



INFO

AETINAPE

**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
MARZO 2012**



Dossier AETINAPE Marzo 2012

2 Contenido

3 Norte

4-19 Informes y Noticias

20-45 Colaboraciones y Opiniones

46-50 Formación y Noticias

51-52 Revista de Prensa

53-55 Legislación



Treinta años en el filo de la navaja

■ AETINAPE se asoma este año a tres décadas de compromiso con la bandera alzada de la dignidad y el orgullo de los profesionales náutico-pesqueros. Treinta años de angustia, de triunfos, de incertidumbres, de fracasos, de alegrías y de esperanzas. Un tiempo que nos sirvió para salir de las sombras que una atroz rutina conservadora proyectó durante largos años sobre nuestra profesión.

■ Un tiempo que sirvió para realizar una permanente reflexión sobre el sentido de nuestro trabajo como profesionales y nuestra relación con el resto del sector y sobre todo acerca de las circunstancias económicas y políticas entre las que fue desarrollándose el sector marítimo pesquero, con sus contradicciones, sus debilidades, sus oportunidades y sus valores como medio de vida para grandes sectores de la población litoral de este país.

■ AETINAPE ha sido y es una voz crítica en medio del océano globalizador. Encarna la unión de los profesionales de lo que fué una de las mayores potencias marítimas del mundo, en relación a la gente que vive de las riquezas que la maravillosa naturaleza marina nos ofrece a los seres humanos.

■ Nuestro impulso no son las flotas de guerra ni los grandes negocios del transporte internacional. Nuestras batallas están con los que viven intensamente el mar, pescando o transportando materias o pasajeros, pero siempre con el acento puesto en el buen hacer, en la calidad y en la sostenibilidad del planeta.

■ Por eso cuando escuchamos la palabra crisis observamos cómplices con nuestra mirada de «bienvenidos al club, compañeros», dirigida al resto de los sectores productivos, porque el mar lleva lustros exhibiendo una de las caras

más crueles de la crisis española actual: la deslocalización laboral. Esto es, nuestras empresas producen fuera los bienes que consumen nuestros compatriotas, evitando los costes laborales inherentes a la calidad de vida de nuestros países. Es lo que trajo consigo la abolición de las fronteras y la unión económica europea, que sirvió para destruir muchos de nuestros sectores productivos, que eran los grandes generadores de empleo en nuestro país.

■ Entre esos sectores productivos destruidos está la pesca desde hace años, ya que mientras a nosotros se nos impide pescar con normalidad, nuestros mercados se abastecen de productos que pescan, procesan y distribuyen desde el extranjero empresas propias o ajenas. En cuanto al transporte marítimo, más de lo mismo: deslocalizaciones, banderas de conveniencia, paraísos fiscales y laborales, y una auténtica selva en la que el más fiero es el que más se beneficia. Un espléndido marco laboral para disfrutar de la crisis con más placer.

■ Un nuevo gobierno

Una nueva etapa en la administración. Nuevos directivos, nuevos períodos de conocimiento mutuo y de sondeo de la realidad. Ojalá se asienten pronto y comiencen a producir noticias positivas que todos esperamos. Nuestros sinceros mejores deseos para los gestores de la crisis.

■ **Aetinape**

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE AETINAPE EN SAN FERNANDO

Muñiz: «La UE destruye y deslocaliza nuestra pesca»



Discurso íntegro de apertura, a cargo del Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, ante la Asamblea General celebrada el 16 de diciembre de 2011 en el Instituto Marítimo Zaporito de San Fernando (Cádiz)

Estimadas autoridades, queridos alumnos, director y personal docente del Instituto Marítimo Zaporito, queridas amigas, amigos y afiliados de Aetinape.

Resulta un honor para nosotros celebrar nuestra reunión anual en un lugar tan simbólico para el mundo marítimo español como esta Isla del León, la cuna de las libertades y el constitucionalismo de nuestro siglo XIX, baluarte de la industria naval y sobre todo la ciudad que lleva la sal marinera en su sangre. No es casualidad que el más ilustre icono cultural de San Fernando haya lucido un nombre tan popular y marinero como Camarón.

Quiero antes de nada agradecer su presencia a todos ustedes, que con su participación honran a este colectivo profesional, gracias que se convierten en más atentas si cabe cuando las expresamos a la dirección y personal de este centro Zaporito, por lo agradable que están haciendo nuestra estancia aquí.

Llegamos a esta querida ciudad del sur en medio de un turbulento panorama económico que afecta directa o indirectamente a toda la ciudadanía de buena parte de Europa.

Limitándonos a nuestro país, podemos decir que los vientos soplan inciertos y sobre todo, que los ciudadanos y las instituciones parecemos haber renunciado a gobernarnos, dejando este ilustrado y abnegado trabajo en manos de los poderes financieros, de los grandes especuladores del mundo.

■
Y si nos limitamos todavía más y fijamos nuestra mirada en el sector marítimo-pesquero, ahí sí que podemos decirles al resto: bienvenidos a la crisis... de esto que ahora padecen la mayoría de los sectores productivos, venimos décadas padeciéndolo nosotros.

■
Porque la crisis del régimen capitalista que ahora amenaza los mismos cimientos de nuestras recientes conquistas económicas es ya una vieja conocida en el sector marítimo-pesquero

■
La destrucción de nuestra economía productiva está en la base de los elevados índices de desempleo de este país. Eso lo sabemos todos. Pues la pesca industrial española lleva desde el ingreso en la UE deslocalizando y destruyendo su gran potencial pasado, con empresas incentivadas para dejar de producir y animadas a lo que se llama fomentar el desarrollo de países terceros, que no es otra cosa que mejorar las cuentas de resultados pagando salarios más bajos.

■
La paradoja más cruel de este panorama nos la ofrece el propio sistema de incentivos de la Unión Europea, pagando cuantiosas subvenciones por desguazar sus buques, provocando que las empresas se reconstruyan en otros lugares y abandonen la ya tímida generación de empleo en nuestro país. Una práctica especulativa que nada tiene que envidiar a las de los audaces brokers financieros que están arruinando la economía social europea.

■
La consecuencia palpable ha sido el progresivo derrumbe del empleo marítimo mientras España se convertía en uno de los mayores importadores de pescado del mundo y el transporte marítimo también está deslocalizado. Una clara muestra del envenenado regalo neoliberal de la Unión Europea, que no quiere trabajadores dignos, sino esclavos.

■
Las personas deberían estar en el centro de las políticas, humanizando el trabajo en el mar, aunque hoy sea ese, precisamente, el gran perjudicado por la globalización y la deslocalización del trabajo. La sociedad invierte grandes recursos económicos en formar profesionales para poner en valor a las personas, y hay cada vez más empresas que prescinden de ellas en aras de la rentabilidad y la avaricia.

■
Para eso, las élites patronales y sindicales, con el Ministerio de Trabajo mirándoles complacido, pactan el llamado "Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura", una infame manera de llamarle a una especie de oficina de empleo para que las empresas españolas puedan publicitar internacionalmente su ansia por contratar profesionales del mar en países en vías de desarrollo practicando el dumping social.

■
Y si nouviésemos bastante con unas empresas que se escapan de su función de motor económico de la sociedad, nos encontramos últimamente con el lobby empresarial internacional haciendo cuña con las despistadas autoridades europeas y

■
«Bienvenidos a la crisis... los profesionales del mar llevamos años padeciéndola»

■
«Mientras la UE subvenciona el desguace de buques y el empleo marítimo se derrumba, miles de profesionales van al paro o a competir en el «dumping social»

■
«La sociedad invierte grandes recursos económicos en formar titulados y cada vez hay más empresas entregadas a la avaricia»

■
«A la mínima posibilidad, muchos armadores sustituyen nuestros profesionales por otros de menor coste y escasa cualificación».

■
«No es de recibo que los náutico-pesqueros tengan derechos y obligaciones diferentes según la Comunidad en la que vivan»

■
«La deslocalización y globalización están deshumanizando y degradando el trabajo en el mar»

nada menos que con la multinacional del espectáculo Greenpeace, cuya inteligencia le permite cargar contra la exigua flota española, pero no contra las grandes subempresas rusas, japonesas, noruegas, canadienses, etc., que faenan al margen de los acuerdos sobre pesca responsable, cuya cuota de mercado multiplica por varias magnitudes nuestro potencial pesquero actual. Una práctica especialmente grave y con incalculables consecuencias en plena reforma de la política pesquera común, que



está dando sus pasos previos según el guión previsto, y esto supondrá continuar el proceso de descomposición del sector extractivo.

En esta vidriosa y compleja negociación en la que España ha sido víctima de los intereses de otros países, es vital que las diferentes administraciones y el sector defiendan posturas claras y consensuadas. Una política de Estado es vital para no salir todavía más perjudicados de las decisiones de Bruselas.

Como no podía ser menos, tenemos que referirnos a la cuestión de mayor actualidad: la durísima e injusta decisión del Parlamento Europeo, que golpeó de manera brutal a la flota española que faena en aguas del banco Canario Sahariano y que tiene su base en Andalucía, Canarias y Galicia y que supondrá la destrucción de miles de empleos directos e indirectos.

La Unión Europea vuelve a exhibir su doble moral. Mientras dice defender al pueblo saharauí y los recursos, en realidad continúan defendiendo los intereses de las grandes multinacionales europeas, que obtienen enormes beneficios con contratos millonarios en Marruecos. Y todo esto ocurre mientras las flotas industriales de algunos países europeos y no europeos, a través de acuerdos privados, arrasan los recursos de estos caladeros y comercia-

lizan sus productos en nuestros mercados y los de toda Europa.

Una situación a la que hay que añadir los constantes y considerables recortes de tacs y cuotas y el carnet por puntos.

Bajando al análisis de la situación cotidiana del sector, es obligado hacernos eco de diferentes puntos de interés que ocupan nuestra actividad cada día del año.

A la situación en el Océano Índico, que continúa tensionada en base a la llamada piratería de los somalíes, hay que responder con coordinación internacional a través de Naciones Unidas, proteger, utilizar la diplomacia, el ejército y sobre todo el sentido común en cada situación concreta son las únicas recetas válidas para garantizar la vida de los compañeros que faenan y navegan por esas y otras zonas del planeta.

