

RE

NOVIEMBRE 08

SSOD



AETINAPE

Dossier AETINAPE Noviembre 2008

2	Contenido
3	Norte
5-12	Informes y noticias
13-14	Formación
15-33	Colaboraciones
34-45	Revista de Prensa
46-51	Legislación

Quesada



XV Pleno en Canarias, un acto de justicia

La decisión de celebrar el Pleno Nacional de AETINAPE en Canarias supone sobre todo un acto de justicia. En primer lugar porque para cualquier titulado náutico-pesquero, Canarias no sólo significa sol y playa, como para la mayoría de la ciudadanía española. Los puertos insulares forman parte de la cultura marítimo-pesquera de nuestro país con todo el derecho. La presencia de canarios en las flotas españolas es tan agradable e intensa como los recuerdos de los no canarios cuando el archipiélago fue su puerto base.

Si alguna tierra española es susceptible de ser considerada un paraíso, esa es Canarias. No por su proverbial temperatura o por sus espectaculares paisajes, si no sobre todo por la calidad de sus gentes y la armonía de su carácter, siempre cálido y afable, siempre cooperador y solidario.

La importancia de Canarias para el sector marítimo pesquero español no necesita justificación. Tanto la actividad industrial como la pesca artesanal gozan de la suficiente tradición en estos puertos, y no digamos la actividad del transporte de viajeros o el cabotaje, favorecidos por la condición insular y la ubicación geográfica del archipiélago, en mitad del Atlántico, frente a África.

África, el mar y Canarias. No podíamos hablar de estos tres grandes conceptos sin dedicarles un recuerdo emocionado a todas las personas que se atreven dentro de un cayuco a desafiar al océano con el deseo de vivir en Europa, huyendo de la pobreza material, la injusticia internacional y la gravísima situación social que sufre el continente africano sin que nadie haga nada por superar esa terrible situación.

Hermanos africanos que paradójicamente vienen a ocupar los trabajos —muchos de ellos en el sector marítimo pesquero— que a nuestros conciudadanos no les interesan debido a sus ridículas condiciones salariales.

Frente a ese mar de tragedia y supervivencia se levanta el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero de Canarias, en Arrecife de Lanzarote, donde se celebrará el próximo día 12 de diciembre nuestra reunión bianual.

Es uno de los 5 grandes centros de formación náutico pesquera de España, donde tendremos la ocasión de repasar los asuntos de mayor trascendencia para nuestra profesión.

Una tierra canaria que sufrió como ninguna la última gran crisis pesquera, tras la desaparición del acuerdo con Marruecos, que afectó tanto a la flota industrial cefalopodera, como a la sardinera artesanal, reduciendo al sector a una condición testimonial.

Un sector pesquero que se repone de sus constantes golpes en un mundo sin fronteras, con la esperanza de conseguir mejores perspectivas laborales para sus protagonistas, y mejores perspectivas de desarrollo humano para todas las personas del planeta.

Aetinape

AETINAPE gestiona ante el Gobierno la urgente solución a la crisis de las titulaciones en Namibia.

Aetinape se ha puesto de nuevo manos a la obra para solucionar el recurrente problema de la validez internacional de las tarjetas profesionales.

Namibia fue otra vez el escenario de un conflicto al que, gracias a la mediación de AETINAPE, se han desplazado funcionarios españoles para certificar in-situ la validez de unas tarjetas que para ellos resultan poco claras, aunque todo indica que toman este asunto como disculpa para reducir la presencia de profesionales españoles a bordo de los barcos que allí faenan, como en otro momento ocurrió en Argentina.

Ya el pasado año, después de aparecer este problema y a instancias de AETINAPE, una representación española del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino desplazada a Namibia mantuvo diversas reuniones con representantes de la Administración Marítima de Namibia y el conflicto se resolvió de manera provisional con la expedición de un Certificado acreditativo de la titulación en el que se hace referencia al cumplimiento de los requisitos y conocimientos mínimos establecidos en las reglas II/1 y II/2 del Convenio Internacional de la OMI sobre Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F 1995).

Pero esos acuerdos resultaron papel mojado, ya que el Gobierno de España no se volvió a preocupar en serio del asunto. Decían estar trabajando en un Proyecto de Orden Ministerial que regularía las nuevas tarjetas españolas de

Identidad Profesional Marítima. Estas tarjetas serían emitidas, por delegación del Estado, por las Comunidades Autónomas con un formato único, en inglés y español, y estarían dentro del marco legal de la legislación marítima internacional (Convenio OMI STCW-F 1995), para evitar la cascada de problemas que ha supuesto que en el año 2000 se hayan transferido estas competencias a las Comunidades Autónomas. Este Proyecto es consecuencia de las gestiones entre el Gobierno Central, Comunidades Autónomas y AETINAPE.

A principios de septiembre de este año, se repetían las amenazas namibias contra los tripulantes españoles, y AETINAPE volvió a la carga, en representación de los profesionales. En las primeras reuniones con las autoridades españolas se arrancó ya un compromiso del gobierno: que nadie perdiera su puesto de trabajo por causa de las deficiencias en su tarjeta.

El 24 de septiembre, una nueva delegación española viaja a Namibia para abordar el problema. Previamente se había elaborado una relación de profesionales amenazados por esta circunstancia, por lo que los funcionarios españoles se comprometieron ante las autoridades namibias a expedir un certificado del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, por cada uno de los afectados, redactado en español e inglés.

El objetivo es que las autoridades del país sud-africano tengan la seguridad de que las tarjetas actuales expedidas por las Comunidades Autónomas están validadas por el Gobierno español y cumplen los requisitos y conocimien-

tos 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).

Por otra parte, AETINAPE manifestó que espera que la guerra de las tarjetas profesionales no esconda otros objetivos como la progresiva namibización de los titulados de esa flota.

A consecuencia de la intervención de las autoridades españolas gracias a la implicación de AETINAPE, el Gobierno de Namibia concedió

una moratoria mediante la que reconocerá hasta inicios del próximo año a los cerca de 200 titulados náutico-pesqueros que tripulan los buques congeladores vinculados a empresas mixtas de capital español y en su mayoría gallego. Las autoridades del país africano no admitían los certificados de estos trabajadores al estar expedidos por las administraciones autonómicas.

Por su parte, los armadores permanecieron en todo momento ajenos a este problema.

Oposiciones de quita y pon

Capitanes de Pesca reivindican su derecho a presentarse a puestos del grupo A de la Función Pública

El pasado mes de mayo se convocó el proceso selectivo para el ingreso por el sistema general de acceso libre y promoción interna, en la Escala de Titulados de Escuelas Técnica de Grado Medio de Organismos Autónomos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, una convocatoria de la que quedaban excluidos los Capitanes de Pesca. Esto ocurre después de más de 20 años en que a estos titulados se les permitió el acceso a dicho cuerpo y del que ya forman parte un grupo de compañeros.

Gracias a la intermediación de AETINAPE, en julio se corregían errores y el BOE publicaba la posibilidad de que los Capitanes de Pesca se presentasen a esas plazas. Pero 3 días después, el mismo boletín oficial desmentía dicho error, volviendo a la situación inicial del veto a los Capitanes.

Los Capitanes de Pesca por Decreto tienen acceso al Grupo de Licenciados, Grupo A, para el Cuerpo de Profesores de Escuelas Marítimo-Pesqueras en la Comunidad Autónoma de Galicia, además de obviamente al Grupo B hasta ahora grupo de Diplomados Universitarios.

Ante esta situación, AETINAPE ha presentado un recurso legal, en paralelo a distintas reuniones con responsables de la Secretaría General del Mar, institución que manifestó su contrariedad ante lo sucedido, posicionándose en favor de la entrada de los Capitanes de Pesca con todos sus derechos. Además, la organización profesional puso en marcha gestiones parlamentarias, logrando incluso que el Portavoz de Pesca del PSOE en el Congreso trasladase esta demanda a la Ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.

Alegaciones de titulados y profesionales del Servicio de Guardacostas a la Ley de Pesca de Galicia

Una representación de AETINAPE y de los profesionales titulados que realizan su trabajo en el Servicio de Guardacostas mantuvieron una reunión de trabajo en el Parlamento de Galicia con los diputados portavoces de la Comisión de Pesca de los grupos del PP, PSOE y BNG, a quienes se presentaron un conjunto de alegaciones a la Ley de Pesca de Galicia, solicitándose su apoyo a las mismas.

Las alegaciones son las siguientes:

El título XII artículos 113 y 118, trata de la Inspección y Control

En el artículo 114 de la Inspección y Vigilancia Pesquera. Proponemos los cambios de grupos por los recogidos en el Estatuto del Empleado Público Ley 7/2007

- a) Escala Técnica.....A1
- b) Escala Ejecutiva.....A2
- c) Escala de agentes.....C1

Como se deduce de lo anterior, en este caso y como cuerpos especiales procede crear el nuevo grupo B para Técnicos Superiores con las titulaciones específicas de Patrón de Altura y Mecánico Mayor Naval, ya que son las necesarias para despachar una embarcación porque los Técnicos Superiores no pueden. La Consellería de Pesca y AAMM facilitaría a los Titulados del sistema antiguo el acceso al reconocimiento académico de Técnicos Superiores en las escuelas de la Consellería (ya hay un proyecto en marcha para homologar a los titulados antiguos con los nuevos).

Puesto que se trata de profesionales con experiencia laboral y el puesto de trabajo es el de Patrón y Jefe de Máquinas de embarcación, consideramos que debe incluirse como titulaciones de acceso al Patrón de Pesca de Altura y Mecánico Naval Mayor del Plan antiguo, ya

que los Reales Decretos 2017/2004 y 653/2005 les otorgó las mismas atribuciones profesionales que a los titulados del sistema LOGSE que sustituyeron a las anteriormente citadas por las de Patrón de Altura y Mecánico Mayor Naval.

Se debe tener en cuenta el informe del Consejo Económico y Social de Galicia en su punto 25:

Nueva Disposición Adicional:

"En el momento en que se desarrolle la Disposición adicional séptima del Estatuto Básico del Empleado Público, por Ley de la Función Pública de Galicia, la Escala de Titulados Náutico-Pesqueros de Vigilancia Pesquera, así como los/as funcionarios/as que accedieron a la Escala de Subinspección Pesquera con titulación de formación profesional de segundo grado náutico-pesquera, contemplado en la disposición transitoria primera, 1.c, de la Ley 2/2004 de 21 de abril, quedarán integrados en una agrupación profesional, con las especialidades de Patrón y Mecánico, equiparada al grupo B del artículo 120 de la presente Ley."

Si tenemos en cuenta que se trata de profesionalizar el Servicio de Guardacostas de Galicia, consideramos conveniente la inclusión de un periodo mínimo de experiencia laboral de 5 años como Patrón o Jefe de Máquinas, ya que su función en la Administración es la de ejercer como mando de una embarcación, y si cumple la legalidad internacional para tal cometido en la empresa privada en buques civiles sin limitación, parece razonable que puedan ejercer en atribuciones y buques que tengan capacidades que están muy por debajo de sus atribuciones profesionales con independencia del título académico.

Es necesario pedir títulos profesionales en todas las escalas si lo que se pretende es tener profesionales del mar, ya que con las titu-

laciones académicas no se puede despachar una embarcación.

En el C1 debe especificarse que titulaciones son necesarias para después, por decreto, desarrollar el organigrama del Servicio con las funciones adecuadas al cargo a desempeñar. Para después poder diferenciar con niveles de complemento de destino la responsabilidad de cada agente según las funciones recomendadas (Ver Decreto 157 y modificación propuesta por la propia Consellería de Pesca).

En el artículo 116.4 eliminar "aire". Pensamos que es suficiente mar y tierra; y si pretenden que se vaya por aire, hay que regularlo adecuadamente.

Disposición Adicional 1ª. Extinción del Intecmar. Queremos que el paso de integración del per-

sonal sea según el IV Convenio de personal laboral de la Xunta, después de un concurso del actual personal laboral fijo de la Xunta que se encuentra en ese Instituto. Añadir en el párrafo 4 de dicha disposición

"Reglamentariamente se fijará el procedimiento y condiciones en que se hará efectiva la integración de dicho personal como personal de la Xunta de Galicia respetando en todo caso lo dispuesto para adquisición de la condición de personal de la Xunta de Galicia que figure en el Convenio Colectivo vigente.

Disposición adicional 5ª: debe recoger la integración en los nuevos grupos de referencia por lo dicho anteriormente y puede recoger la manera de integrar a los titulados náutico-pesqueros y subinspectores en el nuevo grupo B de referencia.

Nombramiento de nuevo tesorero

En la reunión extraordinaria de la Junta Directiva de AETINAPE celebrada el pasado día seis de Septiembre se acordó nombrar Tesorero de la Asociación a D. Pedro Riveiro Domínguez, Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho, que acepta el cargo de Tesorero y deja vacante el de vocal que venía ostentando desde la fundación de la Asociación.

Pedro Riveiro actualmente está al frente de la dirección de la Escuela Náutico-Pesquera de Ferrol.

Con este nombramiento Pedro Riveiro sustituye al inolvidable amigo y compañero Balbino Moreda.

Reunión en Sevilla con el presidente del IFAPA andaluz

El vicepresidente de nuestra Organización, Manuel Pazos, mantuvo una reunión en Sevilla con Francisco Javier de las Nieves López, presidente del IFAPA (Instituto Andaluz de Investigación y Formación Agraria, Pesquera, Alimentaria y de la Producción Ecológica) dependiente de la Consejería de Agricultura y Pesca y que es el organismo encargado de apoyar el desarrollo de las políticas pesqueras, planificar y llevar a la práctica los programas de formación de los pescadores, mejorando su eficacia.

Dispone de una red de centros en todo el territorio andaluz, entre los que se encuentra el Centro náutico-pesquero de Cádiz, antiguo Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho y la Escuela Náutico-Pesquera de Huelva. En esta reunión se trataron distintos asuntos, entre los que cabe destacar la formación náutico-pesquera, las reformas necesarias para mejorar y dar respuesta a los desafíos que tiene el colectivo andaluz, la realización del curso de aumento para los Mecánicos Navales, la celebración de exámenes extraordinarios para las titulaciones de pesca y el reciclaje del sector pesquero. El recién nombrado presidente mostró una actitud totalmente positiva que esperamos se plasme en resultados.

Se propone a Marina Mercante modificar el decreto sobre días de mar para Patrón Mayor de Cabotaje

AETINAPE, por las razones que exponemos, considera necesario modificar la legislación en cuanto a acreditación de días de mar para Patrón Mayor de Cabotaje, teniendo en cuenta que los días de mar para la obtención de estas titulaciones se pueden realizar en todo tipo de buques civiles (ORDEN de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante, artículo 7, apartado 7).

Por ello deberían reconocerse los días realizados como Patrón de Pesca de Altura y Capitán de Pesca anteriores a la obtención de la titulación de Patrón Mayor de Cabotaje para que fuesen aceptados, teniendo en cuenta que estos titulados ya han venido ejerciendo mando y por tanto poseen experiencia suficientemente demostrada para la obtención de una titulación que es similar a la que ya ostentan, e incluso en algún caso como es el del Capitán de Pesca de rango superior.

PROPUESTA DE MODIFICACION REAL DECRETO 2062/1999 Y REAL DECRETO 509/2002.

Artículo único. Modificación de la disposición transitoria tercera del Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, por el que se regula el nivel mínimo de formación en Profesiones marítimas.

Se da nueva redacción al párrafo A) del apartado 1, punto b) de la disposición transitoria tercera del Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, que quedará redactado de la siguiente forma :

A) Requisitos :

b) Haber ejercido de oficial de puente durante un período de embarco no inferior a 36 meses, con posterioridad a la fecha de obtención del título de Patrón de Cabotaje o Patrón de Litoral. Este periodo podrá reducirse a no menos de veinticuatro meses si se ha ejercido de capitán o de primer oficial de puente durante un período de embarco de al menos doce meses.

Se da nueva redacción al párrafo B) del apartado 1 de la disposición transitoria tercera del Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, y Real Decreto 509/2002 que modificó el anterior en dicho apartado, y que quedará redactado de la siguiente forma :

B) Atribuciones :

a) Ejercer de Capitán o de oficial de Puente, en buques mercantes que no sean de pasaje, de arqueo bruto no superior a 1600 GT, que realicen navegaciones próximas a la costa.

Quedarán exentos de la limitación de navegaciones próximas a la costa que establece el párrafo anterior, los que acrediten el ejercicio profesional como Capitanes u Oficiales de Puente durante un período de 12 meses de embarque, a contar desde la fecha de expedición de la tarjeta de Patrón Mayor de Cabotaje, Patrón de Pesca de Altura ó Capitán de Pesca.

El apartado B no se modificaría.

Proyecto de nuevas tarjetas profesionales en Pesca

Alegaciones presentadas al Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y el Sector Pesquero, que nos han enviado de la Secretaría General del Mar con fecha de 5 de Septiembre.

Artículo Único, apartado 2. Estamos de acuerdo en que las tarjetas deben expedirse en castellano y en lengua inglesa.

Disposición Transitoria. Tarjetas profesionales en vigor. Canges

1.- El plazo máximo para llevar a cabo el cange, es de dos años desde la entrada en vigor del presente real decreto.

Creemos que es un plazo muy corto de tiempo para efectuar este cambio de tarjetas y que debería ampliarse a tres años.

Disposición final segunda. Entrada en vigor
Corregir el texto, ya que debería decir:

El Presente Real Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

En cuanto al Anexo I, CONTENIDO MINIMO DE LA TARJETAS PROFESIONALES, consideramos que en el modelo debe de figurar los cursos de especialidad que posee cada titular, tal y como figura en la tarjeta de marina mercante, como así lo establece el Convenio OMI STCW.

En el Reverso de la Tarjeta debe suprimirse el apartado que dice :

"Válido en todo el territorio del Estado", ya que esto puede suponer un compleja interpretación tal y como está ocurriendo con las tarjetas que actualmente están expidiendo las Comunidades Autónomas, ya que sus competencias están establecidas en sus atribuciones profesionales.

Con el deseo de que estas alegaciones de AETINAPE sean tenidas en cuenta, puesto que han sido razonadas en base a las necesidades del mercado laboral del sector marítimo-pesquero y de las disfunciones que existen en la actualidad que están provocando dificultades para el desarrollo de este importante sector y de sus profesionales.

Escandalosa escasez de alumnos en las escuelas de náutica

Mientras un alumno de derecho cuesta al sistema universitario 100 euros cada mes, uno de las viejas escuelas de náutica, hoy incorporadas a la Universidad, cuesta a las arcas públicas bastante más del doble, 260 euros, sólo superado por carreras como humanidades, filología, fisioterapia o enfermería. Las más baratas son derecho, ciencias de la educación, arquitectura e informática.

Se trata de un estudio realizado por la Universidad da Coruña entre todas sus titulaciones. Al hilo de este informe, se constata claramente la falta de atractivo de la carrera de náutica y transporte marítimo, que con 63 alumnos contrasta claramente con los 2.015 que cursan arquitectura o los 1.500 alumnos que se especializan en derecho. Igualmente en el número de titulados: los 200 de derecho contrastan con los 13 de náutica.

La realidad de la única escuela de náutica de Galicia contrasta así mismo con el número de alumnos marítimo-pesqueros de las diferentes escuelas del litoral de Galicia.

Este informe trae consigo la necesidad de realizar una profunda reflexión sobre la operatividad de unos estudios marítimos desgajados entre pesca y marina mercante, cuando más útil para la sociedad sería optar por la disposición de una carrera única, con numerosos temas troncales y diversos niveles, relacionados a su vez con las competencias de cada titulación.

El Defensor del Pueblo se interesa por la equiparación entre las antiguas fórmulas de la FP

El recurso al Defensor del Pueblo viene a ser la única salida que queda a los titulados náutico pesqueros para resolver el agravio comparativo en relación al reconocimiento académico de sus títulos por parte del Ministerio de Educación.

El agravio tiene su origen en la ausencia de equiparación de la Formación Permanente de Adultos, a extinguir después de la aplicación de la LOGSE, y su pendiente reconocimiento académico homologado.

Después de reiteradas demandas y reuniones ante la Dirección General de Formación Profesional del Ministerio de Educación ante las que nadie respondía, el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, envió una carta al Defensor, Enrique Múgica, que se comprometió a estudiar el asunto y mantener a AETINAPE informada de las gestiones a realizar.

Un informe remitido por AETINAPE a la Dirección General de Formación Profesional del Ministerio de Educación y Ciencia en 2006 ya ponía de manifiesto que sería lógico equiparar académicamente las titulaciones náutico pesqueras, provengan éstas de la Formación Permanente de Adultos o de la Formación Profesional Reglada de segundo grado, dos fórmulas extinguidas a partir de la aplicación de la Logse.

