio eran dar respuesta a las nuevas tendencias relacionadas con los avances tecnológicos en los buques y a los requisitos de formación, certificación y guardia asociados a dichas innovaciones.

La creciente introducción de equipos eléctricos, electrónicos e informáticos en los buques mercantes, en servicios tanto de máquinas como puente, cubierta y habilitación, para el registro de los trabajos y el cumplimiento de las normas de ISM, ISPS, MARPOL, SOLAS, etc., plantean la necesidad de hacer posible el mantenimiento y reparación de estos equipos a bordo y con un grado elevado de eficacia, rapidez de respuesta y a un coste razonable. Ello es fundamental, tanto para el mantenimiento de la operatividad del buque, como para superar todo tipo de inspecciones de sociedades de clasificación, bandera, PSC, vetting, etc.

Con este fin, hace ya bastantes años, en muchos buques de última generación (principalmente petroleros, gaseros, cruceros y ferries), sobre todo de armadores europeos, se vienen embarcando profesionales especialmente capacitados para poder realizar a bordo el mantenimiento correctivo, preventivo y programado, así como la preparación de inspecciones de todos los citados equipos. Reciben el nombre de Oficial Electrotécnico (Electro Technical Officer, ETO) y su labor se ha demostrado como muy rentable para el armador, ya que permite mantener la operatividad de los sistemas de a bordo, en beneficio de la seguridad y productividad del buque, minimizando las demoras por averías y, al mismo tiempo, reducir drásticamente el coste del mantenimiento y las asistencias por talleres o técnicos externos, que cada vez son más costosos.

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE

Antes de adoptarse las Enmiendas de Manila al Convenio STCW, dicho personal especializado recibía distintos nombres a bordo (electricista, ingeniero eléctrico, oficial eléctrico, oficial electrónico, etc.) y sus funciones no eran las mismas en todas las navieras. Además, no existían unos requisitos de competencia y niveles de responsabilidad uniformes para estos profesionales, ya que el Convenio STCW no incluía normas específicas al respecto. Todos estos factores se tuvieron en cuenta y fueron muy importantes para la toma de decisiones sobre el desarrollo de normas de formación y certificación para el personal electrotécnico especializado.

Como resultado, una de las novedades que introdujeron las Enmiendas de Manila fue incluir un Certificado de Competencia para la nueva figura del Oficial Electrotécnico (ETO), que determina además el procedimiento para reconocer formalmente las capacidades de aquellos profesionales que ya están ejerciendo a bordo en tareas relacionadas con el mantenimiento y reparación de equipos, instalaciones y maquinaria eléctricos y electrónicos, sistemas de radiocomunicaciones y ayudas electrónicas a la navegación. La existencia de norma internacional debe servir para reforzar las oportunidades y salidas laborales de este tipo de profesionales.

Conviene aclarar que, por el momento, los buques no están obligados a disponer de un ETO a bordo, su inclusión en la dotación del buque es opcional y queda a discreción del armador. Por ello, la figura del ETO no aparece como tal en el Certificado de Tripulación Mínima del Buque. No obstante, si un armador decide embarcar un ETO que esté reconocido como tal, bien sea porque sus buques cuentan con sistemas y equipos muy sofisticados que necesiten un servicio y mantenimiento especializados, porque se lo requiera un sistema de vetting de su fletador o por cualquier otra razón, dicha persona deberá estar debidamente certificada según las disposiciones del Convenio.

Como se desprende de los cuadros adjuntos, las funciones y competencias del ETO incluyen la operación, mantenimiento y reparación de una gran variedad de equipos y no se limitan únicamente a la operación o sustitución de equipos averiados. En muchos casos, es responsabilidad del ETO la detección de fallos y el mantenimiento de equipos tecnológicamente complejos, para lo que debe conocer con cierto detalle su modo de operación, configuración interna y sus procesos.

El 6 de octubre de 2016 se publicó en el BOE una Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) que establece el procedimiento para obtener la tarjeta profesional de oficial electrotécnico de la marina mercante en España (ETO). Quienes ya hayan ejercido tareas de ETO deben acreditar su experiencia previa en mantenimiento y

reparación de equipos, instalaciones y maquinaria eléctricos y electrónicos, sistemas de radiocomunicaciones y ayudas electrónicas a la navegación en buques de potencia igual o superior a 750 kW, durante al menos 12 meses en el curso de los 5 años anteriores al 1 de enero de 2017.

Para ello, la empresa o el marino deben presentar a la DGMM, un Certificado justificando los citados periodos de embarque en un puesto con dichas funciones. Asimismo, para acreditar que cumple las normas sobre competencia de la sección A/III/6 del Código de Formación, y dado que de momento no hay centros de formación homologados por la DGMM, ésta va a analizar caso a caso la formación que cada persona haya recibido de empresas especializadas (ej. cursos de alto voltaje), escuelas de maestría profesional (escuelas de electrotecnia aprobadas por el Ministerio de Educación), otros cursos de empresas públicas o privadas, etc.

En resumen, el interesado debe presentar el Certificado de los periodos de embarque desempeñando funciones de ETO y un listado (tipo Curriculum Vitae) de toda la formación y cursos de especialización que haya recibido sobre estas materias, que especifique contenidos y centros.

Para el caso de una persona que no cuente con experiencia previa como ETO, el Real Decreto 938/2014 por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante establece en su art. 18 los siguientes requisitos para obtener el título profesional correspondiente:

- Estar en posesión del título universitario de Diplomado, Licenciado o de Grado en aquellas enseñanzas que incorporen los conocimientos requeridos para prestar servicios al nivel operacional.
- Tener en vigor el reconocimiento médico realizado por el Instituto Social de la Marina, y
- Haber completado una combinación de formación de taller y período de embarque no inferior a 12 meses, de los cuales 6 meses, al menos, corresponderán al período de embarco como parte de un programa de formación que cumpla los requisitos de la sección A-III/6 del código STCW y que conste en un registro de formación aprobado, o bien una combinación de formación de taller y período de embarque no inferior a 36 meses, de los cuales 30 meses corresponderán al período de embarque en la sección de máquinas.

En suma, el reconocimiento y la regulación de la figura del ETO representa, por una parte, una novedosa oportunidad profesional en el ámbito marítimo para personas que tengan formación electrotécnica y les interese desarrollar una carrera en la mar. Y, al mismo tiempo, tras una actividad laboral a bordo de los buques en una primera etapa, ofrece claras

posibilidades de permitir al profesional poner en práctica la experiencia adquirida en la mar en puestos de trabajo en tierra.

La nueva regla III/6 del Convenio STCW y la sección A-III /6 del Código de Formación establece los requisitos mínimos obligatorios sobre certificación y especificación de las normas de competencia del ETO (la sección B-III/6 incluye orientaciones con carácter de recomendación que no son obligatorias) para las siguientes funciones y competencias:

1. Instalaciones eléctricas, electrónicas y de control a nivel operacional

Competencias:

- Supervisar el funcionamiento de los sistemas eléctricos, electrónicos y de control.
- Supervisar los sistemas de control automático de la máquina propulsora principal y la maquinaria auxiliar.
- Hacer funcionar los generadores y sistemas de distribución.
- Hacer funcionar y mantener los sistemas de energía eléctrica de más de 1.000 voltios.
- Hacer funcionar los ordenadores y las redes informáticas a bordo de los buques.
- Empleo del inglés escrito y hablado.
- Utilizar los sistemas de comunicación interna.

2. Mantenimiento y reparaciones a nivel operacional

Competencias: Mantenimiento y reparación:

- Del equipo eléctrico y electrónico.
- De los sistemas de control automático de las máquinas propulsoras principales y de las máquinas auxiliares.
- Del equipo náutico del puente y los sistemas de comunicación del buque.
- De los sistemas eléctricos, electrónicos y de control de la maquinaria de cubierta y del equipo de manipulación de la carga.
- De los sistemas de control y seguridad del equipo de fonda.

3. Control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo a nivel operacional

Competencias:

- Asegurar el cumplimiento de las prescripciones sobre prevención de la contaminación.
- Prevención, control y lucha contra incendios a bordo.
- Hacer funcionar los dispositivos de salvamento.
- Prestar primeros auxilios a bordo.
- Aplicación de las cualidades de liderazgo y trabajo en equipo.
- Contribuir a la seguridad del personal y del buque.

¿Por qué fuimos a la pesca? Reencuentros

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

Secretario General de Aetinape

Ayer me encontré con la que había sido mi primera novia. Aunque es algo que no ocurre todos los días, como es mi caso, tampoco es nada del otro mundo sobre todo en pueblos más o menos pequeños o más o menos grandes encontrarse con conocidas y conocidos de antaño.

Lo que me hace traer a estas páginas la anécdota es que ayer era 14 de febrero o sea San Valentín. Y hacía más de cuarenta años que no la veía. Este año el día de los enamorados coincidió en miércoles y las celebraciones y cenas baile se celebraron en la mayoría de los sitios el sábado anterior, pero nosotros (mi mujer y yo) decidimos salir a cenar ese mismo día a un restaurante pequeño y acogedor pero muy romántico y agradable.

A los pocos minutos de sentarnos, de una mesa cercana se levanta una señora y se acerca a saludar a mi mujer y de paso a mí, también claro. Al verla de cerca la reconozco y casi me pongo colorado, pero enseguida me da la risa porque esta señora que está saludando a mi mujer había sido mi primera novia, pero ella nunca lo supo ni creo que se le pasara nunca por la imaginación. Entre otras cosas porque no creo que supiese de mi existencia hasta este momento en que nos presentamos, y por otro lado yo nunca se lo dije ni se lo diría, sin morirme de vergüenza.

Resulta que las dos habían ido al mismo colegio y como también llevaban años sin verse pues aprovecharon la casualidad de la ocasión para ponerse un poco al día. Yo también aproveché el momento para hacer memoria y dejar salir algunos recuerdos que estaban olvidados, pero que al abrir la ventana de esa habitación mental fueron saliendo. Recuerdo que fue en vísperas de mi primer embarque como marinero al Gran Sol apenas salido de la escuela, yo iba camino del muelle de la Ribera del Berbés y me crucé con una chica que era guapa pero no demasiado, ni me pareció

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE

especialmente atractiva, pero nuestras miradas se cruzaron y estoy seguro que ella ni se dio cuenta, pero sus ojos y su expresión se quedaron grabadas en mi mente durante años. De ahí que la considerara mi primera novia aunque ella ni nadie llegara nunca a saberlo y yo nunca lo reconocería.

Pero ahora que los años y la vida nos han ido moldeando y envejeciendo como a los buenos y malos vinos, ahora que ya pasamos de "Viejas Glorias" nos podemos permitir algunas licencias y reconocer algún que otro sentimiento sin sonrojarnos. Algunos sentimientos entre nosotros a veces significan o se interpretan como signos de debilidad, que no está muy bien visto ni considerado que los experimente una persona con cierto carácter.

Hay quien compara a La Mar con una mujer. Hay numerosos libros, novelas e incluso películas que tratan ese tema intentando demostrar esa relación o parecido. Por mi parte y en mi caso nunca he conseguido encontrar el mínimo parecido, ni nada que pueda relacionar a La Mar con una Mujer.

No me ocurre lo mismo con los barcos. Los barcos de pesca, tan parecidos y tan diferentes siempre me producen un sentimiento de atracción. Siempre encuentro algún detalle, algún motivo que me lleva a acercarme un poco más y descubrir esa pequeña o gran diferencia que los distingue a unos de otros hasta el punto que me atrevo a decir que no conozco dos barcos iguales, ni siquiera en las parejas. Casi lo mismo que las mujeres.