Otro foco geográfico con problemas se sitúa en las islas Fackland, las que los argentinos denominan Malvinas, pero que forman parte de la corona británica, por lo menos hasta que la ONU no dicte resolución alguna en favor de Argentina. Es allí donde el gobierno del país austral acosa sin tregua a los pescadores españoles que pretenden aproximarse a Uruguay para realizar sus descargas o mantenimientos durante las largas temporadas de pesca en aquellos caladeros. Sólo el respeto a la legalidad internacional puede guiar este conflicto que los argentinos abordan con más pasión que raciocinio, una peligrosa filosofía en el mundo que vivimos.

Los profesionales que faenan en caladeros lejanos sufren además las consecuencias de la gran laxitud europea y española en relación a sus propios despachos, ya que no responden al rigor y el seguimiento con que deberían controlarse, ya que a la mínima, los buques españoles sustituyen nuestros profesionales por otros de menor coste y más escasa cualificación, por ello urge poner en marcha mecanismos de control de los despachos para estos y todos los casos, a través de una mejor coordinación entre la Secretaría General el Mar, la Dirección General de la Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina.

El panorama en el ámbito de las titulaciones está

■
«El Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura, es una ignominia y una infamia»

■
«Ahora toca abordar las homologaciones académicas al conjunto de las titulaciones náutico-pesqueras»

bastante próximo a la normalización gracias al impulso histórico para la regulación de los náutico-pesqueros en marina mercante con la publicación del R.D. 973/2009, aunque todavía queda pendiente la aprobación de modificación parcial de este Real Decreto en lo que afecta a los Patrones Mayores y de Cabotaje, propuesta que acaba de recibir luz verde del informe preceptivo del Consejo de Estado. Aunque el camino fue complicado durante años por estar trufado de rescoldos provocados por la vieja guardia de los que se creyeron “dueños de la finca”, y cuyos métodos oscuros en la ocupación de puestos públicos y las presiones para el no reconocimiento profesional de los náutico-pesqueros para ejercer como Capitanes, Jefes y Oficiales de la Marina Civil, ha sido frenado en seco por la Justicia y por los últimos responsables de la DGMM, que pusieron a cada uno en el lugar que le corresponde y no cedieron ante las presiones que pretendían prolongar sus privilegios de forma completamente irracional.

■
Menos mal que las tarjetas profesionales de pesca son ya una realidad y que el convenio STCW-F de la OMI para buques pesqueros entrará en vigor en septiembre de 2012, dos noticias que nos aportan alguna perspectiva positiva y nos estimulan para proseguir luchando por este sector.

■
Otra importante demanda que está planteada ante la Secretaría General del Mar es la elaboración de un R.D. que homologue las denominaciones profesionales de las diferentes titulaciones marítimo-pesqueras, así como la necesaria normalización académica que ya tenemos presentada desde hace tiempo en el Ministerio de Educación.

■
Resulta necesario profundizar más en la coordinación entre las CC.AA. y el Gobierno Central, puesto que padecemos con frecuencia tantas interpretaciones sobre las diferentes normativas como administraciones existen, sobre todo con las competencias transferidas, como la formación y la expedición de

■
«A pesar de las presiones de la vieja guardia durante años en la DGMM, por fin la normalización profesional es una realidad»

■
«Exigimos la tarjeta profesional única para la Marina Civil»

titulaciones en pesca, deportivas, o como ocurre en la actualidad con los cursillos obligatorios de adaptación a la legislación del Gobierno Central de aumento de atribuciones para los titulados de máquinas. No es normal que los náutico-pesqueros tengan derechos y obligaciones diferentes, según la Comunidad en la que residan, esto debe resolverse, como se hizo con el vergonzoso asunto de las tarjetas de pesca, que se estuvieron emitiendo al margen de la legalidad internacional, por lo que seguiremos defendiendo la tarjeta profesional única para la Marina Civil.

■
Luchas que compartimos por ejemplo, con los compañeros de los remolcadores portuarios. Sus empresas presionan al Estado para que reduzca de 3 a 2 el número de tripulante, pero gracias a los informes técnicos y a las garantías que exige el trabajo a bordo, la Dirección General de la Marina Mercante todavía no cedió a estas injustificadas pretensiones. Tripulaciones mínimas en remolcadores y transporte marítimo y también en buques de pesca, pues algunas voces ya están pidiendo rebajar todavía más las condiciones de seguridad a bordo, voces que se unen a las que piden prolongar la edad de jubilación también para las profesiones marítimas, todo ello con la eterna aspiración de aumentar beneficios y ejercer la avaricia social.

■
Un panorama que dentro de pocos días se encontrará de bruces el próximo gobierno. En materia económica y social no esperamos grandes novedades, pues la crisis se maneja desde mucho más arriba. Y en la acción de gobierno normativa y profesional, sólo deseamos que los nuevos dirigentes del sector marítimo pesquero español acierten y lleguen al nivel de interlocución, inteligencia coordinación y racionalidad que en estos difíciles momentos necesita el sector marítimo-pesquero.

■
Sólo me resta desearles a todos y todas mucha salud y los mejores deseos. Que el año 2012 sea un año de esperanza. La vamos a necesitar.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE AETINAPE EN SAN FERNANDO

La crisis y las nuevas normas internacionales, temas estrella de la Asamblea General



La próxima entrada en vigor de las normas internacionales sobre Formación, Titulación y Guardia para los buques pesqueros STCW-F de la OMI exclusivamente dedicadas a la pesca, protagonizó el acto inaugural de la Asamblea de 2011 que la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera celebró en el Instituto Marítimo integrado Zaporito de San Fernando, en Cádiz el pasado 16 de diciembre. Fue de la mano de la representante de la Secretaría General del Mar del gobierno central, Rosaura del Val, ante un centenar de asistentes al acto.

Además del tradicional discurso del Presidente, José Manuel Muñiz, que repasó uno a uno todos los puntos de actualidad del sector marítimo-pesquero español, participaron en el acto el Director Provincial del ISM, Francisco Corral Combarro; el Capitán Marítimo de Cádiz, Pedro Luis de Frutos; el Director del IFAPA (Instituto de Investigación y Formación Agraria y Pesquera), Carlos Esteban; y el Director del Instituto Marítimo Zaporito, Fernando Valera.

La representante de la Secretaría General del Mar dice que España llegará a la STCW-F con los deberes hechos

La Subdirectora General de Ordenación y Planificación de Flota y Formación de la Secretaría General del Mar, Rosaura del Val, celebró que en el acto no se encontrasen algunas de las primeras autoridades marítimo-pesqueras, pues coincide la Asamblea con el Consejo de Ministros de Pesca de la UE sobre TACS y cuotas para el año 2012 y la ruptura del acuerdo pesquero con Marruecos, por ello "se encuentran trabajando para defender la pesca española" en foros como Bruselas o Marruecos, dos escenarios de latente actualidad durante esos días en los que la UE acordó zanjar el acuerdo de pesca con el reino alhajita. Según sus palabras "el diálogo entre las partes es nuestra mejor arma", tal como se está demostrando en el cambio de gobierno que tendrá lugar a partir de la investidura del nuevo primer ministro, Mariano Rajoy: "estamos haciendo el traslado de poderes de manera exhaustiva y minuciosa, para que nada se pare, para que no quede ningún tema paralizado a causa del relevo ministerial".

Ya centrada en los asuntos de más trascendencia profesional, Del Val habló del convenio STCW-F, después de haber sido ratificado por 15 países.



España quiere llegar a su entrada en vigor, dentro de unos meses, con los deberes hechos, para lo que se creó una comisión de coordinación entre ministerios, comunidades autónomas, centros de formación y profesionales para ordenar todo lo que tenga que ver con las nuevas circunstancias, desde los requisitos de titulaciones, edad de los tripulantes, aptitudes físicas, etc., para lo que serán adaptadas todas las titulaciones existentes, si bien España cumple prácticamente todos los requisitos exigidos internacionalmente.

Se hizo eco igualmente de la decisión del gobierno de elevar a máxima prioridad la seguridad marítima en el año 2005, describiendo las líneas maestras y las conquistas de esta misión, que dio como resultado la mejora de los datos de siniestralidad.

El director del Instituto Marítimo Zaporito, además de dar la bienvenida a los profesionales, ofreció el centro para toda misión que tenga relación con la mejora profesional y se mostró muy satisfecho por que la organización se hubiera fijado en el instituto para celebrar su asamblea anual. Se trata de un instituto de reciente andadura, ya que fue en 2008 cuando empezó su labor docente en tres ramas de la profesión marítima: la navegación de puente y máquinas, la acuicultura y el buceo; en total 7 titulaciones de grados medio y superior, gracias a cuya oferta conjunta presentan en la actuali-

dad un exceso de demanda formativa.

Mano tendida a la profesión que también compartió el director del IFAPA, entidad que habitualmente colabora con AETINAPE, tal como reconoció su director, Carlos Esteban, al que sucedió el **Director provincial del ISM en Cádiz**, Francisco Corral, que valoró en su intervención la cultura del esfuerzo y la superación que caracteriza el trabajo en el mar, tal como constatan en un organismo social que lleva 80 años al lado de sus protagonistas, y quiso ser optimista aunque los tiempos sean difíciles.

Igualmente optimista y esperanzador se mostró el Capitán Marítimo de Cádiz, Pedro de Frutos, en representación de la Directora General de Marina Mercante, que estaba igual que todo el Gobierno en funciones, y que ese día se encontraba reunida con el Ministro, con la totalidad de altos cargos del Ministerio de Fomento. De Frutos confió en que se encontrarán salidas para la actual crisis; se mostró seguro de que los recientes cambios normativos serán completados en breve gracias al minucioso trabajo realizado por la DGMM y se mostró satisfecho por la reducción de la siniestralidad marítima experimentada en los últimos años. También abogó por que las frecuentes dificultades de interpretación con que se encuentran algunos despachos de buques vayan resolviéndose gracias a la buena voluntad de los funcionarios.

Homenaje a los náutico-pesqueros andaluces

El momento más emotivo de la Asamblea de San Fernando fue el reconocimiento tributado por la Asociación a 7 de los fundadores, hace más de 30 años, ya que previamente a la integración en AETINAPE habían fundado varias asociaciones en Andalucía, a los que se unía el merecido homenaje al ex sacerdote y miembro del Apostolado del Mar, Ignacio Palacios, a quien la profesión tanto le debe por ser uno de los principales "motores" del movimiento profesional organizado en la provincia de Huelva y en general en todo el sur español durante los últimos años de la dictadura y los primeros de la democracia, quien además fue el primer director de la Escuela Náutico-Pesquera del Stella Maris de Huelva.