En las próximas semanas se celebrará una reunión entre la Dirección General de Formación Profesional del MEC, la Secretaría General del Mar y AETINAPE.

Estas dos vías de acceso ya están equiparadas en cuanto a las atribuciones profesionales, independientemente del sistema formativo a través del cual se cualificó cada titulado.



AETINAPE ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO
PESQUERA
AVDA. GENERAL SANJURJO Nº 16-18 2º PTA DCHA
15006 A CORUÑA



Expediente: 08016818

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 15.2 de la Ley Orgánica 3/1981, de 6 de abril, se acusa recibo de su comunicación, que ha sido registrada con el número de expediente arriba indicado, al que debe hacer referencia si se dirige de nuevo a esta Institución.

Le informo que se ha iniciado el estudio del asunto que ha sido sometido a nuestra consideración y se le mantendrá puntualmente informado de toda la tramitación relativa al mismo.

En todo caso, le indico que la presentación de un escrito en el Defensor del Pueblo no suspende la ejecución de las resoluciones administrativas o judiciales, ni tampoco interrumpe los plazos legales para recurrir contra ellas si fuera procedente.

Cordialmente,

Madrid, 29 de septiembre de 2008

Enrique Múgica Herzog

Nota: Los datos recogidos en nuestros ficheros, a partir de los facilitados por usted, son confidenciales y sólo podrán ser utilizados para la investigación de su queja y para el envío de información en relación a la misma. De acuerdo con la Instrucción del Defensor del Pueblo de 23 de julio de 2003 (BOE de 11 de agosto de 2003) y conforme a lo previsto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, usted tiene derecho a obtener gratuitamente información sobre sus datos e igualmente puede proceder a la rectificación, cancelación y oposición a los mismos.

2 avda de Fernando Quiroga, 31. 28010. Madrid
registro@defensordelpueblo.es

Teléfono +34 91 632 79 00

Fax +34 91 305 11 55
www.defensordelpueblo.es

Convocatoria extraordinaria de la Xunta para normalizar titulados del sistema de adultos

Después de múltiples reuniones de AETINAPE con diferentes ámbitos de la Administración marítimo-pesquera, aunque tarde y sin apenas poder publicarlo con tiempo suficiente, la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia fue la única en aprobar una resolución publicada el 16 de septiembre en el Diario Oficial de Galicia en la que se posibilitaba a aquellos titulados de puente y máquinas del extinto sistema de adultos obtener las nuevas titulaciones.

Para ello sólo podrían tener pendientes tres asignaturas para las titulaciones de patrón de pesca de altura, patrón de 1ª clase de pesca litoral, patrón de 2ª clase de pesca litoral, mecánico naval mayor,

mecánico naval de 1ª clase y mecánico naval de 2ª clase. Podían así terminar el ciclo que les quedaba, a través de una convocatoria extraordinaria. El plazo de presentación de solicitud terminaba el 15 de octubre y la fecha de examen era el 24 de octubre.

Hicimos llegar esta información a los compañeros interesados que figuraban en nuestra base de datos y que reunían estas condiciones.

Todos los que tengan asignaturas pendientes de estas titulaciones, deben ponerse en contacto con nuestra Secretaría General para otras posibles convocatorias.

Última convocatoria para 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, tuvieron 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 publicó íntegramente en las páginas de legislación de los últimos dossiers de AETINAPE.

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

Después de haberse ejecutado las cuatro primeras de acuerdo al calendario establecido en la Orden FOM de referencia, ahora solo queda la convocatoria de diciembre.

Es nuestro interés que a ellas se acojan el mayor número de titulados posible, teniendo en cuenta la

necesidad imperiosa de la diversificación profesional, lo que aumentará las perspectivas de empleo en un mercado laboral más dinámico donde el sector pesquero tiene en el horizonte inmediato dificultades muy comprometidas para su supervivencia y mantenerse con el modelo de gestión de los últimos años.

Esta convocatoria es definitiva, ha sido como una amnistía y deben saber todos los afectados que una vez finalizadas no podrán acceder a estas titulaciones, salvo que lo hagan a través del nuevo sistema establecido en el marco de la LOGSE.

Tenemos conocimiento que muchos titulados no afiliados también se están aprovechando de este trabajo colectivo de nuestra Organización, pero desgraciadamente es inevitable, la falta de conciencia y compromiso todavía es significativa en nuestra profesión, a pesar de este lamentable comportamiento, queda claro que sin el compromiso colectivo no hay avances.

El Defensor del Pueblo también espera que la DGMM le informe, como AETINAPE

AETINAPE no está sola demandando soluciones de la Dirección General de la Marina Mercante, que también está esperando el Defensor del Pueblo, según consta en la carta que recientemente nos han enviado.

Ambos continuamos esperando una respuesta de la DGMM sobre el Real Decreto que regula las titulaciones profesionales de la **Marina Mercante pendientes de su aprobación, que se encuentra en su recta final, y que según fuentes de la DGMM debería ser inminente su aprobación. La demora está condicionada por las titulaciones deportivas y su posibilidad de ejercer en el ámbito profesional, por ello se presentaron múltiples recursos y alegaciones.**



04-IGP-RRR

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
23/07/08 - 08041611

Estimados Sres.:

En relación con la queja que tienen planteada ante esta Institución, y ante la tardanza en recibir el informe solicitado de la Administración competente, con esta misma fecha se ha solicitado que sea remitido urgentemente.

Tan pronto como el órgano administrativo correspondiente envíe la información pedida, se les dará cuenta de su contenido y de las actuaciones que en el caso concreto procedan.

Agradeciéndoles su confianza, les saluda cordialmente,

María Luisa Cava de Llano y Carrió

El presente documento es una copia fiel 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.



Paseo de Eduardo Dato, 31 - 28010 - Madrid (España)
Tel (+34) 91 432 79 00 Fax (+34) 91 365 11 55

www.defensordelpueblo.es

www.defensordelpueblo.es

FORMACIÓN

Hasta la fecha, 2.410 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

Cursos de Oficial de Protección del Buque y Oficial de la Compañía para protección marítima

En el BOE 151, de 23-06-08 se publica una Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se crea el certificado de especialidad de Oficial de Protección del Buque y Oficial de la Compañía para la protección marítima. Estos certificados se crean para cumplir la normativa dictada por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, que ha modificado el capítulo VI del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (BOE 04-03-08). Con estos certificados se quiere mejorar la protección de los puertos y del transporte marítimo.

Para la realización del curso de Oficial de Protección del Buque, hay que estar en posesión de un título profesional de la Marina Mercante que permita enrolarse como Capitán o Jefe de Maquinas, Oficial de Puente u Oficial de máquinas, Oficial radioelectrónico o de un título académico que permita la obtención de los citados títulos. Este curso tiene una duración de 24 horas. El certificado tendrá una validez indefinida, pudiéndose renovar a instancia del interesado en caso de pérdida o deterioro.

Certificado de Oficial de la Compañía para la Protección Marítima, la duración de este curso será de 30 horas.

Los poseedores de un certificado emitido por un Centro de Formación de acuerdo con las condiciones de autorización establecidas para ese Centro por la DGMM con anterioridad a la presente Resolución, se canjearán por el certificado de especialidad que ahora se establece. Para el Canje, los interesados deben dirigirse a las Capitanías Marítimas solicitarlo y pagar las tasas correspondientes. Hay un plazo de dos años para proceder al canje. Estos certificados se podrán incluir dentro de las tarjetas profesionales.

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 comunique, 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

ANÁLISIS Namibia y los titulados Náutico-Pesqueros

Sebastián Fraile Arévalo

Secretaría General del Mar

Namibia, país poco conocido en España, tiene gran importancia para el sector pesquero español y cómo no para los profesionales náutico-pesqueros que tienen en dicho país del suroeste africano su modo de vida, gracias a la riqueza pesquera que contienen sus aguas.

Desde antes de la independencia, allá por los años 90 grandes empresas españolas del sector pesquero se instalaron en el país, primero en Lüderitz donde crearon riqueza en un país recién alcanzada su independencia de Sudáfrica. Ese pueblo que en la década de los 90 apenas contaba con 2.500 habitantes, hoy en día, supera los 32.000 y su desarrollo se ha basado en el sector pesquero, gracias a la instalación de una empresa española.

Unos 1.000 Km. más arriba de esa localidad, en Walvis Bay, varias empresas españolas, se han instalado, igualmente, en dicha localidad ocurriendo algo similar a lo indicado para Lüderitz.

Esa frenética actividad pesquera desarrollada por empresas españolas ha propiciado, que bajo la modalidad de empresas mixtas con bandera namibia un numeroso grupo de profesionales náutico-pesquero hoy en día por encima de los 250 tengan en Namibia su modo y medio de vida y que estén adaptados al trabajo profesional en ese país. La importancia del sector pesquero en Namibia tiene su fiel reflejo en la existencia de una Casa del Mar en Walvis Bay. El Instituto Social de la Marina consciente de la importante presencia de profesionales del mar creó este Centro perfectamente dotado, el cual no dejo de visitar en cuantos viajes profesionales he realizado a lo largo del presente año. La satisfacción de los profesionales de la pesca es total con el funcionamiento del mismo. Este Centro es un oasis español en medio del desierto namibio. Su joven directora está haciendo una labor encomiable en beneficio de todos nuestros profesionales de la mar.

Quiero señalar también, que gran parte de la merluza y el rape que se consume en nuestro país

tienen su origen en Namibia. En buen número de centros comerciales y grandes superficies se puede adquirir estos dos productos bien con marca blanca o bajo la de las empresas instaladas en Namibia.

Hasta noviembre del pasado 2007 los técnicos náutico-pesqueros españoles no han tenido problemas serios en cuanto al ejercicio de su profesión se refiere. A finales del pasado año empezaron los mismos al poner obstáculos los responsables de las Capitanías Marítimas con las acreditaciones y tarjetas profesionales españolas, expedidas por las Comunidades Autónomas. Conocida la situación a través de la notificación realizada por AETINAPE a la antigua Secretaría General de Pesca Marítima, hoy Secretaría General del Mar, me tocó a mí por indicación del Secretario General del Mar, analizar el problema y buscar la solución al mismo.

Elaborada la estrategia iniciamos el proceso de gestiones para arreglar el problema. Nos pusimos en contacto con la Embajada de España en Windhoek (Namibia) y después de remitir cuanta información necesitaba, la Embajadora solicitó una entrevista con el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para plantearles el problema y buscar la solución.

Resultado de esa reunión se llegó a un principio de acuerdo que consistía en la emisión de un certificado individualizado acreditando por parte de la Secretaría General del Mar, la titulación del marino al que se le ponían dificultades de reconocimiento de su titulación profesional. A ese certificado se le venía poniendo una foto del marino y en el Consulado de España en Windhoek se sellaba dicho certificado que se entregaba posteriormente a las autoridades de la Dirección de Asuntos Marítimos de Namibia.

En mi primer viaje a Namibia en marzo del presente año tuve la oportunidad (buscada) de mantener una reunión acompañado por un técnico en cooperación de la Xunta de Galicia con el Director de Asuntos Marítimo en Walvis Bay, insistiendo en el tema, que estaba funcionando bastante bien y que en algún caso aislado se presentaban problemas con ciertos profesionales.

El tema ha funcionado aceptablemente hasta el mes de septiembre, en que de nuevo hemos recibido bastantes quejas, lo que motivó un nuevo desplazamiento del 24 al 26 de septiembre a Windhoek para mantener una reunión con el Director de Asuntos Marítimos Sr. Nangolo del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

Después de explicarle en profundidad las gestiones que la Administración Pesquera de España había realizado en los meses transcurridos desde nuestra anterior entrevista, de mostrarle el borrador del Real Decreto ya elaborado y distribuido a las Comunidades Autónomas y al sector y de prometerle que le tendríamos puntualmente informado de los pasos que se irán dando hasta que el Real Decreto esté publicado y se emitan las nuevas tarjetas profesionales en castellano, inglés y la lengua autonómica, accedió a prorrogar la actual situación hasta comienzos del nuevo año.

A nadie se nos oculta que el proceso de namibización tiene mucho que ver con todo esto y que no les falta razón en la exigencia de titulaciones de tarjetas profesionales que lleven el amparo del Gobierno de Estados soberanos y que tengan validez internacionalmente reconocida y no sólo para todo el territorio nacional como así se indican en las tarjetas actuales.

El propio Director nos manifestó la presión que desde diferentes Departamentos del Gobierno de Namibia lo están haciendo para que cada vez sea mayor el número de namibios en el sector pesquero.

Vamos a cumplir con nuestros compromisos y tener realizadas todas las actuaciones, sin ningún fleco por donde nos puedan atacar. Espero que nuestros profesionales puedan terminar su actividad laboral en aguas namibias.



ANÁLISIS

Reflexiones sobre la regulación de la jornada laboral y su incidencia en el personal embarcado

Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

Ahora que se están dando noticias de una pretendida ampliación de la jornada laboral en la Unión Europea hasta las 65 horas semanales; considero que no estaría de más acercarnos a la realidad legislativa en la materia en nuestro país, si bien "grosso modo", y así poder tener una visión general de lo que se nos avecina. Para lo cual debemos de empezar con una lectura del Estatuto de los Trabajadores (E.T.), en particular de los artículos:

- 34, epigrafiado como: "jornada" Precepto en, donde se fija que la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo será de cuarenta horas semanales de trabajo efectivo de promedio en cómputo anual; y que el número de horas ordinarias de trabajo efectivo no podrá ser superior a nueve diarias.

- 35, reseñado como: "horas extraordinarias", en el que se define a las horas extraordinarias como las que se realicen sobre la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo; horas extraordinarias que, por acuerdo entre las partes, se podrán abonar en metálico o compensarlas por tiempos equivalentes de descanso, y que en caso de ausencia de pacto deberán de ser compensadas mediante descanso dentro de los cuatro meses siguientes a su realización. Y que el número de horas extraordinarias no podrá ser superior a ochenta al año.

Regulación de la jornada laboral prevista en el E.T. que hemos de recordar, viene a fijar los mínimos exigibles, y de obligado respeto por el empleador. Regulación que puesta en conexión con la realidad del ámbito laboral marítimo, hace que esa llamativa publicidad que a veces nos encontramos en las ofertas de empleo para marinos, de: "...petroleros, quimiqueros, atuneros, etc.: uno por uno; cuatro por dos...", o lo que es lo mismo: un mes de embarque por un mes de vacaciones, o cuatro meses de mar por dos de vacaciones, no es más que un caso fla-

grante de publicidad engañosa, ya que lo ofertado no se corresponde a una ventaja u oferta especial, sino cuando menos a lo que la Ley ordena, al menos por lo que respecta a los oficiales de los buques tanto mercantes como pesqueros, sometidos a un régimen de dos guardias al día, de seis horas cada una, y durante el tiempo de estancia del buque en la mar, lo que incluye la realización de guardias todos los días de la semana, sean laborables o no; para quines resulta que una vez hayan completado el mes de navegación, les correspondería descansar el mismo número de jornadas trabajadas cada semana, lo que implica un equivalente de un mes de descanso, y ello sin tomar en consideración el remanente de cuatro horas a su favor que se genera cada semana de trabajo a bordo, ni la incidencia en el período de embarque de las fiestas laborales, hasta un máximo de 14 días al año, a tenor de lo dispuesto en el artículo 37.1 del E.T., ni tampoco, lo dispuesto en materia de vacaciones anuales, de obligado disfrute para todos los trabajadores, y cuya duración, según el artículo 38 E.T., no será inferior a treinta días naturales.

Engaño, por supuesto no deliberado y consciente (?) que se hace aún más evidente aún, si a lo anteriormente reseñado le sumamos, el descanso obligatorio mínimo semanal, acumulable por períodos de hasta catorce días, para los trabajadores mayores de edad, de día y medio ininterrumpido, al que se hace mención en el artículo 37.1 del E.T. Lo que nos permite concluir a la vista de la regulación general en la materia, que existe una clara situación de desventaja del colectivo de los trabajadores del mar respecto a los otros colectivos de trabajadores.

De aplicarse, aún de manera laxa, lo dispuesto en el E.T. en materia de jornada, horas extraordinarias, descansos, fiestas laborales y vacaciones, ello produciría o bien la paralización inmediata de nuestra flota tanto pesquera como mercante durante más de un semestre cada año, o bien generaría una bolsa de empleo de relativo impacto positivo en nuestro, al parecer, complicado actual panorama laboral.

Más, este régimen general en materia de jornada

laboral y descansos, como es sabido por todos, está excepcionado -al igual que para otros determinados colectivos de trabajadores- para el personal embarcado, ya preste servicios en buques mercantes como pesqueros, pues existe regulación "ad hoc", de obligada observancia, en materia de régimen de jornadas y descansos que opera en el ámbito marítimo, y que es la contenida en el Real Decreto 1.561/1995, de 2179/95, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en el mar, modificado por el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo. Y en el el Convenio número 180 de la Organización Internacional de Trabajo, relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques. Normativa que viene a excepcionar lo dispuesto en el E.T., en lo referente a la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo y descansos, en unos términos tan onerosos para el trabajador afectado, que nos resultan chocantes si comparamos las condiciones en que desempeñan su actividad profesional, con las del colectivo de trabajadores sometidos al régimen general. Peculiaridades normativas en la materia de la que estamos tratando, existentes en el sector laboral marítimo español que son perfectamente explicables, en atención a las propias circunstancias del lugar en donde se desarrollar la actividad laboral; pero sin que ello suponga que se tenga que asumir que por ello se haya de consentir un trato desigual respecto a los demás trabajadores también sometidos a nuestro ordenamiento jurídico.

■
No tiene justificación de ninguna clase que, si a tenor de lo dispuesto en el E.T. en materia de jornada laboral ordinaria, vacaciones, descansos semanales, anuales y festivos, de ello se desprende que la jornada máxima anual es de aproximadamente 1.826 horas, se pueda consentir que los trabajadores embarcados lleguen a duplicar tal cómputo, y cuando no, a triplicarlo; como en la práctica se viene produciendo en demasía.

■
Y ya por último, y como colofón a todo lo aquí expuesto, estamos en condiciones de afirmar, reiterando nuestra opinión ya manifestada con anterioridad, que la más que probable ampliación de la jornada laboral en la Unión Europea hasta las 65 horas semanales, nula incidencia negativa tendrá en el colectivo de trabajadores que pertenecen al sector marítimo español.

→
(viene de la página 17)

■
Por todo lo anteriormente comentado, la única pretensión del artículo es la toma de conciencia de dos aspectos fundamentales en lo que se refiere a emergencias en la mar.

■
1) No demorar la petición de auxilio adecuándose en lo posible al equipo que debemos de utilizar, -solicitar un Mayday en el Estrecho de Gibraltar a través de Inmarsat, no tiene mucha lógica, puede hacerse pero....en esa zona sin duda, yo me aplicaría por VHF-DSC, como principio-

■
2) Contemos siempre con la posibilidad de abortar la petición de auxilio de la forma explicada anteriormente, si lógicamente así lo considerase el mando a bordo.

■
Buenos vientos de popa y buena mar de proa.
Saludos a todos los compañeros y compañeras de la mar.

OPINIÓN Mayday, Mayday, Mayday... aquí

Jose María Longhi Alvarez

Of. Radioelectrónico de la M.M de 1ra. clase.
Patrón de altura de la M.M.

La gente de la mar tenemos la necesaria obligación de perder el "miedo" a la transmisión de una alerta o llamada de socorro. Si es cierto que, también tenemos la responsabilidad inexcusable de abortar dicha incidencia en caso de que consideremos que, la alarma o socorro no lleguen a ser necesarias ya que por nuestros propios medios somos capaces de corregir la situación que, en principio habíamos considerado alarmante o peligrosa.

Evidentemente todas las "naturalezas del peligro" vienen contempladas en la llamada selectiva digital -DSC- de VHF, onda media y onda corta y que llegaremos a ellas a través del menú.....Tx-call seguido del DISTRESS, naturaleza del peligro para terminar enviando la alerta -send-. Utilizaremos esta opción siempre que tengamos tiempo y serenidad, a veces la falta de práctica sobre los equipos hacen que vayamos siempre a lo más sencillo, -pulsar la tecla DISTRESS unos 5 segundos-. Si lo hiciésemos de esta última forma, la alerta sería recibida por las estaciones costeras y buques que se encuentren en nuestras proximidades y la particularidad es que conoceremos la identidad del buque que envió la alerta, así como su posición GPS -siempre que este vaya conectado al DSC- pero, no sabremos el motivo por el cual dicha estación de barco solicita el DISTRESS, en todos los receptores de la zona aparecerá en la pantalla la palabra "undesignated" -sin designar-. Evidentemente en las distintas naturalezas del peligro, no es lo mismo que nos aparezca a los que reciben la alerta que el buque en peligro tiene, por ejemplo, fuego, inundación, hombre al agua. etc. que sea "sin designar", ya que en función del peligro, los medios de salvamento pueden ser distintos a la hora de actuar.