Mi relación sentimental con los barcos no es para comparar con mi relación con las mujeres, ni mucho menos. En primer lugar porque en mi vida personal he tenido la gran suerte de encontrar la estabilidad emocional y sentimental desde el primer momento que conocí a mi mujer.

Pero ayer cuando me encontré de nuevo al cabo de tantos años con mi primera novia (sin que ella nunca lo supiera) me puse a pensar, mejor dicho empezaron a venir a mi memoria recuerdos de tiempos pasados y a establecer ciertas relaciones entre unas casualidades y otras.

No recuerdo cual fue el primer barco que despertó en mí la vocación o la atracción lo suficiente fuerte como para dedicar mi vida a pescar y a navegar, tal vez sin darme cuenta haya sido una pequeña chalana de pescar pulpos que tenía mi abuelo y que recuerdo la traíamos en el carro de bueyes desde la playa hasta la casa en la aldea para reparar y calafatear las tablas. Una vez reparada la sumergía en el riachuelo que pasaba cerca para que hinchara la madera y comprobar que no metía agua. Los niños nos metíamos dentro a jugar y bañarnos hasta que el abuelo se cansaba y nos echaba de su embarcación.

Pero si que recuerdo la fuerte impresión que me produjo la primera vez que vi un barco italiano: Impresionante con sus líneas majestuosas, su proa lanzada, su puente de diseño aerodinámico, yo nunca había visto nada parecido sobre el agua. Parece un yate, decían unos, ese si que es un barco decían otros, yo no decía nada, solo miraba y mentalmente comparaba aquel barco con el que nosotros andábamos. Se llamaba "Tontini Pesca Terzo". Después vería muchos más, "Carlo di Facio", "Teresita", etc.

Todos con unas formas elegantes y muy bonitos. Tengo que decir que mi admiración por dichos barcos fue disminuyendo a medida que íbamos sabiendo su sistema de trabajo y su comportamiento con mal tiempo. Eran muy bonitos por fuera pero por dentro parecía ser que no lo eran tanto. En fin, como muchas mujeres dijo uno de a bordo.

Con el paso del tiempo, los barcos han pasado por distintos modelos o formas y se han ido haciendo cada vez mas específicos según el tipo de pesca que van a ejercer, la zona geográfica a la que van a ser destinados e incluso la especie objetivo, y lógicamente hay gustos para todos.

Yo recuerdo el barco que me resultó más atractivo y más emblemático de la flota de arrastre española, no conozco a nadie que haya visto al "MANUEL DE FALLA" y se quedara indiferente. "El Manuel de Falla" marcó una época en la pesca de la merluza en aguas de Sur Africa y Namibia, a mí personalmente fue el que más me gustó, tanto por fuera como por dentro y aunque no navegué en él estuve a bordo en varias ocasiones, puesto que mi padre navegó en él los últimos años de su vida laboral.

Y para terminar la pregunta del millón: ¿Puede producir los mismos o parecidos sentimientos el encuentro al cabo de los años con una antigua novia que el encuentro con un antiguo barco en el que hayas dejado parte de tu vida?

Yo solo había experimentado el segundo de los casos, o sea solo me había reencontrado con navíos. Ahora también me he reencontrado con mi primera novia, pero aun no puedo decir de forma clara cual de los dos es más fuerte.

Habrá que esperar un poco mas de tiempo, pues de momento el reencuentro con algunos barcos está todavía demasiado reciente y hay que dejar que cojan solera.

Saludos y Feliz San Valentín a todos aunque sea con retraso.

A propósito de los botiquines reglamentarios: ("Botiquines Sí")

Francisco Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Hace pocos días he tenido la oportunidad de leer un artículo publicado en uno de los diarios de mayor difusión en nuestra Comunidad Autónoma (Galicia, en este caso), que me llamó la atención, pues en él se hacía eco de la protesta de un Patrón, armador y marinero por la obligación de llevar a bordo el botiquín reglamentario. Al parecer la queja se sustentaba, por un lado en el dato de que a bordo se hacía poco uso del botiquín y, de otro, en la circunstancia de que el patrón desconocía para qué servían algunos de los medicamentos que conformaban el botiquín, y que con llevar unas tiritas, gasas y agua oxigenada era suficiente. Aunque se cuidaba el patrón quejoso de dejar claro que para el caso de un accidente o enfermedad grave a bordo, con poner proa al puerto más cercano, se solventaba la situación.

Cierto que "prima facie" y bajo la peculiar óptica del patrón en cuestión, se podría entender su queja, al tratarse del patrón de un buque de pesca de bajura. Aunque en mi opinión al dar pábulo a semejante queja, escaso favor se está haciendo al colectivo de los titulados náutico-pesqueros, ya que viene a poner de manifiesto las graves carencias de formación del patrón "quejoso", al menos en lo concerniente a la materia de sanidad marítima, y que algunos malintencionados pueden derivar, por extensión a los titulados náutico-pesqueros, en general. Y su más que evidente escasa o nula preocupación por el bienestar de los miembros de su tripulación.

Pero, como dice el refrán: "no hay mal que por bien no venga", lo cierto es que tal artículo trajo a mi memoria las protestas que algunos armadores de buques de pesca de litoral y/o bajura, transmitieron hace ya un tiempo a los medios de comunicación contra la obligatoriedad de llevar a bordo el botiquín reglamentario. Quejas que no acierto a comprender, y que tampoco puedo compartir, pues como es sabido, es un deber de todo empresario garantizar la salud y seguridad de los trabajadores a su servicio, por lo que se me representa como consecuencia lógica de tal deber, que cuando menos a bordo de un buque pesquero habrá de estar garantizada, siempre, tanto la presencia de algún tripulante con

formación teórica y práctica específica en materia de primeros auxilios y de medicina de urgencia, como la disponibilidad de medios suficientes para dar una respuesta inmediata apropiada y adecuada en todas las circunstancias en que se vea comprometida la salud o integridad física de los tripulantes (léase: instrumental médico y quirúrgico básico suficiente y medicamentos); piénsese que "las desgracias" en materia de salud, entendiéndose por ello, los accidentes laborales o el surgimiento de enfermedades o la reagudización de las preexistentes o latentes, surgen cuando menos se esperan (por poner algún ejemplo, y considerando mis limitaciones, pues carezco de estudios reglados en el campo de la salud, me permito evocar, algunas de las dolencias que pueden aquejar a los tripulantes mientras estén en la mar: coma hipoglucémico, úlcera sangrante, infarto de miocardio, etc.).

Si bien, en cuanto a la presencia de algún tripulante con conocimientos específicos en materia de medicina marítima, tal escollo lo tienen perfectamente resuelto los armadores y tripulantes de buques pesqueros, pues los conocimientos en materia de sanidad marítima forman parte de los planes de estudios de los capitanes y patronos de buques de pesca, amén de que los mandos y oficiales de los buques pesqueros, precisan para ser enrolados disponer de formación específica actualizada en el campo de la sanidad marítima. Y por lo que hace a la garantía que han de tener los tripulantes de que a bordo estén disponibles los medios suficientes para recibir la atención sanitaria adecuada que puedan precisar, ¡menos mal!, que ello está asegurado hasta la fecha con la normativa que regula la obligatoriedad de que los buques —entre ellos los pesqueros— vayan dotados del correspondiente botiquín, y que su control o revisión esté encomendada a los médicos facultativos adscritos al Instituto Social de la Marina o personal sanitario designado por dicho organismo (Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen disposiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar; publicado en el BOE, del 24 de febrero de 1999).

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE

El derecho a las prácticas

No han de manejarse criterios economicistas para cuestionar la presencia de los botiquines reglamentarios a bordo, en su actual configuración.

Considero que todo aquello que redunde en la mejora de la calidad de vida a bordo de los buques y embarcaciones pesqueras habrá de ser mantenido. Si ya las tripulaciones están cada vez más mermadas, apoyándose los defensores de tal proceder en el manido y socorrido argumento de que las mejoras tecnológicas lo posibilitan; lo que no se puede consentir, es ya no el adelgazamiento de los botiquines sino su desaparición.

Sirva este artículo como aldabonazo a todos aquellos que anteponen una visión meramente crematística de la actividad pesquera, sobre el derecho de los tripulantes a la protección de su salud.

José Manuel Costas Capelo

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

Ya el RD 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero, establecía la obligatoriedad de haber realizado un período de embarque de doce meses en buques civiles, en calidad de marinero, permaneciendo al menos seis meses en actividades de la guardia de navegación o de la cámara de máquinas, según los casos, para la obtención del título profesional. En el apartado 1 del Artículo 10, del Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, por el que se regulaba el nivel mínimo de la formación en profesionales marítimos, establecía la posibilidad de que los alumnos antes mencionados pudieran realizar sus prácticas también en calidad de tales. Además, permitía computar los períodos de embarque correspondientes a la FCT dentro de los doce meses que exigía la Ley.

Las sucesivas reformas habidas desde entonces, tanto en el ámbito de la educación como en el profesional de la marina mercante y en el de la pesca, no han alterado los términos en los que se han mantenido vigentes las condiciones de estas prácticas a lo largo del tiempo. Este ha sido un tema que nos ocupó y preocupó no poco durante la gestación del mencionado RD por la resistencia de algunos responsables a aceptar la figura del alumno. Al final, se impuso la cordura, aunque no exactamente en los términos en que a algunos nos hubiera gustado.

En la última revista pude leer el interesante artículo: Los días de mar, del vicepresidente 1º, José Antonio Prendes Serrano, cuyo contenido me invitó a reflexionar de nuevo sobre el origen y desarrollo de las prácticas, y de cómo legislar, a veces, se puede convertir en un acto de voluntad, incluso de buena voluntad, pero inútil. La norma tiene que acompañarse de los instrumentos necesarios para que pueda cumplir la función para la cual fue creada.

Lo cierto es que los problemas de las prácticas ya nacieron con los propios ciclos, que no fueron capaces de integrarlas con normalidad. Se han convertido en un tapón que todos quieren eludir: a los armadores se les pide que embarquen a alumnos que no solo no les reportan beneficio económico alguno, sino que les producirán gastos de manutención durante el período de su estancia a bordo; a veces, gastos de transporte; y, en ocasiones, se verán obligados a hacer frente a los problemas derivados de la falta de adaptación del alumno a un medio que es nuevo para él. Por su parte, los tutores asumen un trabajo ingente, de una enorme dificultad y cuya componente de gestión externa requiere de aptitudes que no siempre están presentes en el perfil del profesor responsable. En estas condiciones, el cargo resulta una obligación costosa que, si ello fuera posible, nunca hubieran aceptado.

Por otro lado, el tutor tiene una labor fundamental en las prácticas de FCT. Ha de ser capaz de ilusionar a sus alumnos ofreciéndoles la posibilidad de vivir su primera experiencia a bordo de un buque realizando sus prácticas en el sector que hayan elegido libremente y que, muchas veces, ha sido la razón única que les llevó a cursar el ciclo en que están matriculados. Para ello, empezará por crear un fondo de empresas navieras lo más amplio y diversificado que sea posible, que habrá de incluir buques mercantes, pesqueros, de servicios portuarios, de recreo y otros cualesquiera de servicio civil. Aquí encontrará el tutor su primera limitación: ¿con cuántas navieras cuenta el entorno en el que se asienta el instituto? A continuación, tendrá que llevar a cabo una cuidada campaña de información entre todos los armadores, dándole a la gestión la importancia de un proyecto a largo plazo, que sea percibido para durar, y organizado de forma que el centro educativo convierta al tutor en un referente personal que sirva de enlace entre todos los responsables. Aquí encontrará su segunda y tercera limitación: ¿durante cuánto tiempo será tutor? y, ¿cuántos armadores estarán dispuestos a colaborar?