Ha sido precisamente Palacios quien habló en nombre de todos ellos, evocando aquellos tiempos de lucha y grandes profesionales del mar. Fue aquí en Huelva donde la pesca dobló su potencial entre los años 50 y 70, aprovechando las novedades tecnológicas, con buques que iban abandonando el caladero marroquí para conquistar mares más lejanos en Angola, Senegal y Mozambique, en pleno proceso descolonizador y de ampliación de sus ZEE hasta las 200 millas.

Agradeció el reconocimiento y valoró los grandes avances en relación al respeto por la vida humana en el mar, recordando especialmente los momentos en que la desaparición de buques y los naufragios estaban a la orden del día, momentos en que las flotas crecían, pero "lo hacían a un gran precio en vidas humanas", y evocó igualmente el papel de los profesionales que dirigían los buques, siempre haciendo de intermediarios entre los trabajadores y los armadores en condiciones de muchísima precariedad.

Muñiz: «Tenemos una deuda con vosotros, una deuda de verdad, de las del corazón»

Este es quizá el momento más emotivo y feliz de esta reunión que AETINAPE quiso celebrar en Andalucía, sobre todo, por una necesidad que teníamos, por una deuda viva de nuestra Asociación. Una deuda que no es precisamente como esas que ahora están tan de moda gracias a los especuladores financieros. No. Esta es una deuda de las de verdad, de las que debe el corazón, no la cartera.

AETINAPE, antes de existir, fue un intento de unificar la fuerza profesional que en los buques y en los puertos exhibían los titulados náutico-pesqueros. Había, primero, un intento necesario de defender la dignidad profesional de los titulados y conquistar competencias y hábitos que nos eran negados sistemáticamente. Por otra parte, queríamos alzar la voz humana ante un sector medievalizado y casi esclavista en las relaciones laborales y la dimensión social y económica.

Corría el año 1982, hace por tanto 30 años, cuando en los puertos atlánticos de Huelva y Cádiz fundaron AETINAPE, uniendo sus voces a los profesionales de Cantabria, Asturias, el País Vasco, la franja mediterránea, las islas Baleares y Canarias, y Galicia. Juntos recorrimos todos estos años entre luces y sombras, entre momentos mejores y peores, pero siempre con la certeza de que sólo unidos conquistaríamos alguna meta. Ahí estuvieron en todo momento los compañeros a los que rendimos hoy homenaje con las únicas armas que tenemos: la dignidad y la palabra.

Algunos son andaluces de nacimiento y otros de adopción, pero que han entregado lo mejor de su vida a esta tierra que es la suya. Nos han acompañado siempre con su constancia y trabajo, reforzando el prestigio de nuestra profesión y han estado siempre alerta y en acción cuando ha sido necesario defenderla en los momentos más duros. Una dedicación que casi siempre se traducía en renuncias hacia sus familias, lo cual dice mucho de su compromiso y entrega.

Casi todos ellos son titulados náutico-pesqueros, pero queremos extender este homenaje a una persona que sin ser propiamente un profesional de la mar, es uno de los personajes más conocidos y queridos por el mundo de la pesca andaluz. Su presencia en el Stella Maris en Huelva, en los difíciles momentos de la vida social y política de este país en la etapa predemocrática le convirtió en un auténtico defensor



de los derechos sociales y laborales de los trabajadores del mar, editando además una revista clandestina como fue "El Camarón" que hacían llegar a los buques que faenaban en caladeros africanos. Llegó a ser director nacional del Apostolado del Mar y antes de su jubilación dedicó sus esfuerzos a la mejora y modernización del sector pesquero andaluz. Todo un símbolo, por tanto de los que desde tierra se mojan bien mojados por la gente del mar. Estamos hablando del ex sacerdote y funcionario Ignacio Palacios, al que pedimos que se acerque al estrado para recoger su diploma.

■
Los compañeros que hoy merecen nuestro homenaje son los siguientes:

■
Manolo Pazos Capitán de Pesca, nacido en Marín. Lleva más de 40 años en Cádiz, donde fundó su familia. Además de ser un gran pescador fue profesor en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Estrecho, y es Vicepresidente de AETINAPE.

■
Antonio Banderas nacido en Isla Cristina. Después de años como brillante Patrón de Pesca en diferentes caladeros africanos, trabajó en los últimos años de su vida profesional en los remolcadores de Huelva. Es delegado de AETINAPE en aquella provincia.

■
Celso Cordeiro nacido en Moaña (Pontevedra). Mecánico Naval Mayor. Toda su vida familiar y profesional está vinculada a Cádiz, a donde llegó hace más de 40 años.

■
José Antonio Ayala nacido en El Salvador, Patrón Mayor de Cabotaje. Llegó a Cádiz muy joven, estudió en la Escuela de La Caleta, fundó su familia en esta ciudad y después de navegar en diferentes buques mercantes se jubiló en los remolcadores del Puerto.

■
José Macario Rodríguez nacido en Isla Cristina, Mecánico Naval Mayor y asentado en Cádiz desde muy joven. También fundó aquí su familia. Después de ejercer en el sector pesquero estuvo vinculado a los remolcadores de puerto y finalmente al Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera.

■
José Antonio Maseda Patrón Mayor de Cabotaje, nacido en Tapia de Casariego (Asturias), pero desde hace muchos años vinculado al Puerto de Santa María. Estuvo al mando de buques mercantes y se jubiló como Inspector de una conocida empresa de portacontenedores en el puerto de Sevilla.

■
Paco Monge Mecánico Naval Mayor, nacido en La Estrella (Toledo). Ejemplar persona y destacado profesional que ha ejercido en la flota congeladora onubense y más tarde se incorporó al Servicio Marítimo de Vigilancia Aduanera.

■
Para todos ellos, nuestro reconocimiento más sincero, y todo el cariño de nuestra profesión, por el esfuerzo realizado durante tantos años entregados a AETINAPE. Muchas gracias

Congelación de cuotas y reducción de gastos

En cuanto a la vida interna y económica de la Asociación, que fue detalladamente debatida, la Asamblea General apoyó la propuesta del Comité Ejecutivo, consistente en continuar con las cuotas de ingreso congeladas, así como las mensuales, congelación que se remonta a los últimos 5 años. Posteriormente se somete a votación el presupuesto reducido para el año 2012, que se aprueba por mayoría con 2 abstenciones; unos números que reducen en un 10% el presupuesto general para este año, para continuar la labor emprendida ya en 2011, cuando se redujeron los gastos un 7% con respecto al año anterior.

Por otra parte, se acuerda llevar a cabo una amplia campaña informativa para la concienciación y captación de nuevos socios en escuelas y flota, campaña para la que se pide el compromiso de todos los afiliados.

En otro de los puntos del Orden del Día, la Asamblea General ratifica la configuración del Comité Ejecutivo, Delegados y Colaboradores.

Finalmente, en el punto que trata de Ruegos y Preguntas no se producen, puesto que durante la Asamblea ya se habían abierto turnos de intervención espontánea, alternándose el Orden del Día, y los asistentes habían expresado sus puntos de vista sobre todos los temas, y debido a que la jornada había sido muy intensa y con amplios debates sobre los asuntos tratados, a petición de los asistentes, el Presidente da por finalizada la Asamblea General a las 14:00 horas.

Nuevo colaborador en Málaga

La Asamblea General también eligió colaborador de AETINAPE en Málaga al amigo y compañero Rafael López Perea, persona comprometida que viene colaborando con la Asociación desde hace años, agradeciéndole desde AETINAPE su compromiso desinteresado.

Deslocalización empresarial y condena laboral

El acuerdo en materia agraria firmado entre la UE y Marruecos evidencia de una forma definitiva la postura de la Unión Europea con respecto a ese país, propio de una potencia colonizadora que traslada sus empresas a lugares próximos donde a los propios empresarios de la metrópoli les resulta más barato producir.

La también reciente renuncia europea al acuerdo pesquero con el reino alahuita, que se vendió con la argucia de no permitir la pesca en el Sahara, se denunció desde AETINAPE como argumento totalmente hipócrita, ya que lo que realmente importaba a la UE es que ciertas empresas instaladas en Marruecos explotasen los recursos naturales de aquel país, impidiendo hacerlo a la flota española

La Unión Europea continúa defendiendo los intereses de las grandes multinacionales europeas, que obtienen enormes beneficios con contratos millonarios en Marruecos. Y todo esto ocurre mientras las flotas industriales de algunos países europeos y no europeos, a través de acuerdos privados, arrasan los recursos de estos caladeros y comercializan sin costes arancelarios sus productos en nuestros mercados y los de toda Europa.

Ante este panorama, los pescadores y agricultores de los países europeos, especialmente españoles, son los grandes perjudicados, gracias a las políticas neoliberales que persiguen la deslocalización empresarial, y el uso de su fuerza de trabajo a precios irrisorios, obteniendo grandes beneficios en Europa, donde venden los productos fabricados o procesados en tan beneficiosas condiciones.

■
LOS BUQUES ESPAÑOLES, VÍCTIMAS DE LA DISPUTA SOBRE LAS MALVINAS

Argentina, agresiva contra nuestra flota, con Gran Bretaña de fondo

■
La hipocresía internacional vuelve a descerrojarse toda su ira contra el eslabón más débil de la cadena al vetar los puertos sudamericanos a los pescadores españoles gracias a un acuerdo de Mercosur.

■
Si antes había sido la hipócrita defensa de la República Saharahui por el Parlamento Europeo para liquidar el acuerdo pesquero con Marruecos, mientras se sostiene política y económicamente al gobierno marroquí por la UE, en este caso se trata de una acción argentina sobre los barcos, mientras las grandes empresas españolas y europeas de obra civil, telecomunicaciones y petroleras, entre otras, realizan beneficiosos negocios en ese país, positivos para ambas partes.

■
Argentina y el conjunto de los países de Mercosur mantienen acuerdos económicos preferentes con la UE, lo que le reporta importantes ventajas arancelarias en sus exportaciones a los mercados comunitarios, sobre todo productos pesqueros.

■
Los problemas de soberanía de las Islas Malvinas, deben dirimirse en el marco de las Naciones Unidas, y como es conocido, la República Argentina no ha obtenido hasta la fecha ningún éxito diplomático real en torno a sus aspiraciones, por lo que no pueden reflejarse contra la flota de bandera de Malvinas, con empresas mixtas de capital y tripulación española, cuya única vinculación con la corona británica es la pertenencia común a la UE.