Después de haber realizado la alerta de socorro en el canal de 70 Mhz., o en la frecuencia de onda media de 2.187,5 Khz. o en la de onda corta de 8.414,5 Khz.,-dependiendo de nuestra situación geográfica-, ni que decir tiene que nuestra obligación es acudir al canal 16 o a la frecuencia de 2.182 Khz respectivamente ya que el procedimiento analó-

gico se llevará a cabo por una de esas dos vías dependiendo de si la solicitud se hizo por VHF, onda media u onda corta respectivamente del canal o frecuencias digitales.

En el caso de que la alerta se emita en el canal 70, todos los buques que acusen recibo, sus equipos automáticamente pasarán al canal 16, si se hiciere en onda media o corta ocurriría la misma secuencia pasando los transceptores automáticamente a la frecuencia de 2.182 Khz.

Tan importante puede ser el transmitir una alerta como el saber cancelar la misma si así lo consideramos. Para abortar -cancelar- una alerta, bien porque haya sido voluntaria o involuntaria lo que obligatoriamente debemos de hacer es poner en conocimiento de una estación costera o un centro de salvamento, lo ocurrido, ellos se encargarán de poner en conocimiento de los buques de la zona la incidencia pertinente y el que produjo la alerta quedará exonerado de responsabilidades. Incluso, el sistema permite al buque que la produjo enviar a través de la DSC una llamada a todos los buques -all ships- informándoles de lo ocurrido.

Si no tuviésemos al alcance o no pudiésemos comunicar dicha incidencia a través del DSC o canales o frecuencias analógicas lo podríamos hacer a través de una CES -estación terrena costera-, por medio de Inmarsat -satélites geoestacionarios-, el A, B, C, fleet 77,55,33, o incluso radiotelex sobre todo si estamos en los casquetes polares, da igual la forma, vía teléfono o utilizando nuestro propio teclado de los equipos. El tema fundamental es avisar a una costera -la que sea- de que el DISTRESS enviado con nuestro MMSI y posición geográfica...queremos cancelarlo.

Todo lo anteriormente expuesto también se aplica a alertas voluntarias o involuntarias generadas por cualquiera de los siguientes tipos de radiobalizas:

- 406 Mhz.
- 1,6 Ghz. -Inmarsat E usando los satélites de órbita ecuatorial.
- 121,5 Mhz.
- 156,525 Mhz. Canal 70 de VHF-DSC.

■ (pasa a la página 16)

OPINIÓN Los ángeles del Mar

Antonio Fernández Cuesta

Españoles en la Mar

Los pescadores de Santa Pola (Alicante) han salvado a 212 inmigrantes de morir ahogados en el Mediterráneo.

"Los Angeles del Mar", así es como algunos han bautizado a los pescadores del mariner y turístico municipio alicantino de Santa Pola por las numerosas acciones de rescate de inmigrantes que han llevado a cabo en los últimos dos años, y seguramente como salvadores debieron verlos aquellos hombres amontonados en una patera a punto de hundirse y temblorosos en medio de la noche ante el azote del mar.

Sea fruto de la casualidad o por ser el punto en el que faenan en el Mediterráneo paso habitual de pateras, el caso es que los pesqueros de Santa Pola han protagonizado 5 rescates que han servido para salvar de morir ahogados a 212 inmigrantes, lo que da idea de su coraje, arrojo y sobre todo solidaridad.

Pudiera parecer que estas gentes del mar simplemente cumplieron con su deber legal, que obliga a dar auxilio en la mar, y con el moral, pero la cruda realidad nos ha demostrado que algunos de estos inmigrantes a la deriva se toparon con pesqueros de otros países que simplemente optaron por mirar para otro lado y no prestarles auxilio, aplicando el dicho de "ojos que no ven, corazón que no siente", pese a que era cuestión de vida o muerte. Afortunadamente, allí estaba el "Francisco y Catalina", que acogió durante una semana a medio centenar de sin papeles hasta que el Gobierno de Malta accedió al desembarco de los náufragos. Aún recuerdo con admiración como cuando entrevistamos al patrón del buque, José Durá, después de aquella odisea nos respondía en el programa "Españoles en la Mar" de Radio Exterior de España, sin la menor duda, que no se arrepentía de aquella acción, pese a los numerosos inconvenientes que le habían surgido y que volvería a actuar de la misma forma si se encontrara de nuevo en la misma situación. Añadía además: "puede que haya otros capaces de mirar para otro lado, pero los remordimientos no me dejarían vivir si no les hubiéramos socorrido".

Los marineros del "Francisco y Catalina" vivieron

durante 7 días una situación dramática con 50 inmigrantes a bordo y temor a un motín, que pudieron solventar gracias a su enorme generosidad.

Los innumerables problemas que se encontró el "Francisco y Catalina" por la negativa del gobierno de Malta a aceptar el desembarco de los inmigrantes, en un comportamiento absolutamente condenable, no supuso un cambio en la actitud de estos pescadores que, pese a conocer los perjuicios que les podía acarrear, de nuevo en otras 4 ocasiones rescataron como "Angeles del Mar" a otros 150 inmigrantes de una muerte segura. Al rescate del "Francisco y Catalina" le siguieron las acciones del "Nuestra Madre de Loreto", por doble partida, y "El Corisco". La última odisea la vivía el pasado mes de agosto el "Clot de L'Illot", con base en el mismo pueblo alicantino, cuya tripulación tuvo que sufrir durante 48 largas horas un motín organizado por los 49 inmigrantes somalíes que había rescatado en alta mar y que finalmente pusieron fin a su protesta y desembarcaron voluntariamente del navío en el puerto de Trípoli (Libia).

Los marineros y tripulantes de estos pesqueros alicantinos insisten una y otra vez en restar importancia a sus acciones y aseguran que hicieron lo que cualquier persona hubiera hecho en esa situación.

La labor humanitaria de estos pescadores ha sido reconocida por numerosos colectivos e instituciones que han otorgado diversos galardones para premiar su labor humanitaria. El último, hace unos días, ha sido la Distinción de la Generalitat Valenciana. Nosotros nos sumamos desde aquí a esos justos reconocimientos, pero además se hace necesario, como han pedido los propios marineros y el Ayuntamiento de Santa Pola, la aprobación por la Unión Europea de un protocolo común de actuación para permitir más agilidad en las autorizaciones para el desembarco de inmigrantes en estos casos y establecer mecanismos de compensación para los buques implicados en el rescate.

Antonio Porpetta hablaba en un poema de los "Angeles del Mar" como seres celestiales que "cuidan" de los ahogados y los trasladan a la orilla de la playa para que nunca les alcance el "frío del olvido". Para nosotros, los "Angeles del Mar" son hombres terrenales y marineros que anteponen la solidaridad por encima de cualquier otro factor.

ANÁLISIS Derecho comunitario

Jesús Saavedra España

Inspector de Pesca de la Secretaría General del Mar. Capitán de Pesca. Licenciado en Derecho

La Comunidad Europea es una Organización Internacional, pero se puede decir que es la única que tiene un complejo y altamente desarrollado sistema de Derecho propio. Presenta una estructura jurídica compleja, integrada por dos Organizaciones Internacionales: LA COMUNIDAD EUROPEA (CE) Y LA COMUNIDAD EUROPEA DE LA ENERGIA ATOMICA (CEEa).

La Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA) se encuentra extinguida por haber finalizado en 2002 el plazo de 50 años previsto por su vigencia.

España realizó la primera solicitud de negociaciones para su ingreso en la Comunidad Económica Europea el 9 de marzo de 1962. El 5 de febrero de 1979 se abrieron oficialmente las negociaciones que duraron hasta 1985. El Tratado de Adhesión fue hecho en Madrid el 12 de junio de 1985, entrando en vigor desde el 1 de enero de 1986.

El derecho comunitario está formado básicamente por:

- a) DERECHO ORIGINARIO
- b) DERECHO DERIVADO

Además, se deben considerar los Acuerdos Internacionales de Asociación y Cooperación firmados con Países Terceros, y sobre todo, el ACQUIS COMUNITARIO (lo adquirido), es decir, la historia y el conjunto de realizaciones, principios, prácticas, compromisos y usos no escritos, que son al mismo tiempo fruto y plasmación de la expresión histórica de la Comunidad, de las declaraciones políticas de sus instituciones o de la Jurisprudencia del tribunal de Justicia, y que deben ser asumidas por entero por los nuevos Miembros que se adhieran a la Comunidad. A esto lo podríamos denominar "EL ACERVO COMUNITARIO".

Teniendo en cuenta lo anterior, no cabe duda que, el ingreso de España en la Comunidad supuso una alteración de su sistema de fuentes normativas, dado que en las mismas ha penetrado el Derecho comunitario.

En las relaciones entre el Derecho interno y el Derecho comunitario se dan unas características fundamentales a saber:

- a) El Ordenamiento comunitario es autónomo e independiente de los ordenamientos de los Estados Miembros (EE.MM).
- b) Dicho ordenamiento tiene fuentes propias de producción del Derecho.
- c) El Derecho comunitario se integra en el Derecho interno a través de una relación vertical y no a través de una coordinación horizontal.
- d) Las normas comunitarias que cumplan determinados requisitos tienen eficacia inmediata en el ordenamiento de los EE.MM.

Analicemos ahora con mayor detenimiento el Derecho comunitario.

DERECHO ORIGINARIO.-Constituido por los Tratados Constitutivos, por los Tratados y Actos que modifican a los mismos, por los Tratados y Actos que modifican los Tratados Constitutivos a través de un procedimiento de revisión y por los Tratados de Adhesión por los que se modifican los Tratados Constitutivos.

Las disposiciones de los Tratados constituyen la máxima expresión en la jerarquía del Ordenamiento jurídico comunitario y prevalecen sin excepción ante otras fuentes de Derecho comunitario, así como ante cualquier Acto unilateral o convencional de los Estados Miembros respecto al ámbito de aplicación material de los Tratados. Los Tratados tienen un valor jurídico superior. Desde un punto de vista formal, supone a su vez, el establecimiento de una jerarquía normativa que fundamenta el ordenamiento jurídico de la Comunidad Europea.

DERECHO DERIVADO.-Los Tratados Constitutivos se limitan, en la mayoría de los casos, a fijar y definir sus objetivos y finalidades. La puesta en práctica de estos objetivos se confía a las Instituciones comunitarias, las cuales disponen así de un amplio poder normativo. El ordenamiento jurídico comunitario se ha ido concretando progresivamente a través del ejercicio de este poder normativo.

El Art.249 del Tratado de la Comunidad Europea (TCE) dispone:

■
"Para el cumplimiento de su misión, el Parlamento Europeo y el Consejo conjuntamente, el Consejo y la Comisión adoptarán Reglamentos, Directivas, tomarán Decisiones y formularán Recomendaciones o emitirán Dictámenes"

■
a).-REGLAMENTOS.- "El Reglamento tendrá alcance general. Será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado Miembro (E.M.)"

■
NOTAS A DESTACAR:

■
ALCANCE GENERAL.-Se dirige a sujetos determinados de forma abstracta y global, sean EE.MM. personas físicas o jurídicas. Rige todas las situaciones jurídicas que caen bajo su ámbito de aplicación material. Puede disponer una aplicación no uniforme en los distintos EE.MM.

■
OBLIGATORIEDAD.-Es obligatorio en todos y cada uno de sus elementos, se superpone automáticamente a las disposiciones de derecho interno, los EE.MM. no pueden aplicarlo de forma parcial o selectiva, ni adoptar unilateralmente derogaciones o excepciones no previstas en el mismo.

■
APLICABILIDAD DIRECTA EN CADA E.M.-Implica que su ejecución no requiere intervención alguna del poder normativo nacional, se aplica de forma simultánea y uniforme en todo el territorio comunitario, no exige de un acto de transformación expresa por parte de las autoridades nacionales. En ocasiones, aunque directamente aplicable, puede contener disposiciones únicamente dirigidas a los EE.MM. cuyo objeto sea prever su aplicación por medio de medidas reglamentarias de derecho interno. Otorga derechos e impone obligaciones directamente a sus destinatarios. Puede invocarse directamente ante las autoridades públicas administrativas y judiciales.

■
Los reglamentos se publican en el Diario Oficial de la Unión Europea, en todas las lenguas oficiales, y entrarán en vigor en la fecha que ellos mismos fijen o, a falta de ella, a los 20 días de su publicación.

■
b).-LAS DIRECTIVAS.-Obligan al E.M. destinatario en cuanto al resultado que deba conseguirse, dejando sin embargo, a las autoridades nacionales la elección de la forma y de los medios. Tienen por objeto armonizar o aproximar el contenido de las disposiciones legislativas, reglamentarias o administrativas de los derechos internos de los EE.MM. Sólo tiene efectos imperativos respecto de los EE.MM. En principio, únicamente produce efectos para las personas físicas o jurídicas a través de un acto de trasposición al derecho interno. Sin embargo, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea, ha admitido la eficacia directa de las Directivas, siempre que se trate de disposiciones completas y jurídicamente perfectas o que enuncien una obligación precisa e incondicional, en estos supuestos puede generar un efecto directo vertical aunque no haya sido transpuesta al derecho interno, dando lugar en su caso, a la responsabilidad patrimonial del Estado incumplidor, lo que no se puede es solicitar su aplicabilidad ante otros administrados, efecto directo horizontal.

■
c).-LAS DECISIONES.-Serán obligatorias en todos sus elementos para todos los destinatarios. Se trata de un acto de carácter individual, se dirige a un destinatario determinado sea particular o un E.M., a veces puede contemplar una pluralidad de personas no determinadas. Surten efecto con su notificación a los destinatarios, salvo en el caso de aquellas adoptadas sobre la base del Art.251 TCE, que deben ser publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, y entrarán en vigor en la fecha que indiquen.

■
d).-LAS RECOMENDACIONES Y LOS DICTAMENES.-El Art.249 TCE in fine dispone: "Las Recomendaciones y los Dictámenes no serán vinculantes". Es decir, no son jurídicamente vinculantes para sus destinatarios.

Mejora de la gestión del Instituto Social de la Marina

Pilar López Riobó

Directora General del Instituto Social de la Marina

En los últimos años, el Instituto Social de la Marina ha realizado y sigue realizando un gran esfuerzo para mejorar la gestión que desarrolla en beneficio de los trabajadores del mar.

Este esfuerzo se plasma en una serie de modificaciones normativas encaminadas, por una parte, a ampliar la protección de los trabajadores del mar y por otra, a dotar de un marco jurídico a aquellas competencias que el Instituto Social de la Marina venía desarrollando de facto sin contar con una norma que regulara su ejecución. A su vez, estas modificaciones normativas tienen como consecuencia una mejora de la gestión al implicar una actualización y ampliación de las aplicaciones informáticas utilizadas en dicha gestión.

Así, en el año 2007 se ha aprobado, a iniciativa del Instituto, el Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, que viene a completar las modificaciones introducidas por el Real Decreto 2390/2004, de 30 de diciembre, sobre reducción de la edad mínima para causar pensión de jubilación en el Régimen Especial del Mar.

El Real Decreto 2390/2004 incrementó los coeficientes reductores de la edad de jubilación aplicables a los buques de pesca y se reconoció su aplicación a los armadores de pequeñas embarcaciones que trabajan enrolados en las mismas, y a los mariscadores, percebeiros y recogedores de algas.

Por su parte, el Real Decreto 1311/2007, ha modificado la forma de calcular la bonificación de edad a la que pueden tener derecho los trabajadores embarcados en buques de marina mercante y ha establecido el compromiso de iniciar un plan de implantación de los medios necesarios para la informatización de los datos contenidos en los documentos probatorios justificativos de los trabajos que dan

derecho a la bonificación de edad. En el momento actual, el Instituto Social de la Marina se encuentra trabajando en el cumplimiento de este compromiso.

Como ya es conocido, la prueba de los servicios profesionales en el ámbito marítimo pesquero computables para la reducción de la edad mínima exigida para acceder a la pensión de jubilación se realiza, principalmente, mediante los documentos que aporta el propio trabajador en el momento de la presentación de la solicitud. Ello es así, porque en la base de datos que contiene el historial de la vida laboral de cada trabajador no existe información suficiente para identificar, con exactitud, los períodos de vida laboral que se corresponden con un trabajo ejecutivo en las actividades bonificadas.

Esta circunstancia impide un tratamiento automatizado de la información para el trámite de la solicitud, al tiempo que complica la gestión y ralentiza los tiempos de respuesta, todo ello sin olvidar la importante carga administrativa que supone para el trabajador el hecho de tener que conservar en su poder los documentos probatorios de los embarques realizados durante toda su vida laboral.

El Instituto Social de la Marina ha elaborado ya y ha comenzado a ejecutar el plan de actuaciones para la informatización de los períodos de embarque, el cual se articula en torno a tres líneas estratégicas de actuación con las que se persigue conseguir los objetivos de simplificación, agilización y mejora del servicio a través de la eliminación de la exigencia de que el trabajador tenga que aportar la documentación probatoria, el aprovechamiento de los datos de vida laboral y la automatización del cálculo del coeficiente reductor que corresponda.

En cuanto a las normas que han dotado de un marco jurídico a las competencias del Instituto Social de la Marina incrementando de esta manera la seguridad jurídica, hay que mencionar las siguientes: en primer lugar, el Real Decreto 869/2007, de 2 de julio, por el que se regula la concesión de prestaciones asistenciales en atención a las situaciones especiales derivadas del trabajo en el mar para trabajadores y beneficiarios del Régimen

Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y se establecen determinados servicios a los trabajadores del mar y la Orden TAS/29/2008, de 18 de enero, que lo desarrolla.

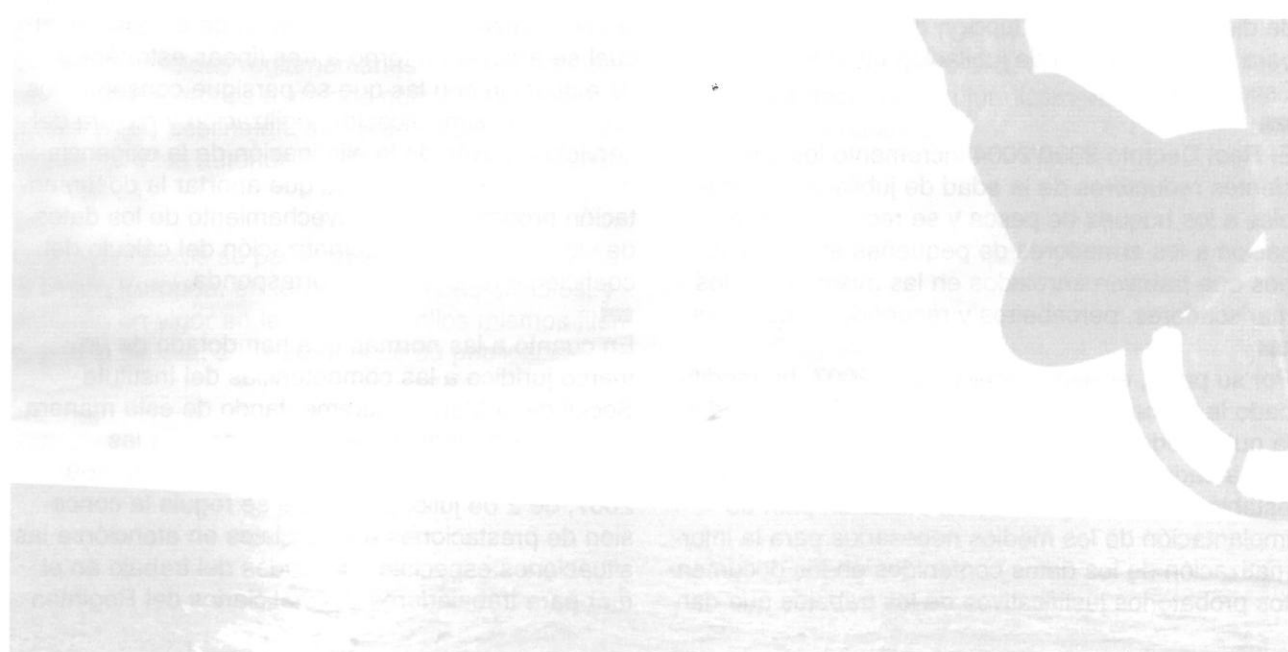
También el Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo. Esta norma viene a configurar el marco general en el que han de desarrollarse los reconocimientos médicos de embarque al objeto de unificar los requisitos y procedimientos de examen que permitan valorar la adecuación psicofísica del trabajador del mar al puesto de trabajo a desarrollar a bordo. Al amparo de esta nueva norma, se ha actualizado y mejorado la aplicación informática que se utiliza en el Instituto Social de la Marina para el seguimiento médico de los trabajadores del mar.