Todas estas limitaciones influirán en la calidad de la oferta que se ofrece a los alumnos y, por tanto, no harán otra cosa que generar frustración y tensión que termina afectando a la relación del tutor con su grupo. Téngase en cuenta que gran parte de la experiencia profesional que se adquiere en los distintos sectores de la navegación no son intercambiables y que quien ha tomado partido por la pesca, por ejemplo, difícilmente aceptará realizar sus prácticas en una embarcación de servicio portuario y viceversa.

De lo anterior, podríamos deducir que el tutor es una especie de Robinson Crusoe, que tiene que hacer frente en soledad a todos los problemas que se le presentan en su gestión con las empresas navieras. Me atrevería a decir que así es, porque de su buen o mal hacer depende la idoneidad y la calidad de las prácticas que realicen sus alumnos y, por tanto, su satisfacción tanto personal como profesional. La Administración ha hecho dejación de funciones en este

asunto, cuando su labor es, sin duda, fundamental. En primer lugar, nos parece que la tarea que la ley reserva a las empresas en esta formación es tan importante que deberían estar previstas compensaciones por cada uno de los alumnos que llega a sus barcos en forma de exención fiscal o de otro tipo que se establezca. Esto cambiaría sustancialmente la relación que mantienen con los tutores que hoy es de una gran dependencia que la hace girar en torno a la amistad y el favor. Recuerdo, en este sentido, el interés de algunas navieras mercantes en saber, antes de asumir ningún compromiso con el instituto, si el gobierno gallego tenía prevista alguna ayuda a las empresas colaboradoras. En segundo lugar, debería crear en los centros una gran tutoría que tome a su cargo a todos los alumnos de los ciclos marítimos que se hallen en período de prácticas en coordinación con los tutores de cada uno de los grupos, al frente del cual se nombraría un responsable que, como se dice más arriba, sirva de referente permanente ante las empresas. Estas medidas crearían el marco necesario para dar solución a los problemas más importantes que hoy presentan las relaciones con las navieras.

En relación con las prácticas que se hacen fuera del ámbito escolar, probablemente cabría repensar la posibilidad de que puedan ser realizadas en calidad de marinero, aunque sea con la obligación de permanecer un período mínimo de seis meses en actividades de la guardia de navegación o de la cámara de máquinas. Sin embargo, dadas las circunstancias, no parece oportuno introducir ahora más dificultades de las que ya existen, reduciendo las vías de que hoy disponen los alumnos para cumplir con la ley. Lo que sí es necesario recordar es que los alumnos que terminan sus estudios solo acceden a su título académico. Si no encuentran la vía para terminar las prácticas que comenzaron con su FCT, nunca accederán a su título profesional y no entrarán en el mercado de trabajo. Sin duda, la Administración tiene aquí una enorme responsabilidad. No veo otro camino que no pase porque el Gobierno de nuestro país establezca los incentivos necesarios que hagan posible que los alumnos puedan ejercer su derecho a concluir sus estudios.



La política marítima integrada en la Unión Europea: una oportunidad para la gobernanza marítimo-pesquera

Pedro Riveiro Domínguez

Analista en Derecho Marítimo-Pesquero

El mar conforma un importante espacio que genera oportunidades de crecimiento económico en las regiones costeras de la UE, lo que exige desarrollar una gobernanza marítima integrada que incluya los distintos sectores implicados, con el fin de promover un crecimiento sostenible de la economía marítima. Por este motivo, la Comisión europea inició los primeros pasos para la creación de una Política Marítima Integrada (en adelante PMI) en el año 2006, a través del Libro Verde sobre política marítima. El proceso de integración de la PMI genera el compromiso de las instituciones de la UE y de los Estados miembros a crear las estructuras de gobernanza necesarias para que las actividades relacionadas con el mar no se realicen de forma aislada. De este modo, todas las políticas sectoriales de la UE relacionadas con nuestros mares y costas deben alcanzar una mayor integración y coherencia. En pocas palabras, la PMI de la UE necesita cambiar la idea que tenemos del mar, y reconocer la importancia estratégica de los mares y regiones costeras.

La PMI representa una importante fuente de riqueza y empleo para la UE, al comprobar que abarca campos y actividades económicas tan diversas como el transporte marítimo, la pesca y la acuicultura, la investigación marina, la construcción naval, la vigilancia marítima y pesquera, el turismo, el empleo, el desarrollo de las regiones costeras, las relaciones exteriores, y más de 1.200 puertos marítimos distribuidos por toda la UE. Las regiones costeras generan aproximadamente el 40% de su PIB y alcanza a la mitad de su población. La economía marítimo-pesquera da empleo a 5 millones de personas, y sólo el sector pesquero y su industria asociada generan más de 400.000 puestos de trabajo. Además, la actividad comercial dentro y fuera del espacio europeo también está unida al mar, al representar cerca del 90% del comercio exterior y el 40% del comercio interior. En definitiva, toda esta amalgama de sectores productivos necesita de modelos de gobernanza más integrados para conseguir ser más eficientes y contribuir a un desarrollo más óptimo y sostenible.

Por lo tanto, la PMI es una forma de organizar todas las políticas de la Unión vinculadas con el mar. Tal como lo define el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, la PMI es la “política de la Unión que tiene como objetivo fomentar la toma de decisiones coordinada y coherente a fin de impulsar al máximo el desarrollo sostenible, el crecimiento económico y la cohesión social en los Estados miembros, en particular en lo que respecta a las regiones costeras, insulares y ultra periféricas de la Unión, al igual que en los sectores marítimos, por medio de políticas en materia marítima coherentes y de la cooperación internacional pertinente”.

Los fundamentos informadores y jurídicos de la PMI residen básicamente en el citado Libro Verde de 2006, que se inscribe en la misma línea que la Estrategia de Lisboa y cuyo objetivo es aplicar el concepto de desarrollo sostenible mediante la conciliación de las dimensiones económica, social y medioambiental de la explotación de los recursos de los mares y los océanos; en el Libro Azul de 2007 donde la Comisión presenta una propuesta de PMI y su plan de acción a la Unión; en las conclusiones sobre política marítima del Consejo Europeo celebrado el 14 de diciembre de 2007; y en el Reglamento de 508/2014, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), que forma el actual fundamento jurídico de la Política Marítima Integrada.

El objetivo de la PMI se basa fundamentalmente en crear un marco que facilite el desarrollo y la coordinación de las diversas actividades marítimas, con el fin de maximizar el uso sostenible de los mares y océanos, permitiendo así el crecimiento de las regiones costeras en materia de transporte, puertos marítimos, empleo, medio ambiente y gestión pesquera. Además, pretende mejorar la calidad de vida en las regiones costeras a través de la promoción del turismo marítimo, o el estudio de la financiación disponible para los proyectos marítimos. Por otra parte, también reconoce la necesidad de crear una base de conocimientos e innovación para la política marítima a través de la investigación marina y marítima, así como la investigación sobre el cambio climático y su repercusión en las actividades marítimas, el medio ambiente, y las zonas costeras. Por último, la

PMI quiere reforzar el liderazgo de la UE en materia marítima internacional; otorgar una mayor visión a las actividades marítimas europeas mediante la publicación del “Atlas Europeo del Mar” para identificar el patrimonio marítimo común; y crear estructuras de coordinación para los distintos sectores marítimos, así como definir las competencias de las regiones costeras.

Además de estas medidas marco, la implementación de instrumentos transversales dentro de la PMI son esenciales para el desarrollo económico, la seguridad, la protección del medio ambiente y la aplicación de la normativa pertinente. De estos instrumentos transversales destacan: el crecimiento azul; la ordenación del espacio marítimo; la vigilancia marítima integrada; y el conocimiento y datos del mar. Estas herramientas impulsadas en el seno de la Unión, tratan de coordinar las políticas sectoriales de las distintas actividades marítimas; interconectar a industrias y las actividades humanas relacionadas con el mar; ahorrar tiempo y costes, orientando a las administraciones públicas a cooperar y a compartir datos, evitando así trabajar de forma individual alrededor de un mismo asunto; y establecer una cooperación más cercana entre los responsables en los distintos ámbitos de las administraciones internacionales, nacionales, regionales y locales. De este modo, los Estados miembros de la UE podrán avanzar hacia una gobernanza integrada a través de una colaboración más estructurada y sistemática.

Por consiguiente, consolidar una gobernanza marítima integrada debe ser una prioridad para la Unión. De este modo, fomentar estructuras integradas eficaces en todos los niveles de las administraciones públicas, permitirá adoptar programas coordinados en asuntos marítimos, eliminando todas aquellas políticas sectoriales aisladas. Además, la participación de todos los operadores interesados en la elaboración de políticas relacionadas con los asuntos marítimos, debería convertirse en una medida permanente en las instituciones de gobernanza. Esta medida permitiría una relación más estrecha y eficaz entre la UE, los Estados miembros y las regiones costeras que, en definitiva, son las que tienen los conocimientos necesarios para planificar de forma integrada las diferentes actividades marítimas.

Por último, desde el punto de vista del empleo, la formación y la certificación de la gente del mar, la Comisión reconoce la necesidad de reforzar el atractivo de las carreras marítimas y mejorar la formación, tal como lo hace constar en una Comunicación sobre la estrategia de transporte marítimo para 2018. En cuanto al empleo marítimo propone, entre otras medidas: potenciar la imagen de las carreras profesionales en el mar; apoyar el trabajo de la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo sobre el trato correcto a la gente de mar; y fomentar el uso de las tecnologías de la información para mejorar la calidad de vida en el mar.

En cuanto a la formación y la certificación de la gente del mar, propone aplicar las normas internacionales y comunitarias en virtud del Convenio internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW); favorecer la cooperación entre las instituciones de formación marítima al objeto de mejorar las competencias de las tripulaciones y adaptar los requisitos a las exigencias de la industria del transporte marítimo; trabajar en colaboración con instituciones de formación y la industria para establecer “certificados marítimos de excelencia”; instaurar un modelo de intercambio entre instituciones de formación marítima del tipo Erasmus; y, en colaboración con la industria, fomentar la creación de plazas para llevar a bordo a alumnos durante sus estudios en los centros de formación. Sin embargo, estas propuestas, contempladas todas ellas en la Comunicación de la Comisión sobre los objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018, no integran aquellas que tienen relación con la carrera profesional relacionada con la industria pesquera, cuando la pesca tiene una elevada importancia dentro y fuera del espacio europeo.

Un pez llamado Panga

Antonio Fernández Cuesta

Periodista de *Españoles en la Mar*
de Radio Exterior de España

El anuncio de la empresa distribuidora Carrefour de que dejaba de comercializar panga ha vuelto a traer a primera plana la polémica que siempre ha envuelto a esta especie desde que comenzó a introducirse en nuestro país.

El panga es un pez de agua dulce (*Pangasius hypophthalmus*), perteneciente a la familia de los peces gato que puede medir hasta 130 centímetros y alcanzar un peso de unos 40 kilos. Se encuentra fundamentalmente en las cuencas de los ríos Mekong en Vietnam y en el Chao Phraya en Tailandia, pero se ha extendido por otros muchos ríos asiáticos. Se trata de una especie que era prácticamente desconocida en España hasta que a principios de los años 2000 comenzaron a llegar las primeras exportaciones.

Su expansión fue rapidísima hasta el punto de convertirse en poco tiempo en una de las especies más consumidas de nuestro país. Se calcula que España importa cada año unas 30.000 toneladas de este pescado que procede fundamentalmente de granjas acuícolas en el río Mekong en Vietnam.