■
Por tanto, ha de ser la estructura europea la que establezca el diálogo con Argentina, para conminarla a abandonar una postura injusta sobre buques no británicos que además portan la bandera que legalmente corresponde a Malvinas según el orden jurídico internacional, por muy injusto que pueda parecer.

■
En los caladeros del Atlántico SW, incluidos los de las Islas Malvinas, Sandwich del Sur y Georgias del Sur, faena la flota congeladora de pabellón español y los buques de empresas mixtas con capital de nuestro país, de acuerdo a la legalidad y al Derecho Marítimo Internacional, y que genera miles de empleos directos e indirectos.

■
El nuevo gobierno español debe exigir a la UE que se adopten tantas medidas de presión sobre los países de Mercosur como sean necesarias para garantizar que las Malvinas puedan resultar operativas, al margen de las disputas de soberanía entre dos países.

■
En una carta remitida a AETINAPE por la Embajada argentina en España dice que somete a control a los buques españoles con licencia británica y a los buques de otros pabellones con capital español porque sostiene que "Las islas Malvinas, Sandwich del Sur y Georgias del Sur y los espacios marítimos circundantes son parte integrante del territorio nacional argentino", basando esa consideración en que la ONU todavía no se pronunció sobre una llamada "disputa de soberanía" presentada por el país austral.

■
Sea como fuere, la flota española que faena con licencia de Malvinas, atenta a la evidencia de que estas islas forman parte de la corona británica, no debe sufrir las consecuencias de esa dimensión de las disputas entre ingleses y argentinos. AETINAPE presentó ante el Embajador argentino en Madrid una carta de protesta a raíz de un detallado documento elaborado por la flota sobre los buques que faenan en aquellas aguas y en el Atlántico SW y se trasladan al puerto base de Montevideo en Uruguay, que son constantemente interceptados por patrulleras argentinas.

■
Dado que Argentina considera que Malvinas y los otros archipiélagos en el Atlántico SW son territorio de ese país, cualquier actividad extractiva en aquellas aguas es ilegal si no está autorizada por ellos, sostienen en la nota de la Embajada del país austral que han remitido en las últimas horas a AETINAPE, y que añade haber transmitido esta circunstancia en varias ocasiones al Gobierno español para que éste "frene las actividades de pesca ilegal".

■
En la misma carta hacen votos por las negociaciones con Gran Bretaña "para poner fin a la situación colonial a la que tiene sometida a las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur".

■ **¿PARA QUÉ SIRVEN LAS ESCUELAS SI LOS ARMADORES CONTRATAN INMIGRANTES?**

Se pide que eliminen el «Catálogo de puestos de difícil cobertura» por favorecer el dumping social

■ El sarcasmo del "Catálogo de puestos de trabajo de difícil cobertura" que acaba de publicar en el BOE el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, coincidiendo con los últimos datos de desempleo que revelan un aumento escalofriante en el sector, vuelve a poner sobre la mesa la profunda crisis que atraviesa el sector marítimo-pesquero, donde la patronal continúa presionando para contratar mano de obra barata.

■ Una vez más, un impropio acuerdo entre sindicatos, patronal y administración pública sirve para seguir incorporando tripulantes procedentes de otros países a supuestas vacantes en el sector marítimo-pesquero, si bien lo que hay de fondo es que los salarios ofrecidos por la patronal no resultan atractivos para los trabajadores europeos.

■ Lo que aducen ahora algunos de los sindicatos firmantes para purgar su responsabilidad, es que con la actual crisis ya no hacen falta estos trabajadores extranjeros, lo que equivale a deducir que ahora sí los españoles y resto de europeos pueden trabajar con salarios más bajos y condiciones menos interesantes.

■ Considerar que las profesiones marítimas necesitan personal extranjero nos obligaría además a desmontar toda la estructura de formación marítimo-pesquera que existe en España, que se considera de las mejores del mundo, tanto por su dotación de centros-que superaron ampliamente las auditorias de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de los que cada curso obtienen sus titulaciones

cientos de alumnos)- medios tecnológicos, como por sus resultados. El mantenimiento de estos centros cuesta cientos de millones de euros que financian las Administraciones públicas a través de los impuestos de los ciudadanos, y que ceden ante las presiones de los grupos económicos y solicitan internacionalmente personal barato para ocupar puestos que lógicamente corresponderían a titulados españoles.

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

Respuesta del Defensor del Pueblo

■ AETINAPE puso este asunto en conocimiento del Defensor del Pueblo, que se dirigió tanto al Servicio Público de Empleo Estatal, como a la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración, para ver la posibilidad de revisar el acuerdo de la Comisión Tripartita y eliminar las náutico-pesqueras de este tipo de profesiones «necesitadas» de trabajadores extranjeros.

■ El Defensor quedó en comunicarse de nuevo con AETINAPE una vez que obren en su poder los preceptivos informes.

Homologación de las titulaciones pesqueras

■ Después de varias negociaciones con la Secretaría General de Pesca, esta Institución está elaborando un Real Decreto en el que se procederá a la homologación de las denominaciones profesionales de puente y máquinas de las extintas titulaciones de adultos por las nuevas. Este procedimiento ya se llevó a cabo por la Dirección General de Marina Mercante a través del Real Decreto 973/2009 para titulados de Cabotaje y Mecánicos Navales.

Tolerancia cero contra los despachos irregulares

La reciente confirmación por parte de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, adscrita al Ministerio de Fomento, de que el Distrito Marítimo de Ribeira (dependiente de la Capitanía Marítima de Vilagarcía) despachó irregularmente el 5 de septiembre de 2009 al arrastrero ribeirense "NOSA CANTIGA" que naufragó al día siguiente frente a las costas de Portugal por una vía de agua, devuelve a la actualidad uno de los más importantes asuntos relacionados con la seguridad del trabajo en el mar: las inspecciones y despachos de buques, tema al que AETINAPE dedica múltiples denuncias desde hace décadas.

La investigación de un caso concreto como el de este pesquero revela lo que en el sector marítimo es un secreto a voces: que las inspecciones y los despachos se ejecutan en muchos casos de forma irregular en cuanto a las condiciones del buque, las tripulaciones y sus cualificaciones profesionales exigidas por la legislación española, europea e internacional.

En este momento, además, el problema cobra una dimensión global al analizar también las condiciones de seguridad de los buques que relevan sus tripulaciones en países lejanos o incluso en alta mar, lugares en que el Estado Español no puede controlar las condiciones de seguridad de estos buques.

Para abordar esta situación, AETINAPE se dirigió a las autoridades públicas europeas, españolas y autonómicas, para que éstas adopten medidas ante lo que puede considerarse un fraude a la filosofía del apoyo público a las empresas pesqueras. Estas medidas, entre otras, pasan por exigir a cada una de las empresas los certificados periódicos de cotización a la Seguridad Social española por cada uno de sus tripulantes. Por otra parte, además de los obligatorios reportes de pesca que cada barco efectúa por norma a la Secretaría General de Pesca, se incorpore la obligatoriedad de informar a dicha Institución, a la Dirección General de la Marina Mercante y al Instituto Social de la Marina sobre los datos personales y profesionales del cuadro de mandos del buque, tanto a la entrada como a la salida de puerto, y vincular las ayudas públicas a aquellas empresas que cumplan con la legalidad vigente en esta materia y el compromiso de crear empleo comunitario, y mejoren las condiciones sociolaborales de sus tripulaciones.

Aplicar las responsabilidades que en Derecho procedan para funcionarios y empresarios que permitan estas prácticas fraudulentas sería una forma de perfeccionar este sistema de inspecciones y controles de tal manera que se pueda hablar de un auténtico sistema de seguridad humana a bordo.

Impugnadas las bases de la convocatoria de plazas para el buque oceanográfico «García del Cid»

AETINAPE ha remitido un amplio documento al Defensor del Pueblo, al Ministro de Economía y Competitividad, y al Presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través del cuál expone las razones en el ámbito de la legalidad, por las que impugna las bases del proceso selectivo para cubrir varias plazas del buque oceanográfico "García del Cid".

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas convocó las plazas en el Boletín Oficial del Estado del 20 de febrero de 2012 para ingreso como personal laboral fijo, con la categoría de Primer Oficial de Puente, Segundo Oficial de Puente, Segundo Oficial de Máquinas, Marinero, Ayudante de Cocina y Engrasador.

Reclama para los titulados Náutico-Pesqueros la restitución del derecho de acceso al puesto de trabajo en las plazas de Primer y Segundo Oficial de Puente, de acuerdo con los criterios de igualdad, mérito y capacidad.

AETINAPE exige que se dicte una nueva Resolución y se modifique el anexo II de las bases para incluir en las categorías de Primer y Segundo Oficial de Puente a Patrones de Altura, Patrones Mayores de Cabotaje y Patrones de Pesca de Altura, al objeto de que estos profesionales puedan acceder al proceso selectivo correspondiente.

Los nuevos dirigentes marítimos españoles

Secretario General de Pesca (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente)

El nuevo Secretario General de Pesca, Carlos Domínguez Díaz, es Licenciado en Derecho y diplomado por el Instituto Internacional de Derechos Humanos de Estrasburgo. Ocupaba hasta la fecha el cargo de Consejero para Asuntos Políticos en la Embajada de España en Tel Aviv.

Ingresó en la carrera diplomática en 1992 y ha ocupado diversos puestos en las representaciones oficiales de España en el exterior como Consejero en la Embajada de España en Montevideo y Secretario de la Embajada de España en Tokio.

Ha ejercido igualmente como Coordinador de la Oficina Española de Cambio Climático y en materia pesquera ha sido Director General de Recursos Pesqueros en la Secretaría General de Pesca Marítima, así como Subdirector General de Recursos Internos Comunitarios y de Organismos Multilaterales de Pesca, habiendo ocupado el puesto de Asesor Jurídico Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores en áreas como Derecho del Mar.

Director General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento)

Rafael Rodríguez Valero (Gijón, 1948). Doctor en Marina Civil, Licenciado de la Marina Civil en Máquinas Navales por la Universidad de A Coruña y Master en Derecho y Negocio Marítimo y Gestión Portuaria (Shipping Business) por la Universidad Politécnica de Cataluña. Ha sido Inspector del Lloyds Register's of Shipping, así como Inspector de empresa mixta de Chile, con distintas responsabilidades en la gestión económica y empresarial.