En el ámbito de la formación se ha aprobado la Orden TAS/167/2008, de 24 de enero, por la que se regula la formación profesional marítima y sanitaria del Instituto Social de la Marina, que ha venido a establecer la definición de beneficiarios, forma y medios de impartición de las enseñanzas y tipologías de acciones docentes. En cumplimiento de esta Orden, el Instituto Social de la Marina viene desarrollando sus Planes Anuales de Formación, cuyas acciones específicas son cofinanciadas por el Fondo Social Europeo y que van dirigidos a los profesionales del sector marítimo pesquero. Con estos Planes Anuales de Formación el Instituto Social de la Marina quiere responder a las necesidades formativas de los trabajadores del sector para ayudar a lograr una óptima cualificación profesional.

Por otra parte, ante la obligación de que los buques vayan dotados de botiquines que permitan una atención sanitaria a bordo de los mismos, mediante Orden TAS/3018/2006, de 26 de septiembre, se establecieron las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la dotación de botiquines de los que han de ir provistos los buques. En cumplimiento de lo dispuesto en esta Orden, se han realizado ya dos convocatorias anuales de ayudas mediante sendas Resoluciones, una de 2007 y otra de 2008.

Fuera del ámbito puramente normativo, también hay que destacar la mejora de la protección de los trabajadores del mar que ha supuesto la puesta en funcionamiento, en el año 2006, del buque Juan de la Cosa, para atender a la flota que opera entre el paralelo 30 y el 50 y desde el meridiano 3 al 45.

Por último, es necesario hacer mención de las Campañas de concienciación y sensibilización que se están llevando a cabo en el ámbito de la prevención de riesgos laborales en los buques de pesca. Estas Campañas tienen como finalidad mejorar la seguridad en estos buques y se desarrollan, coordinadas por el Instituto Social de la Marina y con participación de distintos Ministerios, al amparo del Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de abril de 2005.



OPINIÓN

La sabiduría popular en la predicción del tiempo

José Ignacio Espel

Ex Viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco

De todos es conocida la infinidad de refranes y "dichos" que relacionan la predicción del tiempo con los cambios perceptibles a simple vista de las variables meteorológicas: el vuelo de los pájaros, la actitud de los animales y a veces plantas, los dolores musculares, la advocación a los santos, la influencia de los astros y un sin número de "indicios" que sirven, en teoría, para predecir el tiempo futuro.

Ni que decir tiene que muchísimos no tienen ni explicación ni la más mínima base científica, son puras supersticiones, como la predicción del tiempo con las "cabañuelas" que curiosamente se repite, aunque con fechas distintas, en Francia, Italia y Reino Unido.

Vamos a centrarnos en aquellos aforismos y refranes que tienen al menos una posible explicación científica aunque, como es lógico, no siempre acierten. Si fuesen infalibles, bastaría tener en los servicios meteorológicos un predictor por "las témporas" o interpretador de refranes, ahorrándonos así muchísimo dinero en costosos equipamientos y personal especializado.

- Atardeceres rojos, amaneceres con buen tiempo.
- Amaneceres rojos, tardes ventosas y lluviosas.
- Cuando el sol mucho calienta, barrunta tormenta.
- Cuando en diciembre veas nevar, ensancha el granero y agranda el pajar.
- Sol madrugador y cura callejero, ni sol caliente ni cura bueno. (En cuanto al calor del sol acierta bastante en la primavera).
- Al cruzar el sol por Aries (21 de marzo) crecen los días y cambian los aires. (válido únicamente para el hemisferio norte)
- Viento que se queda a cenar, se levantará para almorzar.
- Viento que sopla de tierra, en la mar da poca guerra.
- El viento de sudeste, del norte es alcahuete. (Anuncia un frente frío)
- Mar alta y no de viento, no promete seguro tiempo.

- Chubasco que trae viento, quita las velas al momento.
- Si el sol tienen halo o la luna cerco, próxima está la lluvia. (Son los cirroestratos que preceden a un frente cálido).
- Mañanita de niebla, tarde de paseo. (Estabilidad atmosférica)
- Si hay arco iris por la mañana, lloverá pronto y durante todo el día.

Entendemos que con esta pequeña muestra podemos ver que, la gran mayoría de ellos, están basados en la pura observación que se ha ido transmitiendo de generación en generación.

Para que nos hagamos una idea, "El libro de los Refranes de la Temperie" de José Sánchez Egea y editado por el INM tiene recopilado más de tres mil refranes y aforismos.

Existen, además, numerosas páginas Web con información del tiempo, unas mejores que otras. Aquí únicamente voy a citar aquellas que, a mi juicio, son las más interesantes.

- www.inm.es
- www.meteo.fr/meteonet/
- www.navegar.com/meteo/es/
- www.euskalmet.net
- www.infomet.fer.es
- www.metoffice.gov.uk/
- www.weather.com
- www.puertos.es

También pueden considerarse algunos signos locales útiles para la predicción del tiempo, como pueden ser:

- En general, una subida lenta del barómetro indica buen tiempo duradero. Una subida brusca buen tiempo de poca duración.
- Una bajada lenta del barómetro indica mal tiempo duradero. Una bajada brusca, mal tiempo intenso pero de corta duración.
- Si el viento refresca de día y calma de noche indica buen tiempo.
- En condiciones normales la nubosidad aumenta a las tardes, si no ocurre así entramos en una

zona de altas presiones. Si por el contrario aumenta mucho, entramos en una zona de bajas presiones.

- Las nubes tipo estrato indican empeoramiento del tiempo.
- Las nubes medias que corren en dirección contraria al viento en superficie, indican que el viento en superficie cambiará pronto.
- Los altoestratos (As) avisan la entrada de un frente caliente con sus correspondientes lluvias.
- Los cumulonimbos, sobre todo los de gran desarrollo vertical, anuncian tormentas y el paso de un frente frío.
- Las puestas de sol rojizas son indicio de viento o lluvia.
- Indica buen tiempo una puesta de sol con cielo muy claro y con contornos bien definidos.
- Si en un sistema de nubes medias empiezan a aparecer claros, la tendencia es a mejorar el tiempo.

Resumiendo, podemos decir que el tiempo empeorará si:

- Las nubes que se mueven con rapidez en el cielo disminuyen su altura y aumentan de grosor.
- Las nubes se agrupan en columnas verticales antes del mediodía en verano.
- Las nubes con aspecto de huecas disminuyen en altura y se forman como láminas.
- Por el oeste las nubes se van haciendo cada vez más espesas y oscuras.
- El barómetro baja lentamente.
- La humedad relativa aumenta.

El tiempo mejorará si:

- En las nubes tipo estratos aparecen claros de cielo azul.
- El techo de nubes aumenta su altura.
- Las nieblas matinales se levantan al mediodía.
- El barómetro está alto (más de 1013 mb) o sube lentamente.
- El viento es flojo y variable.
- La humedad relativa es baja.



Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques

Manuel Carlier

Director General de ANAVE

El impacto que los actos ilícitos causan en el transporte marítimo no sólo es de naturaleza económica. A principios de 2008, los actos de piratería del velero Le Ponant y del atunero Playa de Baquío muy seguidos en el tiempo y ocurridos en la misma zona (el Cuerno de África) mantuvieron a la opinión pública pendiente de un hilo. Sin embargo, éstos no son hechos aislados, ya que los actos de piratería se han multiplicado por 9 en los últimos 15 años. Entre 1994 y 2000, los actos ilícitos pasaron de 50 a más de 450. La zona más activa ha sido el mar de la China Meridional y el estrecho de Malaca, ya que la zona del sureste asiático concentra desde el 2000 un tercio de los actos de piratería del mundo. Sin embargo, entre 2004 y 2005, prácticamente se han doblado los ataques en el África Oriental.

Los actos sobre piratería y robos a mano armada acaecidos en los buques han preocupado enormemente a la comunidad marítima internacional, y muchos son los avances que se han realizado en los últimos años para su represión. En este sentido, la OMI ha sido muy beligerante y ha jugado un papel fundamental en la organización de seminarios regionales sobre actos de piratería, desarrollando recomendaciones y directrices dirigidas a los Gobiernos, armadores, capitanes y tripulaciones para combatir estos ataques, y en la futura introducción de una aplicación específica sobre estos actos en el contexto del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS).

La Cámara de Comercio Internacional (ICC-International Chamber of Commerce) estableció en 1981 la Oficina Marítima Internacional (IMB-International Maritime Bureau) a la que se encomendó, entre otras tareas, recopilar todas las notificaciones sobre actos ilícitos de piratería. La OMI, por su parte, lleva realizando este mismo seguimiento desde 1985, y de una forma más sólida a partir de 1998, elaborando informes cuatrimestrales y anuales de los actos cometidos, fuesen consumados o no. Desde 1984, se han cometido unos 5.000 actos de piratería, con una media de unos 300 anuales.

Las últimas informaciones publicadas por la OMI sobre actos de piratería contra buques señalan que, desde principios de 2007, se ha producido un inquietante aumento en el número de sucesos notificados a la Organización. El secuestro de buques y las exigencias de pago de rescate para su liberación y la de la tripulación y la carga parecen haberse convertido en una práctica habitual. En algunos casos, los buques contra los que se atentó transportaban ayuda alimentaria a Somalia bajo el patrocinio del Programa Mundial de Alimentos de las Naciones Unidas.

El grupo de supervisión sobre Somalia establecido por el Consejo de Naciones Unidas ha confirmado que los actos de piratería y robos a mano armada en esta zona, a diferencia de otras partes del mundo, se deben a la falta de una administración legítima y a la falta de capacidad de las autoridades para adoptar medidas decisivas contra los autores de tales actos, lo que hace posible que operen libremente "centros de comando pirata" en muchos puntos a lo largo de la costa de Somalia.

En la última década se han identificado varios tipos de piratería específicos, en función de la situación geográfica en que han tenido lugar. La primera clase se podría denominar piratería "asiática" y se caracteriza porque, además del secuestro del buque (en el que la tripulación apenas suele oponer resistencia) y el robo de la carga, el objetivo principal de los atacantes es robar el dinero en efectivo de la caja fuerte del buque, las pertenencias de la tripulación y cualquier equipo desmontable del buque. Estos ataques no se suelen producir en alta mar, sino en las aguas fronterizas que limitan la jurisdicción de varios Estados ribereños.

En segundo lugar, la piratería en la zona de Sudamérica (ataques de piratas y ladrones relacionados con estupefacientes) y el oeste de África, que se producen mientras los buques se encuentran atracados o fondeados en las proximidades de los puertos, por grupos armados que en lanchas rápidas de pequeño porte se abarloan a los buques y en un último tipo de actos ilícitos son aquellos casos en los que el objetivo principal tiene un trasfondo político o militar.

Los incidentes perpetrados varían sustancialmente en cuanto a la forma y tipo de agresión que producen, desde un robo en puerto hasta un ataque violento en alta mar. Por ello, es importante que la respuesta a los mismos sea acorde a la amenaza que representan, con el fin de evitar que la situación se complique aún más. El alcance de los ataques puede variar en magnitud desde pequeños robos hasta objetivos concretos de buques, secuestros y chantajes. Los marinos pueden obtener información sobre actos de piratería consultando las siguientes fuentes:

■ -Oficina IMB: el Centro de Información de Actos de Piratería del IMB difunde diariamente información sobre los ataques más recientes que notifica el servicio SafetyNet de INMARSAT. Se recomienda a los capitanes consultar estos avisos, en especial cuando naveguen por zonas de riesgo. El centro IMB también difunde informes semanales sobre actos de piratería en la página web: www.icc-css.org/prc/piracyreport.php

■ -Centro ReCAAP ISC: este centro publica informes con carácter mensual sobre piratería y robos a mano armada en Asia, que analizan los tipos y tendencias de piratería en la zona y ofrecen asesoramiento sobre las mejores prácticas en cada caso. Si fuera necesario, también puede informar sobre los incidentes más significativos, que se pueden consultar en la página web: www.recaap.org.

■ El pasado mes de mayo, España lideró un grupo de trabajo formado por otros ocho países para abordar el problema de la piratería y envió una carta a las máximas instancias de la ONU resaltando el peligro que representa esta práctica y la necesidad de secundar medidas eficaces para combatirla. Los países firmantes expusieron que las medidas tomadas hasta el momento por la comunidad internacional, como proporcionar escoltas navales a los buques con ayuda humanitaria, son insuficientes, siendo necesario un nuevo impulso por parte de los Estados y organizaciones para avanzar en propuestas que contribuyan de manera efectiva a abordar los graves actos de piratería.

■ Posteriormente, el Consejo de Seguridad de la ONU autorizó a los países, mediante una resolución aprobada por unanimidad, a entrar en las aguas territoriales de Somalia por un periodo de 6 meses con el fin de reprimir actos de piratería contra los buques, a la vista de la crisis que sufre el país y la incapacidad del Gobierno Federal de Transición para controlar la situación. En dicha resolución, se urgió a los países que tienen buques y aeronaves militares en

la zona a mantenerse vigilantes frente a este tipo de acciones.

■ Por otro lado, organizaciones internacionales tales como la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF-International Transport Workers Federation) subrayan que las resoluciones y circulares de la OMI y el Consejo de Seguridad de las NU sobre este asunto, además de realizar un llamamiento para establecer un número mayor de patrullas y ofrecer mejor protección a los buques en las zonas de conflicto, también deben instar a los Estados de abanderamiento a cumplir sus responsabilidades de proteger el bienestar de todas las tripulaciones, haciendo un mayor hincapié en la formación de las tripulaciones y provisión de ayudas técnicas necesarias para detectar y disuadir a los piratas.

■ Varios miembros de la OTAN se han comprometido a realizar una campaña de colaboración activa para combatir los actos de piratería en las rutas marítimas en África. Esta situación coincide con el aumento de las perspectivas comerciales en la zona. No se prevé que los buques de guerra extranjeros persigan a piratas permanentemente. En su lugar, estos países se han ofrecido a colaborar en el programa de Naciones Unidas para organizar las fuerzas nacionales del continente para controlar sus propias aguas. El acuerdo alcanzado por los Estados ribereños del estrecho de Malaca ha abierto el camino para que el Banco Mundial apoye el programa para reforzar la protección y seguridad de la navegación en su canal, hostilizado por piratas, que gestiona un tercio del comercio mundial que se transporta por vía marítima. El proyecto de la Autopista Electrónica Marina (MEH-Maritime Electronic Highway) a través de los estrechos se podría ampliar finalmente para que incluya desde el Golfo Pérsico hasta Extremo Oriente.

■ Recientemente, el conjunto de asociaciones internacionales del transporte marítimo (BIMCO, INTER-CARGO, ICS/ISF, INTERTANKO e ITF) han solicitado una acción inmediata y efectiva contra los actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques en el Golfo de Adén y han instado al Secretario General de la OMI, Efthimos Mitropoulos, para que transmita a las Naciones Unidas la importancia de intensificar la presencia militar en la zona, con el objetivo de proteger la vida de la gente de mar, pasajeros, buques y sus cargamentos. Aunque se trata de un asunto complejo, es de esperar que todas las iniciativas y pasos hacia adelante que se están dando en esta materia puedan contribuir a una pronta erradicación de estos actos.

OPINIÓN Vivir: ¿Para qué? ¿Cómo?

Ramón Martínez Caamaño

Patrón de Pesca de Altura y Sacerdote

Vivir es ante todo encontrarle a la vida dos cosas: sentido y gusto. Es decir, hay que vivir con saber y con sabor. Y corremos el peligro de que nuestra sociedad esté perdiendo ambas cosas. Dicho en andaluz: ¡qué malo es vivir "esnortao" y "esaborío", sin norte y sin sabor!.

Porqué una cosa es vivir y otra pasar por la vida. Si logramos encontrarle a nuestra vida sentido, pero no encontramos gusto, viviremos densamente, pero tristes. Si vivimos con gusto, pero sin encontrarle a nuestra vida un sentido hondo, un porqué profundo, viviremos alegres, pero vacíos.

Por eso, cuando logramos vivir al mismo tiempo con sentido y con gusto, con saber y con sabor, empezamos a vivir en plenitud, empezamos a ser personas. Uno llega a ser persona cuando ha logrado solucionar el porqué y el cómo de su vida:

— Vivir con saber es vivir con sentido, saber porqué se vive

— Vivir con sabor es vivir con gusto, encontrar cómo hay que vivir.

Cuidado con abandonar los saberes por los conocimientos; ojo con cambiar los gustos por los impulsos. Trae fatales consecuencias para nuestra cultura confundir saber por conocer. A veces, degenera tanto el concepto de conocer que identificamos conocer con estar informado.

Saber es integrar, y quizá sea el ritmo de la vida y de la dispersión de las ciencias lo que no nos deje convertir nuestros conocimientos en saberes. El hecho de saber cada vez más sobre menos y menos, nos va a llevar a saber mucho de nada. Erikson llamará a estos especialistas "idiotas habilitados". Es muy peligroso abandonar el saber, sustituyéndolo por el mero conocer.

Pero también nuestra cultura y civilización puede perder el sabor. Y es que perder el sabor es perder

el gusto por la vida, que viene de una relación sabrosa con los objetos y de una relación cordial con las personas. No podemos relacionarnos con las cosas y con las personas solamente a nivel funcional.

Nuestra sociedad de consumo está creando una civilización de objetos para tirar, porque ya no nos da tiempo para aficionarnos a ningún objeto. Tenemos psicología de soldados que conquistan y nos falta la moral del colono, que es el que habita. De amos del mundo estamos pasando a ser "inquilinos", porque caemos en la cultura del tener frente a la del ser, y terminamos comidos por nuestros propios muebles que no dejan sitio para nosotros en nuestra propia casa.

Tenemos cada vez más conocidos, pero cada vez menos amigos. Corremos el peligro de pasar de una civilización de objetos para tirar, a una civilización de personas para tirar. La tarea que le queda al hombre para irse haciendo persona es la de integrar. Hay que saber integrar el conocimiento con el sentimiento. El saber está en la armonía de la cabeza con el corazón para ser señor de las cosas: es la diferencia entre ser persona y ser cliente.

Nos sobran a veces listas de precios y nos faltan escalas de valores. Se conoce el precio de todo y no se sabe el valor de nada. "No el mucho saber harta y satisface el ánimo, más el sentir y gustar de las cosas internamente", dice un viejo libro del siglo XVI.

Hay que saber integrar. Hay que seguir integrando saber y sabor a base de desempolvar valores poco cotizados en nuestra cultura técnica: el sentido y la belleza, la contemplación, la gratuidad, la capacidad de sorpresa, la misericordia.

No compensa dedicarse técnicamente a hacer un mundo más rápido, más lógico, más rico, más fuerte. Compensa vivir con sabor y con saber, para hacer un mundo más habitable, sabiéndole dar razones para vivir y razones para esperar.

Un fuerte abrazo a todos los "colegas" embarcados y a los "varados en la playa" también.

ANÁLISIS Comunicaciones marítimas

Ramón García Filgueira

Patrón Mayor de Cabotaje

Se va a cumplir una década de la implantación del SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARITIMA (SMSSM), Convenio SOLAS Capítulo IV cuyo concepto básico es de alertar de la existencia de una situación de peligro con rapidez, para obtener una respuesta rápida e incrementar la probabilidad del éxito, dar información sobre seguridad marítima y mensajes generales, su base es la comunicación terrestre y por satélite de forma integrada. El sistema divide los mares en cuatro áreas marítimas, según el área operativa del buque deberá llevar a bordo el equipo correspondiente. Los componentes principales del sistema son el NAVTEX, EPIRB, INMARSAT, TRANSPONEDORES PARA RADAR, RADIO ALTA FRECUENCIA, etc.

