

RE

MARZO 08

SSO



AETINAPE

Dossier AETINAPE Marzo 2008

2	Contenido
3	Norte
4-13	Asamblea general
14-22	Informes y noticias
23	Formación
24-44	Colaboraciones
45-53	Revista de Prensa
54-59	Legislación

Quesada



Cuadro de Honor

Para los compañeros que con gran profesionalidad y arriesgando sus vidas han participado de una manera encomiable y solidaria en la búsqueda y rescate de los compañeros del motopesquero "Cordero", que se hundió el pasado 15 de enero a pocas millas del Cabo Prior en la Costa coruñesa. Asimismo, para los compañeros que el pasado 2 de febrero participaron en la operación de rescate de los tripulantes del congelador "Ferralemes" que se hundió en aguas de las Islas Malvinas.

Desgraciadamente, en el caso del "Cordero" no se ha podido rescatar a parte de la tripulación con vida, afortunadamente en el caso del "Ferralemes" si se ha producido con éxito el rescate de toda la tripulación.

NORTE

También hay que recordarles

El 25 aniversario de nuestra organización nos ha servido en bandeja una ocasión como pocas para mirar atrás. Ver lo que hemos sido y lo que somos, para concluir que mucho bueno y mucho malo ha pasado por nuestra vida corporativa durante este período.

Los discursos oficiales de los que hemos disfrutado con ocasión del acto central de este aniversario nos han sido propicios. Tanto nuestros mensajes de satisfacción por la labor realizada, como los de las personas que han trabajado con nosotros durante este tiempo. Bien por buena educación, por sentido diplomático o por profunda convicción, todos han coincidido en halagar nuestra trayectoria, extremo que les agradecemos públicamente y que les brindamos con toda nuestra humildad.

Pasados estos fastos también es necesario recordar que si bien aquí estamos, fuertes y optimistas, con sabiduría, experiencia e ilusiones renovadas; pero por el camino hemos tenido que sortear muchas zancadillas, liberarnos de muchos condicionantes y sortear numerosas ansiedades.

De todo ello, lo que más nos ha dolido ha sido la poca consideración de algunos titulados que se han acercado a la Asociación con la careta puesta, mirando únicamente para sí mismos, tocando sólo los instrumentos necesarios para ganar influencias y conocer gente de cara a alcanzar un objetivo concreto, normalmente en el ámbito de la Administración pública. Una vez allí, esos peculiares compañeros de lucha, han comenzado a mirar para otro lado, se han olvidado de AETINAPE y han puesto su energía a luchar en otras causas que, bajo la apariencia de reivindicaciones sindicales o solidarias, esconden espúreos intereses gremiales o personales. También es cierto que otros siguen comprometidos con la profesión.

Durante estos 25 años hemos hablado mucho de los ataques exteriores, provenientes de los marinos mercantes o de la Administración. Pero pocas veces hemos hablado de este cáncer que tiene todo movimiento asociativo: los que se arriman a la entidad profesional para vestirse con sus honrosos ropajes morales, escondiendo sus vergüenzas, para posteriormente darse de alta en los clasistas salones del empleo público, olvidándose de sus compañeros, los que cada día, cada hora y cada instante se ganan la vida en la empresa privada, a caballo entre los intereses de un armador y una ingrata profesión llena de riesgos y sinsabores.

Aetinape



25 años de dignidad

A los actos de la Asamblea General, celebrados en Santiago de Compostela, y que sirvieron para celebrar los primeros 25 años de la Asociación Española de Titulados Náutico-pesqueros, asistieron alrededor de 300 titulados llegados desde Euskadi, Asturias, Canarias, Andalucía, Levante, Baleares y sobre todo de Galicia.

Las primeras autoridades marítimas españolas y representantes parlamentarios nos han acompañado en estos actos conmemorativos del 25 aniversario de AETINAPE.

— **Ricardo Varela Sánchez**, Conselleiro de Traballo de la Xunta de Galicia

— **Juan Carlos Martín Fraguero**, Secretario General de Pesca Marítima.

— **Felipe Martínez Martínez**, Director General de la Marina Mercante.

— **Pilar López Rioboó**, Directora General del Instituto Social de la Marina.

— **Fatima Linares Cuerpo**, Directora Xeral de Innovación e Desenvolvemento Pesqueiro de la Xunta de Galicia.

— **José Pose Mesura**, Subdelegado del Gobierno en A Coruña.

— **Francisco Suárez Llanos**, Subdirector G.Seguridad Marítima de la DGMM.

— **Sebastián Fraile**, Secretaria General de Pesca.

— **Ceferino Díaz**, Diputado del PSOE, Presidente de la Comisión de Pesca en el Congreso de los Diputados.

— **Joaquín García Díez**, Diputado del PP, miembro de la Comisión de Pesca en el Congreso de los Diputados.

— **Olaia Fernández**, Diputada del BNG, miembro de la Comisión de Pesca en el Congreso de los Diputados.

— **Modesto Pose**, Diputado del PSOE y Presidente de la Comisión de Pesca en el Parlamento Gallego.

— **Bieito Lobeira**, Diputado del BNG y miembro de la Comisión de Pesca en el Parlamento Gallego.

— **José Fervenza**, Diputado del PP y miembro de la Comisión de Pesca en el Parlamento Gallego.

— **José M. Lage Tuñas**, Diputado del PSOE y Miembro de la Comisión de Pesca en el Parlamento Gallego.

— **Pilar Cancela Rodríguez**, Directora Xeral de Relacións Laborais de la Consellería de Traballo de la Xunta de Galicia.

Discurso del Presidente, José Manuel Muñiz

“Aquí estamos, con las energías renovadas para seguir”



De izda. a dcha.: José M. Muñiz, Presidente AETINAPE; Ricardo Varela Sánchez, Conselleiro de Traballo da la Xunta de Galicia; y al fondo Juan Carlos Martín Fragueiro, Secretario General de Pesca Marítima.

Estimadas autoridades, queridos compañeros de profesión e invitados, amigas y amigos,

Supone un gran placer para mí que todos y cada uno de vosotros hayan respondido a nuestra llamada cuando os convocamos para celebrar los 25 años de nuestra organización.

Quiero agradecer sobre todo el esfuerzo de aquellas personas que vienen de fuera de Galicia. Espero que se encuentren aquí como sé que se han sentido siempre: rodeados de buena voluntad, de las mejores energías y el sentido acogedor de un país que les quiere como propios.

Tantos años de trabajo, tantos esfuerzos, tantos proyectos, tantos momentos de bronca y tantos de plenitud ejercidos día a día, con abnegación y entrega, con esperanza y entu-

siasmo, se reúnen hoy en este acto que además de emotivo, servirá sobre todo para constatar que no hemos perdido el tiempo, que la profesión está más viva que nunca y que nuestra trayectoria ha valido la pena.

Aunque pudiera parecer momento para ello, no voy a dedicar estas palabras a realizar un balance exhaustivo de estos años. Para eso están las hemerotecas y los archivos. Sólo voy a pedirles que utilicen levemente su memoria para que recuerden lo que éramos y lo que somos. Para que cada uno de ustedes lleve su mirada al inicio de nuestros pasos y reviva por un instante aquellas luchas por el simple reconocimiento público de la carrera profesional marítimo-pesquera.

El tiempo ha servido para poner a cada uno en su lugar, y las canas que muchos de nosotros cultivamos al amparo de nuestra fuerte asocia-

■
“Cada vez son más los grupos económicos que buscan mayor beneficio en los países en desarrollo, cambiando la fuerza laboral propia por la de otras personas que generen menores costes”



■
“El mar es una selva en la que se dirimen batallas por el control de las pesquerías por los nuevos piratas del transporte marítimo, prácticas que a estas alturas del siglo XXI todavía ejercitan muchos países o empresas en la carrera universal de la avaricia”

ción profesional nos dan permiso para presumir de un estatus que con empeño y a veces con intransigencia fuimos capaces de conseguir a pesar de los grandes obstáculos que encontramos en el camino y que hasta ayer mismo, como quien dice, no nos han dejado respirar.

■
No quiero dejar de tener un recuerdo especial para nuestros mayores adversarios, ellos, los que nos han puesto tan difíciles las cosas desde los ministerios, las escuelas, etc., han socavado nuestro optimismo y nuestra buena voluntad, pero también han servido de estímulo para unir y revitalizar la profesión marítimo pesquera.

■
Pero hoy, y a pesar de todo, estamos aquí con la energía renovada para continuar respondiendo a las amenazas que sobrevuelan nuestro sector.

■
Son muchos los desafíos que todavía tiene el sector marítimo-pesquero, si tiempo atrás las

definíamos por las miserables condiciones humanas y sociales que nos afectaban, hoy tenemos que echar mano del concepto de globalización para explicarnos la falta de relevo generacional del sector.

■
Las personas debieran estar en el centro de las políticas, pero sin embargo cada vez son más los grupos económicos que buscan mayor beneficio en los llamados países en desarrollo, lo que llevado al lenguaje de la realidad, consiste en cambiar la fuerza laboral propia por la de otras personas que generen menores costes. Por ello debemos combatir el dumping social, por mucho que los dulces discursos políticos traten de disimular la impotencia colectiva ante esa tendencia mundial que afecta a la felicidad de muchas personas.

■
Siendo importante contar con un sistema empresarial potente, de poco servirá si éste no es capaz de crear mecanismos de reequilibrio social y reparto de beneficios económicos,

■
“Reclamamos que se vincule el despacho del buque a la existencia de una póliza de responsabilidad civil para los titulados al mando”

entre los habitantes tradicionales de las áreas geográficas de vocación marítimo-pesquera.

■
El mar es una auténtica selva en la que se dirimen las más variopintas batallas por el control de las pesquerías por los nuevos piratas del transporte marítimo, prácticas que a estas alturas del siglo XXI todavía ejercitan muchos países o empresas en la carrera universal de la avaricia de la que hablábamos antes.

■
Por estos motivos, debemos enarbolar la lucha contra la generalización de las banderas de conveniencia, tanto en la pesca como en el transporte marítimo, por lo que supone de competencia desleal contra nuestra flota, como por actuar al margen de la legalidad internacional, bajo un clima de duro dumping social.

■
Sabido es que la gente del mar continua necesitando una política social más activa, con una fiscalidad específica, sistemas de integración familiar, adelantar su edad de jubilación, hacer efectivo de una vez el derecho al voto o incrementar las mejoras sociales y los sistemas de igualdad.

■
Asimismo, de nuevo insistimos en la necesidad de que desde el Gobierno español se exija a Bruselas que mantenga tanto un firme compromiso en materia de seguridad jurídica, como de agilidad e inteligencia en los acuerdos con otros países.

■
Por otra parte, y dado que las circunstancias de trabajo en los buques pesqueros son extremadamente peligrosas, tal y como reconoce la FAO, la OMI y la OIT, reclamamos que se vincule el despacho del buque a la existencia de una póliza de responsabilidad civil para los titulados al mando.

De todos son conocidas nuestras veteranas reivindicaciones de la bandera única europea también en el mar y la pesca, del ámbito de la seguridad y el salvamento, donde es necesario profundizar en la prevención, coordinarse con la Unión Europea, reforzar las inspecciones, el control de los despachos de buques y la formación de los tripulantes.

■
En el ámbito estrictamente profesional tenemos que completar de una vez la reforma de las titulaciones, conseguir la polivalencia profesional pesca-transporte marítimo, la homologación académica, la incorporación a la Universidad, o la Tarjeta Marítima Única para evitar problemas en el extranjero, lo cual quiere decir que debemos poner punto final a las visiones estrechas, interesadas y corporativas de quienes quieren frenar la lógica evolución de los tiempos, y que llevan años y años defendiendo supuestos privilegios de oropel.

■
En paralelo, nuestro colectivo no se cansará de solicitar la profesionalización del sector, en el camino de normalizar la presencia de los titulados marítimo-pesqueros en los distintos niveles

■
“De todos son conocidas nuestras reivindicaciones de la bandera única europea en el mar, del ámbito de la seguridad y el salvamento, donde es necesario profundizar en la prevención, coordinarse con la UE, reforzar las inspecciones, el control de los despachos de buques y la formación de los tripulantes.”

■
“En paralelo, nuestro colectivo no se cansará de solicitar la profesionalización del sector, en el camino de normalizar la presencia de los titulados marítimo-pesqueros en los distintos niveles de la administración pública.”

de la administración pública.

■
Muchas de ellas veteranas reivindicaciones de AETINAPE están siendo abordadas con valentía desde algunos ámbitos de la Administración Marítima. Deseamos que las reformas en marcha sean irreversibles.

■
Pero nada de esto hubiera sido posible sin la existencia de nuestra Asociación. Y si algo importante tiene AETINAPE es el factor humano. Somos un conjunto de personas libres, responsables, capaces y honradas que hemos decidido unir nuestras fuerzas, allá por los años 80 del pasado siglo, recogiendo el sentir común de numerosas asociaciones que existían a lo largo del litoral, muchas de ellas nacidas en la clandestinidad.

■
El espíritu de generosidad de aquellos compañeros, algunos de los cuales estamos hoy aquí, y otros muchos que desgraciadamente ya no están entre nosotros y a quienes dedico un emocionado recuerdo, han hecho posible la unión, la fuerza, la visión y la acción en favor

de una profesión a la que nadie, excepto nosotros mismos, le ha puesto las cosas fáciles.

■
El nacimiento de AETINAPE fue fruto de una trabajada y madura decisión colectiva que fue prendiendo poco a poco en todo el litoral español hasta confluir en una gran familia. El mérito de llegar hasta aquí es de todos los miembros de la Organización.

■
Quiero agradecerlos a todos y a todas el haber podido compartir con vosotros todo este tiempo, tanto con el mar de proa como de través, pocas veces calmo, pero en una larga singladura que sobre todo ha servido para dar prestigio a nuestra profesión y para intensificar las relaciones humanas entre profesionales de los diferentes pueblos del Estado.

■
Gracias, feliz 2008 y suerte también para los próximos 25 años.

■
Santiago de Compostela
15 de diciembre de 2007



■ Responsables marítimos españoles repasan el estado del sector y felicitan los 25 años de AETINAPE.

Balance general de situación



■ Las primeras autoridades marítimas españolas, el conselleiro de Traballo y representantes parlamentarios acompañaron el pasado 15 de diciembre al presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, a conmemorar los 25 años de la Asociación Profesional de Titulados Náutico-Pesqueros, ante un auditorio abarrotado.

■ El actual frenazo al relevo generacional en la pesca fue el hilo conductor de la mayoría de las intervenciones, que hicieron referencias genéricas a los 25 últimos años y ofrecieron un completo caleidoscopio de los distintos posicionamientos ideológicos en relación a la actividad marítimo pesquera.

■ Muñiz comparó la tremenda precariedad laboral y social de hace tres décadas con la actual situación de globalización, que permite la práctica del dumping (explotación de inmigrantes por empresas españolas) favorecida por la avaricia que hoy caracteriza la actividad pesquera mundial.

■ También realizó un repaso por los problemas más candentes de la profesión como una fiscalidad específica para la gente del mar, mejoras sociales, adelanto de la edad de jubilación, la existencia de pólizas de responsabilidad civil para los mandos de los buques pesqueros y mercantes, bandera única europea, reforzar la seguridad marítima con mayor prevención, inspecciones, control de buques y formación de tripulantes; la polivalencia profesional entre pesca y marina mercante, incorporación a la Universidad, tarjeta marítima única, o la profesionalización progresiva del sector público.

■ **Ceferino Díaz** dijo en nombre del grupo parlamentario socialista en el Congreso compartir las mismas preocupaciones que AETINAPE. Se mostró feliz de que se construyan nuevos barcos, dotados de mejores tecnologías, pero dijo que había que procurar que éstas favorezcan a los trabajadores, y no sólo estén al servicio de las empresas.

Reivindicar el derecho a voto de los tripulantes se recordó como una gran muestra de dignidad

■ **Olaia Fernández**, en nombre del BNG en el Congreso habló del empeño y el sentido de la solidaridad que hacen falta para mantener en pie una organización como AETINAPE, que tuvo una vida paralela a la de su propia organización política, que también celebra sus bodas de plata este año. También dijo compartir en todos sus extremos el discurso de Muñiz, resaltando que para su formación la pesca es un sector estratégico para Galicia, por lo que hay que atajar el problema de la ruptura generacional mejorando las condiciones laborales.

■ El parlamentario popular en el Parlamento del Estado **Joaquín García Díez** saludó a los congregados a través de un escrito en el que se felicitaba de la existencia de AETINAPE, resaltando su colaboración con las instituciones, sin que ello quiera decir que abdica de su "labor crítica cuando las decisiones o planteamientos no son acordes a los intereses de los titulados náutico-pesqueros". Tras reconocer que el sector atraviesa una profunda crisis emplazó al próximo gobierno central a realizar "una apuesta decidida" en defensa del sector.

■ El portavoz socialista en el Parlamento Galego **Modesto Pose**, resaltó el papel de la organización profesional como aglutinador de la opinión de un importante sector de la pesca española, así como su papel como entidad colaboradora de las administraciones públicas a la hora de conseguir mejoras para la calidad de vida de la gente del mar, ya que se enorgullecía de comprobar como el Gobierno "promulga medidas inspiradas en vuestras propias ideas", apostando por "un mundo mejor es posible, también en la pesca y el mar".

■ Una de las intervenciones más sentidas del acto corrió a cargo del diputado autonómico del PP **José Fervenza**, quien dedicó parte de su saludo a recordar su experiencia como marine-

ro en O Morrazo "tirando da rede", estimando acto seguido que la situación mejoró algo desde entonces, pero todavía había mucho por hacer para mejorar la calidad de vida, para lo cual hace falta la colaboración de todos.

■ El diputado nacionalista en el Galego **Bieito Lobeira**, recordó las luchas compartidas entre su formación y AETINAPE, "muchas veces incluso en solitario". Calificó a la organización como "de referencia" y de "punta de lanza" en el sector marítimo y destacó sobre todo su papel en torno a la dignidad de la gente del mar, mencionando como ejemplo el derecho al voto de la gente embarcada, una de las más históricas reivindicaciones de la entidad. Se refirió a la paradoja de que mientras los tripulantes no pueden votar, sí pueden hacerlo los hijos y nietos de emigrantes que ni siquiera conocen nuestra realidad, o los militares españoles en misiones internacionales.

■ Concluidas las intervenciones de parlamentarios, el subdelegado del Gobierno en A Coruña, **José Pose**, utilizó un tono poético para transmitir su saludo a los profesionales del mar, que une su "belleza infinita" con su condición de "feroz enemigo" de los trabajadores, y concluyó deseando para el futuro de AETINAPE lo que ha venido siendo hasta ahora: "unión, visión y acción".

■ El turno de intervenciones de los responsables del Gobierno Central fue iniciado por la Directora General del Instituto Social de la Marina, **Pilar Riobó**, que dijo haber compartido con AETINAPE muchísimas horas de trabajo siempre pensando en mejorar las condiciones de la gente del mar, agradeciendo al presidente la línea de colaboración institucional que mantuvo durante toda su trayectoria.

■ "Conseguimos muchas mejoras, muchos objetivos, pero nunca podremos estar satisfechos,

Alabanzas generalizadas a la madurez de la Asociación



ACTO DE APERTURA DE LA ASAMBLEA GENERAL DE AETINAPE-25 ANIVERSARIO

De izda. a dcha.:

- **José Pose Mesura**, Subdelegado del Gobierno en A Coruña.
- **Felipe Martínez Martínez**, Director General de la Marina Mercante.
- **José Manuel Muñiz Ríos**, Presidente de AETINAPE.
- **Ricardo Varela Sánchez**, Conselleiro de Traballo de la Xunta de Galicia.
- **Juan Carlos Martín Fragueiro**, Secretario General de Pesca Marítima.
- **Pilar López Rioboó**, Directora General del I.S.M.
- **Fátima Linares Cuerpo**, Directora Xeral de Innovación e Desenvolvemento Pesqueiro de la Xunta de Galicia.

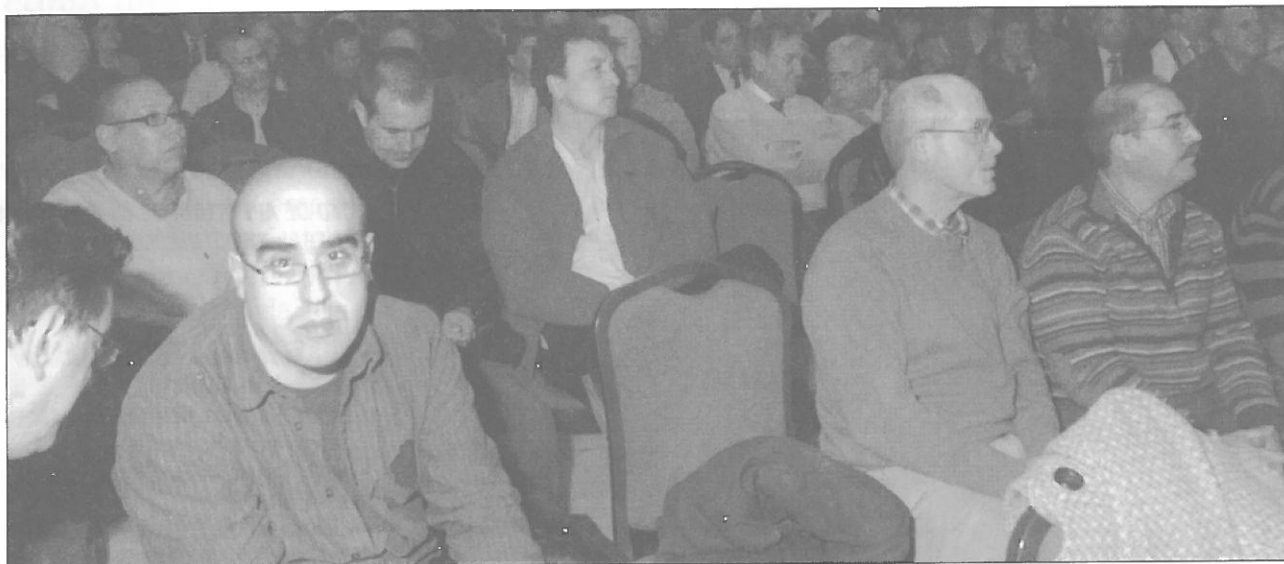
pues siempre quedan muchas cosas por hacer por mejorar las condiciones de vida a bordo", entre las cuales citó como ejemplo un reciente real decreto sobre reconocimientos médicos previos al embarque, más fáciles de llevar a cabo y más rigurosos. Se mostró satisfecha de poder calificar a AETINAPE de entidad "cómplice" con el ISM.