Su trayectoria docente se inició en la Escuela Superior de la Marina Civil en Barcelona. Desde enero de 1999 ejercía como profesor titular en el Área de Máquinas y Motores Térmicos del Departamento de Ciencias de los Materiales y Náutica, Máquinas y Motores Térmicos de la Universidad de A Coruña, formando parte de su Junta de Gobierno y del Claustro, así como Director del Departamento de Energía y Propulsión Marina

de esta Universidad. También fue profesor de la Escuela Marítimo-Pesquera de Ribeira.

Director General de Recursos Pesqueros y Acuicultura (Secretaría General de Pesca)

Ignacio Escobar Guerrero. Nacido el 9 de marzo de 1965 en Granada, casado, con cinco hijos, es Licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid, Máster en Mercados Financieros por la Universidad San Pablo-CEU e ingresó en 1992 en la Carrera Diplomática. Ha estado destinado en las representaciones diplomáticas españolas en Kuwait y Panamá. En el Ministerio de Asuntos Exteriores jefe de Asuntos Políticos en el Gabinete Técnico del Subsecretario y jefe del Área de Organismos Internacionales, Comerciales y Financieros. Ha sido Cónsul General de España en Añadir, subdirector general de Organismos Multilaterales de Pesca en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y segundo jefe de la Embajada de España en Holanda. Desde 2009 era segundo jefe en la Embajada de España en Finlandia.

Director General de Ordenación Pesquera

Andrés Hermida Trastoy, ha dejado la Consellería de Trabajo de la Xunta de Galicia, para ponerse al frente de la Dirección General de Ordenación Pesquera de la Secretaría General de Pesca

Nació en Ourense, Lugo, un 17 de junio de 1963. Casado, con dos hijas. Licenciado en Veterinaria, especialidad Medicina y Sanidad, (Universidad Complutense de Madrid), 1982-1986. Diploma de Directivo, concedido por la Escuela Gallega de Administración Pública (1996). Máster en Derecho Marítimo, Instituto Europeo de Estudios Marítimos (1997). Director General para la Promoción del Empleo de la Xunta de Galicia.

Funcionario del Cuerpo Facultativo Superior da Xunta de Galicia, Especialidad Veterinarios. Miembro de Honra do Ilustrísimo Colegio Oficial de Veterinarios de la Provincia de Lugo. Académico Numerario, Fundador de la Academia de Ciencias Veterinarias de Galicia. Ha trabajado para diferentes consellerías desde 1987 y en diferentes puestos de responsabilidad.

■
LA REFORMA DEL R.D. 973/2009, A PUNTO DE APROBARSE.
HOMOLOGARA A LOS TITULADOS DE CABOTAJE

Primer contacto con Marina Mercante

■
En una reciente reunión entre el Presidente de AETINAPE y el nuevo Director General de la Marina Mercante, ambos han repasado los asuntos que afectan al sector marítimo y sobre todo aquello que tiene una directa relación con el colectivo náutico-pesquero. La reunión se celebró en un marco de cordialidad y el Director General confirmó al representante de AETINAPE entre otras iniciativas la aprobación definitiva y su publicación en el BOE, en un plazo de 1 a 2 meses de la Reforma del R.D. 973/2009, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante, que en su disposición adicional cuarta afecta a los Patrones de Cabotaje y Mayores de Cabotaje, ya que las titulaciones de máquinas fueron aprobadas en este Real Decreto conforme a los acuerdos entre AETINAPE y la DGMM, sin embargo no ocurrió así en lo referente a los titulados de puente. El proyecto de reforma en cuestión ya recibió luz verde del Consejo de Estado, tal y como informamos en la revista correspondiente a noviembre de 2011.

■
El Director General y el Presidente de AETINAPE acordaron mantener una fluida relación y colaboración para ir abordando los diferentes asuntos que dependen de esa Institución y afectan a nuestro colectivo.

Se esperaba mayor estatus y coordinación orgánica para la administración marítima

■
Que ningún ministerio llevase la palabra "mar" en su denominación podría traducirse en la creación de la ansiada Secretaría de Estado de Asuntos Marítimos, tal y como hacía notar AETINAPE en una nota de prensa al conocerse la estructura del nuevo Gobierno.

■
La ausencia de cualquier referencia al mundo marítimo pesquero en las denominaciones ministeriales creó una primera sensación de incertidumbre en el sector, que se aclaró cuando se desveló la estructura secundaria del Gobierno presidido por Mariano Rajoy, sin apenas cambios significativos.

■
AETINAPE, como ya reclamó en numerosas ocasiones, era partidaria de reunir en una Secretaría de Estado de Asuntos Marítimos todas las competencias dispersas por varios departamentos, especial-

mente en Fomento (Dirección General de la Marina Mercante) y lo que últimamente se denominaba Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (hoy Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente), en el que se encuadraba la Secretaría General del Mar. A estos dos organismos principales hay que añadir el Instituto Social de la Marina (relacionado con Trabajo y Seguridad Social del Mar) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO), dependiente hasta ahora del Ministerio de Ciencia e Innovación.

■
Hubiese sido muy bien recibida en el sector la noticia de la adscripción de todas estas instancias en una Secretaría de Estado de Asuntos Marítimos, que aunque mantuviera su dependencia orgánica de algún ministerio determinado, se definiese como una única instancia que coordinase todos esos departamentos.

Nueva Libreta Marítima / Documento de Identidad de la gente del mar

Nos remiten de la Dirección General de la Marina Mercante la Resolución de esa DGMM, de 20-12-2011, por la que se determina el modo de obtención de la libreta/marítima/documento de identidad de la Gente de Mar, en aplicación del Convenio de la Organización Internacional del Trabajo, nº185, sobre documentos de identidad de la Gente de Mar, 2003 (revisado).

Esta nueva libreta marítima se expedirá a:

- a) Los ciudadanos españoles que formen o vayan a formar parte de las tripulaciones de los buques mercantes nacionales que realicen navegación exterior o extranacional.
- b) Los ciudadanos españoles que formen o vayan a formar parte de las tripulaciones tanto de los buques de pesca nacionales que faenen en aguas marítimas internacionales, como de los buques de transporte marítimo de cabotaje.
- c) Los ciudadanos españoles que formen o vayan a formar parte de las tripulaciones de los buques civiles extranjeros.

Hasta el 31-12-2012 podrán solicitar la libreta Marítima/DIM los tripulantes de los buques referidos en los puntos a) y c).

A partir del 01-01-2013 podrán solicitarla también los tripulantes de los buques referidos en el punto b).

No será necesaria para

- 1.- Los buques al servicio de las administraciones públicas que no tengan finalidad mercantil, tales como las embarcaciones y buques de la Guardia civil, servicios de policía, vigilancia pesquera.
- 2.- Los buques de guerra y sus auxiliares y los afectos a la defensa nacional.
- 3.- La gente de mar que desarrolla o vaya a desarrollar su labor en navegaciones interiores o cuya certificación o título profesional marítimo le permite navegar solo en aguas españolas o únicamente entre puertos españoles, así como los pescadores que faenan o vayan a faenar en aguas donde España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción, que salvo fuerza mayor, no escalen en puertos de terceros países, seguirán usando la libreta marítima "Libreta de Inscripción Marítima" que venían utilizando (Orden de 3/10/1972).
- 4.- Los ciudadanos extranjeros que se enrolen en buques de bandera española seguirán haciéndolo con sus propios documentos de identidad o con la debida autorización de enrole, tal y como se dispone en el Reglamento sobre Despacho del Buque.

La Libreta Marítima/DIM será expedida, revalidada, renovada, duplicada o canjeada por la Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas.

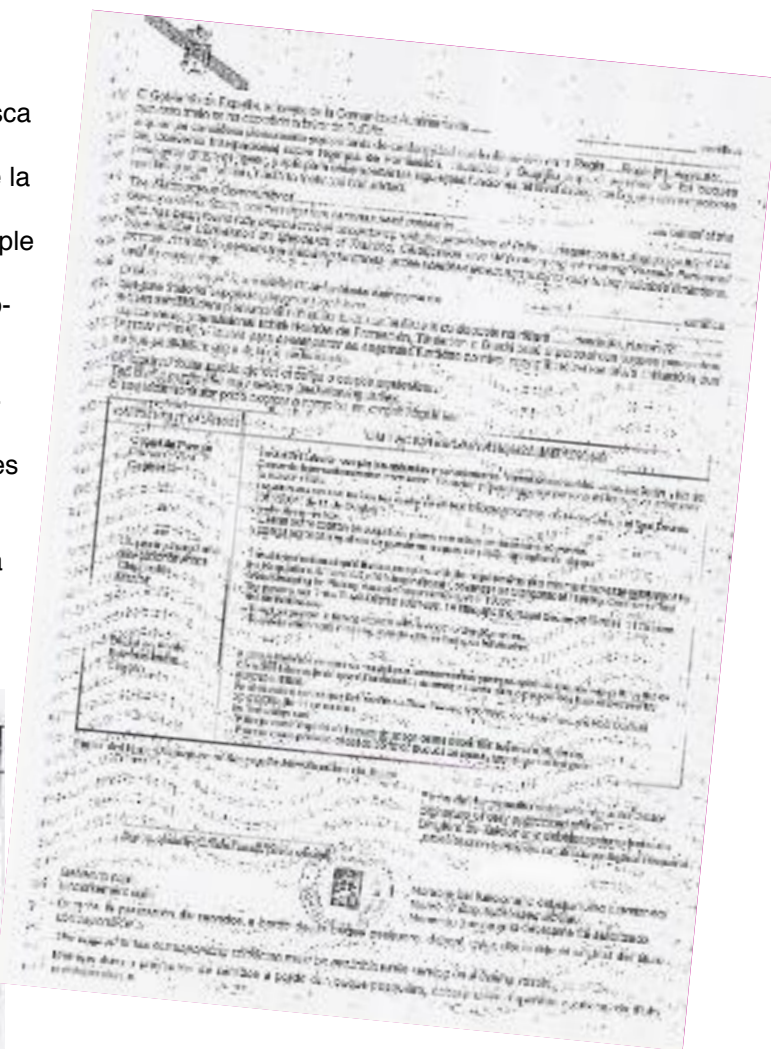
Si necesitas más información sobre impresos, tasas, documentación, etc. ponte en contacto con la Secretaría General de AETINAPE.

Las nuevas tarjetas profesionales pesqueras

Modelo de la nueva tarjeta profesional de pesca que expide la Xunta de Galicia. Es igual para todo el territorio nacional, con la diferencia de la incorporación del idioma que corresponda en cada Comunidad Autónoma. Esta tarjeta cumple el Convenio STCW-F 1995 sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros de la OMI.