Las claves para esa rápida expansión hay que buscarlas en su precio, es un pescado muy barato, y en su presentación en forma de filetes sin espinas, de ahí que se haya extendido su uso en residencias de ancianos, hospitales y comedores escolares. No en vano, se llamó a la panga como la merluza de la crisis.

Sin embargo, las dudas sobre la forma de producción de estos peces y la presencia de sustancias contaminantes se han venido repitiendo periódicamente en los últimos años. Ya en el año 2007 el eurodiputado del PP, Daniel Varela, pedía a la Comisión Europea que hubiera más controles sobre las importaciones de este pescado, tras detectarse algunas partidas contaminadas. No obstante, las autoridades sanitarias comunitarias y españolas han avalado que el consumo de este pescado no es perjudicial para los seres humanos.

El anuncio de Carrefour de que iba a dejar de comercializar esta especie por el elevado impacto ambiental que genera su cultivo ha reavivado la polémica. Pero a las dudas que genera el daño ecológico de la cría de panga en el río Mekong, uno de los ríos más contaminados del mundo, se añade que es un pescado con pocas propiedades nutritivas y un sabor insípido.

En definitiva, aunque la campaña en contra del panga a lo mejor no sea espontánea, no cabe duda, como afirman la patronal pesquera Cepesca y la acuícola Apromar, que en España se pueden encontrar muchísimas alternativas a la panga y a un precio también asequible, como la merluza, la dorada, la lubina, la caballa, la sardina o la trucha por citar sólo algunas. Estas entidades no se oponen a la importación de especies como el panga, la tilapia o la perca, pero sí que piden que se les exija los mismos requisitos sociales y ambientales que se reclama a los productores de la UE. También la Confederación Española de Asociaciones de Padres y Madres de Alumnos (CEAPA) ha dirigido una carta a los ministros de Educación, Íñigo Méndez de Vigo, y de Sanidad, Dolors Montserrat, para que se prohíba de forma urgente el uso en los comedores escolares del panga y la tilapia.



¿Qué pasa con los alumnos náutico-pesqueros?

José Antonio Prendes Serrano

Capitán de Pesca y
Vicepresidente 1º de AETINAPE

Entre los años 1965 a 2005 había una importante demanda de tripulantes que optaban por ingresar en las Escuelas Náutico-Pesqueras, con unos conocimientos marineros altos, ya que procedían de buques de pesca. Esto quiere decir que había un vivero de profesionales a los que solo les faltaba la formación teórica para desarrollar una dura y sacrificada profesión que les ofrecía la posibilidad de mejorar sus ingresos económicos y su formación académica. Casi todos los alumnos alcanzaban su título profesional, si bien es cierto que existía un número de buques nada comparable a la actualidad.

Ahora hay un problema: al depender los centros de las diferentes Comunidades Autónomas no sabemos la cantidad de alumnos que hay en las escuelas y cuantos acaban sus estudios. Sería importante cuantificar los titulados, tanto de máquinas como de puente, que salen cada año.

Cabe recordar que hacen falta dos años para conseguir cualquiera de estos títulos académicos de Grado Medio y Grado Superior en sus especialidades de puente y máquinas, y es en ese momento cuando empieza el mayor problema para alcanzar el Título Profesional. Desgraciadamente hay pocos barcos de altura y menos los que te acepten como alumno o alumna, en el caso de esta última más difícil todavía. Con esta manera de actuar por parte de las empresas pesqueras no conseguiremos buenos profesionales para el relevo generacional. La gente se desanima por no encontrar donde realizar los “días de mar”.

No podemos olvidarnos que en marina mercante siempre estuvo reglada la plaza de Agregado o Alumno de puente y máquinas, de esta manera todos lograban alcanzar su Título Profesional, aunque actualmente están sometidos al mismo problema que en la pesca, por falta de flota mercante. Si no se toman medidas para animar a los jóvenes a decantarse por esta profesión facilitando el acceso para realizar los días de embarque, nos quedaremos sin profesionales en la Pesca de Altura.

El censo de la flota activa en el año 2014 de toda España era de 8.693 buques, restando de esta cantidad los buques de Artes Menores que son 6.566 buques, nos quedarían 2.127 embarcaciones, de las cuales 638 no llegan a los 20 m de eslora, quedarían 1.489 buques mayores de 20 m, donde se podrían realizar los días de mar.

Por poner un ejemplo, en el caso de Galicia que tiene el 42,66 del total de GT que tiene España que son un total de 357.556,45 GT, de las cuales 152.558,15 GT y con 286.238 KW de potencia en sus buques, se ve claramente su potencial pesquero, seguida por el País Vasco con 74.837,95 GT y 124.699,55 KW de potencia. Le sigue Andalucía con 39.399 GT y 119.849,31, estos datos son facilitados por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Por lo tanto, considero de vital importancia corregir y facilitar que los alumnos Náuticos-Pesqueros consigan acceder como alumnas o alumnos en los buques de pesca, para validar esos títulos Académicos por títulos Profesionales. Para ello la Administración Española y las Autonómicas deben tomar las medidas oportunas para evitar su cierre, ya que de seguir así solo servirían para expedir Títulos Académicos.

Los políticos de turno deberían ponerse las pilas de una vez y tener en cuenta la necesidad que tiene nuestro país de no perder ese papel histórico en la pesca y en la economía marítima. No podemos tener tantas Escuelas Náutico-Pesqueras y que digan que no hay profesionales, esto es un fracaso para un país como el nuestro, que fue un referente pesquero a nivel mundial.

Para terminar, decir que si no se involucran en este tema los que pueden y deben resolver el problema (Administración Central y las Comunidades Autónomas) el futuro de los mandos en los buques españoles depende de ellos, regulando la figura del alumno náutico-pesquero y llegando a acuerdos con las empresas para que puedan enrolarse como tales y así finalizar el proceso formativo, alcanzando el título profesional.

La solidaridad sostiene criterios concertados y despierta la esperanza

María Cristina de Castro García

Coordinadora de Relaciones Nacionales e Internacionales de la Asociación de esposas de marinos “Rosa dos Ventos”

Una llamada a la solidaridad tuvo lugar el pasado día 26 de enero de 2017 para abordar la realidad que acontece en el desarrollo de la vida laboral, familiar y social de los trabajadores del mar.

A tales efectos, se convocó un encuentro del personal representativo de los partidos políticos: PSOE, PP, y En Marea, que participaron como ponentes en el XIX Pleno de AETINAPE (Asociación Española de Titulados Náutico Pesquera) celebrado en Cangas de Morrazo el 17 de diciembre de 2016.

La participación en este evento de la Asociación de Esposas de Marinos “Rosa dos Ventos”, dio lugar a una expresión de queja a estos políticos por no haberse tratado sobre la precaria situación que existe en el trabajo de la pesca y, al finalizar el Pleno de AETINAPE, se convocó a los ponentes a la celebración de un Encuentro Solidario para el cual se presentaron los temas a tratar sobre las carencias propias del sector.

Valoración de esta Reunión

Considerada la labor que realizan en el Parlamento Gallego Julio Torrado Quintela (PSOE), Carlos López Crespo (PP) y Francisco Casal Vidal (En Marea), les preguntamos: ¿Os sorprende esta Convocatoria? ¿Conocéis la situación de las familias marineras?

El trabajo de los pescadores sin el descanso necesario, en prolongadas jornadas, con fatiga y sin seguridad, la dilatada separación familiar en la pesca congelada, la escasa retribución salarial con relación al trabajo.

Una vez conocida su situación de injusticia laboral y social, ¿Consideráis incorrecta nuestra llamada de atención? ¿No os parece necesaria vuestra voz en su defensa?. Sobre ello estamos trabajando en el Proyecto “Blue Growth”, Crecimiento Azul en el Puerto de Vigo y vamos avanzando, Pero es muy grave la situación y toda la atención es necesaria.

Grupo de Trabajo

13 de mayo de 2016-Proyecto “Blue Growth”

PESCA CONGELADA Larga permanencia en la mar Humanización del trabajo

— Ratificar y aplicar el Convenio 188 de la OIT.

— Luchar contra la explotación laboral: Humana y económica

— Desarrollar iniciativas para combatir la fatiga de los trabajadores a bordo (organizar turnos para evitar 20 horas seguidas trabajando)

— Controlar el horario de trabajo para evitar la arbitrariedad salarial una vez establecidos los salarios por los horarios de trabajo.

— Entender la necesidad de Inspectores abordo o alguien del personal que lo controle y que se documente a efectos económicos.

— Mejorar la habitabilidad de los buques, pero, sobre todo en los camarotes, donde el bienestar es muy necesario, debido a las prolongadas estancias en la mar, como ocurre en la pesca congelada.

— La revista “BOGA” de Rosa dos Ventos, que os hemos enviado, da a conocer la gravedad del sector y el trabajo que estamos realizando en el puerto.

Respuestas

Portavoz de Pesca del Partido Socialista, M^a Dolores Toja Suárez

Nos facilitó la información de la reciente actuación de la Diputada del Grupo Parlamentario Socialista, Margarita Pérez Herraiz el pasado 15 de diciembre de 2016, mediante una proposición no de Ley sobre la ratificación del Convenio 188 a la Mesa del Congreso de los Diputados. Asimismo, el máximo interés y solidaridad con las familias marineras lo puso de manifiesto, tras esta reflexión, la diputada, María Dolores Toja al dirigir con urgencia esta misma reclamación del Convenio 188 en el ámbito gallego al Gobierno Central para su ratificación.

M^a Dolores tiene asumida la grave realidad que viven estas familias, en prolongadas ausencias, con la soledad que con ello grava a las esposas y los hijos en su factor humano y siempre es así su vida; una dinámica que se impone como natural sin valorar que su estado de esclavitud, agudizado con el trabajo a bordo, en situación de fatiga y sin seguridad, se tiene que solventar a favor de una vida digna como le corresponde a este ser humano, que trabaja en la mar.

Carlos López Crespo, Parlamentario del Partido Popular de Galicia

El valor de este Encuentro Solidario fue resurgiendo desde el grupo con aportaciones de interés, tomando la palabra Carlos López Crespo, portavoz del área del Partido Popular de Galicia y ex alcalde de la zona costera de Outes, manifestando que la mayoría de sus vecinos habían sido tripulantes de la flota de altura, teniendo delante uno de los mayores bancos de marisqueo de Galicia. Todo ello unido a su tarea profesional como maestro le hace conocedor de la realidad que se produce cuando llega la hora de embarcar, con lo irremediable de la separación familiar; una vida extensible a las villas costeras de Galicia. Manifiesta, que desde el grupo Parlamentario Popular son conocedores de las condiciones de trabajo de los marineros y lo seguirán siendo porque siempre escuchan la voz del sector y a los propios marineros. Es fundamental escuchar al sector para acordar avances y poder mejorar las condiciones de vida de estas familias. Carlos López recuerda un hecho muy importante, cuando se fundó el servicio de Salvamento Marítimo, siendo la primera comunidad autónoma que dispuso de este servicio, que continua operativo las 24 horas diarias durante todo el año.

El grupo Parlamentario Popular sigue trabajando en iniciativas que mejoren sus condiciones socio-laborales. Así apoyan la proposición no de ley para que los coeficientes reductores no se vean alterados con el problema derivado del cambio en la clasificación de buques palangreros y arrastreros de altura y gran altura, que después de reuniones entre la Consellería do Mar y el Ministerio consiguieron retrotraer la situación al punto inicial.

Otra tarea importante realizada por el Parlamento y por la Xunta de Galicia fue llevar a buen término la petición de la flota para que RTVE continuase con las emisiones de Radio Exterior, por ser la manera que tienen los marineros por el mundo adelante, de seguir vinculados a su tierra, a su sociedad y a su gente.