La directora general de Innovación e Desenvolvemento Pesqueiro de la Xunta, **Fátima Linares**, transmitió el pesar de la conselleira de Pesca, Carmen Gallego, por no poder estar presente, y fijó como prioridad de la política pesquera de la Xunta la conservación de los recursos, en un marco de sostenibilidad, para lo cual reclamó "el compromiso activo de los profesionales", que deben ejercer su autoridad también en ese ámbito. Calificó a AETINAPE como un colaborador "no siempre cómodo, pero siempre leal" para exponer a continuación la política de formación de su departamento, que se encuentra realizando las consiguientes reformas para adaptarse al mer-

cado de trabajo, consiguiendo mejorar las infraestructuras y actualizar el profesorado.

El director general de la Marina Mercante, **Felipe Martínez**, dijo hablar con el corazón cuando se refirió a este 25 aniversario como un acto de satisfacción, felicidad, seguridad y futuro, para desgranar acto seguido esos conceptos. Calificó a AETINAPE como entidad que goza de una "lúcida madurez" y se refirió a las circunstancias difíciles que en otros tiempos la entidad vivió con su departamento, sin duda con el que más tensiones se vivieron a lo largo de estas dos décadas y media de historia. Habló de las personas que "se dejaron la piel por el camino" y expuso como máxima prioridad del actual gobierno mejorar la seguridad de los tripulantes, materializada en el mayor número de radiobalizas, chalecos salvavidas, inspecciones y otras fórmulas para mejorar la seguridad. Además, dijo que España podía "presumir" de tener la mejor flota y los mejores profesionales del mar de Europa.

Agradecen el trabajo de AETINAPE en materia de seguridad



El Secretario General de Pesca Marítima **Juan Carlos Martín**, insistió en la mejora de la seguridad, agradeciendo el trabajo de AETINAPE en este sentido. Se mostró satisfecho del decreto sobre el incremento de atribuciones para distintas escalas de profesionales marítimo-pesqueros de 2005 y sobre todo el incremento de recursos destinados a formación de tripulantes, que pasaron de 1,8 millones de Euros en 2004 a los 3 millones actuales. Anunció que están buscando nuevas alternativas de empleo en distintos caladeros con el objetivo de paliar la actual crisis que vive la flota. En cuanto a uno de los temas que más preocupa actualmente a los profesionales, el diseño de las tarjetas profesionales de validez internacional, subrayó que están buscando una solución con las Comunidades Autónomas, ofreciendo los servicios consulares españoles en todo el mundo para resolver cualquier problema de acoso profesional como el que recientemente se detectó en Namibia y que consideró resuelto. Tuvo un especial recuerdo para Fernando Pastor, un veterano funcionario viejo negociador con AETINAPE sobre asuntos educativos, que recientemente falleció, y pronosticó una "buena cosecha" para nuestro país en los tac pesqueros europeos que el lunes siguiente se negociaban.

El conselleiro de Traballo de la Xunta, **Ricardo Varela**, cerró el acto con una intervención sobre las condiciones laborales específicas de los trabajadores del mar, con situaciones como los espacios de trabajo inestables, los horarios dilatados, la seguridad en el empleo, las dificultades en la convivencia, los espacios reducidos, la monótona vida diaria, la soledad o la escasa intimidad que es posible en un barco, lo que ofrece una perspectiva de salud que requiere una actuación singular, materializada por la consellería en su programa "Vixía", referido al empleo, la seguridad y las condiciones de trabajo. Un programa que, según él mismo dice, "ha conseguido conocer el sector, diseñar soluciones más reales, conectar con sus protagonistas, y coordinar soluciones con otras instancias públicas".



La Asamblea General actualiza las cuotas 1 euro mensual después de 6 años congeladas



De izda. a dcha.: Asamblea 2007

F. Javier García de Garayo, Vicepresidente 2º; Jorge Campos Posada, Secretario General; José M. Muñiz, Presidente; Balbino Moreda Moreda, Tesorero; Manuel Pazos Figueroa, Vicepresidente 1º;

Después de la presentación del estado de cuentas correspondiente al ejercicio 2006 y de los presupuestos para el ejercicio 2008, la Asamblea General aprobó el estado de cuentas y los presupuestos para el ejercicio 2008, por 283 votos a favor y 1 abstención, así como la actualización de la cuota mensual que estaba en vigor desde el año 2002 por importe de 8€/mes, que pasa a 9€/mes. Se mantiene la cuota de Ingreso y la cuota de jubilados.

Aunque prosperó la propuesta de la Tesorería de la Asociación de actualizar la cuota con el incremento de 1€ y no la de un grupo de afiliados de que el incremento fuese mayor, AETINAPE agradece el interés de estos compañeros en reforzar el instrumento fundamental para la vida de la Organización como es el económico.

La Asamblea General aprueba el incremento de 1€/mes, a pesar de que este es inferior al IPC de estos últimos seis años en los que la cuota se mantuvo congelada.

El incremento del IPC desde diciembre del 2002 a octubre del 2007 fue del 16,2% (Fuente consultada para el IPC: Instituto Nacional de Estadística).

A pesar de las dificultades económicas y su repercusión en la capacidad de gestión y operatividad de la organización, la dirección de la Asociación consideró suficiente el esfuerzo solidario de los compañeros frente a los que siguen beneficiándose del compromiso de los que formamos esta gran familia.

La Asamblea General ratificó también los cargos, tanto de la Dirección como de los Delegados y Colaboradores.

Salvo imprevistos, el Real Decreto de las titulaciones de Marina Mercante podría entrar en vigor en junio

Una representación de AETINAPE mantuvo en febrero una reunión con el Director General de Marina Mercante y con el Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación para conocer el estado del Proyecto de Real Decreto de referencia, proyecto que sufrió múltiples presiones en diferentes direcciones, además de manifestar la preocupación por las consecuencias negativas que se podrían derivar sobre el mismo texto, teniendo en cuenta las elecciones generales y los posibles cambios que pudiesen afectar negativamente.

Los máximos responsables de marina mercante han manifestado su confianza de que las elecciones generales no alteren el curso de este polémico y trascendental proyecto para el futuro de nuestra profesión y para la creación de un nuevo modelo profesional marítimo homologable con los países de nuestro entorno socioeconómico.

Al cierre de este boletín, el Subdirector General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, D. Luis Miguel Guérez Roig informó al Presidente de AETINAPE que la DGMM ya había remitido el Proyecto a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento. Una vez superada esta fase, desde este Ministerio lo deberán remitir al Consejo de Estado, donde se calcula un periodo de dos meses aproximadamente, y posteriormente irá directamente al Consejo de Ministros.

Se espera que el previsible cambio de Ministro después de las elecciones, sea o no del actual partido en el Gobierno, no altere el procedimiento. Por regla general, los que han vivido estos procesos y tienen responsabilidades en la Administración, consideran que no suele alterarse un proyecto de este calado una vez superados todos los informes y consensos preceptivos, de tal forma que se calcula un calendario de tres a cuatro meses para su aprobación definitiva.



■ Oposición frontal de AETINAPE

Proponen regalar títulos de patrones y mecánicos navales a marineros y engrasadores

■ Fue mediante una Proposición no de Ley a la Mesa del Parlamento Gallego para su debate en Pleno, que se celebró el pasado 20 de febrero del presente año. La presentó el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en materia de pesca, el diputado Balseiro.

■ Entre las perlas que argumenta en la exposición de motivos, caben reflejar, en breve resumen, las siguientes, que recogemos textualmente: que después de la "inquietud" de los armadores en la pasada Feria Náutico-Pesquera Expomar de Burela (de la que ya informamos en el boletín del mes de julio de 2007, en la página 11) "es necesario la recuperación de la posibilidad de que un marinero pueda hacer carrera profesional a bordo de los buques, de tal modo que valorando su experiencia y el establecimiento de una serie de controles y pruebas, puedan subir en el escalafón hasta llegar a mandar un barco o una sala de máquinas".

■ Oposición total de AETINAPE

■ En lugar de entrar en los problemas de fondo que afectan al grave problema del relevo generacional, hay parlamentarios que haciéndose portavoces de la patronal insisten en la desvergüenza de tratar de ir contranatura, contra el sentido común, contra el derecho marítimo internacional y contra los Convenios internacionales que España ha ratificado en materia de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, más conocido como STCW F-95 de la OMI, es decir, seguir justificando artificialmente que no hay titulados o no quieren embarcar, nada más y nada menos que para habilitar a marineros y engrasadores, para que con unas extrañas pruebas puedan obtener los títulos de patrón y mecánico naval.

■ Es una desgracia que en lugar de defender avances en materia de formación, dignidad profesional, derechos sociales y laborales, en definitiva, incentivar con derechos homologables a otros sectores productivos para las gentes del mar, se dediquen a buscar fórmulas que perpetúen el dumping social y la explotación, y arruinar los legítimos derechos de los titulados y del conjunto de las gentes del mar.

■ **Afortunadamente, esta propuesta no ha prosperado, pero los armadores que motivaron esta iniciativa no pararán hasta conseguirlo.**

■ Además de la perversión que supone esta propuesta sobre un asunto de esta dimensión que está regulado a través de la LOGSE, Ley Orgánica General del Sistema de Educación, y que es el Estado el competente en la expedición de los títulos profesionales una vez obtenido el título académico y los correspondientes días de mar, ahora se trate de implicar en esta descabellada demada a un Parlamento Autonómico que no tiene competencias para ello, además teniendo en cuenta que hay que modificar el modelo y la forma de expedición de titulaciones profesionales que lo hacen algunas CC.AA. por delegación del Estado, para que se cumpla escrupulosamente la legalidad internacional.

■ Gestión fulminante de las autoridades españolas

Namibia reconoce por fin las Tarjetas Profesionales

■ Al cierre de este boletín informativo nos han confirmado desde la Secretaría General de Pesca Marítima que el problema del reconocimiento de las tarjetas de identidad profesional marítima queda definitivamente resuelto, y de esta manera se cierra una larga preocupación de inseguridad jurídica y laboral para más de 200 titulados españoles de puente y máquinas que ejercen en aquella flota.

■ Tal y como se había acordado entre AETINAPE y los responsables de ese departamento, después de varias reuniones entre representantes de la Embajada en Windhoek y los máximos responsables de la política marítima de Namibia, hace unos días se desplazó a ese país sudafricano una representación de la Secretaría General de Pesca Marítima, donde mantuvieron varias reuniones, entre ellas con el Ministro de Pesca y el Director General de Asuntos Marítimos de aquel país, cuyo resultado fue el citado reconocimiento de la documentación española.

Un poco de historia

■ Desde hace más de tres meses, AETINAPE estaba planteando a la Secretaría General de Pesca la adopción de medidas encaminadas a normalizar la situación de nuestros titulados en la flota de aquel país sudafricano.

■ Después de cuestionar las tarjetas emitidas por las Comunidades Autónomas y concretamente por la Xunta de Galicia, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación presentó a través de la Embajada de España en Windhoek a los responsables de la Administración Marítima de aquel país, un certificado en el que se reconoce la legalidad internacional de estas tarjetas profesionales, que aunque tengan defectos de forma y de fondo en su modelo y expedición, están avaladas por el Gobierno español, y bajo el "paraguas" del Convenio STCW-F 95 de la OMI. Se informó también que debido al modelo jurídico-político, España está configurada por Comunidades Autónomas.

■ Antes de la resolución del conflicto, AETINAPE había llegado a proponer un acuerdo con la Secretaría General de Pesca para paliar este problema en tanto en cuanto no se expida el nuevo modelo de tarjeta profesional: enviar un certificado personal a cada uno de los titulados de la organización que puedan verse afectados por esta drástica medida de Namibia o de cualquier otro país. En dicho certificado se recogería que el titular cumple los requisitos y conocimientos mínimos establecidos en las reglas II/1 y II/2 del Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F 1995).

■ En círculos profesionales existía la convicción de que Namibia siguiese en este asunto los pasos de Argentina, intentando namibizar los mandos como ya hizo con las tripulaciones, dejando al final sólo la posibilidad de lo que conocemos como "garantías", el pesca y el jefe de máquinas. El problema de las tarjetas podría estar siendo utilizado como una excusa para este objetivo.

Nuevas tarjetas profesionales para el sector pesquero

Debido a las graves consecuencias que se produjeron para nuestros titulados por el traspaso de competencias en el año 2000 a las Comunidades Autónomas en materia de expedición de Tarjetas de Identidad Profesional Marítima, puesto que se están emitiendo en absoluta descoordinación con el Gobierno Central y al margen de la legalidad internacional, AETINAPE llegó a un principio de acuerdo con la Secretaría General de Pesca Marítima y con algunas Comunidades Autónomas.

Estas expedirán un nuevo modelo de tarjetas por delegación del Estado, de acuerdo con los criterios de legalidad internacional, esto es, un modelo único que llevará el refrendo del Convenio de la OMI STCW-F 95 para el sector pesquero, convenio que aún no entró en vigor por falta del mínimo exigido de Estados signatarios del mismo, aunque el Gobierno español ha solicitado su adhesión al mismo.

Además se emitirán en inglés y español de acuerdo con el mismo Convenio, lo que supondrá acabar con el caos y los Reinos de Taifas con el actual y caótico modelo que tantos problemas está provocando a cientos de titulados que ejercen su profesión en el ámbito internacional.

Se aplica la hoja de ruta para las titulaciones de adultos al título académico

Tal y como se informó en el boletín del pasado noviembre, después de muchas reuniones entre AETINAPE y el Ministerio de Educación y Ciencia y posteriormente con la Dirección General de Formación Profesional de la Consellería de Educación y la Dirección General de Innovación e Desenvolvemento Pesqueiro de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, en el curso de este año se convocarán las condiciones de acceso al título académico de Técnico de Grado Medio en puente y máquinas para las titulaciones de adultos de Patrón de Pesca, de Litoral de 1ª Clase, Patrón de Cabotaje y Mecánico Naval de 1ª Clase.

Asimismo, está previsto que en el próximo año se convoquen también las condiciones de acceso al título académico de Técnico Superior en puente y máquinas para las titulaciones profesionales de adultos de Mecánico Naval Mayor, Patrón de Pesca de Altura y Patrón Mayor de Cabotaje.

Naufragio del Cordero

El precio del pescado o el combustible no puede suponer riesgos para la vida humana

En condiciones de tiempo adversas debería prohibírsele a la flota hacerse a la mar. Es una de las reivindicaciones históricas del sector, y sobre todo una de las principales lecciones que se pueden extraer de la alta siniestralidad en el mar, donde se demuestra la deficiencia de diversos sistemas preventivos de la seguridad, como los trajes de supervivencia, el sistema de localización de los chalecos o la formación idiomática de las tripulaciones multiculturales.

Los avisos de temporal deberían ser instrumentos automáticos de prohibición de salir a faenar, cerrando los puertos para las partidas, y obligando a la flota que faena próxima a la costa a regresar a ellos. Tienen que ser las autoridades las que determinen esa norma, sin dejarlo a la voluntad de nadie, pues en un barco casi siempre conviven intereses económicos antitéticos (los del armador y los de la tripulación), que pueden determinar una solución no siempre adecuada desde el punto de vista humano.

Otro aspecto es la obligación de que los buques porten un traje de supervivencia por cada tripulante que pueda evitar la amenaza de la hipotermia. Aunque parezca mentira a estas alturas, no es así, e incluso hay barcos que pueden no llevar ninguno.

Por su parte, también se deberían de perfeccionar los sistemas de localización a bordo de los buques, de los chalecos salvavidas para facilitar su localización en cualquier circunstancia, a través de radiobalizas personales o de cualquier otro dispositivo tecnológico que se accione en situaciones de emergencia, y que todos los buques dispongan de estos elementos de seguridad a bordo, puesto que todavía existen barcos que no tienen estos tipos de chalecos.

Además, es necesario reforzar los mecanismos de formación e integración idiomática de las tripulaciones multiculturales, tan frecuentes en la actualidad, pues la comunicación verbal es un instrumento básico y crucial en situaciones críticas.

Las medidas de humanización de la flota y el trabajo en el mar que constantemente se reivindican desde AETINAPE incluyen este tipo de sistemas, que permitan hacer visible la común idea de que una vida humana vale siempre infinitamente más que la mejor marea. Son medidas que sólo se podrán poner en práctica con una decidida acción de las autoridades, que deberían prestar más atención a la prevención de la seguridad, obligando a las empresas pesqueras a que las ayudas públicas que reciben se destinen a invertir lo necesario para desarrollar el trabajo a bordo en condiciones de dignidad y seguridad para sus tripulaciones.

Se retoman las negociaciones con la Universidad de cara a la futura licenciatura

La época preelectoral, muy fructífera en mensajes frívolos sobre el tema **AETINAPE solicita la elaboración de un Libro Blanco sobre seguridad marítima elaborado por profesionales**

AETINAPE rechaza las acusaciones interesadas contra los patrones, a raíz del accidente del Cordero, en relación a que no utilizan el Canal 16 y que no tienen conocimientos sobre estabilidad, acusaciones formuladas por personajes especializados en la intoxicación, el desconocimiento profesional y el odio hacia el colectivo náutico-pesquero

Los recientes accidentes marítimos están haciendo aflorar nuevamente el debate sobre la seguridad marítima, cuya solución sólo podrá abordarse seriamente a través de un debate profesional, alejado de la confrontación partidaria.

En este sentido, AETINAPE solicitará de las autoridades la elaboración de un Libro Blanco de la Seguridad Marítima española, elaborado de forma multidisciplinar por profesionales del mar, de la construcción naval, especialistas en derecho laboral, en navegación, transporte marítimo, pesca, etc.

Precisamente estos días preelectorales asistimos a numerosos pronunciamientos un tanto apocalípticos, de acusaciones cruzadas sobre

el funcionamiento de los servicios públicos de seguridad marítima, que normalmente esconden intereses no del todo confesables de determinadas personas o colectivos que persiguen socavar el prestigio de la gente del mar.

Conviene recordar que, lejos de esas manifestaciones interesadas normalmente dirigidas contra los profesionales del mar, las claves de la seguridad marítima están en la prevención, y los condicionantes de la seguridad hay que buscarlos en los horarios extensivos de las jornadas de trabajo, mayor control en los despachos y las inspecciones, precariedad laboral, escasez de medios preventivos en los barcos, como son chalecos adecuados, trajes de supervivencia, la necesidad de perfeccionar los sistemas de localización a bordo de los buques, de los chalecos salvavidas para facilitar su localización en cualquier circunstancia, a través de radiobalizas personales, la reducción de tripulaciones, el carácter multicultural de las mismas, y en general en los grandes cambios que afectan al sector y que inciden en el deterioro de las condiciones laborales a bordo, primando los intereses económicos sobre la seguridad de las tripulaciones.

Después de los últimos cambios, tanto en la Ley de la Función Pública como en el Sistema Universitario Europeo, consecuencia de la aplicación del Tratado de Bolonia, de nuevo se retoman las conversaciones con la Universidad de Vigo a través de un grupo de trabajo del que forman parte la Dirección General de Innovación e Desenvolvemento Pesqueiro de la Xunta de Galicia, la dirección del Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico y AETINAPE.

Ahora habrá que replantear de nuevo el proyecto y toda vez que al Grupo B tienen acceso los Técnicos Superiores, esta titulación que está fuera de la nueva Formación Profesional deberá integrarse a juicio de los Técnicos que se encargan del proyecto en una Licenciatura. Para ello habrá que reiniciar en el marco de estos dos importantes referentes un nuevo proyecto para la reubicación del Capitán de Pesca.

Los daños colaterales que causan los "eruditos" de ocasión

Caso Cordero: la profesionalidad de los patrones, intachable

Cada vez que ocurre un naufragio o incidente en la mar, aparecen algunos "eruditos" —sin mando— que además de crear incertidumbre dejan perplejos a los que llevan muchos años pisando los enjaretados de los puentes de gobierno de los barcos.

Recientemente, con la desaparición del motopesquero "Cordero" y desgraciadamente de alguno de sus tripulantes, han vuelto a la carga, siguen criminalizando las actuaciones de los mandos de los buques, imputan y acusan sin criterio demostrable. Saben de todo: estabilidad, parques de pesca, pesos, carenas, centro de gravedad-lo de ellos si que es grave-, metacentro, calados, etc. y sobre todo, enreden, murmuran y refunfuñan con algo que creen dominar....tal son, las comunicaciones.