Este sistema recibió muchas críticas en su etapa inicial, sobre todo de profesionales que ocupaban consolas estáticas, no tantas desde los que estábamos en los puentes de los buques, aunque reconozco que como todo sistema en su fase inicial nació con muchas carencias y es mejorable, pero lo más chocante a lo que a críticas se refiere es que esos que criticaban el sistema (una gran mayoría no llegaron a manejarlo) ahora disparan críticas sobre los operadores, por ineficacia en el manejo del equipo e incumplimiento de los protocolos en las llamadas de socorro, urgencia y seguridad, no parándose a pensar que cuando los fallos son tan frecuentes pueda ser que el sistema tenga que sufrir algún cambio operacional y adaptarse más al operador.

A mi modesto entender lo que se debe cambiar es el Hardware (lo que tocamos) para que todos los modelos sean de idéntico manejo, no teniendo que encontrarse en cada puente con una cantidad de modelos con formas muy diferentes de operar, así sería la manera de estar continuamente familiarizado con el funcionamiento operacional a bordo, como lo recomienda la OMI en su MSC.1/Circ.1208 de mayo de 2006 y la Resolución A.814(19) del 23 de noviembre de 1995 directrices para evitar falsas alarmas, incluso con un modelo operacional único o muy similar cuando se realizan las inspecciones por parte de las correspondientes Instituciones a los

buques, estas serían más efectivas, porque tengo mis dudas de que un Inspector sepa el manejo de todos los modelos del mercado, todo esto sería tanto para el sistema de comunicaciones como cualquier otro aparato de ayuda a la navegación. En la actualidad, las plantillas operativas de los buques son tan reducidas que el oficial de guardia navega como único vigía (al menos con visión diurna) atendiendo a la navegación, comunicaciones y la cantidad de alarmas existentes en el puente, por eso la necesidad de unos puentes lo más ergonómicos posibles.

En cuanto a los protocolos a seguir en las llamadas de socorro, urgencia y seguridad también pueden ser que no se adapten a la realidad por lo que lo más seguro es que hayan sido elaborados por personal que nunca ha pisado un puente de un buque, por lo tanto, en vez de tanta crítica al operador, las Instituciones a las que corresponda se pongan a trabajar para el estudio de las posibles medidas correctoras y sobre todo la consulta al sector para así sacar unas conclusiones más reales y conseguir un sistema que cumpla con los objetivos para el que fue creado.

A las deficiencias del sistema tengo que añadir la cantidad de falsas alarmas, aunque cada vez menos, la falta de una base de datos actualizadas, la precariedad en algunos cursos de formación de los operadores, la escasa asistencia técnica en los puertos.

OPINIÓN El mundo al revés

José Vázquez González
Mecánico Naval Mayor

A vueltas con el proyecto de Ley de Pesca de la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia en debate parlamentario con 85 enmiendas del grupo parlamentario Popular de Galicia y 39 presentadas conjuntamente por el PSdeG-PSOE y BNG.

Los titulados náutico-pesqueros aparecen reflejados en la enmienda 81 del PP de Galicia como Disposición adicional octava:

Se debe añadir una nueva Disposición Adicional octava con el siguiente texto:

"En el momento en que se desarrolle la Disposición Adicional Séptima del Estatuto del Empleado Público, por la Ley de la Función Pública de Galicia, la Escala de Titulados Náutico-Pesqueros de Vigilancia Pesquera, así como las personas funcionarias que accedieron a la escala de Subinspección Pesquera con la titulación de formación profesional de 2º grado náutico-pesquera, contemplado en la disposición transitoria primera, 1 c de la Ley 2/2004 de 21 de abril, quedarán integrados en una agrupación Profesional, con las especialidades de Patrón y Mecánico, equiparada al Grupo B del artículo 120 de la presente ley."

En las enmiendas consensuadas por PSOE y BNG aparecen reflejados en la "enmienda 39 al apartado sexto, de adición. Disposición adicional sexta:

Adición de una nueva disposición adicional sexta ter., que quedará redactada con el siguiente contenido:

"Disposición adicional sexta ter....Los funcionarios de la Consellería competente en materia de pesca pertenecientes a las distintas escalas adscritas a este departamento se ajustarán a lo dispuesto en el Estatuto Básico del Empleado Público cuando se proceda a la aplicación de las categorías establecidas en la citada norma."

Como se puede comprobar con la lectura de las enmiendas, este es el mundo al revés, ya que con este proyecto de Ley es el PP de Galicia el que apuesta por los titulados náutico-pesqueros, cuando en la Ley que citan en su enmienda promulgada por ese partido cuando gobernaba anularon los titulados náutico-pesqueros y concretamente a los Patrones y Mecánicos de embarcaciones y en el debate de la citada Ley 2/2004 era el PSOE (defendida entonces por la actual Conselleira de Pesca) y el BNG quienes criticaban no disponer de titulados para el mando de las embarcaciones y ahora que está en su mano reflejar en la Ley dichos titulados con las titulaciones profesionales necesarias para el desempeño del mando de las embarcaciones de la Consellería, salen desde la propia Consellería con que no se puede hacer nada pues lo impide la Ley.

Por otro lado, lo que proponen de ajustarse a lo dispuesto en el EBEP dejaría fuera a los Patrones y Mecánicos del sistema antiguo y que no dispongan de Técnico Superior a la entrada en vigor de la Ley si no precisan dicha enmienda en el debate parlamentario, que es lo que queda por definir.

Como se puede ver con la lectura de lo expuesto están promoviendo desde la Consellería de Pesca, con el beneplácito de los parlamentarios que representan al Gobierno, dejar fuera del acceso al mando de las embarcaciones a todos los titulados del sistema antiguo y si no prospera alguna enmienda a los del sistema nuevo. Ya que con la actual redacción solo se puede acceder al Grupo C antiguo o al C1 nuevo del EBEP, en el primer caso con Bachiller Superior o FPII (Técnico Superior) y en el segundo con Bachiller Superior o Técnico de Grado medio. Como puede verse en el artículo anterior donde hago un resumen del EBEP.

Lo que es muy grave es que después de 22 años que se abrieron plazas a los titulados náutico-pesqueros en la Consellería de Pesca como consecuencia de la labor de AETINAPE, ahora y con esta Ley de los "PROGRESISTAS" de un plumazo se sacan de delante a todos los titulados del sistema de adultos, que son los que tienen experiencia en

mando de buques pesqueros y premian a los nuevos titulados por ser los que tienen titulación académica. Algo se debería estar moviendo en la administración para que este "debacle" no ocurra y equiparar por homologación a todos los titulados, ya que profesionalmente están equiparados.

Nuestro temor sigue en aumento después de las reuniones que una representación de AETINAPE, de la que formamos parte varios compañeros del Servicio, hemos mantenido con los miembros de la Comisión de Pesca del Parlamento de Galicia, al comprobar que el "personaje" que hoy por hoy es el 2º de a bordo de la Consellería de Pesca es quien tiene potestad para poder hacer estas modificaciones y es la misma persona que en su momento redactó la Ley que hoy pretendemos cambiar, ocupando el mismo cargo por el PP que sigue desempeñando con este Gobierno.

En el próximo artículo espero contar con información reciente para aclarar como queda el proyecto de Ley y si cuentan o no con los profesionales de la Pesca para el mando de embarcaciones de la Consellería de "Pesca" (será de la Marina Civil)



OPINIÓN La mar de cambiados

José Moreno García

Subdirector de Radio El Día y Punto Radio Tenerife
Ex director del programa "FAENANDO"

Decía aquella vieja canción que cualquier tiempo pasado es mejor, nada más lejos de la realidad. Nuestro subconsciente va seleccionando aquellas cosas de las que quiere que nos acordemos y "arrincona" en los lugares recónditos de la mente las vivencias nefastas o las que quiere que dejemos olvidadas, hasta que sea su momento.

El fin de semana pasado volví a recordar viejos tiempos y a que la memoria trabajara sobre nombres, situaciones, barcos y vivencias de un tiempo en el que la actividad pesquera era mucho más intensa que ahora. Días en los que la extracción en la mar requería un número considerable de hombres y barcos en cantidad y calidad nada comparable a la actualidad.

Y volvieron a sonar viejos conocidos y recordé caras e historias acumuladas a lo largo de años y que reposaban en el fondo del baúl de los recuerdos personales. Y esboqué sonrisas con situaciones vividas en la radio mientras faenábamos con miles de pescadores que tenían en las ondas hertzianas el cordón de comunicación que les unía a tierra y con los suyos.

El presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, tiene en su haber una capacidad de recordatorio infalible y conoce a cada uno de los que en algún momento le han contado algo de la mar. Le pregunté por Cipriano, de Santa Pola, patrón del "Madre" y me puso al corriente de su fallecimiento. Desglosó sus vivencias con Miro, a quien ve de vez en cuando. Nos acordamos de Tinso, desaparecido en una rasante con su mujer por culpa de un loco del volante. Y repasamos identidades y acontecimientos en un intento de no naufragar en medio de un mar de dudas sobre la evolución de un sector y sus gentes.

Y nos dimos cuenta que el tiempo no pasa en balde y que la profesión de pescador se está convirtiendo en una rareza o está evolucionando hacia objetivos que nada tienen que ver con su origen.

Hoy no es lo mismo. Las mareas no son lo mismo. Las comunicaciones, los patrones, los capitanes de pesca, los caldereros, el copo, el arrastre, ir a la parte o la costera son vocablos que van perdiendo el significado que tuvieron en el pasado.

La profesión de pescador es también otra cosa. Barcos procesadores por buques arrastreros. Tripulaciones experimentadas por gentes diversas. Permisos y licencias para faenar por sociedades mixtas que sobrepasan la explotación de los recursos marinos y esquilman especies con el consiguiente peligro de extinción. Hemos cambiado los bancos de peces por granjas acuáticas en las que cultivamos especies que luego pesan y miden lo mismo. El pescado de alta mar ahora se le denomina "salvaje" para diferenciarlo del de piscifactoría. Un panorama desalentador que está llevando a los profesionales de la mar a situarse en una situación parecida a los cazadores: actividad relacionada con el entretenimiento.

La mar y todo lo que le rodea ha cambiado mucho. Pero hay cosas que deben seguir estando ahí. José Manuel Muñiz y AETINAPE, que siguen propiciando una mejora acorde con los tiempos para todos los que tienen sus labores relacionadas con esta profesión. Y en eso siempre queda mucho por hacer. Los que tienen memoria saben que los trabajos en la mar estaban más relacionados con sistemas medievales que con convenios colectivos negociados y que el régimen de explotación seguía pautas severas de aprovechamiento patronal.

Dicen que con esto de la crisis económica muchos volverán a trabajar en el campo, ¿también en la mar? ¿Volverán las mareas a llevarse a los hombres por cuarenta días en la búsqueda de caladeros que aguanten el embate de las redes? Echemos a volar la imaginación y que cada uno la dibuje como quiera, pero ya nada es lo mismo. Y es que el tiempo no perdona y estamos la mar de cambiados, incluidos los mares y océanos.

Sábado, 27 de septiembre del 2008

Marítima

Medio Marino amoliará hasta final de año la validez de sus titulaciones náutico-pesqueras en aguas africanas

Madrid prepara una ley para recuperar una tarjeta común

Fuentes del Ministerio de Medio Marino indicaron que el Gobierno ha estado negociando con las autoridades namibias una ampliación del plazo que les ha dado para admitir los certificados de autenticación de los títulos autonómicos. Esa prórroga fue confirmada el viernes a Sebastián Fraile, vocal asesor del secretario general del Mar, enviado a Namibia para explicar que Madrid está tramitando un real decreto de titulaciones que pondrá fin a la dispersión de titulaciones. Ese texto legal ya ha sido enviado a las comunidades autónomas para consulta, y con él se pretende poner fin a ese problema, dado que recuperará un formato de tarjeta idéntico para todo el territorio. Ese trámite debe estar concluido antes de enero, pues ese es el plazo que ha dado Windhoek a España para seguir aceptando la solución provisional.

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, espera que la norma ponga fin a un quebradero de cabeza que ahora ha traído problemas en Namibia, pero que ya antes los había dado en Argentina, Marruecos, Mauritania... «Ya alertamos no seu día das complicacións que traería o traspaso desas competencias. Tachóusenos de antinacionalistas, pero o tempo dounos a razón».

Tanto Muñiz como los titulados náutico-pesqueros afectados están de acuerdo en que se transfiera la potestad de expedir títulos menores, pero no el de emitir carnés que habilitan «para trabajar en augas de todo o mundo, onde non saben nin onde queda Galicia».

La Opinión | 43
Sábado,
27 de septiembre
de 2008

Namibia reconoce a los 200 oficiales de la flota congeladora

Agencias

SANTIAGO

El Gobierno de Namibia concedió una moratoria mediante la que reconocerá hasta inicios del próximo año a los cerca de 200 titulares náutico pesqueros que tripulan los buques congeladores vinculados a empresas mixtas de capital español y en su mayoría gallego. Las autoridades del país africano no admitían los certificados de estos trabajadores al estar expedidos por las administraciones autonómicas.

Así lo avanzó a Europa Press el presidente de la Asociación Española de Titulares Náutico-Pesqueros, Manuel Muñiz, quien informó, además, de que el Ministerio de Medio Marino expedirá un certificado a cada uno de los cargos afectados por esta situación en el que se indicará que el titular de una tarjeta autonómica "está capacitado para ejercer". Namibia sostiene que tarjetas como la que expide la Xunta de Galicia no se ajusta al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia (STCW 95) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La Opinión

Miércoles, 22 de octubre de 2008

Un patrón de un buque está imputado por la muerte de un marinero

Redacción

A CORUÑA

El fiscal solicita dos años de cárcel para un patrón al que acusa de cometer un delito de homicidio por imprudencia por la muerte de un marinero en un accidente laboral sucedido en diciembre de 2003 en un pesquero que faenaba a 45 millas de A Coruña. La Fiscalía también exige que el armador del buque sea condenado a un año de prisión por no haber formado a los marineros para que trabajasen con seguridad ni haber garantizado un sistema de comunicación fiable, ya que el ruido de la maquinaria y el oleaje imposibilitaba la transmisión de órdenes. Un fallo de comunicación fue, según sostiene el fiscal, lo que provocó la muerte del marinero. El suceso se produjo cuando la víctima y un compañero iban a recoger el aparejo. El fallecido tenía que retirar el cabo de reviro, una maniobra necesariamente previa a que el patrón, que dirigía la maniobra desde el puente de mando, izarase el aparejo. El capitán vio cómo el marinero se alejaba de su puesto e interpretó que había retirado el cabo, tras lo que ordenó el izado de la red sin darse cuenta de que el fallecido ya había regresado a su puesto y retiraba el cabo. Cuando el trabajador completó la maniobra, el cable se tensó y la polea de babor lo golpeó y lo atrapó contra una columna, lo que provocó su muerte.

Jueves, 7 de agosto del 2008

Internacional

«Calma total; son ocho años por aquí y esto no es una sorpresa»

El golpe no afectó a los pescadores de los 30 barcos españoles que faenan en Mauritania, donde la flota gallega es mayoritaria

CRÓNICA
Xurxo Fernández

REDACCIÓN | El Playa de Barra engrosa la larga lista de pesqueros gallegos que faenan estos días en Mauritania. Su patrón, el marinense Eloy Calvar, contesta al teléfono.

—Buenas tardes, ¿están ustedes en aguas mauritanas?

—Afirmativo. En la República Islámica de Mauritania, aunque creo que desde esta mañana ya podemos borrarle lo de república.

—Pues de eso quería que me hablara, ¿cómo han recibido la noticia del golpe de Estado?

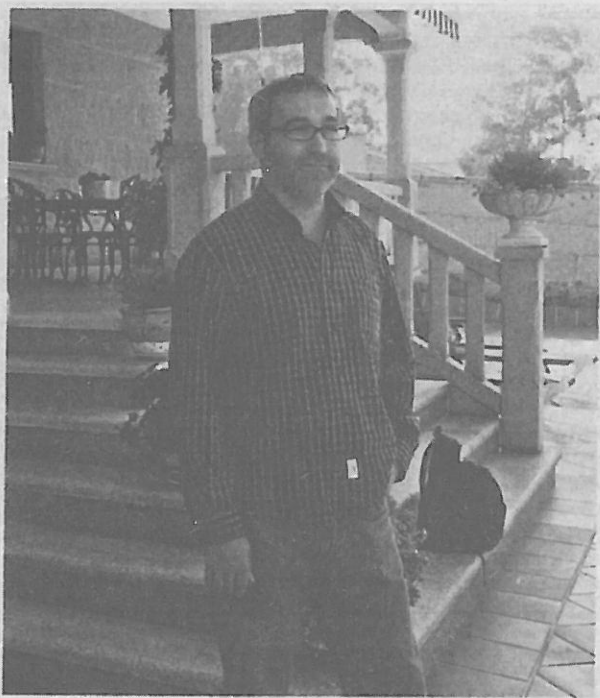
—Con total normalidad, a nosotros no nos repercute para nada.

—Pero, algún inconveniente supondrá el cambio en el Gobierno.

—Qué va. Calma total; ya son ocho años por aquí y esto no es una sorpresa.

El Playa de Barra, con base en Cangas, es uno de los muchos cefalopoderos que tienen su caladero en aguas del país africano. Casi todos son gallegos y componen la mayoría de la flota española en la zona —unos 30 en la actualidad, aunque cerca de 70 cuentan con licencia—, junto a los pesqueros dedicados a la merluza negra y a los marisqueros. Estos últimos tienen su base en Andalucía.

Calvar salió de puerto el 10 de julio y no tiene previsto volver a tierra hasta finales de este mes. Cuando partió dejó un país «en la misma situación en la que lo he visto siempre, con una calidad de vida muy mala». Si recuerda que los precios habían subido mucho, «pero eso



Eloy Calvar, en una foto de archivo delante de su casa en Marín | FÁTIMA R.A.

también ha pasado en el resto del mundo. La diferencia es que aquí no se habla de crisis porque viven con ella desde siempre. El gasoil, por ejemplo, está por las nubes».

La despreocupación por la estabilidad del país es tal que el patrón marinense ni siquiera ha llamado a casa: «Es que no hay nada que contar. En estos países, los Gobiernos no suelen ser estables. Ya le digo que no es la primera vez que me pasa y hasta hace poco en Mauritania siempre hubo militares». En el barco van otros siete gallegos —de Marín, Cangas, Moaña y Bueu— y nueve mauritanos, que, según explica Calvar, «tampoco están

nada preocupados. No nos han hecho ningún comentario, pero es que en estos días hay trabajo y no tenemos tiempo ni para hablar».

A la espera de detalles

En el Río do Mar V también estaban ayer «tranquilos y a la espera de detalles». El pesquero gallego con base en Huelva tenía previsto regresar hoy al puerto de Nuadibú.

Su patrón, Manolo Rodríguez, explicaba a la agencia Efe que los barcos no estaban encontrando «ningún problema» a la hora de descargar sus capturas en Mauritania. El golpe de Estado no afectó a la rutina en el mar.

La Opinión

Lunes, 20 de octubre de 2008

Mientras que a los titulados náuticos pesqueros que ejercen en aguas de Namibia su profesión de patrones o responsables de máquinas, las autoridades locales les exigen el reconocimiento oficial de sus titulaciones por un organismo superior a la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, este departamento autonómico, en la Orden del 26 de septiembre de 2008 (publicada en el *Diario Oficial de Galicia* del pasado 13 de octubre de 2008) establece las bases y regula el procedimiento para la obtención de las titulaciones profesionales náuticas pesqueras de mariner-pescador, patrón local de pesca y patrón costero polivalente en la comunidad gallega.

Según la propia Consellería de Pesca, esta nueva normativa se enmarca en las medidas derivadas del Plan Integral de Formación Marítimo-Pesquera puesto en marcha por el mismo departamento, y responde a la necesidad de adaptar la existente "a las normas estatales, así como a la importancia de obtener una me-

Galicia lo regula todo

ANTÓN LUACES

por cualificación profesional en el sector pesquero".

La "adaptación" a las normas estatales no parece eximir a los profesionales que hayan obtenido o puedan obtener en Galicia sus respectivas titulaciones de la necesidad de dar respuesta a las exigencias de las autoridades namibias, hoy, y que mañana pueden plantear las argentinas o las mauritanas, por poner ejemplos de países en los que hacen barcos gallegos o, cuando menos, de capital gallego y con tripulaciones mixtas.

Que la Consellería de Pesca regule las actividades de formación profesional en la mar no es ningún capricho, sino una necesidad a la que la citada Orden del 26 de

octubre pone en camino; pero en la misma se establece, asimismo, que los títulos y las tarjetas profesionales emitidas por la comunidad autónoma de Galicia corresponden únicamente a los exámenes superados en Galicia, tanto en entidades públicas como en las privadas autorizadas por la Consellería. En esta línea, "no serán renovadas las tarjetas profesionales náuticas pesqueras que no han sido expedidas por nuestra comunidad".