La capacidad, con las limitaciones correspondientes, para ejercer los cargos de “Capitán, Jefe y Oficial de puente y máquinas en buques de pesca, al igual que ocurrió en marina mercante, ya dejaron de ser patrimonio de un colectivo de privilegiados que hacían bandera de un supuesto estatus superior que se ha diluido como un azucarillo.

CARGO/DUTY/CARGO	CARGO/DUTY/CARGO
Oficial de Máquinas Primer Oficial de Máquinas Jefe de Máquinas	Oficial de Puente Primer Oficial Capitán
Officer in charge of an engineering watch Second engineer officer Chief engineer	Officer in charge of a navigational watch Chief mate Master
Oficial de Máquinas Primer Oficial de Máquinas Jefe de Máquinas	Oficial de Puente Primer Oficial Capitán



Capitán, Jefe de Máquinas y Oficial de Puente y Máquinas

Estas denominaciones deben reflejarse en el rol del buque y la Libreta de Navegación de cada profesional con independencia de sus correspondientes limitaciones.

Por fin se acaba con la ignominia de Patrón de Costa, 2º Patrón, Mecánico o Motorista, que se utilizaban de manera peyorativa contra nuestro colectivo profesional.

Estos avances forman parte del haber de los compañeros que configuran AETINAPE, la Organización que durante años viene representando y defendiendo los intereses y la dignidad del conjunto del colectivo náutico-pesquero

La reforma de la PPC

Joaquín García Díez

Portavoz de Pesca del Grupo Popular en el Congreso

Agradezco sinceramente la invitación que me ha hecho la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros para colaborar, con un artículo, en su boletín informativo. Aunque son muchos los asuntos de interés para los asociados de AETINAPE, la importancia del tema me obliga a plantear algunas reflexiones sobre la reforma de la Política de pesca iniciada por la Comisión Europea y que ha cobrado plena actualidad con la reciente propuesta de nuevo Reglamento.

Mi criterio y preocupación como portavoz de pesca del Partido Popular en el Congreso de los Diputados, ahora y desde que se presentó, es que la reforma de la Política pesquera debe servir para mejorar la situación por la que atraviesa el sector pesquero.

La propuesta de Reglamento tiene muchos aspectos en los que no estamos de acuerdo, y así lo he venido manifestando tanto personalmente cuando me ha tocado actuar en nombre de mi Grupo, como en las diversas ocasiones en que se han planteado debates sobre este tema, en el Congreso. La cuestión principal es que no se puede orientar la reforma, como lo ha planteado la Comisión europea, teniendo en cuenta únicamente un aspecto de la misma, porque ese modo no constituye un tratamiento realista.

El futuro del sector pesquero pasa por garantizar la sostenibilidad de los recursos, y el propio sector así lo entiende; sin embargo es necesario aplicar dicho criterio de sostenibilidad con procedimientos y medidas que garanticen la viabilidad económica de las zonas costeras dependientes de la pesca durante el periodo de ajuste que se plantea en la reforma.

Cuando se produce el desmantelamiento de la actividad pesquera en una zona es muy difícil, por no decir imposible, recuperarla más adelante, dado que los elementos que conforman la oportunidad de pescar no son fáciles de renovar una vez que se han perdido. En la situación económica que vivimos

no es sencillo para una empresa descapitalizada recuperar la capitalización, pero en la actividad pesquera es todavía más difícil restituir el capital humano para abordar la tarea de mandar un barco con garantía de éxito cuando se ha desmantelado dicha actividad. La pesca requiere de conocimientos muy concretos como el tipo de arte, sistema de pesca o embarcación que hay que utilizar en cada caso, el caladero donde hay que dirigirse... de modo que si la cadena natural de transmisión del conocimiento de los patrones más antiguos a los más modernos queda interrumpida, llegado el caso podríamos, como mucho, disponer de medios materiales, embarcaciones, etcétera, pero ya no podríamos disponer de personas preparadas para rentabilizar su explotación, porque los patrones con experiencia no se pueden improvisar y de esto saben mucho más que yo los asociados de AETINAPE.

La propuesta de reforma de la Política pesquera europea parece que ha olvidado todo esto, dado que pretende llevar, de un modo muy radical, la supresión de la actividad pesquera allí donde no sea rentable en grado máximo, para que, una vez alcanzado ese grado de rentabilidad, se pueda volver a la actividad, circunstancia que es francamente poco realista.

Yo comparto plenamente los planteamientos que el Ministro responsable de la pesca sostuvo en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente del Congreso de los Diputados el pasado día uno de febrero, cuando presentó el programa de pesca de su departamento. La reforma de la política de pesca debe ser considerada como el desafío más inmediato que debemos afrontar, sin olvidar los retos biológicos, socioeconómicos y medioambientales, con plena conciencia de la oportunidad que esta revisión supone para mejorar, a largo plazo, la competitividad y sostenibilidad en nuestro sector.

Éste debe ser el camino si no queremos ver disminuida nuestra posición en el ámbito europeo e internacional, pues en la actividad pesquera España siempre ha estado en cabeza. La actividad pesquera y su entorno pueden contribuir a la reactivación económica general, porque incide tanto en la generación de riqueza como en la generación de empleo, y, además contribuye a la reducción del

déficit de la balanza comercial, por que somos un país deficitario de productos pesqueros.

Con la denominación de “acuerdos de pesca sostenible”, la Comisión Europea incorpora en la propuesta de reglamento los acuerdos bilaterales de la Unión Europea con terceros países, que permiten el acceso de la flota europea a las aguas de otros Estados, lo cual constituye uno de los aspectos fundamentales de la política pesquera. Si estos fueron fundamentales en el momento de la ampliación general de las zonas de pesca a las doscientas millas, en la actualidad siguen siendo importantes porque muchos de los buques que faenan amparados en estos acuerdos no tendrían posibilidades de pesca sin ellos. Incluso, si un acuerdo no llegara a renovarse, difícilmente tendrían esos barcos acomodo para pescar amparados en otro acuerdo.

El compromiso del Partido Popular en los ocho años de oposición ha sido claro y preciso, nuestro planteamiento siempre ha sido la exigencia que el Gobierno haga todo lo que estuviera en su mano para la renovación de los acuerdos pesqueros, y no podemos decir que el Gobierno anterior se haya esforzado mucho en este asunto si tenemos en cuenta los resultados finales del Acuerdo de pesca con Marruecos. Sin embargo con un Gobierno del Partido Popular, el nuevo Ministro responsable de la pesca consiguió que, en un par de semanas, la Comisaria de pesca europea asumiera la petición española de solicitar el mandato de negociación,

fuera presentada al Consejo, con informe favorable de los representantes permanentes ante la Unión Europea, lo que hace prever que en poco tiempo se iniciaran las negociaciones con Marruecos.

No es casualidad que en este breve espacio de tiempo se haya firmado también el acuerdo de pesca con Guinea Bissau, aunque las negociaciones para la firma de este acuerdo de pesca hay que reconocer que vienen de tiempo atrás. También es una realidad el compromiso del Ministro en su comparecencia del pasado día uno en la Comisión de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en que manifestó que en la vertiente exterior de la política pesquera común exigiremos a la Comisión una acción política más decidida y más comprometida.

Son varios los acuerdos que en un periodo corto se han de renovar, unido al de Marruecos tenemos el ya concluido de Gabón, y el más importante, cuyo periodo de vigencia finaliza el próximo mes de julio, el Acuerdo de pesca con Mauritania, que el propio Ministro quiere impulsar desplazándose en el mes de mayo a ese país.

Tiempos difíciles también para las mujeres y hombres de la mar, en los que la defensa firme de sus intereses será prioridad en nuestras responsabilidades públicas.



De cruceros y naufragios

José Ignacio Espel

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco

El grave accidente con varada, y posible pérdida del buque, del crucero Costa Concordia ha constituido noticia de portada en toda la prensa internacional y también española.

Como es lógico, el responsable de la colisión con el bajo es el Capitán Francesco Schettino, al que el juicio paralelo de la prensa ha considerado “culpable” con todo tipo de “lindezas” que sobre él han dicho. Sin querer ser exhaustivo, he aquí algunos titulares de prensa:

— “Lo absurdo de un naufragio a pie de costa, los procedimientos de evacuación fueron caóticos.” (El País, 16 de enero de 2012)

— “Era como estar en el barco Vikingo, pero de verdad.” (El País, 16 de enero de 2012)

— “Evacuación a golpe de motín. La tripulación del Costa Concordia se rebeló ante la pasividad del capitán e inicio el desalojo del pasaje.” (Diario Vasco, 18 de enero de 2012)

— “Lo de las mujeres y los niños primero, nada de nada.” (Diario Vasco, 18 de enero de 2012)

Por televisión se filtró la conversación de la Capitanía marítima de Livorno, quedando como “un héroe” el Capitán Marítimo ordenando a Schettino volver al barco, y éste como un hombre sin honor que abandonó el buque de los primeros. Se le ha acusado además de borracho, pendenciero, mujeriego, de no ocuparse de sus obligaciones profesionales...

Desde un punto de vista puramente profesional y náutico, creo que deberíamos analizar los hechos de un modo más objetivo al que lo hace, quizá por desconocimiento, gran parte de la prensa. Veamos las realidades:

— La maniobra de aproximarse a la costa es muy habitual en todos los cruceros, así me lo han confirmado varios Capitanes de esta clase de barcos, para que el pasaje pueda disfrutar de un paisaje no habitual. En sí misma no tiene ningún peligro si se toman las debidas precauciones que todo profesional conoce. Más se aproxima un buque a la costa

cuando va a arribar a puerto y, habitualmente, no pasa nada.

— El accidente se produjo al chocar el casco con una roca y, posiblemente uno de los alerones estabilizadores originó el enorme desgarró, de entre 50 y 80 metros, en el casco inundando la sala de máquinas. El Capitán alegó que esta roca no figuraba en la carta náutica. El argumento es poco creíble. La cartografía marina actual es muy segura. Sí es cierto que hubo un precedente, El Urquiola, un petrolero que se perdió en la enfilación de entrada en A Coruña al chocar su casco con una “aguja” que no figuraba en la carta náutica. Lo más probable es que hubiese un fallo técnico; orden al timón equivocada o que la información del radar y GPS no fuesen todo lo precisas que se requiere en una aproximación como esa. Pudo ser también que se produjera en SKIDING, que consiste en que el buque derrape o se deslice sobre la lámina de agua, fenómeno muy notorio en buques de poco calado. ¿Fue una temeridad hacer la aproximación de noche sin visión real de la costa?