De los patrones que asistieron al "Cordero", todos están en posesión de un documento expedido por un centro certificador y homologador donde consta que han superado una formación de entre 120 y 160 horas lectivas, donde fueron examinados de manera práctica y teórica y donde tuvieron que superar dichas pruebas, no así los que criminalizan, que todo su esfuerzo fue convalidar sus estudios por el certificado de GMDSS-Global Maritime Distress Safety System.

Sobre esta disciplina, posiblemente lo único que conocen es la utilización de los canales analógicos de VHF y frecuencias de onda media, y en algunas ocasiones la operación de canales y frecuencias digitales de esos dos tipos de ondas-Decamétricas y Hectométricas. Los profesionales del puente saben además de decir "cambio", otros varios temas relacionados con el GMDSS:

A.-Configurar estaciones y tipos de mensajes en el receptor Navtex, incluso en idioma nacional, 490 kcs.

B.-Hacer lo mismo con el receptor EGC-llamada intensificada a grupos-en Inmarsat C-Navareas y Metereas-.Solicitar si se da el caso Distress por esta vía y a través de estaciones LES pertenecientes a los satélites geoestacionarios de órbita ecuatorial.

C.-Calcular el Azimut y la Elevación del satélite con el que mejor cobertura tengan para mantenerlo operativo para todo tipo de llamadas, incluidas las de 2 dígitos-emergencias- así como las llamadas de socorro vía teléfono y datos-Inmarsat A.

D.-Sacar las mismas funciones en el standar Inmarsat B-digital

E.-Sacar partido de cualquiera de los tres tipos de standar Fleet-33,55,77-con lo que además de utilizarlo en caso de emergencia, se puede mantener comunicación a través de Internet.

F.-Trabajar en radiotelex tanto en sus modalidades de ARQ como FEC, por donde, cuando estando fuera de cobertura de los 4 satélites-latitudes de más de 70 grados norte o sur-se pueda recibir todo tipo de información de seguridad.

G.-Tener conocimiento de las radiobalizas de localización de siniestros así como del respondedor de radar.

Estos puntos son los que frecuentemente se manejan, la razón no es otra que esos equipos son otra parte del buque.

■
Referente a los tiempos de respuesta del operativo en un incidente, si se demoran no es el responsable del buque a quien hay que achacárselo, es sencillamente el protocolo de verificación de la procedencia de esa llamada, esto se hace en todo los lugares del globo.

■
Los "doctos" a los que antes nos referíamos agreden a los mandos cuando dicen que tienen desactivado el Canal 16. ¿Por qué lo saben? ¿Acaso van ellos a bordo?.

■
Demuestran un desconocimiento supino en cuanto a lo que se refiere a la comunicación de socorro en la medida que recriminan el uso del Canal 8-156.400 mhz-sin pararse a pensar que en el momento del naufragio los barcos de la zona podían estar sintonizados en dicho canal y además mantener su VHF en "Dual Watch", algo muy habitual, recomendable y autorizado por la IMO. Por cierto, ese es un canal simplex-que ya dice mucho, ¿lo sabrán? y es un Canal asignado entre buques.

■
En caso de socorro, existe la potestad de comunicación por donde sea posible, tratando de evitar la pérdida del contacto de los buques que se encuentran en las proximidades de la escena, ya habrá tiempo para pasar a una frecuencia de socorro. Nos gustaría ver a los que "tanto saben" en una situación similar, cae de pura lógica que si a pocas millas de la situación del barco en peligro hay presencia de otros barcos ¿Por qué no se les va a comunicar lo que está sucediendo?. Lo que nos hace pensar a los profesionales de la mar es que los que criminalizan, tienen un gran desconocimiento del sistema standar, en concreto VHF-DSC que, además de comunicaciones analógicas y digitales dispone de otras funciones, y en el caso que nos ocupa, parece ser que descono-

cen funciones tales como que el equipo puede estar operativo como:

■
A.-Recibiendo en doble escucha

■
B.-Haciendo sesiones de scanning permanente en tablas de canales pre-configurados y manteniendo siempre en activo el Canal 16.

■
No es de recibo que culpen al patrón del Cordero por no pedir socorro en el Canal 16, que en todo caso, lo que tuviere que haber hecho sería hacerlo en el 70, lógicamente, esto siempre que se lo permitiese la situación del momento, por tanto, si lo hizo en el 8 sabiendo que iba a tener respuesta, estuvo perfectamente ejecutado. En la petición de un socorro intervienen muchas variables y en el caso que nos ocupa, el inminente hundimiento hizo que la actuación del mando fuese la que consideró en el momento, sin más justificaciones.

■
Por otra parte, decir que los patrones "optan por gestionar ellos mismos los percances marítimos por motivos económicos" nos parece de un enorme descaro y sobre todo porque con esta justificación están poniendo en entredicho la profesionalidad de esos patrones. Este grupo de "sabios" han de saber que si "mi barco" necesita un remolque, será el patrón quien lo gestione, sin más, el patrón es en este caso el contratador y elige la opción que más le convenga, lógicamente sin poner en peligro a los tripulantes que con él van enrolados, ya que no existe ley que contradiga esta decisión. Desde luego, mal negocio sería el de un armador que diera el mando del buque a quien no optimizase las decisiones que a menudo se tienen que tomar a bordo, menos mal que los que criminalizan no tienen mando, sino la flota de helicópteros y remolcadores estaría permanentemente en misiones variopintas.

Reformas pendientes de las titulaciones Marina Mercante da explicaciones al Defensor del Pueblo

A pesar de las negociaciones que bilateral y periódicamente AETINAPE mantiene con la DGMM sobre diferentes asuntos de actualidad que afectan a nuestro colectivo y especialmente al proyecto de Real Decreto por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, la demanda presentada por AETINAPE ante esta Institución con el nº de expediente de referencia sigue su curso. Esta demanda fue presentada por AETINAPE en el año 2003.

Es importante que esta información al Defensor del Pueblo coincida con la recibida hace unas semanas por representantes de AETINAPE de los máximos responsables de la DGMM.


*La Junta Primera del
Defensor del Pueblo*

04-IGP-VGA

Nº expediente: 90302500

AETINAPE ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS
NAUTICO PESQUERA
AVDA. GENERAL SANJURJO 16-18-2-DCHA.
15006 A CORUÑA

EL DEFENSOR DEL PUEBLO
REGISTRO
SALIDA
19/02/08 - 08008124

Estimados Sres.:

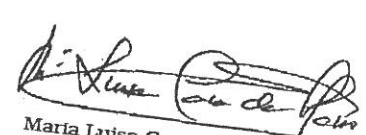
Se ha recibido escrito del Director General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento con el que, ante la solicitud de esta Institución en relación a su queja, se nos comunica que:

1. En el mes de abril se envió el proyecto, en trámite de audiencia, a los agentes sociales, entre los que se encuentra la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera.
2. Tras la recepción de las observaciones realizadas por los agentes sociales, hay que dejar constancia de la importancia de su número así como de la gran cantidad de matices que las mismas recogen. En este sentido, se ha procedido a un análisis detallado, con vista a lograr un texto con garantía de eficacia y que perdure en el tiempo.
3. Actualmente se está finalizando dichos trabajos y preparando la oportuna memoria para elevar el proyecto a la Secretaría General Técnica del Ministerio."

A tenor de lo expuesto por la Dirección General de la Marina Mercante, nos dirigimos nuevamente a la misma para que nos den traslado de las circunstancias nuevas que concurren en la elaboración del citado Real Decreto. Tan pronto como recibamos noticias de la citada Administración se las comunicaremos.

Cordialmente le saluda,

A.E.TI.NA.PE.
REGISTRO GENERAL
21 FEB. 2008
Núm. 8955
ENTRADA


María Luisa Cava de Llano y Carrió

El presente documento es una copia del de un documento firmado electrónicamente con certificado personal reconocido de la Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre y custodiado y tratado, según la Ley Orgánica de Protección de Datos, en los sistemas de información de la Institución del Defensor del Pueblo. Esta información puede ser verificada conforme a los términos establecidos por la legislación vigente.

E/ Eduardo Dato, 51 - 28010 Madrid (España)
Tel (+34) - 91 438 79 00 Fax (+34) - 91 308 11 51

registro.defensordelpueblo.es

www.defensordelpueblo.es

FORMACIÓN

Oferta de cursos

AETINAPE HA PROGRAMADO VARIOS CURSOS OBLIGATORIOS, POR LO QUE LE ROGAMOS A TODOS LOS AFILIADOS QUE TENGAN INTERÉS EN LOS MISMOS, SE PONGAN EN CONTACTO CON LA SECRETARÍA GENERAL DE LA ASOCIACIÓN, AL OBJETO DE CONFECCIONAR LAS LISTAS DE INTERESADOS.

Cursos para los próximos meses

- **Prevención de riesgos laborales** 50 horas
- **Familiarización en Buques Tanque** 30 horas; este curso es necesario para poder acceder a los cursos de Petroleros, Gaseros y Quimiqueros, según orden FOM/2296/2002
- **Petroleros, Quimiqueros y Gaseros** 40 horas cada curso
- **Operador del Sistema Mundial de Socorro** 120 horas según orden FOM 2296/2002
- **Formación Sanitaria Específica Avanzada** 40 horas, obligatorio desde el 1-7-2004 para puente y máquinas, según orden PRE/646/2004
- **ARPA** 30 horas
- **Teledetección** 20 horas
- **Inglés marítimo** 60 horas
- **Informática aplicada a la navegación** 60 horas
- **Oficial de Protección del Buque** 20 horas
- **Buques de Pasaje y Ro-Ro** 32 horas
- **Cartas Electrónicas** 40 horas
- **Marpol** 25 horas

Importante!

Recordamos a todos los titulados Náutico Pesqueros que es ya obligatorio estar en posesión del

Certificado de Formación Sanitaria

Todos aquellos que no lo hayan realizado urge se pongan en contacto con la Secretaría General de AETINAPE. La DGMM puede paralizar el despacho de cualquier buque cuyos titulados no estén en posesión de este certificado.

Bolsa de Empleo

Continuamos trabajando para tratar de encontrar ocupación para los compañeros que se encuentran en el paro. Para que esta labor sea más eficaz, necesitamos tu ayuda.

Los titulados que deseen figurar en la bolsa de embarque deben comunicarlo a la Secretaría General de AETINAPE o a cualquiera de nuestras Delegaciones.

Pedimos también a cuantos sepan de un puesto de trabajo en el mar o en tierra, nos lo comuniquen, para ponerlo en conocimiento de los compañeros en situación de desempleo. Además, y al objeto de mantener la bolsa de embarque actualizada, reogamos a aquellos que encuentren trabajo nos lo notifiquen a la Secretaría de la Asociación.

Oposiciones

Rogamos a todos los afiliados que estén interesados en presentarse a las diversas oposiciones del ámbito marítimo pesquero (Inspecciones pesqueras, servicio de vigilancia Marítima, Aduanera, etc.) se dirijan a la Secretaría General de AETINAPE.

Disponemos de apuntes actualizados para las oposiciones siguientes:

- **Inspectores de Pesca de la Administración Central** / Escala de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de los organismos autónomos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación / Se requiere titulación de Capitán de Pesca.
- **Controlador de Tráfico Marítimo** / Centros de Control de Tráfico Marítimo, coordinación de Salvamento y lucha contra la Contaminación, convocadas por la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento / Se requiere titulación de Capitán de Pesca, Patrón de Pesca de Altura o Patrón Mayor de Cabotaje.

Para más información:

AETINAPE. Secretaría General.

Av. General Sanjurjo, 16, 18-2ª Dcha. 15006 A Coruña

Tel. 981 299 614 ó 981 299 577 Fax 981 294 307

E-mail: aetinape@aetinape.com

■
Ha sido nombrado director de la Escuela Náutico-pesquera de Ferrol Pedro Riveiro: “Superado el individualismo, hoy AETI-NAPE es una organización con fuerza y capacidad de representación”

■
Pedro Riveiro Domínguez ha sido nombrado director de la Escuela Marítimo Pesquera de Ferrol.

Este titulado náutico pesquero, fundador de AETINAPE, está en posesión de un dilatado curriculum profesional y académico, en el que cabe destacar su participación en el ámbito de la cooperación a través de la Agencia Española de Ayuda al Desarrollo.

Es Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho.

Pertenece al Cuerpo Facultativo Superior de la Administración de la Xunta de Galicia (Grupo A), Escala de Profesores numerarios de escuelas náutico-pesqueras, especialidad Puente. Ha realizado Masters y Cursos Superiores:

Master en Administración Marítima y Gestión Portuaria, Master en Pesca y Acuicultura, Curso Superior de Formación de Formadores, Curso Género y Cooperación, Curso Gestión del Ciclo del Proyecto en la Acción Humanitaria. Sus capacidades profesionales más destacadas durante todo el itinerario laboral están centradas en las especialidades de derecho marítimo, formación profesional marítimo pesquera, seguridad marítima, Prevención de la contaminación marina, fomento de la pesca responsable, inspección pesquera, etc.



■
Es vd. el nuevo director de la Escuela Náutico-Pesquera de Ferrol, el primer titulado náutico-pesquero que dirige un centro de este tipo.....¿Cuáles son sus planes para el centro?

■
La Escuela Oficial Náutico-Pesquera de Ferrol es una institución educativa náutico y marítimo-pesquera crucial en la atención a las demandas formativas de los alumnos y empresas dentro de una amplia zona geográfica de Galicia. Esta Escuela fue inaugurada en el año 1975 y tiene como objetivo principal la formación específica de tripulaciones de buques pesqueros, mercantes y de pasaje. En cuanto a sus capacidades,

el centro ofrece unas instalaciones en las que se pueden matricular hasta 300 alumnos en los diferentes itinerarios de formación profesional, cuenta con una residencia propia para estudiantes con capacidad para 96 plazas y dispone también de un comedor de autoservicio que puede ofrecer hasta 200 comidas diarias. La escuela dispone de una amplia oferta formativa que se puede clasificar en cuatro modalidades o itinerarios de formación: el primero es el Marítimo-Pesquero en la que imparten los ciclos de grado superior de puente y máquinas; el segundo itinerario es el Náutico-Pesquero, abarcando las titulaciones de pesca y marina mercante de patrón costero polivalente, patrón local de pesca, patrón portuario, GMDSS, ARPA, marinero de puente, marinero de máquinas y competencia de marinero; un tercer itinerario está integrado por una Aula de Seguridad, en cuyas instalaciones se imparten las especialidades de formación básica y avanzada en seguridad, supervivencia en la mar en caso de abandono del buque, prevención y lucha contra incendios, primeros auxilios, seguridad en el trabajo y responsabilidades sociales y embarcaciones de supervivencia y botes de rescate; el cuarto itinerario está centrado en la realización de los exámenes correspondientes a la obtención de las titulaciones náutico-deportivas.

El llevar a cabo la coordinación de las capacidades del centro y ofrecer este completo catálogo de titulaciones marítimo y náutico-pesqueras es un reto que merece la pena y la ilusión necesaria, cuyos planes se centran en la sostenibilidad de la oferta educativa y la demanda de alumnos y la calidad de la formación ofertada.

Pese a su juventud, es miembro de la Ejecutiva de AETINAPE desde su fundación en 1982. ¿Qué balance haría justo después de sobrepasar los 25 años de la entidad?

Ya han pasado 25 años y es muy oportuno y merecedor que AETINAPE ofreciera un balance del gran esfuerzo realizado para mejorar la calidad de la formación marítima y náutico-pesquera y la calidad de vida de los profesionales que están trabajando en el sector pesquero y la

marina mercante. Se necesita de mucho espacio para resumir los importantes logros conseguidos a través de esta organización. Los dos que más destacaría, serían la unidad y la mejora de la calidad de la profesión marítimo-pesquera. La unidad supuso superar el individualismo y el ser hoy en día una organización profesional con fuerza y capacidad de representación. La calidad de la profesión fue otro gran logro, hasta el punto de que hoy en día nuestras titulaciones tienen un reconocimiento internacional y forman parte de un sistema educativo consolidado.

¿Cree que se solucionarán algún día los problemas de atomización de las carreras marítimas?

Creo que está al alcance de poder solucionarse. Lo que se necesita es un esfuerzo de todos los agentes implicados en hacer una nueva ordenación de las enseñanzas marítimas con una clasificación y/o diversificación adecuada. Quizás en el futuro, sería coherente tener un tronco común de enseñanzas con sus correspondientes especialidades, fundamentalmente en el caso de las enseñanzas universitarias.

Lo que si sería oportuno mantener, tanto en las enseñanzas marítimas en general como las marítimo-pesqueras, es una estructura educativa en tres niveles o áreas de intervención: el primero sería el nivel básico, donde estarían las titulaciones náutico-pesqueras y de la marina mercante para la atención de las demandas de la pesca artesanal y las actividades portuarias. En segundo nivel estarían las enseñanzas marítimo-pesqueras, donde se imparten los ciclos formativos de grado medio y grado superior que atienden demandas en la pesca litoral y altura y las correspondientes a la marina mercante. Un tercer nivel donde estarían integradas las enseñanzas superiores de marina mercante y pesca.

Durante unos años ha vivido en Namibia, donde participó activamente en la creación de una Escuela marítimo-pesquera. ¿Cómo valora la colaboración europea con Namibia en general y la cooperación pesquera en particular?

■ Namibia es un país receptor de importantes ayudas a la cooperación al desarrollo por parte de la Unión Europea (UE) y a la vez por parte de países integrantes de esta institución supranacional.

■ La Unión Europea, compuesta por los Estados miembros y la Comisión Europea, gestiona los programas europeos de ayuda al exterior y garantiza que la ayuda al desarrollo alcance a todas las regiones del mundo (entre ellas Namibia y otros países de África) a través de la Oficina de Cooperación EuropeAid. Su principal cometido es aplicar los instrumentos de ayuda exterior de la Comisión, tanto los financiados con cargo al presupuesto de la UE como los del Fondo Europeo de Desarrollo (FED). Por otro lado, la UE también cuenta con programas de ayuda humanitaria a través de su Departamento de Ayuda Humanitaria (ECHO), sin embargo, este tipo de ayudas e intervenciones urgentes y a corto plazo tienen objetivos muy diferentes de la ayuda al desarrollo.

■ Dentro de la UE, España es un donante muy importante en la financiación de programas y proyectos al desarrollo en Namibia. España considera a Namibia como un país de interés prioritario en el Plan de Acción para África Subsahariana. El Documento de Estrategia País para Namibia (DEP) establece importantes Líneas Estratégicas Sectoriales y Horizontales de las que podemos destacar: el derecho a la alimentación y la lucha contra el hambre, la pesca y la acuicultura, la educación y la salud.

■ España además, juega un papel importante en la actividad empresarial pesquera de aquel país, especialmente en las pesquerías demersales de la merluza. Si tenemos en cuenta que estas pesquerías son las más importantes de toda la industria pesquera de Namibia en términos económicos y de empleo, y que este sector está fundamentalmente representado por la industria pesquera española, podemos ver a modo de resumen tres indicadores básicos que evidencian un importante valor añadido para ese país: 1) La pesquería de la merluza representa un estimado 70% del valor de las ventas

en la industria pesquera namibia. 2) la capacidad de empleo del sector de la merluza representa un 70% del total (14.500 fijos y temporales) de los trabajadores en la industria pesquera y 3) El 80% de los productos derivados del sector de la merluza son exportados a Europa. El valor total de ventas del sector demersal de la merluza está estimado alrededor de 1,7 billones de dólares namibios y la mayor parte de la merluza es absorbida por el mercado español.

■ En cuanto a la cooperación pesquera, España a través de la Agencia de Cooperación Internacional para el Desarrollo y la Xunta de Galicia, están haciendo un importante esfuerzo económico y de recursos humanos para crear y mejorar los planes de estudios en materia de formación profesional marítimo-pesquera. En una primera fase de tres años de duración, los planes de formación se centraron en reforzar los programas de estudios en general y crear los planes y currículos para una escuela de formación profesional marítimo-pesquera, además, se dieron los primeros avances para programar el currículo del catálogo de títulos y certificados profesionales y consolidar la carrera profesional del equipo docente del Namibian Maritime and Fisheries Institute (NAMFI). En una segunda fase, se sigue con la consolidación de la primera y se trata de reforzar el sistema nacional de cualificaciones y formación profesional marítimo-pesquera en NAMFI.

■ **¿A qué cree que responden los actuales problemas con que se encuentran los titulados españoles en Namibia a causa de las tarjetas profesionales?**

■ Creo que los problemas que se desarrollan alrededor de las tarjetas profesionales, se manifiestan como consecuencia de la publicación en el diario oficial de aquel país de dos reglamentos relacionados con la actividad marítima y pesquera. Por un lado, están los artículos 10 y 11 del reglamento del 20 de noviembre de 2003, sobre la dotación/tripulaciones de los buques y por otro, los capítulos 8,10,14 y 16 del reglamento de 5 de marzo de 2004, sobre titulación, formación y adiestramiento de las tripulaciones namibias.

Namibia es parte del Convenio Internacional STCW-78/95. Sin embargo, este país también ha acogido en su derecho interno la aplicación del convenio STCW-F 95 que no está en vigor por falta de suficientes ratificaciones. Para la definición de las tripulaciones, atribuciones y los programas de formación en la pesca, Namibia se ampara en el Convenio STCW-F 95 y en todo lo que no esté contemplado en este, aplican el Convenio STCW-78/95.

■
Nuestro plan de estudios recoge con amplitud los mínimos establecidos en el Convenio STCW-F 95, además de adaptarlo a nuestro sistema educativo. Esto quiere decir que cumple perfectamente con los requerimientos de los convenios internacionales en materia de formación, titulación y guardia, por lo tanto, lo que se puede hacer es que nuestras tarjetas de identidad profesional incluyan que cumple con el capítulo II del Convenio STCW-F 95 y que se haga constar en la lengua inglesa, tal como contemplan estos estándares internacionales. Otra solución, aunque posiblemente no necesaria, sería elaborar una tabla de equivalencias entre ambos países.