Francisco Casal Vidal del Grupo Parlamentario En Marea.

En torno al artículo 160 del Reglamento de la Cámara, presenta una Proposición no de Ley para su debate en Comisión, referida al fomento, visibilización y puesta en valor del trabajo de las mujeres en la pesca y el marisqueo.

Según datos de EUROSTAT, las mujeres representaban el 12% del empleo en la Pesca y la Acuicultura en el año 2012 (Unión Europea 27 más Croacia), siendo el 28% del empleo total en Acuicultura y el 57% en la transformación. Mientras el empleo femenino en la Pesca (captura) se movía entre el 1% y el 2% según los países.

Las mujeres desenvuelven un destacado papel en las actividades de la pesca y la acuicultura. Pero esta cercanía al sector no fue reconocida históricamente en su justa medida. Por eso es necesario avanzar en la igualdad y en el reconocimiento de los derechos laborales de las mujeres. Es necesario manifestar la importancia del papel económico, social y cultural de las mujeres en la industria pesquera para que tengan acceso a los beneficios sociales. Se debe conceder un mayor reconocimiento jurídico y social y una mayor recompensa al papel que desempeñan las mujeres en el sector pesquero y los mismos derechos que a los hombres. Pero queda mucho trabajo por hacer, al nivel de nuestro país, de la Xunta de Galicia y de la Política Europea Común. Francisco subraya lo siguiente:

“Hay que buscar una distribución de la riqueza de este bien público con el mayor rendimiento posible para la sociedad, tanto desde el punto de vista socioeconómico como de la sostenibilidad ambiental. Y eso no puede hacerse sin contar con la sociedad de manera organizada.

Hay liderazgos locales que influyen mucho en la opinión pública al margen de las representaciones colectivas. La evaluación del esfuerzo pesquero es muy centralizada y está muy alejada del sector, restándole credibilidad. La competitividad prima entre los pescadores en contra de la colaboración.”
LA ESPERANZA...en los frutos del Encuentro Solidario

Gracias por vuestra atención y a doña Dolores Toja, Grupo de Trabajo Portavoz de Pesca del PSOE, que también nos acompañó.

Resolución de 2 de febrero de 2017, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se desarrolla el procedimiento de revalidación de los certificados de suficiencia del Convenio STCW.

El Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, hecho en Londres el 7 de julio de 1978 (Convenio STCW), y 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, en su forma actual conforme a las enmiendas de Manila introducen cambios que afectan a los certificados de suficiencia de Formación Básica en Seguridad, Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos, Botes de Rescate Rápidos y Avanzado en Lucha Contra Incendios, a los que se refiere el Capítulo VI del anexo al Convenio STCW, los cuales han pasado a tener caducidad.

La Regla I/11 del anexo al Convenio STCW y la Sección correspondiente del Código de Formación del Convenio STCW (Código de Formación STCW) establecen las normas para la revalidación de los títulos de competencia y de los certificados de suficiencia relacionados con los buques tanque, pero exceptúan de la aplicación de tales normas a los certificados de suficiencia del Capítulo VI del Anexo al Convenio.

Las normas para revalidar los certificados de suficiencia regulados en el Capítulo VI del Anexo al Convenio están establecidas en la Sección del Código de Formación STCW correspondiente a cada uno de ellos. Se exige que cada cinco años la gente de mar en posesión de los certificados de suficiencia de formación básica en seguridad, embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos, botes de rescate rápidos y avanzado en lucha contra incendios aporte pruebas de que han seguido cumpliendo las normas de competencia requeridas para asumir las tareas, los cometidos y las responsabilidades especificadas para cada certificado.

Como pruebas para demostrar que se sigue manteniendo la competencia se admiten la formación y experiencia a bordo, por lo que se pueden mantener las normas de competencia en ciertos ámbitos pero no en todos, complementada con un curso o una prueba en la que se demuestre el mantenimiento de la competencia en el resto de ámbitos exigidos.

Aquellos marinos que no tengan formación y experiencia a bordo en los cinco años anteriores tendrán que demostrar el mantenimiento de la competencia en todos los ámbitos exigidos mediante cursos.

Los contenidos de los cursos de mantenimiento de la competencia serán como mínimo las normas de competencia requeridas para asumir las tareas, los cometidos y las responsabilidades indicadas en la Secciones A-VI/1.3, A-VI/2.5, A-VI/2.11 y A-VI/3.5 del Código de Formación del Convenio STCW. Aquellos que tengan formación y experiencia a bordo en los últimos cinco años no tendrán que realizar las normas de competencia especificadas en las secciones A-VI/1.4, A-VI/2.6, A-VI/2.12 y A-VI/3.6 del Código de Formación STCW.

Todo lo anterior hace necesario unificar los criterios de revalidación de los certificados de suficiencia de los capítulos V y VI del Convenio STCW.

Por todo lo anterior, y en virtud de la Disposición adicional tercera, 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, por la que se faculta al Director General de la Marina Mercante para aprobar mediante resolución el contenido de los cursos de actualización o la modificación de los programas de los cursos de formación y condiciones mínimas de los centros, así como el contenido de los cursos para su homologación, dispongo:

Primero. Objeto.

Establecer las condiciones de revalidación de los certificados de suficiencia de Formación Básica en Seguridad, de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos, de Botes de Rescate Rápidos y de Avanzado en Lucha Contra Incendios. Así como los requisitos de revalidación de los demás certificados de suficiencia que tienen caducidad.

Segundo. Condiciones específicas de revalidación de los certificados de suficiencia de Formación Básica en Seguridad, de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos, de Botes de Rescate Rápidos y de Avanzado en Lucha Contra Incendios.

1. La competencia profesional para la revalidación de los certificado de suficiencia de Formación Básica en Seguridad, de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos, de Botes de Rescate Rápidos y de Avanzado

en Lucha Contra Incendios se podrá acreditar mediante:

- a) Experiencia y curso reducido de mantenimiento de la competencia, para quienes hayan estado embarcados tres meses en los últimos cinco años a bordo de un buque mercante o un buque pesquero de al menos 24 metros de eslora; o
- b) Curso de mantenimiento de la competencia completo, para quienes no hayan estado embarcados en buques mercantes o pesqueros de al menos 24 metros de eslora durante el periodo anterior.

2. Los cursos de mantenimiento de la competencia serán los indicados en la Resolución de 21 de septiembre de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se determina el contenido y procedimiento de homologación de los cursos de revalidación conforme al Convenio internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW). El curso reducido de mantenimiento de la competencia de quienes tengan la experiencia requerida en el anterior apartado a), no exigirá la realización de las pruebas prácticas de las normas de competencia indicadas en el último párrafo de los apartados 1, 2, 3 y 4 del anexo I de dicha Resolución de 21 de septiembre de 2016.

3. Los certificados de haber superado el o los cursos de mantenimiento de la competencia de los certificados de suficiencia de Formación Básica en Seguridad, Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos, de Botes de Rescate Rápidos y de Avanzado en Lucha Contra Incendios, emitidos por los centros de formación homologados, especificarán que el interesado sigue cumpliendo, según corresponda, con las normas de competencia indicadas en la Sección A-VI/1.3, A-VI/2.5, A-VI/2.11 o A-VI/3.5 del Código de Formación en la versión enmendada. También incluirán la identificación del centro, homologación y vigencia de la misma, la identificación del alumno y la fecha de finalización del curso.

4. Para demostrar que se han seguido manteniendo las normas de competencia durante el periodo de embarque, estipulado en el apartado 1.a), el interesado deberá aportar los certificados del anexo II que correspondan a los certificados de suficiencia que pretenda revalidar, debidamente cumplimentados.

5. Los certificados de suficiencia incluidos en este apartado no se podrán revalidar por funciones equivalentes en ningún caso.

Tercero. Condiciones específicas de revalidación de los demás certificados de suficiencia del capítulo V del Convenio STCW.

1. Todos aquellos que tengan que revalidar los certificados de suficiencia del Capítulo V del

Convenio STCW podrán hacerlo acreditando la competencia profesional mediante:

- a) Experiencia, cuando se haya estado embarcado al menos 3 meses en el transcurso de los últimos 5 años, desempeñando funciones propias del certificado a revalidar en buques mercantes a los que se aplica el certificado de suficiencia, o
- b) Curso de actualización conforme a lo establecido en los artículos 19.2.b) y 21.5 de la Orden FOM/2296/2002 y a la sección A-I/11.2 y B-1/11 del Código de Formación STCW.

2. El embarque como oficial de puente o de máquinas en el tipo de buque tanque adecuado durante el periodo requerido en el anterior apartado a), valdrá para la revalidación tanto de los certificados de suficiencia de Formación Básica en Operaciones de Carga en Buques Petroleros y Químicos y de Formación Básica en Operaciones de Carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado, como para los de formación avanzada del buque tanque que corresponda: petrolero, químico o gasero.

Cuarto. Caducidad de los certificados de suficiencia del Convenio STCW.

Los certificados de suficiencia de los anexos al Convenio STCW, que tienen fecha de caducidad son los indicados en la tabla del anexo I de esta resolución. Los periodos de vigencia de estos certificados serán de cinco años como máximo.

Quinto. Condiciones generales para la tramitación de los certificados de suficiencia.

1. Para revalidar los certificados de suficiencia el interesado deberá presentar la documentación establecida en el artículo 19.3 de la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre.

2. Para expedir y revalidar los certificados de suficiencia de Formación Básica en Operaciones de Carga en Buques Petroleros y Químicos, Formación Básica en Operaciones de Carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado, Formación Avanzada para Operaciones de Carga en Buques Petroleros, Formación Avanzada para Operaciones de Carga en Buques Químicos, Formación Avanzada para Operaciones de Carga en Buques Tanque para el Transporte de Gas Licuado, el interesado deberá tener en vigor el certificado médico de aptitud para el embarque emitido por el Instituto Social de la Marina, además de una foto.

3. Para expedir y revalidar el certificado de suficiencia de Buques de Pasaje, además el interesado deberá tener en vigor el certificado médico de aptitud para el embarque emitido por el Instituto Social de la Marina.

4. En caso de que se esté en posesión de un certificado de suficiencia con fecha de caducidad y

que, sin embargo, la tabla del anexo I especifique que dicho certificado no tiene caducidad, el interesado podrá solicitar la revalidación de ese certificado de suficiencia a la Dirección General de la Marina Mercante o a sus servicios periféricos, que lo revalidarán sin caducidad y sin requerir periodo de embarque o curso de actualización.

Sexto. Certificados de suficiencia para el enrole en embarcaciones pesqueras.

Para el enrole de tripulantes en una embarcación de pesca de eslora inferior a 24 metros, a los que no sea de aplicación el Convenio STCW-F, se aceptará el Certificado de Suficiencia de Formación Básica en Seguridad y, en su caso, el Certificado de Suficiencia de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos, aunque dichos certificados no indiquen las fechas de caducidad o estén caducados.

Séptimo. Recursos.

La presente resolución no agota la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso de alzada en el plazo de un mes ante la Secretaría General de Transporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 121 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

(1) *Actualización: curso de actualización de las competencias de estos certificados de conformidad a lo establecido en los artículos 19.2.b) y 21.5 de la Orden FOM/2296/2002 y a la sección A-1/11.2 y B-1/11 del Código de Formación STCW.*

(2) *MCR: curso de mantenimiento de la competencia reducido correspondiente al certificado a revalidar en los cuales no se exigirá la realización de las pruebas prácticas de las normas de competencia indicadas en el último párrafo de los apartados 1, 2, 3 y 4 del anexo I de la Resolución de 21 de septiembre de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se determina el contenido y procedimiento de homologación de los cursos de revalidación conforme al Convenio internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW).*

(3) *MCC: curso de mantenimiento de la competencia completo correspondiente al certificado a revalidar conforme a lo establecido para el anexo I de la Resolución de 21 de septiembre de 2016, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se determina el contenido y procedimiento de homologación de los cursos de revalidación conforme al Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW).*



Anexo I. Tabla de revalidaciones de los certificados de suficiencia del Convenio STCW, enmendado.