— La maniobra de varar el buque en la costa fue técnicamente perfecta. La obligación del Capitán ante un siniestro es la de salvar vidas y bienes, en ese orden. ¿Qué hubiese ocurrido si el buque hubiese naufragado a dos millas de la costa, de noche y con 4.000 personas a bordo? Hoy estaríamos llorando cientos o miles de muertos.

— El abandono del buque fue, dentro de la tragedia que supone desembarcar de noche a 4000 personas, correcto. No olvidemos que el buque, con una gran escora, únicamente disponía de los botes de una banda para desembarcar al pasaje. Otro detalle, ¿cuántos tripulantes náuticos de verdad con los cursos de seguridad, contraincendios, etc. llevan los cruceros? No sobrepasan los 150; el resto de la tripulación son camareros, cocineros, azafatas, animadores... que reciben formación somera en seguridad. ¿Se dio muy tarde la orden de abandono? ¿Hubo interferencias de la compañía para retrasarlo? Será la investigación de las autoridades marítimas y del juzgado quienes aclararán estos extremos. Aunque es muy de lamentar el número de muertos y desaparecidos (no llega a 40) hay que reconocer que la tripulación no actuó tan descoordi-

nada como dicen, porque consiguió salvar, dentro del caos que se origina en estas operaciones, a más del 99% del pasaje. No olvidemos que los botes de una banda no se podían arriar y los de la otra lo hacían, debido a la escora, con dificultades.

— Extraña la gran escora que tomó el buque al poco de varar; es cierto que se formaron grandes “carenas líquidas” debido al gran orificio en el casco, pero da la impresión de que las condiciones de estabilidad del buque eran muy justas y, por la falta de energía (se inundó la máquina) y el gran desgarró, no pudieron utilizarse tanques de lastre para adrizarlo. Posiblemente, a medio plazo, la OMI tendrá que revisar los criterios de estabilidad de estas “megaciudades” flotantes.

— El Capitán Schettino declaró a la juez que ahora tendría que convivir con los muertos del naufragio y que hizo lo humano y técnicamente posible para evitar un desastre mayor.

Esto me recuerda la advertencia que me hizo, ya hace muchos años, un Capitán de un petrolero cuando yo navegaba de alumno. “Acuérdate”, me dijo, “los errores del médico los calla la tumba, los del marino los paga él mismo”.

ANÁLISIS

La seguridad marítima, visión de conjunto

Eduardo Cruz Iturzaeta

Capitán de la Marina Mercante, Capitán de Pesca, Presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

Continuamente se habla, se escucha y se lee sobre la seguridad de los buques en la mar y mucho más cuando vienen rachas de buques que sufren accidentes o que contaminan el mar. El propósito de estas líneas no es insistir sobre temas teóricamente desarrollados ni tampoco hacer una lista de consejos y recomendaciones para que los buques sean más seguros, que ya se hacen en abundancia y que no se ve que tengan mucho impacto positivo en el día a día de los buques mercantes, pesqueros y demás. El propósito es dar una visión de conjunto e inducir a la reflexión para ver la seguridad en el mar como un todo muy amplio del que muchos formamos parte y del que muchos podemos ser responsables en diferentes grados y con diferente importancia.

Cuando se dice y se repite ‘seguridad marítima’ se está hablando de muchas cosas distintas. Para empezar el mismo nombre de ‘seguridad marítima’ es un concepto abstracto que más bien significa que los buques pueden sufrir accidentes o producir contaminaciones y, si las cosas van mal, causan víctimas, daños, costos enormes y agresiones al planeta tierra. Al hablar de seguridad marítima conviene ampliar la visión más si se quiere entender bien el asunto. La normativa internacional y nacional, las inversiones y los gastos, las inspecciones, las sanciones, etc., van encaminadas a ‘aumentar la seguridad marítima’ que es el objetivo a alcanzar. Dentro de este objetivo cabe todo, porque fallos a la seguridad marítima son las colisiones, las embarrancadas, los incendios, los hundimientos, las contaminaciones, las agresiones a personas o al buque, y un largo etc., a prevenir y evitar. Todos son fallos de seguridad, sea cual sea la causa que los ha producido. Cabe examinar esos fallos y todo el concepto de seguridad marítima de forma más amplia.

La seguridad marítima – posiblemente todo tipo de seguridad – tiene tres elementos que a su vez son tres fases operativas bien diferenciadas: Prevención – Asistencia – Reflexión.

Prevención es lo mejor y más barato, con diferencia. Si se previene un accidente, se evita. De cualquier manera que se mire, nada puede ser más ventajoso que un accidente que se evita. No hay víctimas, no hay sufrimiento, no hay daños ni gastos, nada se mancha, nada se ensucia. Todos los esfuerzos han de ir a la prevención de los accidentes. Esto está claro.

¿Cuáles son los componentes de la prevención? Son fáciles de

decir, menos fáciles de aplicar. La prevención tiene, al menos, cinco elementos fundamentales. Primero, legislar. Segundo, formar a las personas y verificar que han alcanzado la debida formación. Tercero, inspeccionar para comprobar que todos, a bordo y en tierra, cumplen con la legislación. Cuarto, sancionar al que no cumpla. Quinto, revisar la legislación promulgada para precisar más, subsanar fallos, llenar vacíos, hacerla más simple y efectiva cara al futuro.

■ Cuando la administración marítima promulga una norma, sea ley, decreto, orden ministerial o simple circular, está haciendo prevención. Cuando vamos a las escuelas y centros formativos y tenemos que sufrir exámenes y pruebas para conseguir títulos y certificados, hacemos prevención. Cuando un inspector viene a bordo y examina, mira, comprueba, verifica, mide e incordia, está haciendo prevención. Cuando ese inspector evidencia incumplimientos, exige reparaciones o detiene el barco, está haciendo prevención. Cuando la administración impone sanciones a los que no cumplen, está haciendo prevención. Cuando nos sentimos observados y recibimos ordenes de una torre de control marítimo, nos están haciendo prevención. Cuando la administración cambia y vuelve a cambiar la legislación, por mucho desconcierto que nos produzca, está haciendo prevención. Es lo más barato. Cuanta más efectiva sea la prevención, menos accidentes, menos sufrimiento, menos daños y menos gastos. No procede mascullar quejas, más o menos abiertas, contra los trabajos que nos da la prevención, pues es lo más ventajoso y lo más beneficioso para las personas y las actividades marítimas, a bordo y en tierra, sean transporte, pesca, extractivas, de placer o deportivos.

■ La segunda fase es la Asistencia. Aparece cuando ya se ha producido el accidente, mala cosa. Su objetivo es paliar las consecuencias, si se puede, rescatar personas, salvar bienes, proteger los mares. Es una fase muy cara y no hay garantías de que el accidentado obtenga la asistencia que necesita en el momento preciso. La asistencia requiere muchas cosas: mantener operativa una amplísima red de escucha y vigilancia, por supuesto 24/7, como se suele decir para señalar la cobertura de 24 horas los siete días de todas las semanas. Más los remolcadores de salvamento, con tripulaciones y pertrechos listos para salir al recate a los pocos minutos de recibir la llamada. Más las lanchas de rescate y las lanchas de limpieza. Más los helicópteros y su personal, más la mucha organización y los muchos otros elementos, que por su amplitud y detalle no caben en este artículo. Y, por supuesto,

sin que haya garantía de obtener la exacta ayuda necesaria en el momento justo que se necesita. Hay accidentes de los que nos enteramos cuando es ya muy tarde, hay accidentes que ocurren lejos, hay accidentes para los que no existe asistencia posible. Pero, afortunadamente, hay accidentes que se atienden de forma excelente, se rescata mucha gente, se limpia la mar y se impide que contaminación se extienda más lejos, se salva el buque, se auxilia a naufragos. Pero es inimaginable pedir que haya un elemento de asistencia para cada barco.

■ La tercera fase de la seguridad marítima es la Reflexión. Solo tiene lugar cuando ha ocurrido el accidente. Consiste en preguntarse ¿qué ha pasado?, ¿qué ha fallado?, ¿qué se puede hacer para que ese accidente no vuelva a repetirse?. Este proceso se conoce con el nombre de 'Investigación de accidentes'. Cuando, tras un accidente, se presentan en escena los investigadores y hacen preguntas, toman declaraciones, examinan documentos, visitan astilleros, miran instrumentos, solo están queriendo averiguar qué fue lo que falló para después formular recomendaciones, que si se ponen en práctica, es posible que ese fallo no vuelva a producirse y por lo tanto es posible que se evite otro accidente similar. Esos investigadores trabajan para mejorar la seguridad marítima, investigan lo que ha pasado lo más a fondo posible pero solo para evitar más accidentes, no para molestar o incordiar, quieren saber la verdad, a pesar de las muchas no-verdades que escuchan, trabajan siempre a favor del hombre y de la mujer de mar, para que no sufran daños, pérdidas o lo sufran menos.

■ ¿Cuál es la fase 'reina' de las tres fases enunciadas? La prevención, no hay duda. ¿Por qué hay tantas veces que no se comprende así? ¿Por qué hay tantas personas que viven en la mar y de la mar que no aceptan voluntariamente nada de la prevención? ¿Por qué hay gente de mar que consideran 'enemigos' a los que les exigen más prevención? Se comprueba que hay prácticas en la mar que son extremadamente negativas, que machacan la prevención. Por ejemplo, ¿por qué van buques a toda máquina sin nadie en el puente? O también ¿por qué hay tantas personas que entran en espacios cerrados del buque sin seguir las instrucciones al efecto y dejan su vida en ese espacio cerrado o tanque? Se ven personas a bordo y en tierra que se creen que lo saben todo, ni se cuidan ellos ni dejan que otros se protejan, que creen que no atendiendo a la prevención ahorran dinero, claro, hasta que pasa el accidente. Hay mucho que progresar en esto, queda mucho por hacer. No es solo asunto

de la Administración marítima, ni de los centros formativos marítimos. Es asunto de todos los que tienen algo que ver con la mar. Se necesita 'inyectar' mucha prevención en los hombres y mujeres que trabajan a bordo de los buques, y en los que los gestionan y dirigen desde tierra, para que sus vidas sean más seguras, más confortables y más provechosas en sus trabajos y vidas en la mar y de la mar.