Es una normativa autonómica que acredita la formación impartida por centros autorizados por el Gobierno gallego; pero ¿qué valor tiene para un mariner-pescador, un patrón local de pesca o un patrón costero polivalente si quiere dedicarse al

trabajo para el que está titulado en Asturias, en Cantabria, en el País Vasco... si cada comunidad autónoma sólo reconoce a sus propios titulados?

¿Estamos locos o qué?, se pregunta un popular anuncio comercial. Y cabe preguntárselo también en esta materia de formación, porque no se facilita para nada esa tarea formativa. No puede uno imaginar qué ocurriría si a un titulado medio o superior en otras disciplinas que haya cursado estudios en cualquiera de las tres universidades gallegas se le dice que su título sólo sirve para trabajar en la comunidad gallega.

Alguien puede pensar que, en la mar, a la hora de elegir mariner-pescadores, patrones locales de pesca o patrones costeros polivalentes, se va a tener en cuenta el centro en el que se hayan formado y por el que poseen el título correspondiente. Sólo falta que se les pida el PH y que se les mida el perímetro craneal para determinar si son o no de tal o cual comunidad autónoma convocante de las plazas.

Viernes, 1 de agosto del 2008

España negocia con países de la UE, árabes y asiáticos para poder activar la fuerza naval que protegerá el Índico

Efe MADRID | España está haciendo gestiones con países de la Unión Europea (UE), árabes y asiáticos para que formen parte, junto con Francia, de la fuerza naval para proteger a los barcos pesqueros de la piratería en aguas de Somalia, dijo ayer el ministro de Asuntos Exteriores. Moratinos aseguró que el Ministerio de Defensa es el que se está encargando de las conversaciones para lograr con la mayor «celeridad» posible el despliegue de este operativo militar, aunque ha añadido que no hay un «calendario fijado».

El responsable de Exteriores se ha pronunciado así en una

rueda de prensa ofrecida junto a su homólogo palestino, Riad al Malki, tras una reunión en el palacio de Viana.

Moratinos eludió hablar de plazos después de que la ministra de Defensa, Carme Chacón, y su colega francés, Hervé Morin, admitiesen anteayer la dificultad de que el despliegue se pueda hacer antes de otoño, cuando ya habrá finalizado la campaña de la flota atunera. No obstante, señaló que se está en los «tiempos adecuados» para poder poner en marcha cuanto antes una operación de esta complejidad.

El ministro de Exteriores dijo que corresponde a los operativos militares encontrar socios

dentro de la UE y otros países con intereses en la zona que estén dispuestos a trabajar en esta misión, como pudieran ser Arabia Saudí, Japón y Corea.

Visto bueno de la ONU

Moratinos recordó que el primer objetivo era contar con el visto bueno del Consejo de Seguridad de la ONU para dar cobertura a esta misión y que ahora se trata de ver cuáles son los medios de los que se puede disponer. La idea de activar este contingente naval para dar seguridad a la marina mercante y a los pesqueros que hacen en aguas somalíes ante los ataques de los piratas surgió tras el secuestro del atu-

nero *Playa de Bakio* en abril.

Por otra parte, el presidente de la Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, calificó de «lamentable» y «decepcionante» la «falta de diligencia y de liderazgo de la UE» para dar respuesta al cumplimiento de la resolución de las Naciones Unidas para el control de la navegación en zonas con riesgo de secuestro por parte de piratas.

Muñiz cree que el problema afecta básicamente a Estados europeos, que son España y Francia y, en menor medida, Italia; de ahí que sostenga que la UE debería liderar estas acciones en la comunidad internacional.

FARO DE VIGO
Viernes, 1 de agosto de 2008

Aetinape reprocha la falta de liderazgo de la UE contra las bandas piratas en Somalia

Redacción / SANTIAGO

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros (Aetinape), Manuel Muñiz, calificó ayer de "lamentable" y "decepcionante" la "falta de diligencia y de liderazgo de la Unión Europea" para dar respuesta a la resolución de Naciones Unidas para el control de navegación de las zonas con riesgo de secuestro.

Dicha resolución, aprobada en junio tras la captura del buque "Playa de Bakio" por un grupo de piratas somalíes, autoriza a navíos extranjeros a perseguir a barcos piratas en aguas de Somalia, siempre con el consentimiento de

El presidente de la asociación califica la decisión de España y Francia de "decepcionante y lamentable"

las autoridades somalíes.

El presidente de Aetinape reconoció que este problema afecta básicamente a España y Francia, por lo que considera que es la UE la que debería liderar este tipo de movimientos en la comunidad internacional y ser "capaz de dar una respuesta para llevar a cabo el cumplimiento de la resolución de la ONU y conseguir la implicación de Corea o Japón".

Muñiz quiso recordar que no sólo la pesca tiene peligro de ser víctima de las bandas de piratas en esa zona, también la navega-

ción civil y el transporte marítimo están amenazados. A lo que añadió que, después de lo que le sucedió al "Playa de Bakio", se siguen produciendo secuestros y extorsiones a otros buques.

"Lo que es lamentable y decepcionante es la falta de diligencia y liderazgo de la UE en esta materia", denunció el presidente de Aetinape, que explicó que este "es un problema que va mucho más allá" porque "un estado no tiene capacidad de respuesta para un área tan enorme".

Por otra parte, Muñiz mostró

su preocupación por el mensaje que les llega a esos "delincuentes", no sólo de Somalia, sino de otros países de su entorno. "Es un mensaje de falta de actuación conjunta de la comunidad internacional, es un mensaje negativo para todos", sentenció Muñiz quien dejó claro que "ellos perciben nuestra debilidad y la incapacidad de ponernos de acuerdo y de actuar con prontitud y contundencia".

Muñiz acusó la falta de diligencia de la UE al hecho de que en esa zona "no hay pozos de petróleo que aceleren el despliegue de medios aéreos y marítimos". La importancia de los caladeros somalíes para la flota atunera española es la causa de que desde



Manuel Muñiz / VICARIO

Aetinape se insista en que "el mar no sea una selva, hay que aplicar el derecho marítimo internacional implacablemente".

28 | La Opinión
Jueves,
7 de agosto
de 2008

mundo

Crímenes de guerra
Karadzic implica a altos cargos de
EEUU en el proceso por el que le
juzga La Haya
PÁGINA 30

Golpe de Estado en Mauritania

Los golpistas mantienen retenido al jefe del Ejecutivo, el primer ministro y el titular del Interior

Militares destituidos vuelven al poder en Mauritania tras derrocar al presidente

Los mandos del Ejército, que promovieron el golpe de Estado de 2005, toman edificios del Gobierno y anuncian la creación de un "Consejo de Estado" liderado por el ex jefe de la Guardia Presidencial

Agencias
NUAKCHOT

Un golpe militar puso fin ayer al primer Gobierno democrático de Mauritania. Horas después de que el Ejecutivo mauritano destituyera a cuatro altos mandos militares, varios generales encabezaron una asonada contra Sidi Mohamed Ould Cheikh Abdallahi, el primer presidente democrático del país que había llegado al poder en marzo de 2007 en unas elecciones avaladas por la comunidad internacional. El líder del golpe de Estado ya había participado en la intentona golpista de 2005, que llevó al poder a una junta militar hasta junio de 2007, cuando fue sustituida democráticamente por Ould Abdallahi.

Los militares, que retuvieron al presidente, al primer ministro y al titular del Interior, anunciaron la creación de un "Consejo de Estado" presidido por el general Mohamed Uld Abdelaziz, hasta ahora jefe de la Guardia Presidencial. Los golpistas tomaron el Palacio Presidencial y se hicieron con otros edificios públicos, entre ellos la televisión y la radio estatales, que dejaron de emitir y al cierre de esta edición permanecían rodeados de soldados.

La Unión Africana y la UE condenaron el golpe de Estado y reclamaron la restauración del Gobierno democrático. El Ejecutivo español condenó la actuación de la cúpula militar y manifestó su confianza en que la situación "vuelva a la normalidad democrática cuanto antes y se proceda a la liberación del presidente y del primer ministro".

Crisis política

Los sucesos de ayer son el resultado de varios meses de grave crisis política, agravada recientemente. En mayo, el presidente destituyó al Gobierno, que no supo hacer frente al alza de los precios de los alimentos, y nombró otro, en el que no estaba el principal partido de la oposición y el islamista Tawassoul. El nuevo Ejecutivo dimitió en bloque en julio antes de someterse a una moción de censura. Además, el martes se produjo una deserción en masa de diputados del partido de Abdallahi, que anunciaron una nueva coalición.

Los acontecimientos se precipitaron tras la difusión de un comunicado de la Presidencia de la República, en el que se anunciaba el nombramiento del coronel Abderrahman Uld Bakr como nuevo jefe del Estado Mayor de



El presidente de Mauritania (izda.) en un acto junto al general que ayer promovió el golpe de Estado / A. EL AHMED

Una deuda de 21 millones

España condonó los pagos pendientes del país africano y firmaron un acuerdo de protección recíproca de las inversiones

Agencias
MADRID

Las relaciones económicas entre España y Mauritania han ido mejorando en los últimos años y el Gobierno español decidió recientemente condonar la deuda de este país, con el que también firmó hace pocas semanas un acuerdo recíproco de protección de inversiones.

El 11 de julio pasado, el Consejo de Ministros dio el visto bueno a la condonación de deuda de Mauritania que ascendía a 21 millones.

El 60% se ha condonado directamente mientras que el 40% restante está previsto que

sea objeto de un programa de conversión de deuda por inversiones públicas, de forma que se crea un fondo con el que se financian proyectos de ayuda al desarrollo en ese país.

En cuanto al Acuerdo de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones firmado, tiene como objeto incentivar dichas inversiones proporcionando garantías jurídicas. Entre las condiciones del acuerdo, que tiene una vigencia de diez años, figura la imposibilidad de expropiación, excepto en casos de interés público, así como las compensaciones por pérdidas de inversión que se puedan producir a causa de guerras,

conflictos armados o estados de emergencia nacional, informa Efe.

España es un país netamente importador en Mauritania, a quien compra una parte importante de las capturas pesqueras europeas en aguas del país africano. España vende además parte de los hidrocarburos que este país importa, así como bienes de equipo, sobre todo eléctricos, y vehículos destinados a la construcción, además de cereales, entre otros productos.

España exportó el año pasado productos por valor de 29 millones. Las importaciones ascendieron a 85,8 millones.

Ejército y del coronel Mohamed Ahmed Uld Ismail como responsable de la Guardia Presidencial. Ambos puestos estaban ocupados, respectivamente, por los generales Mohamed El Ghazwani y Mohamed Uld Abdelaziz, cuya destitución fue rechazada por los mandos del Ejército, quienes declararon "nulo y sin efecto jurídico" el cambio realizado por Abdallahi.

Los militares retuvieron en la sede del Estado Mayor al presidente y al primer ministro, Yahya Uld Ahmed El Waghef, además de impedir a sus colaboradores más próximos llegar a sus oficinas y de situar a la esposa de Abdallahi bajo vigilancia militar en el Palacio presidencial.

El portavoz de la Presidencia de la República, Mamadú Ba, ca-

lificó el movimiento militar de "golpe de Estado contra la legitimidad constitucional", opinión que fue compartida por el vicepresidente de la Alianza Popular Progresista. El principal partido de la oposición, la Reagrupación de Fuerzas Democráticas anunció, sin embargo, que lo ocurrido en el país era de esperar, dado que a su juicio el presidente era el res-

▼ Los españoles se encuentran bien, según el Gobierno

La Embajada de España en Mauritania "no tiene constancia" de que haya españoles en peligro tras el golpe de Estado perpetrado ayer por la Guardia Presidencial y el Ejército. Un portavoz del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación informó ayer de que la situación en Nouakchott es de una relativa normalidad y no se oyen disparos en las calles.

La legación española comenzó a contactar con la colonia española en el país, compuesta de unas 150 personas —en su mayoría cooperantes y religiosos residentes en la capital— y al cierre de esta edición no constató que haya nadie en peligro. Los guardias civiles destinados en Nuadibú (al norte), segunda ciudad en importancia de Mauritania, constataron la normalidad de la situación.

▼ 30 pesqueros, en su mayoría gallegos, en aguas mauritanas

Unos 30 pesqueros españoles, en su mayoría gallegos, se encuentran fondeados actualmente en aguas de Mauritania y hasta el momento no han registrado problema alguno, indicó a Efe el presidente de la Aetinape, José Manuel Muñiz. El responsable de la Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros precisó que entre los pesqueros españoles hay unos 20 dedicados a la captura de cefalópodos, esencialmente pulpo y calamar, que son en su mayoría de empresarios gallegos. Añadió que hay un decena de barcos dedicados a la pesca de la merluza negra fresca, entre los que hay varios andaluces. Fuentes de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia informaron a Efe de que 60 barcos gallegos tienen licencia para faenar en Mauritania.

ponsable del "bloqueo político que existía en el país".

El de ayer es el segundo golpe de Estado en Mauritania en menos de tres años. Ya en 2005, la cúpula militar se hizo con el poder, disolvió el Gobierno y el Parlamento y sometió a referéndum un proyecto de Constitución, lo que fue considerado un paso hacia la democratización del país.

56 La Opinión
Domingo
14 de septiembre
de 2008

mar

Un grupo de piratas intentó secuestrar ayer un barco francés y hace tres días el objetivo fue uno de Bermeo Los atuneros de la UE dejan las aguas de Somalia "hartos de tanta inseguridad"

Los últimos ataques frustrados de los somalíes han provocado que los armadores y los patrones de los 40 buques españoles y franceses que faenan en el Índico pongan rumbo a Seychelles

P. P.
VIGO

Los cerca de 40 buques atuneros comunitarios —casi treinta españoles y el resto franceses— que operan en aguas del Índico decidieron ayer abandonar temporalmente la faena y dirigirse a Puerto Victoria, en las islas Seychelles, "hartos de la inseguridad" que provocan los constantes ataques o intentos de secuestro de los piratas somalíes "sin que nadie nos haga caso", en palabras de uno de los armadores que operan en la zona. La decisión partió de patrones armadores y se fundamenta en la necesidad de que "se oiga nuestra protesta ante la inseguridad por los constantes ataques de los piratas, que hace insostenible la actual situación y porque, por responsabilidad, debemos garantizar la seguridad de las tripulaciones, entre las que hay ya una psicosis insuperable".

Así lo detalló Julio Morón, director gerente de Opagac, una de las dos asociaciones de armadores que agrupa a esta flota y cuyos asociados decidieron por unanimidad asumir la retirada a puerto. Mientras, la otra asociación del sector, Anabac, dio libertad a sus socios para secundar la medida, que, sin embargo, habría sido asumida por la práctica totalidad de los armadores españoles, lo mismo que por los franceses.

Presencia gallega Más de 1.200 marineros, unos 200 gallegos entre ellos, trabajan en los buques que abandonan las aguas somalíes

Una vez adoptada la decisión de poner rumbo a Seychelles, el sector pondrá en manos de la gran patronal pesquera Cepesca la coordinación de las acciones a desarrollar en el futuro y las negociaciones con la administración de cara a lograr la ansiada protección en la zona. Así lo confirmaba ayer a este diario el propio Morón y el secretario general de Cepesca, Javier Garat. Además, se tratará de coordinar las protestas y las presiones con los colegas y el Gobierno francés.

Aunque los incidentes y los secuestros por parte de piratas somalíes —como el que sufrió en abril el atunero vasco *Playa de Bakio*, con 26 tripulantes a bordo, ocho de ellos gallegos, y que estuvo capturado durante seis días hasta su liberación tras el supuesto pago de un alto rescate— son constantes y afectan no sólo a pes-



El 'Playa de Bakio' llega a Seychelles, liberado a los seis días de su secuestro por piratas somalíes, en abril. / EFE

queros, sino también a otros buques que transitan por la zona, las últimas gotas que colmaron la paciencia de la flota atunera fueron los intentos de secuestro sufridos el jueves por el vasco *Playa de Anzorás* y, aún ayer, por el atunero francés *Drenee*. Un grupo de piratas intentó secuestrar a este atunero contra el que lanzaron tres granadas, de las que dos fallaron y una impactó contra el buque causando diversos daños materiales pero no personales, cuando éste faenaba a 420 millas de la costa somalí. El ataque se llevó a cabo sobre las siete de la mañana hora es-

pañola (dos horas más en la zona) y la nave francesa, que pudo huir, dio aviso al resto de barcos que faenan en la zona. No obstante, tanto los tripulantes de las embarcaciones francesas como españolas están "asustados". Hace dos días el objetivo de los piratas fue el atunero de Bermeo *Playa de Anzorás* —en el que navegaban cinco gallegos— cuando estaba a 320 millas de la costa de Somalia y ahora la nave francesa, situada a 420 millas. Los tripulantes de los atuneros sospechan que los piratas somalíes cuentan con algún barco de apoyo en aguas internacio-

nales, porque si no, es "imposible" que lanchas rápidas lleguen a 400 millas de la costa. "Son barcos pequeños con motores fuera borda de consumo alto. Es imposible que salgan desde la costa de Somalia", explicaron. "No se puede trabajar así; al *Playa de Anzorás* trataron de secuestrarlo a 320 millas de la costa y, al francés, a 420 millas; ya no se está seguro en ninguna parte y es hora de que se nos escuche", señalaba Morón, en coincidencia con un armador de esa flota, que pidió no ser identificado y que precisaba que "la gente está nerviosa y los entendemos

perfectísimamente; así no podemos seguir".

Los atuneros españoles y franceses, todos los comunitarios, pusieron ya ayer rumbo a Seychelles, donde se espera que estén todos ya entre mañana y el martes. Son cerca de 1.200 hombres, entre los que hay unos 200 gallegos.

El gobierno de Seychelles ya fue advertido de esta decisión y "de que, de no poner remedio, los piratas van a invadir incluso su Zona Económica Exclusiva", señaló Morón, que también indicó que "la administración pesquera española ya fue informada".

"No podemos trabajar con esta angustia; tienen que escucharnos de una santa vez"

"Ya no estamos seguros en ninguna parte, ni a 200, ni a 300 ni a 400 millas de la costa y alguien tiene que escucharnos de una santa vez y tomar medidas", señalaba el armador de un atunero.

"Es necesario que se ponga en marcha un sistema por el que nosotros podamos pedir ayuda en cuanto tengamos un problema y que en muy poco tiempo alguien venga a ayudarnos, una fuerza militar, que para eso la OTAN tiene buques por la zona. Nuestros gobernantes tienen que hacer algo al margen de la colaboración que nosotros podamos prestar avisando de cualquier movimiento raro de

buques en la zona", señala el armador.

Para el sector está muy claro que los piratas cuentan con una infraestructura "muy seria", que les permite realizar ataques a 400 millas de la costa.

"Es evidente que cuentan con buques mercantes o nodrizas de los que salen lanchas rápidas, porque de otra manera no podrían ir tan lejos y, además, hay que tener en cuenta que ellos tienen muy poco que perder y mucho que ganar", indican.

Así, para ellos, la presencia militar constante y coordinada con la flota, es el único sistema válido de protección. En sintonía con

esta reclamación, ayer mismo, desde el gobierno vasco —lo mismo que el viernes pidió la consejera de Pesca, Carmen Gallego— se exigía al Gobierno español que ponga marcha "de inmediato" el dispositivo de seguridad que se comprometió a desplegar para proteger a la flota de la piratería somalí.

Mientras, desde la Asociación de Titulares Náutico-Pesqueros (Aetinape), se señalaba ayer que "un escándalo mayúsculo que nadie intervenga ante los ataques que padece una flota que faena en aguas internacionales y que, porque nadie les ayuda, se tiene que ir a puerto".

Sector mejillonero

El paro indefinido de los mejilloneros afectará desde hoy al 70% de la producción

PÁGINA 48

mar

La Opinión
Martes,
16 de septiembre
de 2008

47

La Unión Europea aprueba crear una célula de coordinación militar para luchar contra los piratas

España está dispuesta a enviar buques para proteger los pesqueros en Somalia

Los atuneros que faenan frente a la costa somalí se mantienen amarrados en las Seychelles en protesta por los últimos intentos de secuestro • La Xunta exige el envío inmediato de protección

Agencias
MADRID

La Unión Europea aprobó finalmente ayer la creación de una célula de coordinación "encargada de respaldar las acciones de vigilancia y de protección que llevan a cabo algunos Estados miembros a lo largo de las costas somalíes". Se trata de una acción militar de coordinación que será puesta en marcha "en los próximos días" y que tendrá sede en Bruselas. Mientras tanto, los 24 atuneros españoles, los 18 franceses y los ocho barcos de apoyo que faenan en la zona se encuentran amarrados en las Seychelles, tal y como adelantó este diario, como protesta por los últimos intentos de secuestro llevados a cabo por piratas somalíes.