■
Afortunadamente, parece que en las últimas horas el vidrioso asunto ha quedado resuelto después de la intervención de la Administración española ante las autoridades de Namibia.

■
Un tema clásico en la pesca es la seguridad laboral. ¿A qué achacaría el actual repunte en la siniestralidad? ¿Cree que existe algún antídoto o aminorar el riesgo es una utopía?

■
En general, la seguridad laboral en el mar es un asunto complejo en el que intervienen varios factores, algunos de ellos difíciles de resumir en una contestación corta de este tipo.

■
A modo de resumen, algunas sugerencias sobre lo que se podría hacer y que pueden ayudar de manera significativa a reducir el nivel de siniestralidad y de riesgo, están:

■
En primer lugar, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha puesto en práctica un Código para la Investigación de Siniestros y Sucesos Marítimos, donde existe la necesidad

de investigar cualquier siniestro que sufran los buques, con el objetivo de prevenir siniestros análogos en el futuro. Las investigaciones deberían determinar las circunstancias del siniestro investigado y establecer las causas y los factores que han contribuido al mismo, mediante la recopilación y el análisis de la información, junto con la adopción de las conclusiones pertinentes. De esta manera, se podrían establecer una base de datos de "lecciones aprendidas" que nos ayudarán a reducir el nivel de siniestralidad y aminorar el riesgo, sobre todo en aquellos casos que fueren análogos.

■
En segundo lugar, el centrarse en medidas de prevención del riesgo y en una legislación adaptada a la flota de bajura, pueden ser un buen antídoto para reducir accidentes en el mar. Medidas de precaución para garantizar la flotabilidad de los tripulantes (comentado en campañas de sensibilización en la pesca de bajura) sería el uso de un chaleco salvavidas autoinflable, adecuado para trabajar con el de manera permanente. Otras medidas que podrían ayudar son el seguir las informaciones de los partes meteorológicos, el estar permanentemente a la escucha en el canal 16 de VHF o la frecuencia de socorro de 2182 Kc, el informar o dar conocimiento de la zona o zonas en las que se están realizando las faenas de pesca, etc.

La otra cara de la locura: el dolor como puerta hacia el sí mismo

Ramón Martínez Caamaño

Patrón de Pesca de Altura y Sacerdote

Hace muy pocos días que sucedió la desgracia del naufragio del "CORDERO" en el litoral coruñés. Todos los accidentes con víctimas, sean del ámbito que sean, afectan siempre en el ánimo y producen pena y sufrimiento, pero en este caso, por tratarse de un sector en que yo he trabajado muchos años-la pesca de arrastre de litoral-, el suceso me produjo un impacto especial. Y hoy mismo, hablando con nuestro compañero Balbino Moreda, el cual tenemos ingresado en este hospital, comentábamos el dolor y el sufrimiento que tiene que suponer para los familiares que padecen en carne propia las consecuencias de estas tragedias. Y como yo vivo día a día el sufrimiento, el duelo y el dolor, me permito reflexionar brevemente sobre ello.

Reflexionar acerca de la inexorabilidad de los hechos trágicos y del eco que los mismos tienen en cada uno de nosotros, requiere un esfuerzo, alcanzar la suficiente distancia desde donde podamos entrever un significado, un sentido que acaso refuerce nuestra tolerancia ante los conflictos, frente al sufrimiento.

No es lícito, ni saludable, escapar al dolor que supone la experiencia de la verdad sin haber siquiera convivido humildemente con ella, valientemente y de la manera más consciente posible. Si pretendemos esconder o huir del sufrimiento, como suele ser costumbre en nuestras sociedades actuales, muy dadas a la alegría y la felicidad aunque haya que prefabricarla, la herida psicológica y espiritual que la experiencia dolorosa produce, pervivirá inconsciente en la intimidad anímica de la persona, suscitando desde allí un clima mórbido y una incapacidad para ser Uno mismo, habida cuenta que existirán entonces fragmentos de la pro-

pia identidad con los cuales no es posible tratar debido al dolor que les está asociado.

¿Preexiste en la vida un Sentido, un hilo conductor que sofoque nuestra angustia y proporcione seguridad y fortaleza frente al sufrimiento?.

La respuesta a esta pregunta constituye la historia de la Filosofía y de la Religión, y cada uno es muy libre y muy dueño de acercarse a la respuesta que más se adecue a su entendimiento. Pero es el hombre personal, el individuo mismo quien está llamado y de algún modo obligado a responder de forma "actualizada" a esta pregunta universal acerca del Sentido. Mientras ésta respuesta no se produzca, o no existan condiciones para ello, estaremos inválidos interiormente y candidatos a la insuficiencia anímica frente a los avatares del destino.

Es el individuo quien debe arrojar luz sobre su vida, es la capacidad humana de aportar significado a los acontecimientos que registra su vivir, la llave que permite afrontar y convivir con el lado sombrío de la vida sin perder el norte, proporcionándole una mínima e imprescindible coherencia que le ayude a mantenerse íntegro cuando alcanza el derrumbe. ("...el único propósito de la vida humana es encender una luz en las tinieblas del mero existir". Jung)

Sin esta coherencia, sin este valor básico de mirar de frente la oscuridad misma de la vida, algo irreparable se pierde, a veces y no pocas, hasta la razón misma, y por tanto una paralización de la energía que nos impele a vivir y desarrollarnos. Aquí surgen todo tipo de conflictos neuróticos, estados mórbidos de angustia, de ansiedad, de miedo...estados que ponen de manifiesto un clima interno de desacuerdo consigo mismo, de división.

El sufrimiento, la tristeza, el desconsuelo y a veces la depresión, tienen una faz creativa y curativa importantísima. Por otra parte nos traen devuelta hacia nosotros mismos, hacia nuestro verdadero ser. Es allí y desde allí, donde es posible el milagro de la comprensión y la revivificación de fuerzas vitales profundas con las que no contábamos para seguir adelante.

Se podría afirmar sin temor a la exageración que de los peores momentos de la vida surgen los pilares más sólidos de nuestro futuro.

"Quién dispone de un porqué para vivir es capaz de cualquier cómo" decía Nietzsche, y es que, la ausencia de Sentido entierra la esperanza de muchos corazones anegados por el sufrimiento estéril, la otra cara de la moneda, ese sufrimiento crónico que envenena la propia vida y que finalmente nos conduce a la muerte por la vía de alguna enfermedad psicosomáti-

ca, o por misteriosos e irracionales caminos. He visto morir mucha gente porque la vida para ellos no valía la pena el vivirla. Esto me lleva a la conclusión de que la pregunta acerca de sentido de la vida es la más inquietante de todas.

El universo, no sólo posee una dimensión externa e inexplorada, también discurre en su infinitud hacia adentro, hacia el inconmensurable mundo interior que trasciende los estrechos límites del yo, del cual éste no es sino un mero espectador, y al igual que en el mundo externo encontramos indicios y manifestaciones de un orden natural, de un sentido discernible y separado del sin sentido, en el espacio interior que somos, en que habitamos, moran estructuras y órdenes secretos susceptibles de dotar a los eventos de la vida cotidiana de un significado que hace fértil y fructífera cada experiencia con la que nos topamos en este viaje extraordinario por los océanos de la existencia.

Votar: derecho inembargable

Jesús Saavedra España

Capitán de Pesca. Inspector de Pesca (M.A.P.A) y Licenciado en Derecho por la UNED

Estamos de nuevo en etapa electoral, los partidos políticos solicitan mediante la emisión del voto de los portadores de la soberanía popular que, de nuevo les sea delegada en ejercicio de la misma durante un nuevo período.

Aquí, de nuevo se nos presenta el eterno problema, una parte de la población española no puede ejercer su derecho al voto, la gente embarcada en las flotas de altura, mercante, etc. Estas personas no pueden ejercer ese derecho fundamental recogido en nuestra Norma Suprema, el derecho a participar en los

asuntos públicos.

Sin embargo, este derecho a poco que echemos la vista atrás ya lo encontramos establecido en :

1).-Declaración de Derechos "Hill of Rights" de 1689, "El pueblo tiene derecho a votar libremente".

2).-Declaración de Derechos del Buen Pueblo de Virginia, 1776, "Todo poder es inherente al pueblo y en consecuencia procede de él, por lo cual tiene derecho al sufragio". Lo mismo se establece, aunque con pequeñas matizaciones, en la Declaración de Derechos de Hombre y del Ciudadano de 26 de agosto de 1789 (Francia).

3).-Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948, mediante la cual se internacionalizan la protección de los Derechos y Libertades, dispone "todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y dotados como están de razón y coherencia deben comportarse fraternalmente los unos con los otros", "toda persona tiene derecho a participar en el gobierno de su país directamente o por medio de sus representantes". Derecho que también es recogido en el Convenio Europeo de Derechos Humanos de 1950.

■

4).-El Pacto Internacional de derechos Civiles y Políticos de 1966, otorga valor jurídico-positivo a la DUDH, ya que la misma carecía de carácter ejecutivo, es decir, carecía de los mecanismos de protección en caso de violación de los derechos fundamentales. Este Pacto dispone que "todos los ciudadanos gozarán del derecho a participar en la dirección de los asuntos públicos, directamente o por medio de sus representantes, libremente elegidos y a votar y ser elegidos en elecciones periódicas auténticas realizadas por sufragio universal e igual y por voto secreto que garantice la libre expresión de la voluntad de los electores". Este Pacto fue ratificado por España, por lo cual, es de obligado cumplimiento.

■

5).-La Constitución española, 1978, establece la concepción liberal de la igualdad en el plano jurídico, es decir, establece la igualdad formal "los españoles son iguales ante la Ley sin que pueda prevalecer discriminación alguna". Dispone asimismo que "los ciudadanos tienen el derecho a participar en los asuntos públicos directamente o por medio de sus representantes libremente elegidos en elecciones periódicas por sufragio universal".

■

Es decir, el derecho que nos ocupa se encuentra recogido hace como mínimo unos 320 años.

■

La pregunta que cabe plantearse después de lo visto es: ¿cómo es posible que en España, un país que en su Norma Suprema se denomina "Estado Social y Democrático de Derecho" pueda existir una parte de su población que no pueda ejercer su derecho al voto, cuando el

derecho a participar en los asuntos públicos es un derecho individual y además es la forma de ejercer la soberanía?

■

Lo único que se puede apreciar a simple vista es, una incompetencia manifiesta de una clase política por solucionar el problema de una parte de la población la cual además, no le genera ningún problema, no va a la huelga reclamando su derecho, un derecho fundamental, recogido sin ir más lejos en nuestra Constitución, y gozando por lo tanto de fuerza ejecutiva directa. El ciudadano, al no poder emitir su voluntad no se puede manifestar a través del representante, ya que la voluntad de éste es la voluntad de los representados. Este derecho es fruto de la lucha del hombre por conseguir su libertad, lo que ha ocurrido en circunstancias históricas a veces azarosas y turbulentas.

■

La clase política tiene y debe tener en cuenta que este derecho no lo otorgan ellos graciosamente, es un derecho inherente a la persona, por lo cual lo único que se les pide es que faciliten los medios para poder ejercerlo y de esta manera el ciudadano poder participar de la expresión de la soberanía popular, la cual le pertenece y le otorga el poder de nombrar a sus representantes.

■

Sinceramente, pienso que los representantes políticos deberían revisar el término "DEMOCRATA", término que tanto les gusta y sobre todo en época electoral, lo que sucede es que este término en su boca es como un animal disecado, no tiene contenido, y esta palabra significa algo profundo, no tenemos más que abrir la Constitución, ver en que artículo se expresa "los ciudadanos tienen el derecho a participar en los asuntos públicos, directamente o por medio de sus representantes, libremente elegidos en elecciones periódicas por sufragio universal", cuando el derecho que nos ocupa tenga pleno contenido para todos los ciudadanos con derecho a voto, entonces es tiempo de ir dándose cuenta de que los representantes de la soberanía popular van ganando en conocimiento democrático.

■

Actualmente, tal y como está la situación, la única forma de votar la gente embarcada es la

establecida en el Art.9 del Real Decreto 605/1999 de 16 de abril, de regulación complementaria de los procesos electorales, es decir, una fórmula para nada adaptada al medio, un barco de pesca, por ejemplo, no es un yate de placer donde se vaya a puerto en fechas concretas, muchas veces, la mayoría es un dato indeterminado.

Europa Press, el 10 de junio de 2005, publicó la noticia de que el pesquero gallego "Nuevo Laredo" que salía para Gran Sol, llevó a cabo una experiencia piloto que le permitió a su tripulación ejercer el derecho al voto desde alta mar. Esta prueba fue aprobada por la Junta Electoral central como primer paso para proceder a la modificación de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General. El voto estaba previsto efectuarlo electrónicamente y careció de valor jurídico.

En los tiempos en que nos tocó vivir, donde el hombre ya hace años que pisó la Luna, vivimos en el mundo de la informática, existe la firma electrónica, podemos montar mesas electorales a bordo, se llevó a cabo la experiencia que

mencionamos y nada, nuestros políticos no se enteran, igual les resulta más cómodo ir a ofrecer regalos a otros lares, aunque deben tener en cuenta que, los derechos fundamentales no son gracia concedida, son derechos de la naturaleza humana, estos derechos políticos obligan al estado a una actuación positiva que facilite y garantice la participación política de todos los ciudadanos y hacen al individuo un agente activo en el ejercicio del poder. El Gobierno está obligado a regular jurídicamente este derecho, supone un deber general del Estado de respetar los principios democráticos. Procede sin demora modificar dicha Ley Orgánica y ese derecho se convierta en realidad, y deje de ser, de una vez por todas, una utopía.

El la Isla Utopía, su sistema político era una perfecta democracia y todos los cargos se concedían por votación, donde los hombres instituyeron a los soberanos para provecho suyo, no para provecho de ellos. DESGRACIADAMENTE EL ESTADO PERFECTO SOLO PUEDE EXISTIR EN NINGUNA PARTE. (Tomás Moro 1478-1535).

La nacionalidad de los buques

Francisco Suárez-Llanos Galán
Capitán de la Marina Mercante

Todos los buques y embarcaciones, sea cual sea el país al que pertenezcan, tienen su matrícula, al igual que los automóviles y demás vehículos terrestres. Pero, a diferencia de éstos, los buques poseen dos características adicionales que los hacen únicos: cada buque tiene su propio nombre y todos los buques tienen nacionalidad.

Pues bien: El día 2 de febrero de 2008, con ocasión del embarrancamiento en la costa escocesa del pesquero "Spinning Dale", se publicaron en la prensa las informaciones y reportajes

sobre el accidente. En términos generales, la noticia se publicó con titulares similares al siguiente:

"Rescatados los 14 marineros de un barco gallego que encalló en Escocia.- Los marineros, 11 gallegos y 3 portugueses, volverán a casa en los próximos días.-El pesquero "Spinning Dale", de bandera británica pero propiedad de un armador de Ribeira, embarrancó en una zona rocosa de las islas Hébridas a causa del temporal."

Aparentemente, la noticia en sí, aparte del salvamento de los tripulantes y de la pérdida del buque, carecería de más análisis -salvo el del resultado de la posterior investigación del acci-

dente-, si no fuera por el asombro que nos produce a los marinos el permanente desconocimiento, por parte de los periodistas, de cuál es la nacionalidad de cada buque ("... un barco gallego ...", "... de bandera británica ..."), pues siguen vinculándola a la de su propietario o a la de sus tripulantes, como en el caso señalado y otros casos similares ocurridos en otras partes del mundo.

La primera información sobre la nacionalidad de un buque la da, evidentemente, el pabellón que enarbola. El buque "Spinning Dale" izaba bandera inglesa y, por tanto, se trataba de un buque inglés, y no español.

La segunda información se obtiene de su matrícula, y debe entenderse por ella el puerto o Distrito Marítimo donde se halle registrado y no el conjunto de números y letras que figuran en sus amuras. Es decir, reitero, la matrícula de un buque es, simplemente, el nombre del puerto correspondiente al Distrito Marítimo en el que el buque está registrado. En los buques mercantes y de recreo, la "matrícula" (el puerto de matrícula) figura en sus popas o aletas de popa, justo debajo del nombre del buque. En los buques de pesca, suelen figurar ambos (nombre del buque y, debajo, su matrícula) en la cara de proa de la superestructura del puente de gobierno. En realidad, el código alfanumérico que figura en ambas amuras de los buques y embarcaciones de pesca o de recreo españoles, contiene la Lista en que está inscrito, el indicativo de su puerto de matrícula (o matrícula), el número del folio de su inscripción registral y el año en que fue registrado.

Por tanto, como el buque "Spinnig Dale" estaba registrado en puerto británico tampoco puede considerarse como buque de nacionalidad española.

Ambas informaciones –pabellón izado y puerto de matrícula grabado debajo del nombre– no son más que símbolos externos que cualquier buque podría exhibir de forma engañosa y no por ello acreditaría ser un buque debidamente abanderado e inscrito en el Registro de Buques de un Estado.

Y es que únicamente hay un documento que acredita la nacionalidad, que todo buque ha de llevar a bordo y su Capitán o Patrón exhibir ante la Autoridad Marítima con jurisdicción en las aguas por las que navegue. Este documento, expedido por el Estado de abanderamiento del buque, expresamente para cada buque y sólo para él, es el acreditativo de su legitimidad e indica su nombre, nacionalidad, pabellón a izar y actividad o navegación a la que dedicarse. Se trata de un documento que recibe diversas denominaciones, en función del país de que se trate y de los avatares históricos de sus respectivas Marinas Civiles: por ejemplo, en Alemania se llama "Schiffszertifikat"; en Italia el derecho a enarbolar el pabellón, proviene del "Atto de Nazionalità"; en Francia, existe también un documento similar, llamado "Acte de Francisation", expedido por el Presidente de la República; y en el Reino Unido, se conoce como "Certificate of Registry".

En España y en otros países de habla hispana, tal documento se denomina actualmente "Patente de Navegación", si bien a lo largo de la historia ha recibido otras denominaciones, tales como "Certificado de Registro", "Licencia de Navegación", "Permiso de Navegación", "Pasaporte Real", "Real Patente de Navegación Mercantil" o "Patente Real de Navegación". Sea cual haya sido su denominación, se trata de un documento que acredita que el buque a cuyo nombre se ha expedido, es un buque amparado por el Estado de su nacionalidad para navegar y realizar legalmente la actividad a la que se dedica.

El hecho de que los buques tengan nacionalidad tiene su importancia, pues no debe olvidarse que, en aguas internacionales –las cuales, en los términos utilizados por la legislación de las Naciones Unidas se denominan "alta mar"–, un buque civil es territorio nacional del Estado de su bandera.

Pero, además, y al margen de acreditar su nacionalidad, debe subrayarse especialmente la vinculación existente entre "Patente" y "actividad a la se dedica el buque". En efecto: los buques civiles, tras su inscripción en el Registro de Buques y su abanderamiento en el

Estado de que se trate, sólo estarían legitimados para la realización de su actividad-la pesca, la navegación comercial o el recreo- una vez dotados del verdadero documento acreditativo de tal legitimidad: la "Patente de Navegación".

En la mayoría de los países, las Patentes de Navegación las firma la máxima autoridad del Estado. En España, desde sus primeras normas reguladoras de 1786, las ha venido firmando el rey o la reina, o la reina regente, o el presidente de la República, en definitiva el jefe del Estado, hasta el año 1989 en que entró en vigor el real decreto actualmente vigente que atribuye dicha función al Ministro del ramo (actualmente, el titular del ministerio de Fomento).

En resumen, creemos que sería mucho más satisfactorio y enriquecedor que los medios de comunicación, que han asumido con realismo que España es un país marítimo por cuanto para su sostenimiento tiene una enorme dependencia de la flota mercante y de la de pesca y de las personas que los tripulan, cuando las noticias e informaciones que publiquen tengan que ver con la mar, las doten de un mayor rigor.

La coordinación en el salvamento

Ramón García Filgueira
Patrón Mayor de Cabotaje

A raíz de los accidentes marítimos ocurridos en nuestras costas en los últimos tiempos, y a través de la información que nos llega de los medios de comunicación, que es la única fuente a la que tenemos acceso, a mi modesto entender, observo falta de coordinación entre todos los medios que participan en un rescate o accidente (crítica constructiva), bien es cierto que la práctica nos enseña que los accidentes rara vez se repiten, quizás las consecuencias, pero pocas veces las causas.

La seguridad y la eficacia en las operaciones de un rescate dependen del trabajo coordinado en equipo y de una sólida evaluación de los riesgos, el salvamento de personas en peligro y la seguridad del personal de intervención deben ser prioritarios, por eso es de vital importancia la rápida y veraz información sobre el accidente tanto por los medios de alarma propios de las naves implicadas en una

emergencia, como de las unidades móviles próximas a la zona del accidente, información que debe ser lo más concisa y rápida posible, evitando comentarios estériles que puedan retrasar la puesta en marcha de la ayuda inmediata del dispositivo de salvamento. Durante el salvamento se debe emplear un protocolo de comunicaciones entre las unidades participantes en la búsqueda o rescate evitando comunicaciones que puedan distraer la misión que se está realizando.