REGLAS STCW	CERTIFICADOS DE SUFICIENCIA	CADUCIDAD	REVALIDACION:embarque/curso
II/1, II/2	Sist.de infr y visual.cartas electrónicas (SIVCE/ECDIS)	No	
II/1, II/2	RADAR/ARPA	No	
III/1, III/2, III/6	Alto Voltaje	No	
II/1,II/2,III/1,III/2	Gestión, liderazgo y trabajo en equipo	No	
II/4	Marinero de Puente	No	
II/5	Marinero de Primera de Puente	No	
III/4	Marinero de Máquinas	No	
III/5	Marinero de Primera de Máquinas	No	
III/7	Marinero Electrotécnico	No	
V/1-1.1	F.B.Oper. carga B. Petroleros y Quimiqueros		
	Oficiales	Si	3m/ult.5años o Actualiz
	Marineros	No	
V/1-2.1	F.B.Oper.carga B.Tanque-Transp. Gas Licuado		
	Oficiales	Si	3m/ult.5años o Actualiz
	Marineros	No	
V/1-1.3	For. Avan para Ops.de carga B. Petroleros	Si	3m/ult.5años o Actualiz
V/1-1.5	For. Avan. para Ops.de carga B. Quimiqueros	Si	3m/ult.5años o Actualiz
V/1-2.3	For.Avan Ops.de carga B.Tanque Tranp.Gas Licuado	Si	3m/ult.5años o Actualiz
V/2	Buques de Pasaje	Si	3m/ult.5años o Actualiz
V/3.1	For. Básica Buques Código IGF	Si	3m/ult.5años o Actualiz
V/3.2	For. Avanzada Buques Código IGF	Si	3m/ult.5años o Actualiz
V/1	Formación Básica en Seguridad	Si	3m/ult.5años y MCR ó sólo MCC
VI/2.1	Embar.Supervivencia y Botes de rescate no rápidos	Si	3m/ult.5años y MCR o sólo MCC
VI/2.2	Botes de Rescate Rápidos	Si	3m/ult.5años y MCR o sólo MCC
VI/3	Avanzado en Lucha Contraincendios	Si	3m/ult.5años y MCR o sólo MCC
VI/5	Oficial de Protección del Buque	No	
VI/6	Formación Básica en Protección Marítima	No	
VI/1y VI/2.1	For.B.Segur y Emb.Supe. y Bot.no rápidos/pesqueros	No	

Para embarcar en B.pesqueros no STCW-F(24m <L)

FARO DE VIGO | SÁBADO, 24 DE DICIEMBRE DE 2016

Los titulados náuticos acusan a Cepesca de "amenazar" la seguridad marítima

REDACCIÓN • Vigo

La Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros (Aetinape) advirtió ayer de que el reciente anuncio de la patronal de armadores Cepesca a favor de "modificar planes de estudio" supone una "amenaza" para la seguridad marítima.

Aetinape indica que las pretensiones de Cepesca para "ajustar" la formación "al modelo de empresa", alegando además una supuesta "falta de profesionales de puente y máquinas", supone "una auténtica amenaza para la seguridad marítima".

Entienden que la patronal pretende favorecer una "pseudo formación virtual para los responsables de los barcos" que podría rebajar normas de seguridad fundamentales. Subraya que los estudios actuales sobre formación marítima pesquera incluyen "elementos y protocolos internacionales suscritos por

España", en particular un convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre titulación y guardia para trabajadores del mar.

Para Aetinape, Cepesca pretende obtener profesionales de "bajo coste" y considera que rebajar la formación va "en el camino equivocado".

FARO DE VIGO
DOMINGO, 18 DE DICIEMBRE DE 2016

MORRAZO • 5

Aetinape pide en Cangas una política de Estado para la pesca y homenajea a Tino Guimeráns

El Concello acogió el pleno de la asociación, que además distinguió a los periodistas Antón Luaces y Xosé M^a Palmeiro y a José Fernández ► Hubo una mesa redonda con diputados

DAVID GARCÍA • Cangas

La Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros (Aetinape) escogió este año Cangas para celebrar la decimonovena edición de su pleno, que se celebró ayer en el Concello con más de un centenar de asistentes. El acto llega en la misma semana en la que se han conocido los repartos de las cuotas de pesca de la Unión Europea (UE) para el próximo 2017, un tema que centró buena parte del debate, al igual que los cambios en los coeficientes reductores de jubilación para los marineros de barcos congeladores. El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, reclamó la unión del sector del mar para que realmente sea posible una "política de Estado" en el ámbito marítimo pesquero.

El pleno de Aetinape tuvo como colofón un acto de homenaje en el que se distinguió la trayectoria de dos periodistas estrechamente vinculados al mundo del mar, Antón Luaces y Xosé María Palmeiro, y a dos socios del colectivo: el vigilante de aduanas y fotógrafo Xosé Antonio Fernández Santomé "Toniño" y al patrón cangués Agustín "Tino" Guimeráns, afectado desde hace tiempo por la esclerosis lateral amiotrófica (ELA). El único que no pudo estar presente ayer fue Palmeiro, que por motivos familiares se hallaba en la ciudad argentina de Córdoba, y su discurso lo leyó su amigo el artista cangués Camilo Camaño.

El acto de ayer en el salón de plenos tuvo como uno de sus principales puntos fuertes una mesa redonda de debate en la que estuvieron los tres de los cuatro portavoces parlamentarios en la Comisión de Pesca del Parlamento de Galicia: Carlos López Crespo (PP), Francisco Casal (En Marea) y Julio Torrado (PSdeG-PSOE) [el portavoz del BNG excusó su ausencia]. La charla estuvo moderada precisamente por el periodista Antón Luaces y como era previsible buena parte del debate giró en torno a los recientes TAC's aprobados en Bruselas y como también era previsible la visión era completamente diferente en función de quien habla-



José Manuel Muñiz, Xosé Manuel Pazos, Antón Luaces y Agustín "Tino" Guimeráns, ayer. // G. Núñez



La secretaria xeral de la Consellería durante su discurso. // G. Núñez



El público, en pie, aplaude la intervención de Tino Guimeráns. // G.N.

se. Para Carlos Crespo el reparto "podría haber sido mucho peor si no fuese por las gestiones de la conselleira do Mar", desde En Marea se quejaron de que es en Galicia donde se reduce la cuota de merluza, y desde el

PSOE entienden que había que "afinar mejor" en las negociaciones. Otro de los temas que suscitó discusión fue el frustrado intento de la Xunta de Galicia de impulsar la Lei de Acuicultura, un proyecto que tuvo que re-

tirar debido a la presión del sector.

Entre los asistentes al pleno de Aetinape estaba la responsable de la Secretaría Xeral Técnica de la Consellería do Mar, Isabel Concheiro, que cifró en 76 millones de euros la re-

percusión que tendrá el aumento de cuotas, y representantes de la corporación de Cangas, como el alcalde, Xosé Manuel Pazos; la teniente de alcalde, Mercedes Giráldez; y el edil del PP José Enrique Sotelo.

La intervención más emotiva y aplaudida

La ELA ha dejado sin voz a Tino Guimeráns, pero eso no significa que no pueda hablar. Las nuevas tecnologías le permiten hacerse entender y para la ocasión grabó un mensaje especial que su esposa se encargó de reproducir a través del móvil. Un mensaje de agradecimiento por un "reconocimiento tan especial" y en el que se acordó de su "familia, amigos y cuidadores, que me hacen sonreír cada día.

Pero fue sobre todo una llamada de atención para pedir más investigación. "En la actualidad la ELA no tiene cura, nos aboca a la soledad, al olvido y al aislamiento. Aparece sin avisar y una vez que llega arrasa y deja desolado tu interior. Mañana podéis ser uno de vosotros el que reciba un diagnóstico como el mío. Tenemos que conseguir que se sepa pronto que causa la ELA, que con ello tengamos un tratamiento que la detenga rápido y la cure. Ayudadnos a promover más investigación, ayudadnos a alzar la voz para que nuestro sistema político y sanitario entienda que no tenemos tiempo de espera. La ELA existe. Investigación igual a solución", afirmó.

Su intervención fue la más aplaudida y terminó con todo el mundo en pie en señal de reconocimiento y apoyo.

El sector del mar gallego genera empleo por primera vez en 16 años, el 45% en A Coruña

La afiliación al Régimen Especial del Mar sube en 1.629 personas en Galicia hasta noviembre, un 8% más que en 2015 - La incorporación de nuevos profesionales, clave

Adrián Amoedo
A CORUÑA

El número de afiliados al Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social aumentó este año en Galicia por primera vez desde el 2000, de lo que se deduce que el sector marítimo gallego generó puestos de trabajo por vez primera en este siglo. Los datos a cierre de noviembre revelan un aumento del 8% en los cotizantes, hasta alcanzar los 21.899, con lo que son 1.629 personas más las que viven de uno de los sectores principales de la comunidad, frente a los 20.270 afiliados del año pasado. Es el primer incremento en los últimos 16 años.

Los datos publicados por el Ministerio de Empleo muestran que a día 30 de noviembre los afiliados a este régimen eran esos 21.899, un leve repunte respecto al mes anterior (21.687), pero que deja patente una recuperación en este 2016, que a falta de los resultados de diciembre dejará a buen seguro un crecimiento en relación con el pasado ejercicio.

La subida fue paulatina y comenzó ya en enero, cuando se crearon 212 puestos de trabajo. El crecimiento se mantuvo hasta el mes de abril, en el que se rozaron los 21.000 afiliados, para volver a bajar hasta los 20.374 a cierre de mayo. La llegada de la época estival supuso el empuje definitivo que situó a la comunidad en la buena senda: las 21.505 personas inscritas en julio marcaban un hito respecto la situación de bajadas desde el año 2000. Una cifra que se refrendó más tarde con el aumento en casi otras 400 personas para dejar la cifra final, que incluso podría alcanzar los 22.000 afiliados a cierre del año una vez sumados los resultados del último mes.

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, señaló que estos resultados son una buena noticia pero que, sin embargo, no es un hecho que indique "que vamos a volver a ser lo que un día fuimos". "Lo que es el empleo en la flota industrial sigue cayendo. Los

chavales no encuentran ni donde hacer prácticas", alertó Muñiz.

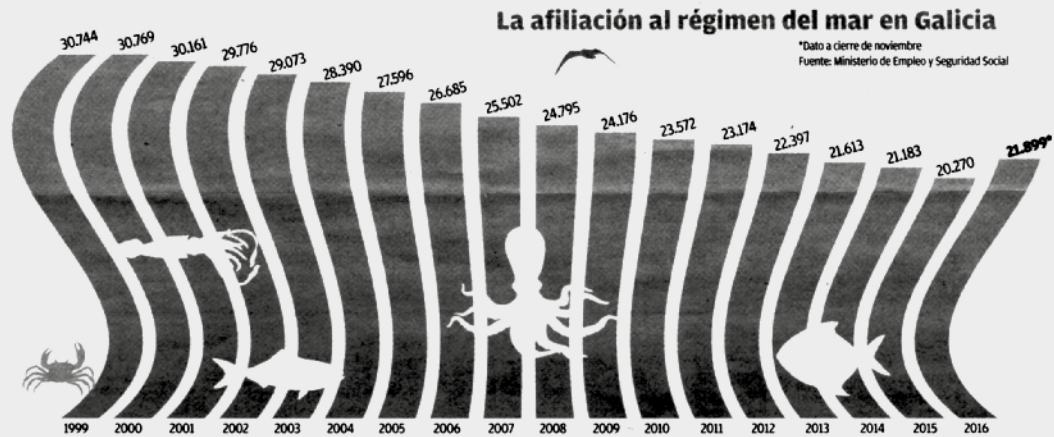
Este experto se pregunta, por ello, en qué segmentos se crearon estos nuevos puestos de trabajo. La respuesta, según el presidente de Aetinape, está en el sector marisquero (los permisos concedidos por la Xunta aumentaron este año) y también en la acuicultura, con el sector mejillonero como punta de lanza.