Los ministros de Asuntos Exteriores de la Unión Europea aprobaron ayer la creación de una célula de coordinación para proteger a los barcos que faenan en aguas próximas a Somalia, respaldando las acciones que llevan a cabo algunos Estados miembros. Según adelantó el secretario de Estado para la UE, Diego López Garrido, la célula estará dirigida por un capitán de navío español, el gallego Andrés Breijo Clair. Estará compuesta por cuatro personas (el jefe de célula, dos oficiales y un suboficial), contará con un presupuesto mensual de 15.000 euros y tendrá sede en las dependencias del Estado Mayor de la UE en Bruselas.

Esta célula es la primera "forma de contribución concreta" para la aplicación de la resolución 1816 del Consejo de Seguridad de la ONU, que avaló la creación de un mecanismo internacional para luchar contra la piratería en aguas próximas a Somalia, a petición de España y Francia principalmente, precisaron fuentes diplomáticas españolas. El objetivo de la Unión Europea sigue siendo "montar" una misión militar de la PESD "con presencia física" de barcos y "una estructura de mando", aunque de momento "no hay unanimidad" para impulsarla.

En este sentido, al término de la reunión de ministros, el secretario de Estado para la UE, Diego López Garrido, explicó que España está dispuesta a contribuir



El 'Playa de Bakio' llega al puerto de Victoria en las islas Seychelles, escoltado por la Méndez Núñez / EFE

Titulados Náutico-Pesqueros

"Medidas muy cosméticas"

El presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE), José Manuel Muñiz, recordó ayer que esta asociación empezó "hace años" a advertir del riesgo que corren los pesqueros en aguas de Somalia, cuya solución pasa, según él, por una mayor implicación de la comunidad marítima internacional, liderada por la Unión Europea.

El presidente de Aetinape indicó que comparte la postura de Ga-

licia y País Vasco de solicitar a Defensa el envío de tropas de protección a la zona y calificó como "medidas muy cosméticas" los avances producidos en la zona. Asimismo, recordó que partimos "de un fracaso", ya que la flota pesquera tu-

vo que retirarse de la zona para exigir garantías para poder trabajar con seguridad en aguas próximas a Somalia.

Para el presidente de Aetinape "estos delincuentes han ganado la primera batalla", ya que han obligado a la flota a presionar a los Gobiernos, e indicó que "no es sólo un problema de la flota atunera", puesto que afecta también al tráfico de mercancías estratégicas por la zona.

dicha célula resolverá "todos los problemas potenciales" de la región, no consideró necesario impulsar una fuerza militar naval europea en la zona.

Mientras tanto, los 24 atuneros españoles y los 18 franceses que se encuentran en la zona, además de sus ocho barcos de soporte, se encuentran amarrados en el puerto Victoria de las Seychelles, como medida de protesta por los últimos intentos de secuestro llevados a cabo por piratas somalíes. Este movimiento se decidió después de que se conociese que una de las embarcaciones france-

sas había recibido un ataque con granadas, del que pudo huir, por lo que todos los demás barcos decidieron volverse a puerto para denunciar la inseguridad en la que desarrollan su trabajo.

El secretario general del Mar, Juan Carlos Fraguero, pidió ayer al sector atunero que extreme las precauciones para evitar "posibles" nuevos incidentes. Desde la Xunta también demandaron "una señal clara" por parte del Ministerio de Defensa y el envío "inmediato" de un contingente a Somalia para luchar contra la piratería y proteger a la flota de los

"continuos y constantes ataques", una medida calificada como imprescindible por la consejera de Pesca, Carmen Gallego. "Una cosa es seguir haciendo la gestión diplomática y seguir intentado que haya una fuerza multilateral, que es la solución, digamos ideal, la solución más garantista y más tranquilizadora, pero eso no quita que nosotros no tengamos que hacer ya un esfuerzo".

Conserveros

La Asociación nacional de fabricantes de conservas alerta de los problemas de abastecimiento de atún por la inseguridad en la zona

La Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados (Anfaco) también reclamó ayer al Estado "un papel más activo" en la lucha contra la piratería y advirtió de que los problemas de abastecimiento de atún debido a la inseguridad de la flota puede repercutir en un incremento de costes de producción. Así lo manifestó el responsable de la asociación, Juan Manuel Veites, quien calificó de muy grave la decisión de la flota atunera de abandonar la pesquería del Índico, "un caladero muy importante para el sector". Recordó que España es el segundo productor del mundo de conservas de atún y señaló que, si los barcos dejan de faenar en esas aguas, se distorsionaría el mercado mundial de abastecimiento de atún, que comercializa entre 4,5 y 4,6 millones de toneladas anuales.

Por su parte, la presidenta de las Juntas de Guipúzcoa, Rafaela Romero (PSF), pidió al Gobierno que "inste a Europa a acabar con la piratería de manera inmediata", llevando a cabo "una operación de seguridad con financiación y medios comunitarios que realmente solucionen este grave problema de todos los europeos". Ve "demasiado escasa" la célula creada, pues "no servirá para aplicar las resoluciones de Naciones Unidas que autorizan a los navíos de guerra extranjeros a salir en persecución de embarcaciones piratas en aguas de Somalia".

"No hay voluntad por parte del Gobierno de enviar protección", denuncian en el sector

La flota gallega del Índico refuerza la vigilancia para evitar ataques piratas

Los armadores mantienen personal vigilando en cubierta y controlando los radares las 24 horas y los motores de los buques encendidos por si se produce algún asalto

M. Barral / Agencias

A CORUÑA / SANTIAGO

La flota española y gallega que faena en el Índico, frente a las costas de Somalia, ha reforzado la vigilancia a bordo de los buques para evitar ataques de piratas como el que sufrió el atunero vasco *Playa de Bakio* a finales del pasado mes de abril.

Además de mantenerse alejados a más de 250 millas de la costa somalí, las embarcaciones que faenan en la zona mantienen a varias personas vigilando las 24 horas del día para dar la alerta de forma inmediata en caso de que haya indicios de un posible ataque.

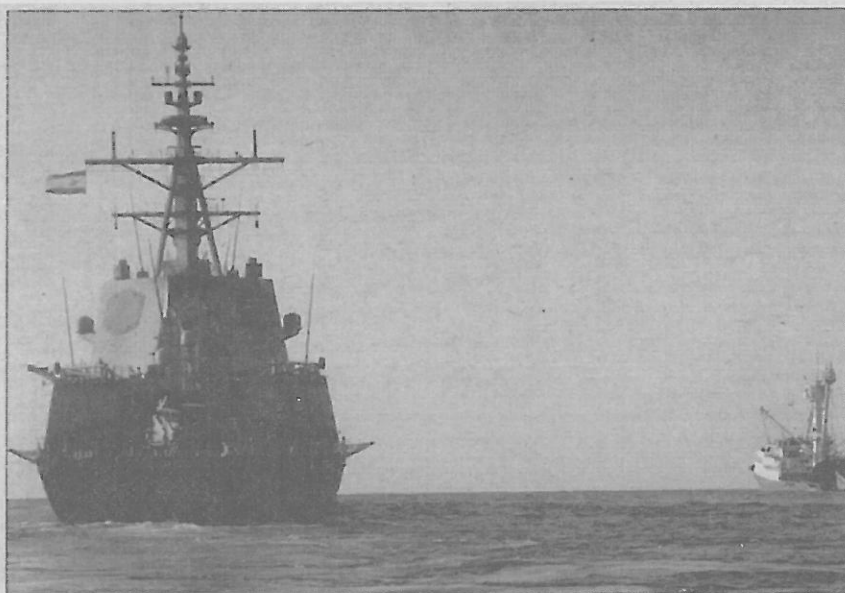
Hemos implementado las vigilancias desde cubierta las 24 horas del día y en todo momento hay alguien controlando los radares para ver los movimientos de otros buques. También mantenemos los motores encendidos continuamente para reaccionar con rapidez ante un posible ataque. Antes, durante la noche las máquinas permanecían apagadas para ahorrar", explica el armador de uno de los buques gallegos que faenan frente a Somalia.

Aunque no han llegado a contratar personal de seguridad y protección, la vigilancia es constante y supone un importante esfuerzo económico "teniendo en cuenta los precios del gasóleo y lo que consumen estos barcos de gran calaje sólo con estar encendidos".

Según explica este empresario, la flota ha creado varios puestos de responsabilidad a bordo que deben estar cubiertos en todo momento y las personas que realizan esa labor tienen que cumplir con su turno en condiciones, realizando los descansos y las rotaciones fijadas de antemano. "Seguimos allí con dificultades. Tal como están las cosas, a pesar de que faenamos en torno a las 280 millas de Somalia, no es seguro al 100% que no vaya a pasar nada porque los piratas cada vez se alejan más de la costa", sentencia este armador gallego.

Sin ayuda del Gobierno

Además, tras el anuncio del Ministerio de Defensa de que es imposible que en esta campaña haya protección para los barcos, la flota atunera se siente "desamparada por el Gobierno". "El mun-



La fragata de la Armada 'Méndez Núñez' escolta al atunero vasco 'Playa de Bakio' tras su liberación. / EFE

Los titulados náuticos lamentan que la UE no lidere la protección en Somalia

El presidente de Asociación Española de titulados Náuticos Pesqueros (Aetinape), Manuel Muñiz, calificó ayer de "lamentable" y "decepcionante" la "falta de diligencia y de liderazgo de la UE" para dar respuesta al cumplimiento de la resolución de Naciones Unidas para el control de la navegación en zonas con riesgo de secuestro por parte de bandas de piratas.

Los ministros de Defensa de España y de Francia anunciaron el miércoles las dificultades operativas y técnicas que supone establecer la resolución de Naciones Unidas que se aprobó, según Muñiz, con "cierta celeridad", tras la captura del atunero vasco *Playa de Bakio* por un grupo de piratas a finales de abril. El presidente de Aetinape reconoció que el problema afecta básicamente a Fran-

cia y España, y también a Italia aunque en menor medida, de ahí que considere que es la UE la que debe liderar los movimientos en la comunidad internacional.

Mientras, el Gobierno asegura que está haciendo gestiones con países de la UE, árabes y asiáticos para que formen parte, junto con Francia, de la fuerza naval para proteger a los barcos pesqueros de la piratería en aguas de Somalia, según anunció ayer el ministro de Asuntos Exteriores, Miguel Ángel Moratinos.

El ministro ha asegurado que es Defensa quien se está encargando de las conversaciones para lograr con la mayor "celeridad" posible el despliegue de este operativo militar, aunque ha añadido que no hay un "calendario fijado".

do de la política es ajeno al nuestro y no se entiende que con las veces que hemos avisado y todo lo que ha pasado aún no se haya solucionado este problema", denuncia. "No hay voluntad de enviar protección y tal como está la eco-

nomía, ¿cómo se va a mandar una fragata a Somalia? Pondrán cualquier excusa para justificar que no se envíe. Los armadores ya no contamos con buenas noticias del Gobierno", añade indignado. Por este motivo, la flota atunera des-

carta que se vean frente a Somalia imágenes similares a la de la liberación del *Playa de Bakio*, cuando la fragata de la Armada *Méndez Núñez* escoltó al buque vasco en su travesía desde el país africano hasta las islas Seychelles.

Domingo, 19 de octubre del 2008 | 31

Patrones de toda Galicia denuncian el incumplimiento sistemático de los cupos para el arrastre y el cerco

E. E.

CARBALLO | Un grupo de patrones de arrastre de toda Galicia, encabezados por Javier Sar, patrón mayor de Muxía, vicepresidente de la Federación Provincial de Confrarías de A Coruña y miembro de la ejecutiva de la federación gallega, expresaron ayer su preocupación y su descontento por lo que consideran un sistemático incumplimiento de los cupos establecidos hace cerca de un año para el arrastre y el cerco.

Los patrones —con representación del sector de Muros, Muxía, Burela y A Coruña— no solo acusan a otros profesionales de descargar cada día bastante más de los 4.500 kilos permitidos al arrastre y los 6.000 kilos del cerco, sino que culpan a la Consellería de Pesca de no haber tomado las medidas necesarias para la aplicación de una norma que el propio departamento autonómico aprobó en su día.

Según los patrones, la ley fue papel mojado casi desde su creación, ya que son muchos los que

no la respetan. «Non sabemos que incidencia nas especies podería ter, porque nunca chegou a aplicarse como debería», explican.

En concreto, los profesionales apuntan directamente a sus colegas de Ribeira como responsables de un incumplimiento sistemático, problema que se estaría extendiendo a otros puertos, como el de Muros, en el caso del arrastre. En lo tocante al cerco, dicen, las ilegalidades son algo generalizado en la flota.

«Temos medo de que esta forma de actuar se estenda aínda máis», dicen. Cuentan que hace semanas que llaman a diario a los servicios de vigilancia de la Xunta para denunciar las descargas ilegales de otros barcos, pero que hasta ahora, desde Pesca, no se ha tomado medida alguna. «Hai anos que pedimos, a través de Aetinape, unha reunión coa conselleira para falar deste e doutros problemas, pero aínda non nos atendeu», lamentan. «Sen ningún apoio, acabaremos todos facendo o mesmo»,



Los ocho patrones dicen representar a una gran parte del sector | ANA GARCÍA

dicen. Además, los profesionales denuncian que también hay presiones por parte de algunos armadores para descargar más del tope diario fijado, con el consiguiente riesgo para los patrones de perder sus licencias. «Tentar paliar a crise do combustible acabando cos cupos de xurelo — especie a la que se dedican los arrastreros— terá o efecto contrario», dice Javier Sar.

«O que temos que quitar do

mar son cartos, non peixe», dicen los profesionales del mar.

Apuntan que en los servicios de inspección de la Xunta puede haber graves deficiencias, y dicen que no se están haciendo cumplir las normas.

Crean, además, que descargar más pescado del establecido por los cupos solo servirá para tirar los precios, y ponen un ejemplo: «Se o arrastre vai á merluzza, afundimos o mercado».

12.09.2008 16:37 utc TRIBUNALES

SUCEOS-PIRATERÍA

Aetinape pide refuerzo seguridad tras intento de secuestro en Océano Índico

Santiago de Compostela, 12 sep (EFE).— El presidente de la Asociación española de titulados náutico-pesqueros (Aetinape), José Manuel Muñiz, reclamó hoy un refuerzo de la seguridad en la zona del Cuerno de África tras el intento de secuestro del atunero vasco "Playa de Anzorás", que logró escapar al ataque de piratas.

"Hay que retomar con más fuerza que nunca, mayor énfasis, vigor y compromiso político la puesta en marcha de la resolución de las Naciones Unidas", comentó a Efe Muñiz, en alusión al texto adoptado a principios de junio por el Consejo de Seguridad en concertación con el Gobierno de Somalia, país que permanece desde hace dos décadas sumido en la anarquía.

Dicha resolución autoriza la entrada de navíos de guerra en las aguas territoriales de Somalia para combatir la piratería e interviene tras el secuestro en abril del atunero español "Playa de Bakio" precedido por otra acto similar al velero de lujo francés "Le Ponant", lo que llevó a la comunidad internacional a reforzar las medidas de control.

La tripulación del "Playa de Anzorás" se encuentra en perfecto estado tras el susto vivido ayer, cuando al menos tres lanchas rápidas persiguieron la embarcación por el Océano Índico con la intención de secuestrarla.

Según confirmaron telefónicamente a Efe un marinero del "Playa de Anzorás", todos los componentes de la tripulación se encuentran bien, aunque ha rehusado precisar ningún detalle sobre lo ocurrido ayer por la tarde, cuando el pesquero se hallaba en aguas internacionales, navegando a más 325 millas de la costa de Somalia.

El "Playa de Anzorás" es un atunero propiedad de la empresa Pevasa, con base en Bermeo (Vizcaya), la misma armadora a la que pertenece el "Playa de Bakio", secuestrado en abril por piratas somalíes y liberado posteriormente tras el presunto pago de un rescate, que nunca ha sido confirmado oficialmente.

El representante de la Aetinape indicó que la comunidad internacional "no debería dilatar más la aplicación de medidas preventivas porque está en riesgo la vida de los pescadores y navegantes", dijo.

Agregó que en la costa del Cuerno de África hay "bandas de delincuentes" que operan y subrayó que, según algunos tripulantes de embarcaciones que han sido víctimas de violencia, entre los secuestradores figuran "europeos o occidentales" que podrían ser "mercenarios" y que actúan como "terroristas, poniendo en peligro la vida de los pescadores".

Muñiz abogó por activar el "operativo militar y diplomático" por parte de la Unión Europea, ya que señaló que la zona del Cuerno de África, además de ser una zona pesquera en la que se encuentran medio centenar de buques españoles, constituye una "zona estratégica" para el transporte de mercaderías y petroleros.

Los piratas que actúan en esa zona "no tienen pata de palo ni parque en el ojo", comentó el responsable de la Aetinape, quien indicó que disponen de armamento capaz de poner en peligro la actividad pesquera en aguas internacionales, por lo que pidió una "limpieza" para pacificar la zona, aunque reconoció que a largo plazo lo coherente sería contribuir a estabilizar Somalia. EFE

Pesca.- Namibia reconocerá a los 200 oficiales de la flota congeladora de capital español hasta inicios de 2009

El 90 por ciento de los titulares náutico-pesqueros de estas empresas mixtas son gallegos

SANTIAGO DE COMPOSTELA, 26 Sep. (EUROPA PRESS) -

El Gobierno de Namibia concedió una moratoria mediante la que reconocerá hasta inicios del próximo año a los cerca de 200 titulares náutico-pesqueros que tripulan los buques congeladores vinculados a empresas mixtas de capital español y en su mayoría gallego. Las autoridades del país africano no admitían los certificados de estos trabajadores al estar expedidos por las administraciones autonómicas.

Así lo avanzó a Europa Press el presidente de la Asociación Española de Titulares Náutico-Pesqueros, Manuel Muñiz, quien informó, además, de que el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM) expedirá un certificado a cada uno de los cargos afectados por esta situación en el que se indicará que el titular de una tarjeta autonómica "está capacitado para ejercer".

Según aseguró, Namibia sostiene que tarjetas como la que expide la Xunta de Galicia no se ajusta al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia (STCW 95) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Este responsable consideró "determinante" la intervención de un representante del MARM, Ministerio al que Aetinape demandó hace 20 días que mediará en esta situación. También solicitaron a este departamento el diseño de un plan de formación profesional para que no se repitan este tipo de incidentes.

"En su día estuvimos en contra de las titulaciones marítimas autonómicas porque son para su uso en el ámbito internacional, como el DNI", subrayó en referencia a los problemas generados cuando las autoridades de un país determinado no reconocen al ejecutivo de una comunidad.

Más del 90 por ciento de los puestos de trabajo vinculados a las empresas mixtas de capital español, integradas por mandos españoles y marineros de Namibia, están cubiertos por profesionales gallegos. La flota, integrada por buques arrastreros que capturan merluza en aguas del país africano, es propiedad en su mayoría de armadores gallegos y, sobre todo, de Vigo.

Muñiz, que recordó la existencia de problemas similares hace un año, aseguró que los armadores y titulares náutico-pesqueros son conscientes de que, detrás de este conflicto, figuran presiones políticas y sindicales de Namibia "para que hagan autóctonas las tripulaciones".

En este sentido, el responsable de Aetinape señaló que la creación, hace una década, de la Escuela Náutico-Pesquera de Walvis Bay, impulsada por la Xunta de Galicia, ha favorecido la formación de profesionales procedentes de Namibia.

Pesca.- Los atuneros españoles del Indico deciden mañana en asamblea si vuelven a faenar lejos de la zona de los ataques

BILBAO, 18 Sep. (EUROPA PRESS) -

Los atuneros españoles fondeados en el Puerto Victoria, en Seychelles, como medida de protesta por los continuos ataques de los piratas somalíes, se reunirán mañana a las 8.00 horas, hora local (dos horas menos en España) para adoptar una postura común y decidir si siguen amarrados hasta que no se garantice su seguridad, o salen a faenar en zonas muy alejadas de las aguas somalíes. También se puede dar el caso de que sea cada buque el que decida individualmente si sale o no a pescar.