De la experiencia práctica demostrada a lo largo de los años, de la investigación y estudios sobre búsquedas, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), han elaborado el MANUAL INTERNACIONAL DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO AERONAUTICO Y MARITIMO (IAMSAR), que se compone de tres volúmenes:

- 1 Volumen I: Organización y gestión
- 2 Volumen II: Coordinación de las misiones
- 3 Volumen III: Medios móviles

■ Una herramienta muy útil para casos reales que nos ayuda a planificar métodos y procedimientos de búsqueda, con objeto de que los buques y las aeronaves puedan cooperar en las operaciones coordinadas con el mínimo de riesgo y demoras.

■ -El volumen sobre Organización y Gestión (Volumen I) examina el principio del sistema mundial SAR, el establecimiento y la mejora de sistemas nacionales y regionales SAR y la colaboración entre Estados vecinos encaminada a prestar servicios SAR eficaces y económicos, de aquí el carácter internacional del salvamento marítimo.

■ -El volumen sobre Coordinación de las misiones (Volumen II), presta asistencia al personal encargado de planificar y coordinar las operaciones y los ejercicios SAR.

■ -El volumen sobre Medios móviles (Volumen III) está destinado a que se lleve a bordo unidades, aeronaves y buques de salvamento a fin de mejorar la eficacia de las actividades de búsqueda , salvamento o la función del coordinador en el lugar del siniestro, así como los aspectos de búsqueda y salvamento correspondientes a sus propias emergencias.

■ La realización de simulacros es también parte decisiva en la mejora del profesionalismo de todo el personal involucrado en actividades SAR contribuyen a potenciar la agilidad en la respuesta del personal ejercitándolo en las comunicaciones y la aplicación de procedimientos.

■ Es muy importante conocer el empleo de cada volumen y familiarizarse con ellos, del adiestramiento de los tripulantes depende gran parte del éxito de la operación, cuanto mayor sea este, más rápida y eficaz será la respuesta.

■ El Plan integral de formación náutico y marítimo pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia

■ Fátima Linares Cuerpo

Directora Xeral de Innovación e Desenvolvemento Pesqueiro
Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos
Xunta de Galicia

■ Los cambios socioeconómicos producidos en nuestro país afectan a la base social de la pesca, dando lugar a nuevas situaciones a las que es preciso adaptarse para poder dar respuesta a las nuevas necesidades que en ella se generan.

■ La formación náutico y marítimo pesqueira en la Comunidad Autónoma de Galicia es competencia de la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia y abarca dife-

rentes facetas, desde los ciclos formativos de grado medio y superior de puente y máquinas, así como de acuicultura y buceo, a la formación conocida como formación para los adultos que de lugar a titulaciones o certificados profesionales necesarios para el ejercicio profesional y las acciones formativas relacionadas con el reciclaje y la formación continua y ocupacional.

■ La implantación progresiva del calendario de reformas del sistema educativo motivado por la LOGSE y la aplicación de lo establecido en el Real Decreto 930/1998 del Ministerio de la Presidencia, da lugar a la implantación de las titulaciones establecidas en la formación profesional específica o ciclos formativos y supone cambios considerables en las titulaciones náutico-pesqueras, en sus aspectos de contenidos

formativos, acceso a las mismas y promoción socio-económica y laboral de los profesionales.

Aunque el análisis y la reflexión sobre la situación de la formación pesquera debe ser objeto de un esfuerzo permanente que optimice los recursos empleados, la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos (CPAM), transcurrido un largo período desde su reforma con la implantación de los ciclos formativos en esta enseñanza y recogiendo la preocupación existente en el sector y en los profesionales de la enseñanza pesquera vio necesario hacer una revisión de la formación náutico y marítimo pesquera.

Con el objetivo de definir las actuaciones necesarias para realizar los cambios demandados por todos los implicados en la formación y corregir las posibles disfunciones y carencias existentes, la CPAM a través de la Dirección Xeral de Innovación e Desenvolvemento Pesqueiro, se planteó, en el año 2006, la elaboración del Plan Integral de formación marítimo-pesquera y portuaria de Galicia.

El Plan Integral se configura alrededor de dos grandes ejes:

a) una diagnosis de la situación actual en cada una de las grandes áreas que conforman la formación marítimo-pesquera y portuaria en Galicia: los centros de formación de la propia Consellería, la formación impartida a lo largo del litoral, la formación en acuicultura y la formación en buceo. En cada una de ellas se analizó la situación en cuanto a la realidad de las acciones formativas impartidas, de los recursos humanos implicados en su realización (profesorado y personal de gestión), equipamientos e instalaciones utilizados en la realización de la formación y el marco administrativo que la regula.

b) una propuesta de actuaciones conducentes a la mejora de la formación, tanto a corto como a medio plazo, teniendo como referente la situación y necesidades del sector pesquero en Galicia. Dado el condicionante que supone la normativa básica del estado para el desarrollo de la formación y por tanto para la eficacia del

plan, se hace propuestas para solicitar a la correspondiente administración estatal la modificación de los aspectos de dicha normativa que se consideren necesarios.

El borrador del plan fue realizado por un grupo de expertos de reconocida experiencia en el ámbito de la formación náutico-pesquera, sometido a un proceso de consulta, debate y propuestas con el profesorado de los centros de formación de Consellería o que imparte las diferentes acciones formativas, fue presentado al sector pesquero por la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos en marzo de 2007 y el documento que recoge el Plan estuvo a disposición del sector para recibir las sugerencias y aportaciones que se considerasen oportunas.

De acuerdo con el diagnóstico realizado, las propuestas del Plan Integral de formación náutico e marítimo pesqueira se dirigen a:

1.-Actualizar la normativa vigente para adecuarla a la realidad del sector pesquero, buscando una mejora de la calidad de la formación y facilitando el acceso de los pescadores a esta formación.

2.-Adaptar la programación de las diferentes acciones formativas, a las nuevas competencias requeridas a los profesionales y mejorar el itinerario formativo mediante:

1.-El estudio de los diseños curriculares y de las competencias profesionales asociadas a cada módulo formativo de los ciclos de la familia profesional marítimo-pesquera y la elaboración de las propuestas de modificación.

2.-El estudio de las reformas de contenidos programáticos, de la carga horaria lectiva, del peso específico de las distintas unidades formativas en la evaluación final del curso para las titulaciones de patrón local de pesca y patrón costero polivalente.

3.-Ampliar y diversificar la oferta formativa que realizan los centros de formación con el fin de proporcionar una formación polivalente que permita mejorar la situación profesional de los titulados.

■
4.-Intensificar la oferta de formación en seguridad marítima y prevención en riesgos laborales.

■
5.-Dotar de personal suficiente y mejora de las instalaciones y equipamientos formativos, especialmente de la formación en puertos, para poder cubrir las necesidades de las nuevas competencias requeridas y mejorar el proceso de aprendizaje.

■
6.-Avanzar en sistemas de reconocimiento de la experiencia profesional para conseguir una mejor cualificación profesional que permita una promoción económica, laboral y social para el sector pesquero.

■
7.-Fomentar las acciones formativas relacionadas con la cooperación internacional y tener en cuenta la nueva realidad social de la pesca y diseñar acciones formativas para la integración de los nuevos trabajadores procedentes de la inmigración.

■
En definitiva, el objetivo del análisis y las propuestas del plan integral de formación marítimo-pesquera es conseguir una enseñanza profesional marítimo-pesquera integral, de calidad y que responda a las necesidades del sector pesquero, con la convicción de que ello solo es posible mediante el esfuerzo conjunto de todos los sectores implicados.

■ Nuevos tiempos, nuevos retos

■ **Sebastián Fraile Arévalo**

Secretaría General de Pesca Marítima

■
Quiero, queridos amigos de AETINAPE, en primer lugar, felicitaros por esos 25 años bien cumplidos, a cuya celebración tuve la enorme satisfacción de acudir en diciembre pasado en Santiago de Compostela y que para mi supuso un entrañable recuerdo, al encontrarme con muchos amigos que hacía tiempo que no veía y fue muy agradable compartir unas horas juntos. Una vez regresado de mi estancia en Moscú vuelvo de nuevo a estar en contacto con mis amigos los titulados náutico-pesqueros.

■
Estoy finalizando estas líneas en el avión que me lleva a Walvis Bay (Namibia) donde, como sabeis, llevamos un par de meses trabajando activamente, en estrecha colaboración con nuestra Embajada en la capital Namibia (Windhoek), para resolver la problemática planteada por las autoridades de ese país con el reconocimiento de las titulaciones profesionales

españolas. Espero regresar a España con el problema resuelto.

■
Dicho esto, me gustaría señalar que nos acercamos casi al final de la primera decena del siglo XXI y nuevas situaciones, nuevos retos se nos presentan en la actividad de los profesionales náutico-pesqueros. Vemos que nuestros barcos están renovándose, están incorporando cada vez mayor I+D+i, que las condiciones de habitabilidad y confort a bordo de los buques han mejorado extensiblemente pero a la vez nos encontramos con unos caladeros más esquilados, más lejanos, con la incorporación de una amplia mayoría de marineros de terceros países con costumbres, religión y raza diferentes que hacen más complicada la convivencia a bordo de los buques pesqueros.

■
Estas nuevas situaciones nos plantean unos nuevos retos a la actividad diaria de los profesionales náutico-pesqueros.

■
Ya no sirve, por poner un ejemplo, conocer el

idioma inglés (utilizado internacionalmente) ahora al tener tripulaciones de países terceros en vías de desarrollo hay que incorporar algún idioma más, como es el caso del francés, lo que posibilitara que entre el español, inglés y francés se pueda trabajar y convivir en los buques pesqueros.

Me gustaría sugerir, sin pretensión alguna a los directivos de AETINAPE, el estudio de la posibilidad de celebrar una jornada monográfica donde se analicen las nuevas realidades y se obtengan conclusiones que se trasladen a las administraciones competentes.

Quiero seguidamente hacer un pequeño recopilatorio de las actuaciones más destacadas que en ese afán de actualización del sector se han llevado a cabo desde la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que como bien sabeis tiene la competencia de regular las condiciones de obtención, expedición y homologación de los títulos profesionales náutico-pesqueros de los tripulantes, el mantenimiento del Registro General de los titulados náutico-pesqueros y el ejercicio de las funciones derivadas de la pertenencia o participación de España en organizaciones internacionales así como la cooperación internacional en asuntos pesqueros.

NORMATIVA BASICA CON VISION NACIONAL

A fin de mantener actualizados los contenidos de los programas de formación se han ido publicando desde el año 2004 Reales Decretos sobre titulaciones náutico-pesqueras, actualizando o equiparando, según los casos, las atribuciones profesionales que en puente y máquinas de barcos de pesca tienen los titulados náutico-pesqueros.

Con el RD 1519/2007, de 16 de noviembre (BOE 4/12/07), sobre el Marinero Pescador, no finaliza la actualización de todas las figuras profesionales del sector pesquero.

Con ello se pretende alcanzar varios objetivos:

1. Actualizar la normativa en esta materia, conforme a las disposiciones del Convenio

Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros de 1995, de la Organización Marítima Internacional (OMI).

2.- Adaptarse a la evolución tecnológica experimentada en los últimos años en los pesqueros, que alcanzan caladeros cada vez más lejanos, en la búsqueda de nuevas posibilidades de pesca.

3.- Satisfacer la demanda del mercado laboral en un sector cada vez más profesionalizado.

4.- Lograr que el relevo generacional que persigue el sector pesquero pueda llegar a ser una realidad, obteniendo a su vez una mejor y más completa formación, y así estar a la altura de las necesidades de las nuevas técnicas y tecnologías aplicadas al sector pesquero para mejorar su productividad.

La Secretaría General de Pesca Marítima mantiene reuniones periódicas con otros Ministerios, para la coordinación de actuaciones, en lo que se refiere a la elaboración de la normativa básica que compete al Estado.

Así, entre el 2003 y el 2007 ha participado en las cualificaciones que vienen elaborándose desde el Ministerio de Educación y Ciencia, dentro de la familia profesional marítimo-pesquera, y que habrán de ser incluidas posteriormente en el Catálogo Nacional de Cualificaciones y publicadas en el BOE.

El interés por aumentar la seguridad marítima, ha dado lugar a la puesta en marcha de medidas coordinadas entre los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación, Fomento y Trabajo y Asuntos Sociales, mediante el Acuerdo Marco aprobado el 29 de abril de 2005, actuaciones dirigidas al incremento de la seguridad marítima de la navegación y del trabajo del mar, y a la aplicación de la Política Pesquera Común.

Mediante este Acuerdo, se ha constituido una Comisión de Trabajo sobre seguridad de los buques pesqueros, formando grupos de trabajo que comprenden áreas diversas de estudio en

materia de Salvamento, Seguridad y Trabajadores del Mar.

De esta forma, se han puesto sobre la mesa los medios necesarios para optimizar las condiciones de trabajo y seguridad en los más de 13.500 buques y para los más de 65.000 tripulantes que ejercen su profesión en este sector.

NORMATIVA BASICA CON VISION INTERNACIONAL

Desde la perspectiva internacional, existe la necesidad de abordar el proceso de adhesión al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para personal de buques de pesca (STCW-F 1995), de la Organización Marítima Internacional, que establece los requisitos y conocimientos mínimos para titulaciones pesqueras que operen en buques mayores de 24 metros de eslora.

Para ello, la SGPM organizó y coordinó un grupo de trabajo formado por técnicos de distintas administraciones, cuyo objetivo fue analizar las disposiciones de este instrumento, a fin de determinar las ventajas de la adhesión, los cambios normativos que requeriría el mismo, etc. Ello sirvió de base para elaborar un Informe Técnico de acompañamiento a la propuesta de adhesión del Estado Español al citado Convenio Internacional, que se ha elevado al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, y que actualmente está en tramitación en el citado Departamento.

Con ello se pretende solucionar el problema originado en algunos países con las titulaciones pesqueras de las tripulaciones españolas, en el sentido de que las autoridades no reconocen aquellas por no estar refrendadas por un gobierno, a pesar de que el citado Convenio de pesca de la OMI todavía no es de aplicación y no debería ser invocado.

REPRESENTACION EN ORGANISMOS INTERNACIONALES

La SGPM ha asistido desde el año 2004 a las Conferencias Internacionales del Trabajo de la OIT, formando parte de la Delegación Española Gubernamental, sobre "el trabajo en el sector pesquero y en el sector marítimo", con miras a

la adopción de un Convenio completado con una Recomendación. El resultado de estas reuniones ha sido la adopción de dos Convenios Internacionales fundamentales para todo el sector marítimo y pesquero:

-El 23 de febrero de 2006, se adoptó el Convenio del sector marítimo.

-El 15 de junio de 2007, se adoptó el Convenio núm. 188 sobre el Trabajo en el Sector Pesquero y la Recomendación núm. 199.

Estos Convenios revisan y actualizan las normas actualmente existentes en la OIT sobre la materia, para readaptarlas a la evolución sufrida por el sector en estos pasados años.

COOPERACION INTERNACIONAL

En cuanto a la cooperación internacional, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha firmado recientemente un Convenio con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), cuyo objetivo es mejorar la situación laboral del sector pesquero en distintos países africanos e iberoamericanos, a través de medidas formativas, seminarios, cursos, pasantías para formadores y misiones de asistencia técnica, contribuyendo a mejorar el sector pesquero de esos países.

OTRAS ACTUACIONES A NIVEL NACIONAL

Por último, añadir que otras de las actuaciones concretas para mantener el empleo en el sector pesqueros, con la adecuada capacitación, son las ayudas a la formación:

Anualmente se publica por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación una Orden de convocatoria por la que, desde la SGPM se conceden ayudas a la formación de los profesionales del sector pesquero, financiadas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Su objetivo es fomentar la mejora de la cualificación profesional y el mantenimiento del empleo de los trabajadores del sector pesquero, mediante la financiación de cursos y acciones formativas consideradas prioritarias por la administración pesquera.

Este año existe una novedad: la modificación

de la Orden de las bases reguladoras de estas ayudas, enviada a publicación en el BOE, ampliará el acceso de nuevos profesionales al sector pesquero, sin limitación por razón de nacionalidad, o de exigencia previa de figurar en el Régimen Especial del Mar, para asistir como alumnos a estos cursos subvencionados.

Se imparten por todo el litoral marítimo español y abarcan aspectos relacionados con la seguridad de la vida humana en la mar, como por ejemplo cursos de prevención de riesgos laborales que aumenten la seguridad de los pescadores en su actividad a bordo de los buques de pesca; cursos de titulaciones profesionales náutico-pesqueras, de inglés marítimo-pesquero; formación en nuevas tecnologías en la pesca o en la navegación; y difusión del conocimiento de la normativa nacional, comunitaria o internacional, en todo lo que afecte a su actividad.

Para este año, se cuenta con un presupuesto próximo a los 3.000.000, partida que año a año se viene incrementando.

Aunque como acabo de exponer, es mucho lo realizado, tenemos que ser más ambiciosos e incrementar nuestro esfuerzo para no ser superados por los nuevos retos que se nos presentan.

Es necesaria una estrecha colaboración entre los titulados del sector y la Administración. En la Secretaría General de Pesca Marítima estamos abiertos a toda colaboración.

¿Son inseguros por falta de estabilidad los nuevos pesqueros españoles?

Pescador

Hacemos este comentario cuando la pérdida de vidas humanas producidas por naufragios de pesqueros españoles, o de banderas de otros países que pertenecen a empresas mixtas con capital español, son noticia en los medios de comunicación y en especial en los periódicos gallegos. En el accidente acaecido recientemente en los caladeros de las Islas Malvinas en el que se perdió el pesquero de gran altura "FERRALEMES", propiedad de una empresa mixta radicada en aquellas Islas, cuya tripulación era en parte de nacionalidad española, no hubo que lamentar la pérdida de ninguno de sus tripulantes.

Según lo que publicaron algunos periódicos

gallegos, el hundimiento se produjo cuando faenaba de noche, con mal tiempo, por culpa de un balance que provocó el corrimiento de la copada (no sabemos de cuantas toneladas) que acababan de embarcar, hacia una banda, que acentuó su escora hasta hacerle "quedar con la quilla al aire" antes de irse a pique, sin que sus tripulantes lograsen poder adrizarlo. Lo que no conocemos es en que condiciones de estabilidad navegaba y pescaba en el momento del accidente, si tenía los tanques del doble fondo llenos, carga en las bodegas, o lo hacía "en lastre", ni cual era el peso y la posición de los utensilios móviles de pesca sobre sus cubiertas o su posición con referencia a viento y la mar en el momento de embarcar el copo.

Este buque, que perteneció a la flota española antes de ser cedido a la empresa mixta, fue

construido en un astillero de la Ría de Vigo, con una disposición general que se viene considerando la más adecuada para la pesca de arrastre con grandes buques, pues permite embarcar los artes y la pesca hasta la cubierta superior, al disponer de una rampa en la popa. Pertenecía a la última generación de los arrastreros españoles de gran altura, y tenía en su haber miles de millas navegadas desde que fue entregado a sus armadores.

■ Cuando los pesqueros de gran altura comenzaron a construirse en España dotados con sistemas de congelación para la conservación de la pesca, se cambiaron sus disposiciones generales pasando de tener la estructura con el puente de navegación y la sala de máquinas en el centro de la eslora, o hacia la popa, a construirse para la modalidad de arrastre con las disposiciones generales de la flota actual, mucho más adecuadas para la ejecución de las maniobras de largar y halar los artes, y también para embarcar la pesca.

■ La construcción de los buques "ramperos" con esloras superiores a los 55 m.pp. para la pesca de arrastre de gran altura, comenzó en España en la década de los años sesenta del siglo pasado, llegando a construirse unidades de hasta 115 m. de eslora total, que tuvieron un periodo corto de actividad bajo pabellón español.

■ Posteriormente, estas disposiciones generales fueron incorporadas a las nuevas flotas arrastreras de altura, con esloras entre los 33/45 m.pp. que pescan en los caladeros Comunitarios del Norte de África, y más tarde por los que pescan en los caladeros del litoral español con esloras entre 20/30 m.pp., contruidos al amparo de las Normas establecidas para la Renovación y Modernización de la Flota Pesquera.

■ En los diseños de todos estos buques "ramperos" se han tenido muy en cuenta las condiciones de la habitabilidad, para hacer más cómoda la vida a bordo, y mejorar la seguridad de las tripulaciones durante las navegaciones y faenas de pesca, así como la instalación de los dispositivos que se les exigen para la lucha

contra los incendios y también para el Salvamento de la Vida Humana en la Mar. Lo que no sabemos es si se prioriza en estos buques de poca eslora, dotados de dos cubiertas, la situación de las puertas de salida, para que desde los diferentes departamentos interiores se pueda llegar con facilidad a la cubierta superior, o a los sitios donde están colocadas las balsas de salvamento, en el caso de que sea necesario abandonar el buque. En el caso del "FERRALEMES", su tripulación, aunque no consiguió adrizarlo, pudo y supo utilizar con profesionalidad sus dispositivos de salvamento cuando se vieron obligados a abandonarlo.

■ No ocurrió lo mismo en el hundimiento del pesquero gallego "CORDERO" dedicado a la pesca de arrastre en los caladeros del litoral NW, en el que perdieron la vida parte de sus tripulantes cuando navegaba o capeaba un temporal frente a las costas del norte de Galicia. La causa que provocó este naufragio fue similar a la del "FERRALEMES", la pérdida de estabilidad, aun que en este caso la escora que le llevó a quedar con "la quilla al aire" antes de hundirse, fuese provocada por un golpe de mar.

■ Cuando se producen accidentes marítimos sus motivos se achacan casi siempre a "hechos imprevistos" a "fallos en los sistemas de propulsión", a "causas de fuerza mayor" y a los "errores cometidos por los fallos humanos", que se valoran según la experiencia profesional de los mandos oficiales que despachan los buques, y también de sus tripulaciones.