Los titulados náuticos afirman que hay menos ocupados en la flota industrial y que el sector no crea empleo

Además, este año se incorporaron nuevos grupos profesionales a este régimen de la Seguridad Social (medida aprobada en 2015) entre los que está el personal de investigación, los observadores de pesca, personal de seguridad o buceadores profesionales, entre otros.

Los buenos resultados son palpables también en las tres provincias con mar de la comunidad. A Coruña elevó su nómina de profesionales en 733, hasta alcanzar los 6.456 (un 45% más), pero la que más afiliados nuevos registró fue Pontevedra, con 780 más (casi el 50% del total, hasta los 13.854). Lugo, con 116 puestos nuevos (1.589 personas en total) tuvo el menor repunte.

Respecto a su situación laboral, los trabajadores por cuenta ajena en la comunidad ascienden a 12.173 personas, mientras que por cuenta propia son 9.726. El principal aumento respecto al año pasado se dio en el primer caso, en el que se generaron 1.233 puestos de trabajo nuevos. En el caso de A Coruña, el incremento de afiliados es similar: el año pasado había 2.989, frente a los 3.525 del último día de noviembre. En cuanto a la afiliación por cuenta propia, hubo un aumento de 197 personas: de los 2.734 del 2015 se pasó a los 2.931. En Pontevedra hay 7.246 trabajadores por cuenta ajena y 6.608 autónomos y en Lugo, 1.402 y 187 respectivamente.



La comunidad concentra el 35% del empleo del sector en todo el país

Los datos de afiliación en el conjunto nacional también notaron un ligero incremento este año. En concreto, el Régimen Especial del Mar cuenta a día 30 del mes pasado con 62.577 personas, 6.541 puestos de trabajo más que 56.036 afiliados de finales del año pasado.

La comunidad gallega concentra así el 35% de todo el empleo vinculado con el sector marítimo español, con la provincia de Pontevedra con el 22% y A Coruña con el 10%.

La segunda comunidad con más personas que trabajan en este sector, según los datos del Ministerio de Empleo, es Andalucía, con 8.404 personas, seguida por Cataluña (6.682 trabajadores), la Comunidad Valenciana (6.158), Canarias (5.070), País Vasco (3.766), Baleares (1.706), Asturias (1.576) y Cantabria (1.332), quedando las últimas posiciones para Ceuta (212) y Melilla (84).

Los titulados náuticos vuelven a cargar contra la patronal pesquera

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, volvió a incidir ayer en la disputa de la semana pasada con la patronal pesquera española, Cepesca, sobre la formación en el ámbito marítimo y pesquero. Los armadores habían alertado de un "grave problema" en la flota por la falta de profesionales de mando de puente y de máquinas a bordo de los buques. Muñiz afirma que es mentira "pues los institutos están llenos".

Cepesca aseguró que el sistema educativo "no se adecua" al modelo de empresa del sector ni a su realidad y reclamó una adaptación de la regulación de títulos profesionales a la demanda de los estudiantes y a la del sector. Muñiz entiende que los titulados están cualificados y que se busca abaratar costes con este planteamiento, algo que, asevera, "no se puede entender".

Diario de Pontevedra

Piden investigar el accidente del Senefand en aguas de Senegal

Titulados Náuticos reclaman a la Comisión de Accidentes Marítimos que analice lo sucedido de manera urgente



El 'Senefand I'. DP

Viernes 17 de Febrero de 2017 | Europa Press

La Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape) ha pedido este viernes que la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) analice "de manera urgente" el siniestro del Senefand 1 en aguas de Senegal. Este buque, de la compañía armadora gallega Grupo Profand, se hundió el pasado día 10 mientras faenaba al sur de Dakar. De sus 11 tripulantes, ocho fueron rescatados y tres —el patrón, de Marín, y dos senegaleses— siguen desaparecidos.

A este respecto, Aetinape ha señalado que se pueden investigar accidentes ocurridos fuera de nuestras aguas territoriales siempre y cuando España tenga "intereses de consideración". En este caso, subraya, "los hay, al haber lesiones o muerte de un español". Dicho esto, ha incidido en que la CIAIM debe "analizar todos los detalles" del hundimiento, a fin de dictar "medidas preventivas" que puedan ayudar a reducir el riesgo de siniestros en estos buques de bandera africana pero "muy ligados a España".

La Opinión

Lunes, 26 de diciembre de 2016

25



Antón Luaces

Otro mundo es posible

No sé si es cuestión de fe, pero salida la frase de la boca de un hombre de mar —el presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz en un momento de evidente emoción y ante casi un centenar de asociados— mucho me temo que ha habido de todo un poco. Pero seguramente no ha sido la fe la que más ha pesado para considerar que el mundo de la pesca es mejorable y el mundo de la mar se puede cambiar a mejor. La mar no necesita de grandes esfuerzos de comprensión para entender que el actual estado de

sus pesquerías es mejorable. De hecho, Bruselas pretende mejorar en aspectos de sus normativas porque ve que, de no poner remedio de forma tajante a cuestiones como la subvención al desguace de barcos, la UE pierde buena parte de su identidad marinera, algo que aquí, el arriba firmante ha dicho en numerosas circunstancias. Si se destruye empleo en la mar, ¿cómo piensa la UE fijar población en la franja litoral de los países miembros que disponen de esta? Sin ir más lejos: ¿Van a absorber las grandes poblaciones de Pontevedra, A Coruña y Lugo los excedentes de mano

de obra especializada en la pesca y su tratamiento que, por carecer de trabajo abandonan los pueblos y villas de la veramar? Esa inmigración obligada se ha promovido —y promueve— por el desguace de barcos. Si a ello se une el apoyo claro, rotundo, potente, tanto de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Pesca como de la Consellería do Mar de la Xunta, a la acuicultura y, a la vez, se recortan las posibilidades de pesca tanto en aguas interiores como exteriores de los barcos gallegos, ¿qué otras posibilidades de trabajo dejan a quienes han llegado a creer que la Polí-

tica Pesquera Común (PPC) era la tabla de salvación en el naufragio de la pesca en Galicia? ¿Creen que se resuelve el problema con diez o quince puestos de trabajo que se crean en cada piscifactoría para engordar salmones? Estoy seguro que José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape, no se refería a este como ese "otro mundo posible", porque no es el mejor para un futuro cada vez más presente. De ahí su emoción porque, creí entender en Cangas, recientemente, el futuro se le atragantaba y no le pasaba fácilmente por el paladar de historia asumida.

Donde no hay patrón

Cepesca molesta a los titulados náuticos al plantear cambios en la formación para paliar la falta de mandos en la pesca

E. ABUÍN
REDACCIÓN / LA VOZ

Nunca antes las aulas de las escuelas oficiales náutico-pesqueras han estado tan llenas. En Galicia, la matriculación en estos centros educativos ha crecido un 33% desde el 2012, según la Consellería do Mar. Y pocas veces han estado los puentes y las máquinas de los barcos tan vacíos de candidatos a tomar el mando. Una paradoja preocupante que, en la práctica, se traduce en cada vez mayores problemas para encontrar mandos para la flota pesquera española.

Esa escasez de titulados de puente y máquinas no es de ahora, pero es ahora cuando la patronal de la pesca española, Cepesca, cree que ha llegado el momento de ponerle la venda a la herida y resolver lo que considera es «un desajuste entre la realidad empresarial y la académica». Así, entre otras soluciones, la Confederación Española de Pesca plantea revisar el decreto que regula los títulos profesionales y cambios en los planes de formación, que pasan por recuperar el turno libre en las escuelas náuticas y por abrir aulas virtuales en esos centros de formación.

La sola sugerencia de orquestar la posibilidad de sacar el título *on-line* ha inquietado a la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), que no ha dudado en acusar a los armadores de «amenazar la seguridad marítima con su demanda de profesionales *low-cost*» y asegurar que la explicación a esa escasez de mandos para los buques pesqueros hay que buscarla en las poco atractivas condiciones que ofrecen los armadores a



Los armadores aseguran tener dificultades para encontrar mandos para sus embarcaciones. ANA GARCÍA

los titulados. Así es que considera que los cambios deben empezar por ahí.

Estudios por libre y «on-line»

La patronal pesquera cree que es preciso revisar algunos requisitos impuestos para obtener títulos profesionales en el sector pesquero y, sobre todo, homogeneizar la aplicación de ese real decreto en las distintas comunidades autónomas, pues esa falta de equilibrio está provocando situaciones dispares según el territorio en el que se apliquen.

Cepesca también apuesta por dar más facilidades a quienes quieran compatibilizar trabajo con estudios y plantea el restablecimiento del turno libre en las escuelas náutico-pesqueras. Esa modalidad se ha ido reduciendo paulatinamente y hoy son muy pocos los centros que mantienen ese sistema y que, además, guardan de una convocatoria para otra las asignaturas aprobadas. Esos estudios por libre serían una buena solución para aquellos que quieran formarse en la pesca pero su ocupación laboral no les permite la asistencia diaria a clase.

Otra forma de facilitar el acceso a los estudios náutico-pesqueros es la creación de aulas virtuales, esa propuesta que ha erizado el pelo a Aetinape. Cepesca propone la formación *on-line* en aquellas partes del plan de estudio que puedan ser adquiridas a distancia, como puede ser el caso de Formación y Orientación Laboral, Inglés, Biología o Meteorología. Desde la patronal pesquera aseguran ser conscientes de que la teleformación requiere tiempo de preparación y presupuesto, pero «podría ser una herramienta muy útil para incluir en los actuales ciclos formativos, aun cuando se requiriese un complemento presencial importante».

Días de mar

El período de prácticas es excesivo, a juicio de la patronal pesquera. Es más, los actuales tiempos de embarque necesarios para acreditar que se tienen los días de mar constituyen una «desmotivación para los recién titulados», explican. Y un trastorno para el amador, de paso. Los barcos tienen una habitabilidad reducida, que debe adaptarse a la tripulación que necesita la acti-

vidad y, además, en algunos casos deben enrolar a tripulantes de terceros países —si el buque trabaja en el marco de un acuerdo de pesca— y embarcar observadores científicos.

La patronal de la pesca también apuesta por implantar en España lo que ya se aplica en Dinamarca o Noruega y que consiste en combinar la enseñanza con la experiencia práctica, una buena solución, por ejemplo, para trabajadores en activo que deseen ascender.

Repesca de jubilados

Otra posible solución que apuntan es la posibilidad de repescar a jubilados, para lo que piden flexibilidad en la caducidad de los cursos. Cepesca señala que, precisamente por esas dificultades para encontrar mandos, en ocasiones es necesario recurrir a personal ya jubilado para su reingreso a la actividad, pero esto se complica porque los cursos que hicieron en su época están caducados. Facilitar la actualización de esa formación, así como mejorar la homologación de profesionales extranjeros podrían ayudar a encontrar patrón.