Según informaron a Europa Press desde un atunero de Bermeo (Vizcaya) atracado en Seychelles, los atuneros franceses, por su parte, se reunieron hoy con representantes de la administración de ese país, encuentro que tendrá continuidad mañana, por lo que señalaron que "se niegan rotundamente" a salir, por lo menos hasta el sábado.

Los patrones y capitanes de las embarcaciones españolas se reunirán mañana en una de las naves y, según las citadas fuentes, "lo más probable es que salgamos a pescar, aunque ni de lejos nos acercaremos a la zona de los últimos ataques, intentando capturar por algún otro lado, lo que es bastante complicado".

"No podemos estar aquí indefinidamente porque esto dejará de ser noticia y no vamos a conseguir nada de nada. En un plazo no muy lejano nos vamos a ver obligados a salir, nos guste o no", manifestaron.

De hecho, la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC) anunció hoy que dará instrucciones a sus buques para que se hagan de nuevo a la mar desde el puerto de Mahé en Seychelles, a partir de mañana, debido a la "nueva situación" creada por el anuncio del Gobierno central de enviar una aviación a la zona. Por su parte, la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC) no es favorable a salir a faenar.

Según indicaron desde el atunero bermeano, "a lo mejor salimos y nos mantenemos, ya no a doscientas ni a cuatrocientas, sino a bastantes más millas de las costa de Somalia, y vemos que ni los militares españoles ni franceses son capaces de controlar la situación, habrá que volver a puerto, porque nosotros venimos aquí a pescar, no a suicidarnos".

Pesca.- La flota cefalopodera exige que Mauritania respete los plazos de solicitud de las licencias pesqueras

Enmarcan el desbloqueo del acuerdo entre la UE y el país africano en las "obligaciones contractuales" suscritas en julio

SANTIAGO DE COMPOSTELA, 29 Sep. (EUROPA PRESS) -

La flota cefalopodera española, en su mayoría de capital gallego, reconoció hoy "estar esperando" a la decisión de los ministros de Pesca de la UE de ejecutar el pago correspondiente a 2008-2009 para que los buques comunitarios puedan acceder al caladero mauritano. Los principales responsables del ramo de los 27 desbloquearon de este modo el acuerdo tras el golpe de Estado militar registrado el 6 de julio.

Así lo confirmó a Europa Press el director gerente de la Asociación Nacional de Cefalopoderos (Anacef), José Ramón Fontán, quien señaló que "no cabía duda de que fuera a ser así, hay una obligación contractual", reiteró en relación a la aprobación el pasado julio de la renovación del acuerdo pesquero entre la UE y Mauritania.

La principal preocupación de este segmento de la flota es que las autoridades del país africano "respeten" los plazos de solicitud de las licencias e inicien los trámites de pago de las mismas.

"Se están produciendo retrasos que generan una problemática a los armadores", denunció Fontán para matizar que la falta de esas autorizaciones impide planificar las necesidades que tendrá cada buque y su tripulación, así como demorar el arranque de la actividad. Por el momento, las embarcaciones de este segmento están amarradas, como todos los meses de septiembre y octubre, para cumplir la veda biológica.

Los buques españoles disponen del 75 por ciento de las licencias concedidas por Mauritania a la UE para la pesca de cefalópodos. En concreto 24 de las 32 licencias están en manos de armadores españoles, de los que en su mayoría los gallegos. Con respecto al grado de cumplimiento del acuerdo y las garantías ofrecidas por el gobierno mauritano, Fontán recordó que Anacef es un "sujeto pasivo" en cuestiones políticas internas. No obstante, señaló que desde 1976 este país africano vive "en un golpe de Estado repetido". A este respecto expresó su confianza en que pronto se restablezca la normalidad democrática.

INSTRUMENTOS DE CONTROL

Por su parte, el presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape), Manuel Muñiz, calificó de "buena noticia" la decisión de los ministros europeos aunque instó a las autoridades comunitarias a "extremar las precauciones y el control en el seguimiento del acuerdo".

En esta línea abogó por "reforzar los instrumentos de control bilaterales" al manifestar que los patrones de los buques europeos tienen que asumir las dificultades de llevar a la práctica un acuerdo teórico en el que una de las partes siempre queda en una situación "más débil".

Por ello, insistió en la que considera una "vieja reivindicación", la de "chequear" el grado de cumplimiento del país tercero, "verificar" la adecuación de "la literatura" y la "práctica diaria" de los profesionales pesqueros.

CEFALÓPODOS, MERLUZA NEGRA Y CANGREJO REAL

Los armadores de más de treinta buques de bandera nacional y otros tantos de empresas mixtas faenan en este caladero. Tras el golpe de Estado, temieron que la alteración de la situación política afectase al normal desarrollo de su actividad en los caladeros mauritanos, sobre todo a la hora de entrar y salir del puerto, así como de descargar el pulpo, calamares, merluza negra o cangrejo real que obtienen en aguas africanas.

Aparte de los cerca de 24 buques dedicados a la captura de diversas especies de cefalópodos, en aguas mauritanas operan varias embarcaciones que extraen cangrejo real y una decena de barcos que pescan merluza negra al fresco, en su mayoría con base en Andalucía. A estas unidades se suman los buques de las empresas mixtas, aquellas de capital español, y gallego en caso del caladero mauritano, pese a tener bandera extranjera.

Pesca.- Aetinape atribuye la retención del 'Bahía de Portosanto' a una "represalia" de las autoridades mauritanas

El armador del arrastrero gallego minimiza el incidente y lo vincula a un desajuste de la tripulación respecto a la licencia del buque

SANTIAGO DE COMPOSTELA, 7 Oct. (EUROPA PRESS) -

El presidente de la Asociación española de titulados náutico-pesqueros (Aetinape), Manuel Muñiz, aseguró hoy a Europa Press que la retención del buque 'Bahía de Portosanto' en Mauritania podría ser una "represalia" de las autoridades del país africano después de que el arrastrero gallego, con base en Marín (Pontevedra) fuera liberado "sin cargos" el pasado 14 de septiembre.

No obstante, lamentó la "inseguridad" en la que desarrollan su trabajo las tripulaciones de los buques que faenan en este caladero e instó a la Unión Europea a tomar medidas hacia el "incumplimiento" de las condiciones del acuerdo pesquero con Mauritania, al destacar que ya existen "más precedentes".

Por su parte, el armador del 'Bahía de Portosanto', Santiago Iglesias Carballa, trasladó a Europa Press su intención de "ignorar hoy" a las autoridades mauritanas al sostener que los incidentes protagonizados por los militares de este país en el buque "no son demasiado graves" dado que, por el momento, se centraron en registrar la embarcación.

Este arrastrero, de 28 metros de eslora que captura merluza negra en este caladero africano, se encuentra retenido en el puerto de Nuadibú.

El empresario marinense confió en que, esta estrategia, limite la trascendencia del apresamiento y el Gobierno del país africano, que en agosto registró un golpe de Estado, para evitar un nuevo conflicto.

Sin embargo, avanzó que las autoridades mauritanas paralizaron la embarcación por superar el número de tripulantes establecido en la licencia emitida por la Unión Europea en 2002. Iglesias Carballa reconoció que la tripulación del buque asciende a 14 tripulantes, de los que ocho son mauritanos y seis gallegos. Entre los marineros de origen africano reconoció que hay "algún senegalés".

El armador atribuyó el desajuste respecto a la cifra fijada en la licencia a una "equivocación de Bruselas" y rechazó dar mayor relevancia a este incidente por el momento.

POCO MÁS DE 15 DÍAS EN LIBERTAD

Las autoridades mauritanas retuvieron hoy al arrastrero gallego 'Bahía de Portosanto' a poco más de 15 días de que fuese liberado sin cargos por el Gobierno de este país, una circunstancia que llevó al presidente de la Asociación de Armadores de Marín (Pontevedra), Andrés Guiancé, a vincular el incidente con el problema vivido en septiembre por el mismo barco.

Según avanzó a Europa Press, las autoridades mauritanas impusieron una falta administrativa al buque con puerto base en Marín y propiedad de una empresa mixta gallego-mauritana. Habitualmente, su tripulación está integrada por seis marineros gallegos y siete profesionales autóctonos de este país africano.

El servicio de vigilancia del país africano apresó durante cinco días al 'Bahía de Portosanto' el pasado 9 de septiembre tras acusar a la embarcación de estar pescando en una zona ilegal, próxima a la costa mauritana. Guiancé recordó a Europa Press que su armador logró "probar" a través de los datos registrados en las cajas azules del buque que una avería obligó al 'Bahía de Portosanto' a aproximarse al litoral.

Este buque también se había visto involucrado, en diciembre del año pasado, en un supuesto choque con un cayuco que culminó con la detención del barco para aclarar las circunstancias del incidente.

Sostiene que el sistema de remuneración obliga a salir a los barcos aun en condiciones meteorológicas adversas

El fiscal superior cree que el salario «á parte» está ligado a los siniestros

Uno de cada diez marineros de la provincia de A Coruña sufrió un accidente a lo largo del 2007

Arantza Aróstegui

REDACCIÓN | Uno de cada diez trabajadores del mar tuvo un accidente de distinta entidad en la provincia de A Coruña durante el año 2007. Este dato fue puesto de relieve por el fiscal superior de Galicia, Carlos Varela, al dar cuenta de la *Memoria de la Fiscalía de la provincia*. No obstante este alarmante índice, hay que reseñar que la siniestralidad laboral en el sector pesquero de la provincia disminuyó un 9,17% respecto al año anterior, el 2006.

El descenso de los accidentes laborales registrados en el mar se debe, en primer lugar, a que el número de los afiliados del sector a la Seguridad Social descendió de 6.434 en el año 2006 a 6.342 en el siguiente ejercicio.

Según las cifras aportadas por la Fiscalía, el porcentaje de accidentes laborales respecto a la población que se dedica a la actividad pesquera es del 9,5%, un índice muy alto, que hace de esta actividad una de las más peligrosas. De los 667 accidentes registrados durante el 2007, 642 tuvieron la calificación de leves, 24 fueron graves y uno, mortal.

Lamentablemente, el año 2008 no ha tenido un arranque mejor, ya que en los tres primeros meses del año se han registrado ya tres accidentes relacionados con el mar con el resultado de ocho muertos solo en la provincia co-

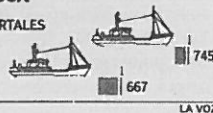


El sistema salarial obliga a los marineros a salir a faenar en condiciones adversas, según la Fiscalía | JUAN HERRERO

ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA LABORAL EN LA PESCA

En jornada de trabajo y en A Coruña

		LEVES	GRAVES	MORTALES
2006	Afiliados: 6.434	731		
2007	Afiliados: 6.342	642		



rufesa. El choque contra las rocas del *Porteiro Taboada* dejó un balance de dos muertos; el naufragio del arrastrero de Ribeira Cordero ocasionó la muerte de cinco tripulantes, mientras que otro marinero cayó del barco *Playa de los Quebrantos* y también pereció.

Las principales causas de los accidentes que se registran en el mar se deben, según la *Memoria de la Fiscalía*, a dos factores fundamentales: las condiciones meteorológicas y el sistema retributivo del sector pesquero. Es más, ambos factores suelen estar presentes conjuntamente en

casi todos los siniestros.

¿Qué obliga a un marinero experimentado a salir a faenar en condiciones meteorológicas y marítimas adversas?, se pregunta la Fiscalía, que da la siguiente respuesta: «Sin duda, la economía y el sistema salarial, que va en relación directa a la pesca y que no prevé salarios cuando no se sale a la mar y no se producen capturas».

Explosivos en la pesca

El fiscal superior de Galicia puso de relieve un asunto «de especial trascendencia», que se está tramitando a día de hoy y que

podría tratarse de un delito: la utilización de explosivos para la pesca de la sardina que se registra en el entorno de las rías de Muros y Noia. Las investigaciones realizadas conducen a algunas embarcaciones con base en el puerto de Camariñas.

El 19 de agosto del año pasado se practicaron en la localidad registros y detenciones, que dieron como resultado seis detenidos, de los que tres ingresaron en prisión, cuatro registros domiciliarios y una importante cantidad de explosivos intervenidos. El asunto se sigue en el juzgado de Corcubión.

La importancia de un adecuado sistema de salvamento y de unos tripulantes bien pertrechados

Desde la Fiscalía de A Coruña se considera necesario contar con un adecuado sistema de salvamento y rescate que esté preparado para intervenir lo más rápidamente posible y, para ello es imprescindible que desde las torres de control marítimo se dé una adecuada y rápida respuesta.

Además de eso, es fundamental que las tripulaciones dispongan de chalecos salvavidas y ropa adecuada, prendas y elementos que, en caso de caída al mar, les preservan del frío y prolongarían la posibilidad de su supervivencia en el agua. Sobre todo, cuando se trata de caídas en mares fríos, con temperaturas inferiores a los 20 grados, entre los que se pueden incluir las aguas de las costas de Galicia, aunque no alcanzan tal nivel.

Numerosos estudios señalan que la inmersión accidental en agua con temperatura próxima a la congelación es peligrosamente mortal a partir de los treinta minutos de presencia. De ahí que el objetivo sea sacar cuanto antes a la persona que haya caído al mar.

Recomendaciones

Para el caso de que se produzca un naufragio, la Fiscalía proporciona a todos los afectados una serie de recomendaciones encaminadas a conseguir un rescate adecuado y eficaz: comunicar con precisión la eventualidad; una rápida respuesta de los medios de salvamento, y que estos, además, sean adecuados a la situación y estén equipados.

LEGISLACION

NUEVOS CURSOS DE OFICIAL DE PROTECCION DEL BUQUE Y OFICIAL DE COMPAÑIA PROTECCION MARITIMA

BOE 151, de 23-06-08

MINISTERIO DE FOMENTO

RESOLUCION de 05-06-08,

de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se crea el certificado de especialidad de oficial de protección del buque y oficial de la compañía para la protección marítima.

AYUDAS A TRIPULANTES : PLAN DE RECUPERACION DE LA MERLUZA DEL SUR Y LA CIGALA

BOE 168, de 12-07-08

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

ORDEN PRE/2049/2008,

de 9 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques españoles afectados por el plan de recuperación de la merluza del sur y la cigala.

AYUDAS A TRIPULANTES QUE FAENAN EN MAURITANIA POR LA PARALIZACION DE SU ACTIVIDAD.

BOE nº 171, de 16-07-08

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

ORDEN PRE/2102/2008,

de 10 de julio, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques españoles, que faenan en aguas de Mauritania, por paralización de su actividad.

AYUDAS A TRIPULANTES QUE FAENAN EN LA COSTERA DE LA ANCHOA POR PARALIZACION DE ACTIVIDAD

BOE nº 175, de 21-07-08

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

ORDEN PRE/2149/2008,

de 17 de julio, por la que se modifica la Orden PRE/2475/2007, de 10 de agosto, por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques españoles que faenan en la costera de la anchoa, por paralización de su actividad.

LEY DE PESCA MARITIMA Y ACUICULTURA DE MURCIA

BOE 175, de 21-07-08

COMUNIDAD AUTONOMA DE
LA REGION DE MURCIA

LEY 2/2007,

de 12 de marzo, de Pesca Marítima y
Acuicultura de la Región de Murcia.

**REESTRUCTURACION DE
DEPARTAMENTOS MINISTERIALES**

BOE 90, de 14-04-08

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

REAL DECRETO 432/2008,

12 de abril, por el que se reestructu-
ran los departamentos ministeriales.

**CATALOGO DE CUALIFICACIONES
PROFESIONALES**

BOE nº180, de 26-07-08

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

REAL DECRETO 1179/2008,

de 11 de julio, por el que se comple-
menta el Catálogo Nacional de
Cualificaciones profesionales,
mediante el establecimiento de dieci-
siete cualificaciones profesionales de
nivel 1, correspondientes a determi-
nadas familias profesionales.

**NUEVA TARJETA DE IDENTIDAD PRO-
FESIONAL PARA EL SERVICIO DE
VIGILANCIA ADUANERA**

BOE 194, de 12-08-08

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

RESOLUCION de 18-07-08,

de la Dirección General de la
Agencia Estatal, de Administración
Tributaria, por la que se establece el
modelo de la tarjeta de identidad pro-
fesional de los funcionarios de
Vigilancia Aduanera.

LEGISLACION

AYUDAS ECONOMICAS PARA LOS BOTIQUINES A BORDO

BOE 200, de 19-08-08

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACION

RESOLUCION

de 31-07-08, del Instituto Social de la Marina, por la que se convocan ayudas económicas para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques, correspondientes al año 2007.

CENTROS DE LA GUARDIA CIVIL PARA VIGILANCIA MARITIMA

BOE 215, de 05-09-08

MINISTERIO DE PRESIDENCIA

ORDEN PRE/2523/2008,

de 4 de septiembre, por la que se crean los Centros de la Guardia Civil para la vigilancia marítima de costas y fronteras.

APLICACION INFORMATICA PARA PRESTACIONES DE JUBILACION Y DE INCAPACIDAD TEMPORAL

BOE 227, de 19-09-08

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACION

RESOLUCION

de 01-09-08, del Instituto Social de la Marina, por la que se aprueba la aplicación informática para la gestión de las prestaciones de jubilación y de incapacidad temporal del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (PRES-MAR).

ESTRUCTURA ORGANICA DE LA PRE- SIDENCIA DEL GOBIERNO

BOE 230, de 23-09-08

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

REAL DECRETO 1370/2008,

de 1 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica de la Presidencia del Gobierno.

**AGENCIA COMUNITARIA DE CONTROL
DE PESCA**

BOE nº230, de 23-09-08

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y
COOPERACION

APLICACION

provisional del Acuerdo de Sede entre el Reino de España y la Agencia Comunitaria de Control de Pesca, hecho en Madrid el 19 de julio de 2008.

**CUALIFICACION PROFESIONAL EN
GALICIA**

DOG.201, de 16-10-08

CONSELLERIA DE EDUCACION
Y ORDENACION UNIVERSITARIA
XUNTA DE GALICIA

Resolución de 02-09-08,

de la Dirección General de Formación Profesional y Enseñanzas Especiales, por la que se establece el perfil del programa de cualificación profesional inicial de pesca y transporte marítimo en Galicia.

**TITULACIONES DE MARINERO PESCA-
DOR, PATRON LOCAL DE PESCA
Y PATRON COSTERO POLIVA-
LENTE EN GALICIA.**

DOG 198, de 13-10-08

CONSELLERIA DE PESCA
Y ASUNTOS MARITIMOS
XUNTA DE GALICIA

Orden de 26-09-08

por la que se establecen las bases y se regula el procedimiento para la obtención de las titulaciones de marinero pescador, patrón local de pesca y patrón costero polivalente en la Comunidad Autónoma de Galicia.

Artículo 18.-Solicitud de emisión y renovación de tarjetas profesionales.

1.-Con el fin de garantizar por parte de esta comunidad autónoma la calidad formativa de nuestros titulados y que los certificados de examen emitidos responden a la legalidad vigente, los profesionales náutico-pesqueros que no realizaron los exámenes en la Comunidad Autónoma de Galicia o en entidades públicas o privadas autorizadas por la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos, deberán solicitar el título y tarjeta profesional en la comunidad autónoma donde realizaron el examen.

2.- No se procederá a la renovación de las tarjetas profesionales náutico-pesqueras que no fueron expedidas por la Comunidad Autónoma de Galicia por carecer de los datos oficiales precisos.

Disposición transitoria

Única.-Los profesionales con titulación o certificado de examen de competencia de marinero, obtenido al amparo de la normativa anterior, dispondrán hasta el día cinco de junio de dos mil diez para realizar la convalidación de su título o certificado por el de marinero pescador.

LEGISLACION

TRANSPORTE MARITIMO DE PERSONAS EN AGUAS INTERIORES DE GALICIA

DOG 202, de 17-10-08

CONSELLERIA DE POLITICA TERRITORIAL,
OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES.
XUNTA DE GALICIA

DECRETO 228/2008,

de 2 de octubre, sobre la prestación
de servicios de transporte marítimo
de personas en aguas interiores de
Galicia.

SEGURO DE INDEMNIZACION DIARIA POR PARALIZACION Y PERDIDA DE LA PRODUCCION POR CONDICIONES CLI- MATOLOGICAS ADVERSAS.

DOG 207, de 24-10-08

XUNTA DE GALICIA

ORDEN

de 21-10-08 por la que se convocan
ayudas para la suscripción de un
seguro de indemnización diaria en
caso de paralización y pérdida de la
producción por condiciones climato-
lógicas adversas en el sector pes-
quero y marisquero de Galicia.

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





AETINAPE

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