■ A lo largo de la vida profesional hemos navegado en diferentes tipos de pesqueros y también colaborado con oficinas técnicas en el diseño de las "disposiciones generales" de los proyectos de algunos "ramperos" que fueron los precursores de las flotas actuales. También recordamos que en algunos de los primeros buques congeladores españoles, incluidos los de tipo "bou", con maniobras de arrastre por los costados, al iniciar los viajes hacia los caladeros con las bodegas vacías, su estabilidad dependía en gran medida, de mantener llenos los tanques de gasoil situados en el doble fondo, o lastrados con aguas, en el caso de que durante las

rutas hacia el caladero hubiese que entrar en algún puerto para completar la capacidad total de sus tanques.

■ También se procuraba almacenar en el "plan" de las bodegas durante los viajes casi "en lastre" hacia los caladeros, los artes armados para pescar, y demás utensilios que se iban a utilizar al comenzar las faenas de pesca, estibando los de repuesto en los pañoles. Cuando el peso de la pesca capturada superaba al del combustible como lastre, la "sensación de seguridad" aumentaba cuando se navegaba, pescaba o había que aguantarse a la capa.

■ En la actualidad, desconocemos las condiciones de estabilidad de los pesqueros de esta época, desde los prototipos de nuevos cerqueros, y palangreros, algunos de los cuales naufragaron y antes de hundirse también se quedaron "con la quilla al aire", a estos modernos buques "ramperos" que con esloras inferiores a los 30 metros, se construyen con dos cubiertas y se le instalan a la altura del puente, en su parte de popa, pesados tambores (carreteles) para "virar" y estibar mecánicamente los artes armados con los que trabajan y que por peso, volumen y altura a que están instalados sobre la cubierta de francobordo, estimamos que merman la estabilidad transversal de estos buques.

■ Creemos que los técnicos que hacen los diseños de los pesqueros de esta época deberían preocuparse al máximo por la estabilidad de

sus proyectos, tanto como lo vienen haciendo para la mejora de la habitabilidad y seguridad de las tripulaciones en las faenas de pesca, y por dotarlos de elementos mecánicos y electrónicos de ayuda a la pesca y la navegación, que permiten el poder pescar y navegar con la tripulación mínima establecida para poder salir a la mar.

Cuando ocurre un accidente en el mar que provoca el naufragio de un buque o de una embarcación de transporte, pesca o recreo, y se activan sus radiobalizas de socorro, automáticamente se ponen en actividad todos los medios de auxilio disponibles, aéreos, marítimos y terrestres, y es opinión de este ex-pescador, de que la profesionalidad de los especialistas que los manejan, a veces se ve mermada por opiniones de gentes de profesiones de secano que critican la eficacia de su labor cuando no les es posible salvar todas las vidas de los accidentados. Los hombres de mar conocen su buen hacer profesional porque lo vienen demostrando con sus acciones.

■ Con el deseo de que disminuyan los accidentes, opinamos que deben cuidarse al máximo las curvas de estabilidad de los nuevos pesqueros, para que sus "buenas condiciones marineras" les ayuden a evitar que, en condiciones de mal tiempo, o por una maniobra inadecuada en caso de temporal, puedan quedarse "con la quilla al aire" antes de "irse a pique".



La formación en el siglo XXI

José Vázquez González

Mecánico Naval Mayor

La profesión marítimo-pesquera, al igual que otras, debe adaptarse a los retos del Siglo XXI.

¿Qué sentido tiene que la casa de la que dependemos, la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, haya presentado un anteproyecto de Ley de Pesca de Galicia y en el mismo no refleje la figura del titulado náutico-pesquero?

Esperamos que por el futuro de la profesionalización de la administración pesquera y de nuestra profesión esto se reconozca en el desarrollo de esta Ley a la que tanto los miembros del Servicio de Guardacostas como AETINAPE presentarán las alegaciones correspondientes al respecto, y esta Consellería sea congruente con sus responsabilidades y con nuestro colectivo.

Por otra parte y el marco de las reformas educativas en marcha considero de justicia que se alcance lo que a mi juicio es razonable: que haya una reciprocidad puente-máquinas y que la titulación superior de máquinas en la Formación Profesional pueda tener acceso al Cuerpo de profesores de los centros de su especialidad, tal y como ya lo tienen reconocido los Capitanes de Pesca.

Si se trata de diversificar y encardinar una profesión en los diversos tejidos del mercado laboral, no solo se debe mirar al mar, hay que ver otras opciones. En tierra lo tenemos muy difícil, comparado con los que deberían ser compañeros de viaje y son, fueron y ¿serán? los que siempre estuvieron minando nuestros avances.

Primero, porque nuestra preparación no era- según ellos- la adecuada (pero la de estos profesionales cuando los homologaron a Licenciados también dejaba mucho que desear ya que entraban con 4º de Bachiller, lo que equivale a la ESO de hoy) y nadie se rasgó las vestiduras cuando se les concedió la homologación. ¿Por qué con nuestra equiparación surgen tantos problemas? Si ya no queda flota española, ya que lo que hay es bandera de conveniencia (pirata) y los pesqueros tienden a desaparecer o son tripulados por inmigrantes (con qué conocimientos, ahí no hay problemas).

No deberían mirarse el ombligo y entonar el "mea culpa" dejando de una vez que esta profesión avance, que también será beneficioso para ellos. ¿O no aprendieron nada de los países del Norte dónde muchos navegaron viendo como los profesionales se hacían como los marítimo-pesqueros de abajo arriba. Pues ese debería ser nuestro camino para que esta profesión siga teniendo algún atractivo para la juventud de hoy, que como vemos, no está por la labor de sacrificarse para nada.

Ya que para Técnico Superior es necesario el Bachiller, una vez con prácticas y el título profesional, sabiendo que eso le gusta, el camino a la Universidad tiene que ser de continuidad para aquellos que estén dispuestos a seguir formándose.

Estas breves y humildes reflexiones deberían servir para que los responsables de la cosa pública, y especialmente en época electoral, tomen nota del fracaso de las medidas que provocan el problema del relevo generacional.

Los coeficientes reductores de la edad mínima de jubilación en la seguridad social especial marítima

Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Recientemente se ha modificado la regulación de los coeficientes reductores de la edad mínima establecida para la jubilación en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, pues se ha publicado en el BOE de fecha de 24 de octubre de 2007, el Real Decreto 1.311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Regulación que en esencia viene a ser una simplificación de la escala de coeficientes reductores en Marina Mercante, que estaba vigente desde el 1 de febrero de 2005, lo cual es de agradecer, dada la farragosa clasificación anterior, al desaparecer a la hora de fijar los coeficientes, el criterio de la zona de navegación y sustituirlo por la clase del buque y/o embarcación en que se hayan prestado servicios, y arqueado bruto del mismo. Pues, por lo que se refiere al sector pesquero, se ha mantenido la regulación anterior, al igual que para el colectivo de estibadores y de mariscadores.

Sigue llamando nuestra atención, en la nueva regulación de los coeficientes reductores, la poca consideración que la flota pesquera de menor tonelaje tiene para el legislador a la hora de fijar los coeficientes reductores, por el escaso coeficiente que se concede al personal embarcado en ese tipo de pesqueros, lo que contrasta con la regulación que en materia de coeficientes reductores se ha llevado a cabo para el personal de la marina mercante, del sector de tráfico interior y el embarcado en buques adscritos a actividades vinculadas con el sector público: ya que no es de recibo tal trato desfavorable, en atención a las duras con-

diciones de trabajo y de vida a bordo de las embarcaciones pesqueras de menor porte. A mi criterio urge ya una equiparación de los coeficientes reductores del personal a bordo de embarcaciones pesqueras de menor tonelaje, cuando menos al de los arrastreros de más de 250 toneladas de registro bruto, pues razones de equidad y justicia lo imponen; máxime cuando se observa el trato que en materia de coeficientes reductores se está dando a los estibadores portuarios, pues se contempla para este colectivo un coeficiente del 0,30.

Para una mejor comprensión, dejamos constancia de la regulación anterior y la vigente, según se expone a continuación:

Regulación vigente en materia de coeficientes reductores hasta el 1 de noviembre de 2007, fecha de entrada en vigor del Decreto 1.311/2007, para el personal de la marina mercante y la pesca marítima:

A) MARINA MERCANTE:

I-Navegación de altura y gran cabotaje o de la segunda y tercera zona:

1.-Petroteros, gaseros, quimiqueros y buques "Supply": 0,40

2.-Buques de carga, buques mixtos de carga y pasaje, remolque, plataformas petrolíferas, tráfico interior de puertos y buques del Instituto Español de Oceanografía: 0,35

3.-Buques de pasaje: 0,25

II-Navegación de cabotaje o de la primera zona:

1.-Petroteros, gaseros, quimiqueros y buques "Supply": 0,30

2.-Buques de carga, buques mixtos de carga y pasaje, remolque, plataformas petrolíferas, tráfico interior de puertos y buques del Instituto Español de Oceanografía: 0,25

3.-Buques de pasaje: 0,20

III-Salvamento y lucha contra la contaminación:

1.-Embarcaciones de salvamento y lucha contra la contaminación: 0,35

2.-Buques de salvamento y lucha contra la Contaminación: 0,35

B) PESCA:

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

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

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

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

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

Regulación vigente en materia de coeficientes reductores desde el 1 de noviembre de 2007, fecha de entrada en vigor del Decreto

1.311/2007, para el personal de la marina mercante y la pesca marítima:

A) MARINA MERCANTE:

1º-Petroleros, gaseros, quimiqueros, buques "Supply" y buques del I.S.M.: 0,40

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

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

4º-Buques de pasaje de más de 1.500 toneladas de arqueo bruto (GT) y embarcaciones de tráfico interior de puertos, excepto embarcaciones menores de pasaje de tráfico interior de puertos: 0,25.

5º-Buques de pasaje de hasta 1.500 toneladas de arqueo bruto (GT) y embarcaciones menores de pasaje de tráfico interior de puertos: 0,20

B) PESCA

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

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

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

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

5º-Embarcaciones pesqueras de hasta 10 toneladas de registro bruto (TRB), no incluidas en los grupos anteriores: 0,15.

Ya por último, hemos de destacar que en la nueva regulación de los coeficientes reductores, se sigue contemplando que para el caso de cambio de actividad, la entidad gestora que reconozca la pensión de jubilación aplicará a los trabajadores que hubiesen prestado anteriormente servicios en actividades incluidas en el campo de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, la reducción de edad que por razón de aquellos hubiese de efectuarse.

O lo que es lo mismo, si un marino cambia de actividad y pasa a desarrollar una actividad laboral incluida en el campo de aplicación del Régimen General de la Seguridad Social u otro Régimen Especial (Autónomos, Agrario, etc.), no verá perjudicado su derecho a anticipar la edad de jubilación ya que conserva la reducción de la edad por aplicación de los coeficientes reductores.

FARO DE VIGO
Domingo, 16 de diciembre de 2007

ECONOMÍA  41



Juan Carlos Martín Fraguero, José Manuel Muñiz y Ricardo Varela, durante el acto de aniversario. / XÓAN ÁLVAREZ



Asistentes al aniversario conversan con Martín Fraguero. / XÓAN ÁLVAREZ

Aetinape reclama una bandera única para las flotas pesqueras europeas

La organización de profesionales náutico pesqueros celebró ayer en Santiago su veinticinco aniversario

Redacción / VIGO

La Asociación de Titulados Náuticos Pesqueros (Aetinape), que preside José Manuel Muñiz, celebró ayer en Santiago el veinticinco aniversario de su creación en un acto al que asistieron numerosas autoridades del mundo marítimo y los portavoces de pesca de los parlamentos español y gallego.

Muñiz reclamó en nombre el colectivo que "la veterana reclamación también de una bandera única en el mar y en la pesca, del ámbito de la seguridad y el salvamento,

donde es necesario profundizar en la prevención, coordinarse con la Unión Europea, reforzar las inspecciones el control de los despachos de los buques y la formación de los tripulantes".

El presidente de Aetinape advirtió también del "freno" al relevo generacional en la flota pesquera y comparó la "tremenda" precariedad laboral y social de hace tres décadas con la práctica del *dumping* actual, favorecida por la "avaricia" que caracteriza la actividad pesquera mundial.

Así se pronunció en su intervención en la que se dio cita un audito-

El conselleiro Ricardo Varela destacó la necesidad de reforzar las medidas de seguridad en la mar

rio más de doscientas personas procedentes de Euskadi, Asturias, Canarias, Andalucía, Levante, Baleares y Galicia y en la que Muñiz retomó reivindicaciones de la profesión como la necesidad de una fiscalidad específica para la gente del mar.

De igual modo, reclamó mejoras sociales, el adelanto de la edad de jubilación, la existencia de pólizas de responsabilidad civil para los mandos de los buques pesqueros y mercantes.

Asimismo, el responsable de Aetinape demandó la polivalencia profesional entre pesca y marina

mercante, incorporación a la Universidad, tarjeta marítima única, o la profesionalización progresiva del sector público.

Por su parte, el secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fraguero, se refirió a la mejora de la seguridad y expresó su satisfacción por el decreto sobre el incremento de atribuciones para distintas escalas de profesionales marítimo-pesqueros de 2005 y, sobre todo, el aumento de recursos destinados a formación de tripulantes, que pasaron de 1,8 millones de euros en 2004 a los tres millones actuales.

Además, anunció la búsqueda de nuevas alternativas de empleo en distintos caladeros con el objetivo de paliar la actual crisis de la flota, mientras que, en torno a la preocupación de los profesionales sobre el diseño de las tarjetas profesionales de validez internacional, subrayó que están buscando una solución con las comunidades autónomas.

De igual modo, los servicios consulares españoles se ofrecen en todo el mundo para resolver cualquier problema de acoso profesional como el que recientemente se detectó en Namibia y que consideró "resuelto".

En su intervención, el conselleiro de Trabajo, Ricardo Varela, reconoció la labor arriesgada que desempeñan los trabajadores del mar y destacó la necesidad de reforzar las medidas de seguridad y de atención a la salud. Varela señaló que los trabajadores del mar ejecutan su profesión en superficies inestables y en constante movimiento, efectúan jornadas más largas y lleva a cabo esfuerzos en ocasiones en condiciones meteorológicas duras.

Lunes, 21 de enero del 2008
La Voz de Galicia

Aetinape pide la puesta en marcha de una comisión sobre los accidentes en el mar

El presidente de la Asociación de Titulados Náuticos-Pesqueros, (Aetinape), José Manuel Muñiz, exigió la puesta en marcha de una comisión de expertos con la finalidad de conocer cuál es la realidad de la seguridad marítima y evitar, en la medida de lo posible, más accidentes en alta mar, como el ocurrido la semana pasada con el hundimiento del arrastre-
rio ribeirense *Cordero*.

José Manuel Muñiz comentó que los políticos se han enzarzado en un cruce de declaraciones en las que unos aseguran que todo está bien y otros aprovechan para decir todo lo contrario: «Van pasando los accidentes y muriendo gente y aquí nadie toma las medidas oportunas. Hay que dejarse de tanta resignación, y la mejor forma es reconocer que algo está fallando».

Para el representante de los titulados náuticos españoles, lo primero es reflexionar en profundidad y poner en marcha una comisión de accidentes marítimos en la que estén presentes los sectores pesqueros y los técnicos. «Hay que analizar los siniestros y también el estado de la flota. Es necesario escuchar a los patrones de arrastre de litoral y tratar de conocer cuál es la realidad en la seguridad marítima».

Muñiz señaló que todos «tenemos que comprometernos a que esto cambie. El mejor homenaje que se le puede hacer a estos marineros del barco ribeirense es adoptar las medidas necesarias para aumentar la seguridad y ser implacables contra aquellos que incumplan las normas», defendió.

La Opinión
Martes, 4 de diciembre de 2007

La Xunta investiga anomalías en la escuela náutica de Ferrol

El centro ha sido denunciado por supuestos cobros ilegales por realizar exámenes fuera del horario lectivo establecido

Agencias
SANTIAGO

La Xunta ha abierto un expediente informativo para esclarecer las supuestas irregularidades cometidas por la dirección de la Escola Oficial Náutico-Pesqueira de Serantes, en Ferrol, denunciada por efectuar cobros indebidos por la realización de exámenes fuera del horario lectivo.

Así lo reveló ayer en comisión parlamentaria la directora xeral de Innovación e Desenvolvemento Pesqueiro, Fátima Linares Cuerpo, que ante una pregunta del PP enfatizó que la Consellería de Pesca «llegará hasta el final, y en el caso de confirmarse los hechos, tomará las medidas oportunas».

De este modo, detalló que la actuación del Gobierno gallego parte de una queja expresada la semana pasada por los directores de las academias que prepa-

ran a sus alumnos para examinarse en este centro. No obstante, ya en 2005 se investigó a la escuela por supuestas irregularidades, aunque el expediente se archivó por falta de pruebas.

Reacción

El PP reprocha a Pesca que «paralizase y no finalizase» otra investigación iniciada en 2005 en la escuela por supuestas irregularidades

Precisamente, el popular José Manuel Balseiro le reprochó a Pesca que «paralizase y no finalizase esa primera investigación». «Usted está pillada en este proceso», le espetó a Linares, porque ayer era la quinta vez que comparecía en la Cámara para dar cuenta de este asunto. «Y ratificó al director», censuró, tras lo que también aludió a denun-

cias formuladas en 2006 contra éste por acoso laboral.

«Seguimos la legalidad vigente», le replicó la directora xeral, que incidió en que la Consellería «actuó de manera responsable». «Usted quiere provocar una catástrofe informativa, quiere desprestigiar a los profesores y nuestra gestión», reprobó. Además, recordó que las primeras denuncias se produjeron en abril de 2005, cuando gobernaba el PP de Galicia, «y no actuaron».

También le echó en cara que el Partido Popular «no remitiese» a Pesca las pruebas que «decían que tenían» sobre el caso, a pesar de haberlas requerido formalmente. «Somos los primeros interesados en que haya normalidad», enfatizó Fátima Linares, que garantizó que si se prueban las irregularidades se tomarán «las medidas pertinentes para garantizar el normal funcionamiento de la escuela».

FARO DE VIGO

JUEVES, 17 de enero de 2008

Patrones y marineros recuerdan que los órganos anteriores a las Capitanías Marítimas cerraban los puertos ante los temporales

Sin condiciones

Más claro, "sin contemplaciones", el Patrón Mayor de A Illa, en Arousa. "No es para nada una medida desmesurada", asegura Benigno Chaves. "Que se ponga un sistema, no se sale a faenar, y punto". Sin peros. "Aquí no se trata de si la gente está dispuesta a hacerlo no. ¿No hay una prohibición para circular a determinada velocidad por la carretera? Estamos hablando de salvar vidas", reclama. A Chaves "le choca muchísimo" que nadie se haya atrevido a dar el paso de cerrar los puertos, mucho antes de "esta desgracia". "Antes no, pero ahora sabemos con mucha antelación el tiempo que va a hacer y las predicciones aciertan totalmente".

"El valor de una vida humana no puede ponerse en riesgo por el precio del pescado o del combustible". Así de tajante, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera, se posiciona en el debate. "Hay que estudiar un instrumento legal para que salir no quede a merced del armador", exige el presidente de la agrupación, José Manuel Muñiz. "Aquí hay una situación incómoda, la del patrón, que se puede encontrar con un problema laboral si por su cuenta decide no trabajar". "Que los barcos no salgan y que se avise a los que estén cerca para que vuelvan, no hay que darle más vueltas", insiste. "¡Hasta en la etapa predemocrática se hacía!". Muñiz añade un par quejas más. El "anacronismo" de las normativas marítimas y la "falta de seguridad a bordo de los buques". "Hay que obligar a los armadores a que hagan un verdadero esfuerzo en materia de prevención de riesgos. Algo como el chaleco salvavidas con radiobaliza individual puede permitir que un golpe de mar sea una anécdota y no un infierno".

La Voz de Galicia

Jueves, 17 de enero del 2008 |

POLÉMICA SOBRE LA SEGURIDAD

Titulados náuticos creen que el aviso de temporal debería ser una prohibición automática de pescar

La Voz

REDACCIÓN | La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) dice que los avisos de temporal deberían ser instrumentos automáticos de prohibición de salir a faenar, cerrando puertos y obligando a la flota a regresar al muelle más cercano. Y «teñen que ser as autoridades as que determinen esa norma, sen deixalo á vontade de ninguén», señala José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape, que recuerda que en un barco conviven «intereses económicos antitéticos» y, a veces, la decisión que se toma no es siempre a la adecuada desde el punto de vista de la prudencia y la seguridad.

La agrupación recuerda que

esa es, precisamente, una de las reivindicaciones históricas del sector y, sobre todo, «unha das principais leccións que se poden extraer da alta sinistralidade no mar», donde en ocasiones la eficacia de los sistemas preventivos, como los trajes de supervivencia, los chalecos con localizador u otros avances tecnológicos, se ven limitados por cuestiones como los problemas idiomáticos derivados de una tripulación multicultural.

Aetinape apunta también que debería obligarse a todos los buques a llevar un traje de supervivencia por tripulante, pues, «aínda que pareza mentira, hai barcos que non levan ningún».