Una amenaza para «la mejor formación del mundo»

Decir que no ha gustado la propuesta de Cepesca al colectivo de titulados náutico-pesqueros es quedarse corto. Aetinape ha puesto el grito en el cielo con solo escuchar hablar de formación *on-line*, revisión del real decreto que regula los títulos pesqueros, recorte de los días de mar... Planteamientos descabellados que constituyen «un riesgo potencial para la seguridad marítima de la vida humana en el mar».

Por lo de pronto, el colectivo pone en duda que no haya titu-

lados suficientes: «El enorme índice de paro registrado en el sector contradice por sí mismo esta absurda propuesta de modificar planes de estudios virtuales para obtener profesionales *low-cost*», apuntan desde la agrupación que preside José Manuel Muñiz. Desde este lado del sector, lo que se percibe es falta de incentivos, de ofertas atractivas capaces de canalizar esas aulas náuticas llenas hacia esos puentes y máquinas de los barcos vacíos.

Aetinape pone el acento en que

los planes de estudio no son caprichosos, sino que están elaborados siguiendo la normativa internacional y los convenios firmados por España. Así, Muñiz arremete contra unas sugerencias que darían al traste con «la mejor formación del mundo», que es la que se ofrece en las escuelas náuticas españolas, de ahí que los profesionales que salen de esas aulas sean los mejor valorados, pues, además de seguir todos los criterios de seguridad, disponen de un completo plan de

estudios que garantiza unos magníficos resultados gracias a un sistema público de alta calidad.

Más que de formación, los titulados náutico-pesquero señalan que se trata de un problema de salarios y condiciones y apelan a los armadores para que cambien su punto de vista y se den cuenta de que el patrón de un barco o el jefe de máquinas es un alto ejecutivo de su empresa, un directivo, y, como tal, deben buscar los mejores y remunerarlos bien, pues son la carta de presentación.

Titulados náuticos dicen que la falta de mandos se debe a «salarios de saldo»

Los armadores replican que precisamente por la escasez nunca pagaron tanto

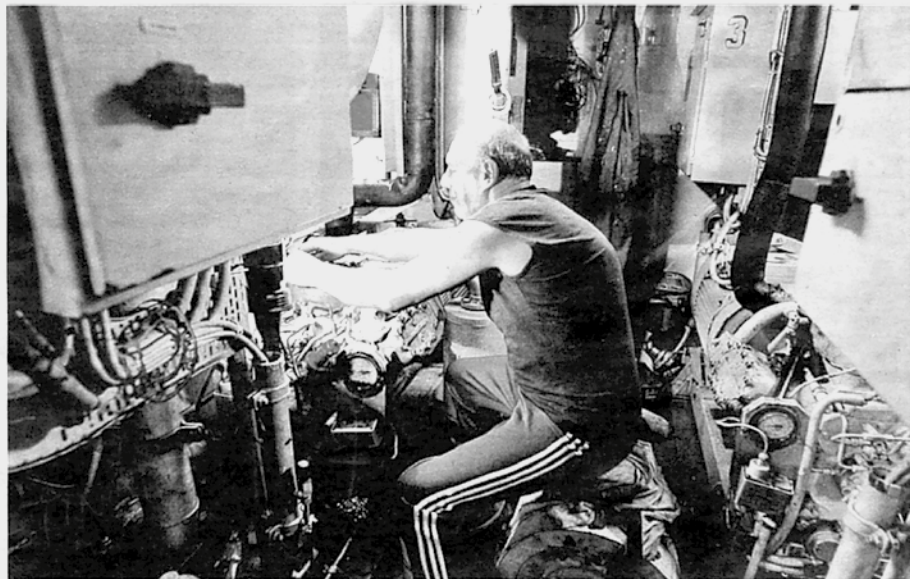
E. ABUÍN

REDACCIÓN / LA VOZ

La publicación en el *Boletín Oficial del Estado (BOE)* de un nuevo catálogo de ocupaciones de difícil cobertura ha reavivado la polémica al respecto de la crisis vocacional del mar que mantienen por una parte los armadores y, por otra, los titulados náuticos. Si los primeros aseguran tener serias dificultades para encontrar tripulantes, sobre todo especialistas para ocupar los puestos de mando en el puente y en las máquinas, los segundos sostienen que hay oferta de trabajadores nacionales y lo que fallan son las condiciones laborales y los «salarios de saldo».

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) no duda en calificar de «anacrónico» ese catálogo que recoge los puestos de trabajo para los que supuestamente no se encuentra mano de obra en las listas del paro de España, a la vez que afirma que ese listado no tiene más objetivo que «minorar la carga salarial de los tripulantes, a efectos de mejorar beneficios» a las empresas armadoras. Y es que esa publicación en el *BOE* es lo que abre la puerta a las compañías pesqueras —con la «vergonzosa» complicidad de la Administración marítima española, dice José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape— a enrolar profesionales de países extracomunitarios para cubrir puestos a bordo de una flota cada vez más menguada.

Muñiz denuncia que la raíz de este problema está en el acuerdo de la Comisión Laboral Tripartita de la Inmigración, formada por la Administración y los agentes económicos y sociales. Ese pacto



La flota no encuentra jefes ni oficiales para la sala de máquinas de las embarcaciones. SIMÓN BALVIS

permite cubrir con profesionales extranjeros puestos para los que no hay candidatos nacionales. Según Aetinape, en este último catálogo se buscan frigoristas navales, jefes de máquinas de buques mercantes, maquinistas navales, mecánicos de litoral, mecánicos navales, pilotos de buques mercantes, sobrecargos de buques, oficiales radioelectrónicos de la marina mercante, cocineros de barco, auxiliares de buques de pasaje, camareros de barco, mayordomos de buque, caldereros (maestranzas), engrasadores de máquinas de barcos, bomberos de buques especializados, contramaestres y hasta marineros y mozos de cubierta.

La agrupación —que recuerda que en 5 años se han destruido en el sector marítimo español 15.000 puestos de trabajo—, sostiene que la única dificultad para la cobertura de esas plazas

es que se pretende «pagar a precio de saldo».

Esa afirmación hace que los armadores se lleven las manos a la cabeza. «Nunca ha habido tan pocos barcos y tanta falta de técnicos» en la flota pesquera, asegura una armadora afectada. Y la consecuencia de esa escasez de mano de obra deriva en otra situación inédita: «Nunca los sueldos estuvieron tan altos como ahora. Nunca se pagó tanto a los mandos y nunca han tenido tantas vacaciones como ahora», sostienen desde las asociaciones adscritas a la patronal Cepesca, que ha iniciado gestiones para solucionar un problema que se ha colocado entre las prioridades para el sector pesquero.

Los armadores no hablan de falta de tripulaciones, sino de falta de titulados de máquinas y de puente que además de la formación académica cuentan con los

cursos generales y específicos que se exigen para enrolarse en un barco.

Invitación a Aetinape

Tal es el aprieto en el que se encuentran que no entienden las críticas de Aetinape, que solo pueden ser lanzadas desde el «puro desconocimiento del día a día de la pesca». Así que desde Cepesca lanzan a la agrupación de titulados la invitación a participar en ese grupo de trabajo que la patronal ha propuesto a los ministerios de Trabajo, Educación, Agricultura y Fomento, por lo que le compete por Marina Mercante, para encontrar soluciones a un problema que si ahora es grave, dicen, más lo será dentro de cinco años, cuando se jubilen la última generación de patronos y maquinistas ahora en activo. Y que están dilatando ese retiro por no tener relevo.

LEGISLACIÓN

JEFATURA DEL ESTADO

- INSTRUMENTO RATIFICACION DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTION DEL AGUA DE LASTRE Y SEDIMENTOS DE LOS BUQUES, 2004.

*BOE 282, de 22-11-16

-Corrección de errores-

*BOE 30, de 04-02-17

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- REAL DECRETO 470/2016 ORDENACION DEL SECTOR PESQUERO Y ADAPTACION AL FORO EUROPEO DE LA PESCA

*BOE 283, de 23-11-16

- ORDEN APM/1919/2016, PLAZO DE PRESENTACION PARA ACOGERSE AL REGIMEN EXCEPCIONAL PARA ATUNEROS CERQUEROS CONGELADORES.

*BOE 306, de 20-12-16

- VEDAS TEMPORALES PESCA MODALIDAD DE CERCO C. VALENCIANA

*BOE 310, de 24-12-16

- COEFICIENTES DE CONVERSION A APLICAR POR LA FLOTA PESQUERA OPERATIVA ESPAÑOLA

*BOE 20, de 24-01-17

- VEDA TEMPORAL ARRASTRE FLOTA LITORAL-C. CATALUÑA

*BOE 23, de 27-01-17

- CUOTAS INICIALES 2017 DISPONIBLES POR MODALIDAD O CENSO PARA LAS DISTINTAS ESPECIES-BUQUES CANTABRICO Y NOROESTE-GOLFO DE CADIZ Y BUQUES DE ARRASTRE DE FONDO EN AGUAS DE PORTUGAL

*BOE 29, de 03-02-17

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

- PRECIOS PUBLICOS DE SERVICIOS PRESTADOS POR EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

*BOE 269, de 07-11-16

- ACUERDO DE PRORROGA DEL CONVENIO COLECTIVO DE LOS BUQUES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

*BOE 15, de 18-01-17

- CATALOGO DE OCUPACIONES DE DIFICIL COBERTURA 1ºTRIMESTRE 2017

*BOE 17, de 20-01-17

- BASES COTIZACION SEGURIDAD SOCIAL TRABAJADORES REGIMEN ESPECIAL DEL MAR.

*BOE 30, de 04-02-17

- CONVOCATORIA DE TRASLADOS Y ASCENSOS EN BUQUES SANITARIOS DE SALVAMENTO Y ASISTENCIA MARITIMA-BUQUES ESPERANZA DEL MAR Y JUAN DE LA COSA-ISM

*BOE 40, de 16-02-17

- CUOTAS DE ATUN ROJO Y CENSO DE FLOTA AUTORIZADA

*BOE 445, de 22-02-17

MINISTERIO DE FOMENTO

- REQUISITOS EQUIPOS MARINOS PARA SER EMBARCADOS EN LOS BUQUES

*BOE 310, de 24-12-17

- CORRECCION OBTENCION DE LOS CERTIFICADOS DE SUFICIENCIA DE LOS MARINEROS DE LA MARINA MERCANTE

*BOE 16, de 19-01-17

MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PUBLICAS

- CONVOCATORIA DE PLAZAS DE AGENTES PARA EL SERVICIO DE VIGILANCIA ADUANERA INVESTIGACION Y MARITIMA

*BOE 278, de 17-11-16

- RELACION DE APROBADOS AGENTES DEL SERVICIO DE VIGILANCIA ADUANERA-AÑO 2015

*BOE 287, de 28-11-16

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACION

- ENMIENDAS 2010 AL PROTOCOLO 1978 DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION DE LOS BUQUES

*BOE 256, de 22-10-16

- ENMIENDAS 2014-PREVENIR CONTAMINACION DE LOS BUQUES

*BOE 10, de 12-01-17

- ENMIENDAS 2014 ANEXO PROTOCOLO 1997

*BOE 10, de 12-01-17

- ENMIENDAS 2015 ANEXO PROTOCOLO 1978

*BOE 20, de 24-01-17

- ENMIENDAS 2015 ANEXO I PROTOCOLO 1978

*BOE 25, de 30-01-17

- ENMIENDAS 2013 REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJE, 1972

*BOE 11, de 13-01-17

DIARIO OFICIAL DE GALICIA

CONSELLERIA DE HACIENDA

- CONVOCATORIA PARA LA ESCALA DE AGENTES DEL SERVICIO DE GUARDACOSTAS DE GALICIA

*DOG 246, de 27-12-16

- *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