FARO DE VIGO
Jueves, 17 de enero de 2008

LOS PESQUEROS FICHAN EN EL TERCER MUNDO

A. Luaces A CORUÑA

Las familias de los marineros indonesios Rudyanto Ivan y Stamet Hernanto, tripulantes del pesquero "Cordero", hundido a 320 metros de profundidad y 30 millas al norte de la Torre de Hércules, recibirán las ayudas económicas previstas por la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos para casos de muerte en la mar de ciudadanos gallegos o extranjeros embarcados en buques de esta Comunidad autónoma. La entrega de dichas ayudas se producirá cuando el Ayuntamiento de A Coruña -ciudad en la que residían ambos- o el Ministerio de Asuntos Exteriores puedan localizar a sus deudos.

Esta es una de las consecuencias derivadas de la contratación, muchas veces ilegal, de marineros indonesios que han venido a trabajar en barcos gallegos para ganar, en el mejor de los casos, 330 euros mensuales. Todo ello, a pesar de que los armadores de los

Faenar por 330 euros al mes

Empresas intermediarias contratan a marineros en los países menos desarrollados y se quedan con buena parte de lo que los tripulantes reciben de los armadores

barcos en los que están enrolados abonan a la empresa intermediaria que los ha trasladado a Galicia 550 euros al mes. Los 220 euros de diferencia es lo que la empresa contratante -casi nunca es la casa armadora la que los contrata, realmente- es lo que el tripulante indonesio ha de pagar a quien lo ha traído de su país para trabajar en España.

Este descuento se establece en las condiciones de contratación, de forma que 144 euros se los queda mensualmente la agencia contratadora en concepto de manutención, a pesar de que esta corre a cargo, habitualmente, del armador del buque en el que

prestan sus servicios. Los 76 euros restantes van a cargo de otros conceptos, como el de gastos de traslado a Galicia que deberán seguir pagando por tiempo indefinido. Es, además, la propia agencia la que se encarga de hacer llegar a las familias de los marineros extranjeros el importe neto estipulado con el marinero. Este, en el mejor de los casos, puede negociar con el armador el pago de un salario superior: hasta los 800 euros al mes, sin ninguna otra compensación ni vínculo laboral. En el mismo escalafón en el que se encuentran los indonesios están los marineros filipinos que, también en buen número, se

enrolan en barcos gallegos y que, según una de las agencias, con sede en la localidad madrileña de Parla, "no protestan ni son conflictivos". Otra importante representación de marineros extranjeros son los peruanos, pero estos exigen otro tipo de contrato y mayor salario.

Las agencias que contratan mano de obra extranjera en terceros países se han instalado en localidades como A Coruña, Ferrol, Burela y Celeiro. La de Parla (Madrid) está dirigida por un ex marino gallego, involucrado en una denuncia por robo realizada por un socio suyo hace cerca de dos años.

Además de las nacionalidades citadas, en Galicia se han embarcado como marineros ciudadanos procedentes de Marruecos, Senegal (los que tienen una mejor consideración entre los profesionales gallegos), Cabo Verde y Colombia, además de Portugal.

Entre las organizaciones profesionales y sindicales gallegas existen muy serias dudas sobre las condiciones de trabajo y los contratos de estos marineros extranjeros, toda vez que, aun a pesar de ser ciudadanos europeos, para los portugueses tampoco rigen las leyes vigentes para los españoles.

Sindicatos como CC OO y CIG han denunciado, sin resultado positivo, este tipo de actuaciones. Lo mismo ha hecho en los últimos años la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE) que habla sin ambages de "contratación fraudulenta de ciudadanos del Tercer Mundo" para embarcarlos en pesqueros de Galicia y otras comunidades autónomas.

La Opinión | 61
Domingo,
27 de enero
de 2008

Redacción / Agencias
A CORUÑA / SANTIAGO

Los marineros que participaron en las tareas de rescate en el hundimiento del "Cordero", en el que falleció un marinero y desaparecieron otros cuatro, denunciaron ayer que la actuación de los medios de Salvamento Marítimo el día del accidente fue deficiente y que ellos tuvieron que realizar la búsqueda de los marineros a pesar de que sus buques no están preparados para ellos, por lo que les fue muy complicado.

El patrón del "Virxe do Faro", Faustino Santiago, explicó que algunos barcos llegaron mucho antes que los efectivos de Salvamento por lo que rastrearon la zona y actuaron "como pudieron", sin contar con la coordinación de ningún organismo oficial.

Mientras, el patrón del "Plaia de Esteiro", Jesús Varela, que rescató a dos de los tripulantes del "Cordero", recalcó que no pudieron hacer más. "Lo único que siento es no haber podido echarles mano a todos pero es que allí no había medios de rescate y nuestro buque no es para eso", denunció Varela.

Además criticaron que, si se había anunciado una alerta naranja para ese día, no se diera la orden de movilizar a los medios de salvamento y se esperara a que "pasara algo para actuar".

La flota denuncia negligencias de Salvamento en el rescate del 'Cordero'

Los barcos que participaron en el auxilio a los marineros del buque ribeirense dicen que los efectivos profesionales llegaron tarde y no hubo coordinación de organismos oficiales



Llegada al puerto de A Coruña del "Plaia de Esteiro" tras rescatar a dos marineros del "Cordero". J. CABALAR

Los trabajadores de los barcos que participaron en las labores de rescate también reclamaron a la Administración que habilite una serie de medidas, entre las que citaron que todos los tripulantes de los barcos reciban clases de supervivencia, además de guardias permanentes en los medios de Salvamento y que la Xunta pueda tener el poder de decisión y no depender de Madrid, entre otras cuestiones.

"¿Por qué los tripulantes de las Salvamar, que son profesionales, hacen las guardias en casa? En este caso, poco o mucho tardan media hora. Si estuvieran allí media hora antes probablemente encontrarían gente con vida", criticó el patrón del "Ría da Coruña", Alejandro García. "Después andan alardeando de que había tres Salvamar en la zona. Sí, a la 11 de la mañana había dos embarcaciones para recoger cadáveres, pero para recoger gente con vida no hubo esa suerte. Todo esto es una sarta de mentiras que no tienen lógica", sentenció García.

Lunes, 4 de febrero del 2008
La Voz de Galicia

Marítima

Esperan que los nuevos pescadores estén perfectamente preparados en el plazo de dos años

Las firmas mixtas formarán a 3.000 marineros para trabajar en Galicia

El clúster que agrupa a 220 compañías en treinta Estados buscará mano de obra en Perú, Ecuador y Senegal

Espe Abuín

REDACCIÓN | El clúster de empresas pesqueras en terceros países —que agrupa a 220 firmas del sector en 30 Estados— está dispuesto a acabar con la falta de mano de obra en la pesca gallega. O al menos a intentarlo. Hasta 3.000 personas de Senegal, Perú y Ecuador recibirán formación para poder trabajar como marineros. Pero no para ejercer en cualquier lugar, sino que estarán específicamente preparados para faenar a bordo de buques españoles.

La filosofía del proyecto, que han dado en denominar plan Forpex, la explica Marcial Varela, presidente de la agrupación: «Lo que se pretende es formar y contratar a entre 2.000 y 3.000 marineros altamente cualificados y certificados para trabajar en nuestras empresas, que atiendan las normas del convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, el denominado convenio STCW». Para ello, el clúster está contactando con escuelas de formación de los citados países en las que se instruirá a los marineros a los que después se les ofrecerá un contrato de trabajo.

Y no solo los formarán para los barcos del clúster, sino para operar en toda la flota española, en un intento de evitar que los pesqueros se vean obligados a quedar amarrados a puerto por no haber podido completar la tripulación mínima para la faena.



Pescadores peruanos e indonesios realizan preparativos en un pinchero de A Mariña para salir a faenar | PEPA LOSADA

La elección de Perú, Ecuador y Senegal no es casual. Se trata de países que cuentan con capital humano suficiente para formarse en un oficio que no les es del todo ajeno y que tiene una alta demanda laboral.

Apoyo del Gobierno

El clúster espera que esa mano de obra esté perfectamente cualificada para subir a la cubierta de un buque español en un plazo de dos años, el tiempo preciso para identificar carencias y formar profesionales.

La iniciativa de las empresas mixtas cuenta con el beneplácito del Ministerio de Agricultura. El secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín, ensalzó un proyecto que mejorará la formación en los países e origen y la generación de trabajo en unas sociedades que tienen altos índices de pobreza y desempleo que, si no fuese por esa oportunidad, engrosarían las listas de difícil acogida en la Unión Europea.

Casi el 80% de las empresas armadoras tienen capital gallego

El 2002 y la puesta en marcha de la nueva política pesquera común de la UE marcó un antes y un después para las empresas mixtas de pesca. Entonces se marcó para dos años más tarde la fecha de caducidad del apoyo directo por parte de Europa a la exportación de buques a terceros países. Finalmente, en el 2004 se cerró el paraguas de la UE para la emigración que la pesca española y, sobre todo gallega, se ve obligada a hacer por los países no comunitarios ante la falta de caladeros para rentabilizar la actividad.

Una vez fuera del abrigo de la UE, las compañías pesqueras «disfrazadas de extranjeras» para poder faenar se aliaron y formaron un grupo que hoy suma ya 480 embarcaciones repartidas en 30 países

del mundo y en el que se reúnen armadores de Andalucía y Canarias, pero, sobre todo, de Galicia, pues prácticamente el 80% de los buques tienen capital gallego.

Y como ocurre con los emigrantes, son extranjeros en el país de acogida, pero también en casa se les tiene por foráneos. Lo que reclaman estas compañías es reconocimiento y apoyo tanto por su contribución al abastecimiento del mercado comunitario de especies de alto contenido proteínico que enriquece la dieta europea, como por su aportación al desarrollo de los países donde operan y su generación de empleo en sus lugares de origen para personas que, de otra manera, pasarían a engrosar las filas de inmigrantes de difícil acogida en la UE.

Inversión de 15 millones para trabajar más seguros

AGN • SANTIAGO

Una inversión que supera los 15 millones de euros ayudará a que el próximo año miles de gallegos puedan trabajar con menores riesgos. Se trata de la cantidad que la Xunta dedicará en 2008 a fomentar las políticas de mejora de la seguridad y salud laboral, que deja pequeña en un 55% la asignación que los presupuestos de 2007 recogían para este capítulo en particular.

Así lo avanzó el titular de la Consellería de Traballo, Ricardo Varela, durante la clausura en Santiago del acto que conmemoraba el XXV Aniversario de la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape). Cita que aprovechó para recordar que el sector del mar le dio a Galicia unas señales de identidad

propias y supone el medio de vida de miles de gallegos. Además, es un ramo que esconde un potencial de empleo del cual dijo que no se puede prescindir.

El conselleiro, explicó que su departamento apoyó al sector del mar fomentando políticas que mejoran las condiciones de seguridad y salud laboral. Así,

recordó el Plan Estratégico para a Prevención de Riscos Laborais 2007-2010, sellado en febrero por la Xunta y los agentes económicos y sociales. En él, se da cuenta de la necesidad de atender las especificidades del mar, determinadas por las propias características del lugar de trabajo, con superficies inestables y en constante movimiento, además de las jornadas interminables o los esfuerzos continuados en condiciones muy duras.

Por ello, Varela habló de prestar una atención singular a este colectivo, algo de lo que se encarga el Plan Vixia, una medida "ambiciosa" que quiere ser el camino de aproximación para instaurar y regular la prevención de los riesgos laborales los marinerios.

FELICITACIÓN

Años de esfuerzo

► Ricardo Varela felicitó a Aetinape por sus años de trabajo y por los esfuerzos realizados en favor de la dignificación de las profesiones marítimo-pesqueras y puesta en valor de las gentes del mar ■



Ricardo Varela a su llegada al acto de conmemoración de Aetinape

EL PAÍS, jueves 17 de enero de 2008

El temporal impidió la evacuación aérea de los naufragos, asegura Salvamento

Una asociación pide que se investigue la intervención de los helicópteros de rescate

LARA VARELA
Pontevedra

El dispositivo de búsqueda para encontrar los cuerpos de cuatro de los ocho tripulantes del arrastrero *Cordero* con base en Ribeira, desaparecidos a más de 20 millas al noroeste de la costa coruñesa en la madrugada del martes, continúa abierto mientras en tierra han surgido ya voces críticas con el desarrollo del operativo de rescate y también sobre los niveles de seguridad de los pesqueros.

El presidente de la Asociación Española de Náuticos Pesqueros, José Manuel Muñiz, apuntaba ayer que "habrá que investigar" para aclarar por qué ninguno de los tres helicópteros que participaron en el dispositivo —el *Pesca I*, el *Pesca II* y el *Helimer Galicia*— trasladó a dos de los supervivientes directamente al hospital Juan Canalejo, evitándoles así una travesía de cinco horas y media en el pesquero *Plaia de Esteiro*.

El barco "no dispone de los sistemas de emergencias ni su tripulación de los conocimientos necesarios" para reanimar a una víctima de hipotermia, argumenta Muñiz. De hecho, el armador del *Cordero* explicaba el martes que habían tardado "más de dos horas" en conseguir que uno de los tripulantes entrara en calor y se mostró indignado con "los fallos de Salvamento Marítimo".

Fuentes de este servicio manifestaron que fueron las fuertes rachas de viento, que alcanzaron los 100 kilómetros por hora y las olas de 6 metros de altura las que impidieron el trasbordo a los helicópteros que, en contra de algunas versiones, "no sufrieron ningún tipo de deficiencia que impidiera el rescate". Sin embargo, Xaquín Maceiras, de Salvamento de Fisterra, reconoció ayer "una pequeña avería en uno de los helicópteros en el momento del relevo".

Sobre la posibilidad apuntada por Muñiz de que alguno de

ellos se quedara sin combustible y tuviera que regresar a tierra, responden que "todos los helicópteros tienen la obligación de salir con los depósitos llenos". Salvamento asegura que "no quedó ningún medio en tierra, todos estuvieron en el punto de

operación: dos embarcaciones de Salvamento, dos remolcadores y siete pesqueros a los que se unió el *Don Inda*".

Muñiz reclama que se apliquen las nuevas tecnologías a una de las profesiones más peligrosas del mundo según la ONU. "Es un escándalo y resulta anacrónico que los barcos no lleven tantos trajes de supervivencia como tripulantes, que los mantendrían vivos horas y horas y localizados por una radiobaliza", remarca. "Me consta además que hay ayudas públicas para financiarlos".

Desde 1991, el mar se ha cobrado 388 vidas en barcos pesqueros gallegos

mar

La Opinión

Martes,
29 de enero
de 2008

Unos doscientos técnicos y oficiales están afectados por la decisión del Gobierno namibio

Namibia rechaza los títulos de oficiales de pesca que emite la Xunta

Pesca afirma que el problema radica en que los documentos están en castellano y gallego pero no en inglés y anuncia gestiones ante el el país africano para solucionarlo

Agencias

SANTIAGO

Las autoridades namibias rechazan los títulos de oficiales y técnicos de barcos de pesca emitidos por la Xunta de Galicia, denunció ayer la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape). Por su parte, fuentes de la Consellería de Pesca indicaron que el problema radica en que los documentos no están en inglés, sino en castellano y gallego. El presidente de la Atinape, José Manuel Muñiz Ríos, indicó que unas doscientas personas entre capitanes, oficiales y técnicos de puente y de máquinas gallegos, están "amenazados" por esa postura que las autoridades namibias "empezaron a tomar ya hace unos tres o cuatro meses".

Según Muñiz Ríos, los mandos de los barcos, que en algunos casos llevan hasta más de veinte años residiendo en ese país, "están asustados" ante el rechazo a su titulación. Fuentes de Consellería de Pesca indicaron que la Xunta ha iniciado gestiones ante el Gobierno central para "buscar una solución". Las titulaciones que emite la Xunta son carnés profesionales que se basan en un "modelo definido por el Gobierno central en castellano y en gallego, pero no en inglés", que son "válidos en todos los países del mundo", añadieron dichas fuentes.

Solución

Muñiz Ríos indicó que la Atinape se opuso a que la Xunta asumiera las responsabilidades sobre titulación porque "sus títulos no los reconocen en ningún sitio si no hay un certificado de Madrid", ya que "son los Estados los que deben librar los títulos, no las comunidades autónomas o los municipios". Fuentes de la Consellería apuntaron, sin embargo, que "son títulos legales que van expedidos bajo el control del Reino de España" y precisaron que actualmente hay contactos para tratar de buscar una solución con las autoridades de Windhoek, con las que la Xunta tienen varios proyectos de cooperación, entre ellos la financiación de una escuela de formación de personal náutico pesquero.

El responsable de Atinape subrayó que se trata de los tripulantes de barcos de empresas mixtas de capital gallego pero con bandera de Namibia. "Sospechamos que hay un intento de namibización de las tripulaciones y los mandos", comentó y añadió que en la mayoría de barcos hay una reducido grupo de profesionales "altamente cualificados" que son los que gobiernan el buque y luego "un gran número de trabajadores namibios que constituyen hasta el 90% de la tripulación".

TRANSPORTE XXI 15 DE DICIEMBRE DE 2007

TRASLUCANDO



Luis Figaredo

BIMCO estima que para finales de esta década habrá un déficit mundial de unos 40.000 oficiales. El Lloyd's Ship Manager se hace eco de esta preocupación y contiene un aviso que dice "Peligro en la Mar. Escasez de Oficiales-Riesgo de accidentes".

'No me grites que no te veo'

A veces (afortunadamente, cada vez menos) hay problemas que están a la vista de todos y nadie pone soluciones. Luego surgen los problemas y hay que "ir al abogado". Los abogados, previamente, advierten de los riesgos que el cliente corre. Esa es la famosa labor de "profeta" que a veces desarrollamos. Cuando el problema deviene serio, pasa uno de profeta a "agorero". Un coste en el que no se quiere incurrir y en el que después habrá que invertir, como mal menor, en abogados y en reparar daños a las propiedades ajenas. Un problema mayor es, sin duda, que estos pequeños descuidos pueden ir acompañados de daños personales.

Me estoy refiriendo a un secreto a voces: la falta de tripulaciones cualificadas y cómo se verá agravado el problema en un futuro muy cercano. BIMCO estima que para finales de esta década habrá un déficit mundial de unos 40.000 oficiales. El Lloyd's Ship Manager se hace eco de esta preocupación y contiene un aviso que dice "Peligro en la Mar. Escasez de Oficiales-riesgo de accidentes". Señalan como las aseguradoras ya reflejan en sus pólizas ese riesgo. Los accidentes marítimos por estas causas han aumentado en un año en más de 200 y se estima que los costes asociados a dichos accidentes ha aumentado en un

60 por ciento. Los Clubes de P&I hablan de la necesidad de invertir en formación, ahora que los tiempos son buenos, terminando con un lacónico "lo que anunciábamos ya es una realidad": hay escasez de marinos con experiencia.

Claro que reconociendo tal realidad, se extrañan que las normas sean cada vez más estrictas. Son cosas que no se entienden. Como tampoco se entiende esos certificados de cumplimiento del ISM que se dan con tanta alegría. A veces las quejas (muchas justificadas) de exceso de normas, pierden su parte de razón a la vista de los incumplimientos reiterados de las existentes y de la falta de interés en su cumplimiento. Luego se dice que el sector tiene un problema de imagen con el gran público. Pues claro que lo tienen.

Por cierto, nunca pasé una época tan maravillosa como cuando trabajé con AETINAPE, lo quiero reconocer. ¿Qué poco caso se le hizo y qué razón tenían? ¿Por qué se habla ahora tan poco de esos temas que antes preocupaban tanto? Nadie puede ahora (ni hace poco) negar la existencia de un problema tan evidente que hasta lo propios interesados lo reconocen.

Aquí tienen una maravillosa oportunidad de ahorrar en abogados y lo que es más importante, en vidas humanas.

luisfigaredo@luisfigaredo.com

EL PAÍS, domingo 24 de febrero de 2008

Un informe de Salvamento revela errores en el rescate del 'Cordero'

El primer helicóptero que salió en su auxilio tenía averiado el visor nocturno

JOSÉ PRECEDO
Santiago

La investigación abierta por Salvamento Marítimo sobre el dispositivo de rescate tras el naufragio del buque *Cordero*, que provocó el mes pasado la muerte de cinco de sus ocho marineros frente a las costas de Ferrol, ha puesto al descubierto graves irregularidades en el protocolo de actuación de Sasemar, la sociedad de salvamento que depende del Ministerio de Fomento. Casi todas están relacionadas con el primer helicóptero que salió en auxilio del pesquero. Según la documentación oficial, el Dauphin NII despegó de la base de Alvedro del Helimer Galicia a las 3.13 horas, 42 minutos después de recibir el orden de Salvamento Marítimo, incumpliendo así la propia normativa de Sasemar que fija un tiempo de respuesta máximo para el Helimer de 10 minutos desde que recibe una alerta. La información oficial, a la que ha tenido acceso este diario, ayuda a entender algunas de las causas de este retraso.

El informe interno de Salvamento revela que la aeronave que sustituyó aquella noche al Sikorsky S61-N, un helicóptero de mayores prestaciones que habitualmente opera desde A Coruña pero que se había desplazado a Noruega un mes antes para someterse a una revisión, tenía averiado el visor nocturno por infrarrojos, lo que obligó a que la tripulación tuviera que acometer la búsqueda de los ocho naufragos a ojo, sirviéndose únicamente de los focos del aparato, entre olas de 8 metros y vientos que aquella noche superaron los 55 nudos (90 kilómetros por hora). Según consta en el documento, que toma como base el relato de los equipos que participaron en el rescate, "el FLIR [sistema de visión por infrarrojos] se encontraba desmontado debido a una avería, lo que impidió efectuar la misión con el auxilio de medios de búsqueda electrónicos".

No fue el único inconveniente técnico que, según el informe, tuvo que afrontar la tripulación durante la madrugada del 15 de enero. Cuando el piloto arrancó motores a las 2.55 horas, 13 minutos después de recibir orden, varias luces de advertencia en el aparato detectaron anomalías mecánicas que obligaron a abortar el despegue. El foco de aterrizaje no funcionaba y la señalización interna de puertas abiertas permanecía encendida una vez que éstas fueron cerradas.

Según el minucioso cronograma de Salvamento, los tripulantes perdieron 18 minutos revisando la máquina, hasta que el helicóptero partió por fin a las 3.13 horas sin iluminación para el aterrizaje, sin el sistema de vuelo estacionario automático que permite a estos aparatos

fijarse sobre un punto en el aire para lanzar la grúa sin necesidad de realizar maniobras y con el visor nocturno de infrarrojos averiado. Estas circunstancias, "la meteorología y el equipamiento de la aeronave" impidieron actuar "directamente" al Helimer Galicia, que se limitó a ofrecer iluminación para guiar a las embarcaciones que ya rastreaban la zona en búsqueda de los naufragos.

Según el atestado, fueron "la meteorología y el equipamiento de la aeronave" las que frustraron la actuación del Dauphin NII, que regresó a Alvedro cuando agotaba su autonomía de vuelo. Esta explicación contrasta con la versión oficial de Salvamento, cuyos representantes han negado la existencia de anomalías en sus medios y atribuido el fracaso de la operación exclusivamente al mal tiempo.

El helicóptero que relevó al Helimer, el Pesca II de la Xunta, tardó en llegar al lugar del hundimiento del *Cordero* 15 minutos según Sasemar. Los patrones de los barcos aseguran que la búsqueda sin medios aéreos se prolongó media hora.

Entre el informe de Salvamento aparece otro dato significativo. El comandante y el copiloto del aparato, al igual que la aeronave, no pertenecían a la base de Alvedro, sino a la de Gijón, y por tanto "desconocían la geografía de la zona" donde transcurrió el naufragio, lo que "mermó la eficacia de la operación".

Una nave con menos prestaciones

El pliego de condiciones del concurso por el que Salvamento Marítimo adjudicó la gestión de las aeronaves de rescate no obliga a la adjudicataria, Helicsa, a sustituir los modelos Sikorsky S-61-N que operan en la mayoría de las bases Helimer por otros de similares prestaciones. Según el contrato, en caso de avería o revisión de las naves titulares, Helicsa pondrá a disposición de

Salvamento los modelos Bell 212, más antiguos y atrasados que el Sikorsky S-61-N. El contrato ampara así que la empresa pueda utilizar como recambio el Dauphin NII, un modelo con mejores prestaciones que el Bell 212. Helicsa asegura que cumplió con los requisitos de la concesión y sostiene que el cambio de aeronave no influyó "en absoluto" en la operación.

Los pilotos y expertos aeronáuticos consultados por este periódico discrepan. Aseguran que el Sikorsky S 61-N por su elevado peso gana estabilidad y se defiende mejor ante temporales extremos que el Dauphin NII. Este último carece de un sistema de vuelo estacionario automático, que le permite mantenerse sobre un punto sin obligar al piloto a maniobrar.

FORMACIÓN

Hasta la fecha, 2.272 titulados han asistido a diferentes cursos obligatorios, organizados por AETINAPE, todos ellos gratuitos.

Es uno de los servicios que la Asociación pone a disposición de sus afiliados.

FORMACIÓN

Cursos de incremento de atribuciones para mecánicos navales

De acuerdo con el R.D. 653/2005 del MAPA, todos los Mecánicos Navales que deseen incrementar sus atribuciones profesionales deberán asistir a un cursillo que ya se viene impartiendo en diferentes Escuelas e Institutos Politécnicos Marítimo-Pesqueros.

Recordamos que es importante realizar estos cursillos, teniendo en cuenta las reformas pendientes en el ámbito del nuevo modelo profesional marítimo.

Por ello, desde AETINAPE se vienen manteniendo contactos periódicos con diferentes Administraciones autonómicas de cara a una programación acorde con la demanda, las circunstancias y condicionantes laborales de nuestros Mecánicos Navales.

Actualización de certificados de supervivencia y contraincendios

Los cursos de Lucha Contraincendios y Supervivencia en la Mar, I y II nivel, han cambiado de nombre y han pasado a denominarse:

- **Primer Nivel de Lucha Contraincendios y Supervivencia en el Mar:** Formación Básica
- **Segundo Nivel de Lucha Contraincendios y Supervivencia en el Mar:** Avanzado de Contraincendios y Botes de Rescate no Rápidos.

Todos los poseedores de estos certificados de I y II Nivel deben pasar por Capitanía Marítima para proceder al cambio de denominación antes del 1 de enero de 2007.

FORMACIÓN

Tres convocatorias extraordinarias para obtener los títulos de cabotaje

Todos los titulados de puente que deseen obtener los títulos de Patrón de Cabotaje y Mayor de Cabotaje, y así acceder a la polivalencia profesional, tienen su última oportunidad a través de cinco convocatorias extraordinarias que vienen reguladas en la Resolución de 2 de julio de 2007 de la DGMM, derivado de la entrada en vigor de la Orden FOM 983/2007 de 30 de marzo y que se publica íntegramente en las páginas de legislación de este dossier.

Esto es consecuencia de uno de los acuerdos obtenidos entre AETINAPE y la DGMM.

Todos aquellos interesados pueden contactar con la Secretaría de la Asociación, ya que disponemos de apuntes

CONVOCATORIAS EXTRAORDINARIAS DE CABOTAJE

MINISTERIO DE FOMENTO

(BOE 166 de 12/7/2007)

13461 *Resolución de 2 de julio de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se aprueba el procedimiento de los exámenes extraordinarios para la obtención de los títulos de patrón mayor de cabotaje y patrón de cabotaje, derivados de la entrada en vigor de la Orden FOM/983/2007, de 30 de marzo.*

La Orden FOM/983/2007, de 30 de marzo, por la que se modifica la Orden de 21 de junio de 2001, sobre tarjetas profesionales, en su artículo único, establece que las certificaciones de examen correspondientes a las titulaciones de Patrón mayor de cabotaje y Patrón de cabotaje, emitidas hasta el día 31 de diciembre de 2008 por un centro de formación profesional autorizado serán admitidas por la Dirección General de la Marina Mercante para la expedición de las tarjetas profesionales.

El propósito de la presente Resolución es establecer el procedimiento para la realización de los exámenes extraordinarios que se celebrarán hasta el 31 de diciembre de 2008.

Primero. Número de convocatorias y personas que pueden presentarse.-Se aprueba la realización de cinco exámenes extraordinarios conducentes a la obtención de cada uno de los títulos profesionales de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje.

Se podrán presentar a los exámenes las personas que en septiembre del año 2002 tenían pendientes de aprobar alguna asignatura del examen de Patrón de Cabotaje o del examen de Patrón Mayor de Cabotaje. Aquellas personas que no se hubiesen matriculado de asignatura alguna de Patrón de Cabotaje o Patrón Mayor de Cabotaje, no se podrán presentar a estos exámenes.

Además de los anteriores, se podrán presentar aquellos que estén en posesión de las siguientes titulaciones o de los correspondientes certificados de examen: Capitán de Pesca, Patrón de Pesca de Altura y Patrón de Pesca Primera Litoral, y que pueden acceder a los exámenes de Patrón de Cabotaje y Patrón Mayor de Cabotaje a través de la oportuna convalidación de las asignaturas obligatorias para la obtención de los correspondientes

títulos de la marina mercante. En estos últimos casos, no se podrán presentar a los dos exámenes de Patrón de Cabotaje y Patrón Mayor de Cabotaje en una misma convocatoria y deberán superarlos en sucesivas convocatorias.

Las convocatorias se realizarán en las fechas indicadas en el anexo I.

Segundo. Lugar de celebración de las pruebas.- Las pruebas se realizarán en las fechas indicadas en el anexo I en los siguientes Centros: el «Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Atlántico» de Vigo, el «IFAPA-Centro Náutico Pesquero» de Cádiz, el «Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo Pesquero» de Arrecife de Lanzarote, el «Instituto de Formación Profesional Marítimo Pesquero» de Santa Cruz de Tenerife, el centro «Itsasmendikoi Pasaia», el Centro de Formación Profesional Náutico Pesquera de Gijón, el «Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Mediterráneo» de Alicante y el «Centro de Formación Náutico Pesquera» de Santander.

Tercero. Nombramiento de los Tribunales.- Los Tribunales que han de juzgar estas pruebas serán constituidos por cada Centro. Una vez finalice cada convocatoria, se remitirán a los servicios centrales de la Dirección General de la Marina Mercante las actas correspondientes.

Cuarto. Procedimiento de convalidación de los titulados de pesca por las titulaciones de formación profesional.

1. Los centros de formación relacionados en el punto Segundo, a partir de la fecha de la publicación de la presente Resolución, podrán realizar las convalidaciones oportunas de los poseedores de titulaciones o certificados de examen de Capitán de Pesca, Patrón de Pesca de Altura y Patrón de Pesca Primera Litoral por las correspondientes a los títulos profesionales de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje, de acuerdo con las normas de convalidación establecidas en la materia.
2. La documentación que deben presentar los interesados para la convalidación será la siguiente:
 - a) Copia compulsada del título de pesca correspondiente, o del certificado de examen emitidas por el Centro de Formación Profesional correspondiente.
 - b) En su caso, justificante de pago de la tasa por

LEGISLACION

derechos de convalidación, por la cuantía que corresponda en la respectiva Comunidad Autónoma donde se haga el examen.

3. Una vez realizada la convalidación, el centro de formación profesional emitirá el correspondiente certificado de convalidación.

Quinto. Requisitos para la presentación de las solicitudes para participar en los exámenes.- La persona interesada en presentarse a los exámenes extraordinarios de recuperación, deberá solicitarlo a la Dirección General de la Marina Mercante, en los plazos previstos en el Anexo I. Para ello, el interesado deberá presentar ante el Centro de formación citado en el punto segundo, la documentación que se relaciona a continuación en cada convocatoria:

- a) Solicitud, conforme al modelo del Anexo II.
 - b) Copia compulsada del Documento Nacional de Identidad o Pasaporte, en vigor, o el consentimiento expreso del interesado para que sus datos de identidad puedan ser consultados, tal y como dispone el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documentos de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos vinculados o dependientes y la Orden PRE/3949/2006, de 26 de diciembre, por la que se establece la configuración, características, requisitos y procedimientos de acceso al Sistema de Verificación de Datos de Identidad.
 - c) Certificado oficial de examen emitido por el Centro de Formación Profesional correspondiente, en el que figuren las notas de las asignaturas del examen de Patrón de Cabotaje o Patrón Mayor de Cabotaje.
- En su caso, certificado oficial de las convalidaciones que le dan derecho a la presentación de este examen.
- d) Justificante de pago de la tasa por derechos de examen, por la cuantía que corresponda en la respectiva Comunidad Autónoma donde se vaya a realizar el examen.

Madrid, 2 de julio de 2007.-

El Director General de la Marina Mercante,

Felipe Martínez Martínez.

ANEXO I

Fechas de celebración de los exámenes extraordinarios de recuperación para la obtención de los títulos profesionales de patrón mayor de cabotaje y patrón de cabotaje

Convocatoria de diciembre 2007:

Inicio de matrícula: 15 de octubre de 2007.

Cierre de matrícula: 15 de noviembre de 2007.

Inicio de exámenes a partir de: 3 de diciembre de 2007.

Convocatoria de febrero 2008:

Inicio de matrícula: 14 de enero de 2008.

Cierre de matrícula: 31 de enero de 2008.

Inicio de exámenes a partir de: 18 de febrero de 2008.

Convocatoria de junio 2008:

Inicio de matrícula: 2 de mayo de 2008.

Cierre de matrícula: 16 de mayo de 2008.

Inicio de exámenes a partir de: 2 de junio de 2008.

Convocatoria de septiembre 2008:

Inicio de matrícula: 1 de julio de 2008.

Cierre de matrícula: 15 de julio de 2008.

Inicio de exámenes a partir de: 15 de septiembre de 2008.

Convocatoria de diciembre 2008:

Inicio de matrícula: 31 de octubre de 2008.

Cierre de matrícula: 14 de noviembre de 2008.

Inicio de exámenes a partir de: 1 de diciembre de 2008.

ANEXO II

Solicitud para presentarse a los exámenes extraordinarios de recuperación para la obtención de los títulos profesionales de patrón mayor de cabotaje y patrón de cabotaje

Apellidos, Nombre

Domicilio:

Desea examinarse de

Por lo que solicita se le permita participar en el examen, de acuerdo con la Orden FOM/983/2007, de 30 de marzo.

En, a de de 200....

(Firma del solicitante)

Sr. Director General de la Marina Mercante.

MARINERO EN BUQUES DE PESCA

BOE 290, de 04-12-07

MINISTERIO DE AGRICULTURA,
PESCA Y ALIMENTACION

REAL DECRETO 1519/2007,

de 16 de noviembre, por el que se establecen los conocimientos y requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de marinerero en buques de pesca.

SEGURIDAD SOCIAL

BOE 291, de 05-12-07

JEFATURA DEL ESTADO

LEY 40/2007,

de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social.

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.

ESCUCHA EN EL CANAL 16

BOE nº310, de 27-12-07

MINISTERIO DE FOMENTO

RESOLUCION

de 04-12-07, de la DGMM, por la que se amplía la fecha de la escucha continua en el canal 16 de VHF por parte de los buques civiles y estaciones costeras españolas.

RECONOCIMIENTOS MEDICOS

BOE 313, de 31-12-07

MINISTERIO DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

REAL DECRETO

1696/2007, de 14 de diciembre, por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo.

LEGISLACION

BASES COTIZACION REGIMEN ESPECIAL DEL MAR

BOE 23, de 26-01-08

MINISTERIO DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

ORDEN TAS/71/2008,

de 18 de enero, por la que se establecen para el año 2008, las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero.

EQUIPOS DE EVALUACION ANTE EMERGENCIAS MARITIMAS

BOE 26, de 30-01-08

MINISTERIO DE FOMENTO

ORDEN FOM/93/2008,

de 23 enero, por la que se regula la composición y funciones, de los equipos de evaluación ante emergencias marítimas.

CERTIFICADOS DE PROFESIONALIDAD

BOE 27, de 31-01-08

MINISTERIO DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

REAL DECRETO 34/2008,

de 18 de enero, por el que se regulan los certificados de profesionalidad.

CENSO DE FLOTA PESQUERA OPERATIVA

BOE 39, de 14-02-08

MINISTERIO DE AGRICULTURA,
PESCA Y ALIMENTACION

ORDEN APA/320/2008,

de 6 de febrero, por la que se establece el procedimiento para la inclusión en el censo de la flota pesquera operativa de los buques de pesca españoles objeto de regularización en virtud de la Ley 9/2007, de 22 de junio, sobre regularización y actualización de inscripciones de embarcaciones pesqueras en el registro de buques y empresas navieras y en el censo de la flota pesquera operativa.

DISTRIBUCION DE CUOTAS ASIGNADAS A ESPAÑA

BOE 27, de 31-01-08

MINISTERIO DE AGRICULTURA,
PESCA Y ALIMENTACION

ORDEN APA/115/2008,

de 28 de enero, por la que se establecen las condiciones de distribución de las cuotas asignadas a España de determinadas especies profundas.

OFERTA PÚBLICA DE EMPLEO

LEGISLACION

MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PUBLICAS

1546 REAL DECRETO 66/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba la oferta de empleo público para el año 2008

BOE 26, DE 30-01-08

Subgrupo A2

Cuerpos de la Administración del Estado

	Cupo general	Reserva discapacitados	Total plazas
0911 A.T.S. de Instituciones Penitenciarias	36	0	36
0617 Arquitectos Técnicos al Servicio de la Hacienda Pública	14	1	15
0313 Ayudantes de Archivos, Bibliotecas y Museos	35	2	37
0616 Diplomados Comerciales del Estado	13	1	14
0619 Diplomados en Estadística del Estado	39	2	41
1416 Diplomados en Meteorología del Estado	14	1	15
0009 Ejecutivo del S.V.A.	41	0	41
1122 Gestión de la Administración Civil del Estado	129	7	136
1177 Gestión de Sistemas e Informática de la Administración del Estado	133	7	140
1419 Ingenieros Técnicos Aeronáuticos	13	1	14
0406 Ingenieros Técnicos de Arsenales de la Armada	14	0	14
1011 Ingenieros Técnicos de Obras Públicas	39	2	41
0615 Ingenieros Técnicos del SOIVRE	6	0	6
0112 Ingenieros Técnicos en Especialidades Agrícolas	3	0	3
1120 Ingenieros Técnicos en Topografía	9	1	10
0113 Ingenieros Técnicos Forestales	2	0	2
0618 Ingenieros Técnicos Forestales al Servicio de la Hac. Pública	5	0	5
1510 Subinspectores de Empleo y Seguridad Social	43	2	45
0015 Técnico de Auditoría y Contabilidad	72	4	76
0016 Técnico de Gestión Catastral	16	1	17
0014 Técnico de Hacienda	380	20	400

Cuerpos y Escalas de la Administración de la Seguridad Social

1610I Gestión de la Admón. de la S.S., Esp. Auditoría y Contabilidad	24	1	25
--	----	---	----

Escalas de Organismos Autónomos

6458 Enfermeros Subinspectores del C. Inspección Sanitaria Admón. S.S.	1	0	1
6014S Gestión de Organismos Autónomos, Esp. Sanidad y Consumo	47	3	50
5022 Técnicos Especialistas de Grado Medio de los OPIS	43	2	45
5913 Titulados Escuelas Técnicas de Grado Medio OO.AA. de M. Ambiente	19	1	20
5014 Titulados Escuelas Técnicas de Grado Medio OO.AA. del Mapa	12	1	13
6209 Titulados Escuelas Técnicas de Grado Medio OO.AA. M. Fomento	13	1	14
5310 Titulados Técnicos Especializados del INTA	10	1	11

Total A2

1.225 62 1.287

Subgrupo C1

Cuerpos de la Administración del Estado

0010 Agentes del S.V.A.	90	0	90
0921 Ayudantes de Instituciones Penitenciarias	1.010	0	1.010
0628 Delineantes	14	1	15
1135h General Administrativo Admón. Est., Esp. Agentes Hacienda Pública	142	8	150
1429 Observadores de Meteorología del Estado	24	1	25
1188 Técnicos Auxiliares de Informática de la Admón. del Estado	97	5	102
1134 Técnicos Especialistas en Reproducción Cartográfica	5	0	5

Escalas de Organismos Autónomos

5000 Agentes Medioambientales de OO.AA. del M. Medio Ambiente	30	0	30
5040 Analistas de Laboratorio del IRA	4	0	4
5321 Analistas y Operadores Laboratorio del INTA	3	0	3
5431 Auxiliar Archivos, Bibliotecas y Museos OO.AA. del MCU	22	1	23
5024 Ayudantes de Investigación de los OPIS	53	3	56
Total C1	1.494	19	1.513

LEGISLACION

Subgrupo C2		Cupo general	Reserva discapacitados	Total plazas
Cuerpos de la Administración del Estado				
1146	General Auxiliar de la Admón. del Estado	1277	137	1.414
0424	Oficiales de Arsenales de la Armada	14	1	15
Escalas de Organismos Autónomos				
5048	Auxiliares de Investigación de los OPIS	43	2	45
Total C2		1.334	140	1.474
Total personal funcionario		5.500	296	5.796
Personal laboral				
Convenio Único		1.047	55	1.102
Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación		15	1	16
Ministerio de Cultura		3	0	3
Ministerio de Economía y Hacienda		14	1	15
Ministerio de Educación y Ciencia		41	2	43
Ministerio de Interior		5	0	5
Ministerio de la Presidencia		29	2	31
Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales		6	0	6
Otro Personal Laboral		47	3	50
Total L		1.207	64	1.271
Total personal laboral		1.207	64	1.271
Total general Administración General del Estado		6.707	360	7.067

E. P. EMPRESARIALES Y ENTES PÚBLICOS

Personal funcionario		Cupo general	Reserva discapacitados	Total plazas
Subgrupo A1				
Cuerpos de la Administración del Estado				
1300	Superior C. Técnico Seguridad Nuclear y P. Radiológica. CSN	19	1	20
Total A1		19	1	20
Total personal funcionario		19	1	20
Personal laboral				
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)		335	17	352
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)		938	47	985
Centro Para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI)		30	2	32
Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones		27	1	28
Comisión Nacional de la Energía		12	1	13
Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV)		43	2	45
Consejo Económico y Social		3	0	3
Consorcio de Compensación de Seguros		4	0	4
Consorcio de la Zona Especial Canaria		3	0	3
Entidad Pública Empresarial del Suelo		1	0	1
Entidad Pública Empresarial Red.Es		10	0	10
Fabrica Nacional de Moneda y Timbre		49	3	52
Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE)		60	3	63
Instituto Cervantes		19	1	20
Instituto Crédito Oficial		10	0	10
Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX)		11	1	12
Instituto Para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)		6	0	6
Museo Nacional del Prado		29	1	30
Puertos del Estado y Autoridades Portuarias		143	7	150
Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)		33	2	35
Total L		1.766	88	1.854
Total personal laboral		1.766	88	1.854
Total general E. P. Empresariales y Entes Públicos		1.785	89	1.874
Total general		8.492	449	8.941



AETINAPE

Avda. General Sanjurjo 16-18, 2º Dcha. 15006 - A Coruña
Telfs.: 981 299 577 - 981 299 614 - Fax: 981 294 307
aetinape@aetinape.com