ANÁLISIS

La profesionalidad de los patrones y mecánicos de pesca y la industrialización de la actividad

Ignacio Palacios

Experto en Pesca

Entre los años 1955 y 1975 el valor de la pesca desembarcada en los puertos de la provincia de Huelva se incrementó dos veces y media más que la media nacional. Este crecimiento fue más intenso en la década de los años setenta. La flota creció en un 26% en número de embarcaciones, un 113% en tonelaje y un 180% en potencia

Mas barcos, y sobre todo mayores y dotados de modernas tecnologías de navegación, de detección de la pesca, y de conservación del pescado a bordo y con autonomía para desplazarse a caladeros lejanos. Es la época del radar, el loran, la sonda, el sonar, el piloto automático, los potentes motores y las modernas instalaciones de refrigeración y frío industrial a bordo.

La flota de Huelva que faenaba al fresco en aguas de Marruecos abandona poco a poco este tradicional caladero que era una constante fuente de conflictos, se reestructura con modernas embarcaciones y explora, con éxito, nuevos caladeros del marisco, en mares lejanos de la costa occidental africana, principalmente Senegal (1964), Angola (1968) y Mozambique

Tan espectacular desarrollo fue posible gracias a la gran profesionalidad de los patrones de pesca y de los mecánicos navales. Se curtían como marineros rasos en la cubierta de los buques o como engrasadores en las salas de máquinas, y después se formaban en las Escuelas Medias de Pesca, obteniendo el título de Patrón Pesca o Mecánico Naval, y tras una larga experiencia en la mar volvían a las Escuelas para consolidar su preparación y poder hacerse cargo del mando de los barcos de gran porte como Capitanes, Patrones de Pesca de Altura o Mecánicos Navales Mayores. La combinación de experiencia y formación forjó una raza de curtidos hombres de mar y expertos pescadores,

Hablo de Huelva, porque he sido testigo del espectacular crecimiento de su flota y del esfuerzo de adaptación de los profesionales de la pesca a la industrialización de la actividad. Pero esta transformación se produjo también en los puertos pesqueros de Altura y Gran Altura de Pasajes, Bermeo, A Coruña, Vigo, Las Palmas, y Cádiz. Los profesionales de la pesca exploraron las aguas de Namibia, África del Sur, y las Malvinas en busca de la merluza, se adentraron en los caladeros de los cefalópodos del

Sahara y de la bahía de Boston, y navegaron por los mares del Pacífico persiguiendo los grandes túnidos.

■ España se convirtió en la tercera potencia pesquera después de Japón y Rusia, una aventura que fue posible porque los grandes profesionales, fueron capaces de reciclarse en las nuevas tecnologías y poder pilotar modernas embarcaciones en caladeros internacionales .

■ Pero estas transformaciones no se desarrollaban en aguas tranquilas. Eran frecuentes los apresamientos, secuestros, y ametrallamientos de embarcaciones en aguas de terceros países. Más de trescientos conflictos se produjeron en la década de los años setenta en la flota de Huelva. Es la época de la descolonización de Angola y Mozambique y de la ampliación de la soberanía de sus aguas de la mayor parte de los países ribereños en los que faenaba la flota española y entre estos Marruecos, Senegal y Canadá y los países que en aquellos tiempos formaban la Europa azul de Comunidad Económica Europea.

■ No olvido los sufrimientos de los marineros que faenaban en el Sahara durante la época de lucha armada entre el Polisario y las fuerzas militares de Marruecos en los años 1977 y 1978. Nueve pesqueros fueron ametrallados, con un balance de diez marineros muertos, y otros tantos secuestrados. El incidente más trágico fue el del "Cruz del Mar" con siete marineros muertos. Los tripulantes procedían de Galicia, Huelva, Málaga y Las Palmas.

■ Por cierto, en aquellos años más de 300 marineros dieron su vida en la mar solo en la provincia de Huelva. Naufragios, abordajes, caídas a la mar, accidentes mortales a bordo. Cifras similares se sucedieron en todos los grandes puertos de Altura.

■ Estos incidentes y accidentes forjaron una gran solidaridad entre las gentes del mar y pusieron a prueba la profesionalidad de los mandos de los buques que tuvieron que preocuparse no solo de buscar caladeros, y de sellar sus bodegas sino también de afrontar con dignidad estos atropellos y, además de mantener la convivencia a bordo.

■ No era tarea fácil. A la precaria situación de inseguridad en la pesca derivada de la inestabilidad de los países ribereños, se unían las penosas condiciones de trabajo con campañas que superaban como norma general los ocho meses y agotadoras jornadas de trabajo. Eran frecuentes los conflictos laborales porque los marineros en aquellos tiempos reivindicaban, y con razón mejores condiciones de trabajo. Pues bien, la mayor parte de los mandos supieron mantener un digno equilibrio entre las reivindicaciones de los marineros que la mayor parte compartían y los intereses de los armadores a los que se debían

■ En este contexto de modernización de la flota, industrialización de la actividad, y fuertes conflictos nace en Huelva una asociación de patrones y motoristas. Fui testigo de su constitución, de sus primeros pasos, y del entusiasmo de sus fundadores. Se reunieron con frecuencia en el Stella Maris. Al poco tiempo la Asociación se integró en Aetinape. Recuerdo con nostalgia aquellos momentos llenos de ilusiones .



Presencia de profesionales de la pesca en la reunión de la Comisión de Inspección Pesquera de la UE

■
Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

■
El pasado mes de diciembre se celebró en Vigo la reunión anual de la Comisión de Inspección Pesquera de la Unión Europea con el fin de unificar criterios en base a la aplicación de la Política Pesquera Común (más o menos).

■
A dicha reunión fui amablemente invitado, pues en su programa tenían la intención de escuchar de primera mano la opinión o las ideas del personal embarcado, pues a fin de cuentas somos los que tenemos la responsabilidad de cumplir las normas.

■
Parece ser que no es fácil contar con profesionales de la pesca para este tipo de reuniones, bien porque estamos la mayoría del tiempo embarcados y no es fácil programar una fecha determinada que coincida, o bien por otras causas entre las que se cuenta el idioma, pues en la conferencia se habla Inglés. El asunto es que me propusieron si estaba dispuesto a asistir y exponer un poco las dificultades que tenemos a la hora de aplicar las normas.

■
Como es lógico acepté sin saber muy bien a lo que me enfrentaba, pues era la primera vez que asistía a un acto de este tipo.

■
Llegué puntual a la cita y ya me estaban esperando, pues parece ser que habían empezado unos minutos antes de lo previsto.

■
Me presentó el inspector-coordinador Pedro Pinto. Y después de oír su introducción no pude menos que empezar diciendo:

■
Después de lo que ha dicho de mí el Sr. Pinto parece que soy un VIP, una persona muy importante, pero en realidad solo soy un Pescador, un Capitán de Pesca y me encuentro delante de todos ustedes, que aunque parece que estamos enfrentados en realidad todos vivimos de la pesca.

■
Entre nosotros tenemos un montón de asuntos y puntos de vista en común y como es lógico también algunas discrepancias, así que para empezar inten-

taré tomar un punto de partida en el que estemos de acuerdo:

■
Como todos saben, como todos sabemos, la pesca es un recurso renovable, lo cual quiere decir que si se explota de forma racional y adecuada se puede prolongar en el tiempo de forma indefinida.

■
Ahora bien, para esto es necesario seguir unas pautas o normas para conservar el recurso sin que se agote, lo que se da en llamar pesca óptima, lo cual pocas veces se consigue, pues o bien las pesquerías más importantes están en sobrepesca o bien en subpesca.

■
Hasta aquí parece que estamos todos de acuerdo, más o menos claro. Las normas o regulaciones que se hacen en las altas esferas, creemos que con toda la buena intención de proteger y conservar el recurso, a veces son difíciles de entender por la gente que estamos en los barcos, que al fin y al cabo es a quien van dirigidas y también son difíciles de aplicar por parte de los inspectores, pues dan lugar a diferentes interpretaciones, lo cual produce conflictos y malentendidos que siempre terminan de la misma manera, pagando los pescadores la multa o sanción correspondiente a una infracción que no acabamos de entender o al menos como evitarla.

■
Es el caso, por ejemplo, de las marcas en las cajas de pescado. Pasamos de guardar el pescado en bolsas sin ningún tipo de marca, pues nada más verlo ya se sabe que especie es, a meterlo en cajas homologadas con su nombre en tres idiomas mínimo (español, inglés y latín) su lugar de nacimiento, perdón lugar de pesca, su fecha etc. Esta normativa que en principio parece sencilla si se hace en una factoría en tierra, en la mar se nos hace casi imposible de cumplir y no es por que no se quiera.

■
Poniendo como ejemplo el barco en el que estoy, usamos dos tipos de cajas como la mayoría de los barcos, en las cuales vienen impresos de fábrica los nombres de las distintas especies, simplemente marcamos en la casilla correspondiente a la especie, zona, tipo de elaboración etc. Estas cajas unas se utilizan para meter el pescado una vez congela-

do y no presentan mas problemas que tener marcadas previamente las cajas para el día de la fecha , pero con el otro tipo de cajas en las cuales se mete el pescado antes de congelar, a veces resulta imposible de cumplir la normativa correspondiente al etiquetaje, por ejemplo cuando vamos a la pesca del Alfonsino (BYS) marcamos previamente cajas para 10 tons a veces pescamos más y tenemos que parar la producción para marcar cajas, lo cual no resulta fácil pues es una zona muy calurosa y se intenta procesar el pescado lo antes posible.

Suele ocurrir que al terminar las faenas del día aprovechamos para marcar cajas para el día siguiente, y también ocurre que si pensábamos pescar como el día anterior, normalmente pescamos menos de la mitad, entonces las cajas marcadas previamente o bien las desechamos (lo cual es impensable) o bien intentamos corregir la fecha produciendo un borrón a veces ilegible, lo que a algunos inspectores le parece motivo suficiente para considerarlo una infracción.

Aparte de la imposibilidad práctica de cumplir correctamente la regulación con respecto al etiquetaje, no acabamos de comprender la importancia de esta medida, pues sanitariamente es suficiente con reflejar mes y año y a efectos de control del esfuerzo pesquero realmente no le vemos el sentido.

Me gustaría, nos gustaría saber quien fue la cabeza pensante que tuvo tan brillante idea de controlar la pesquería de Nafo mediante esta medida y cual es el objetivo, nos da la impresión que no han estado o no saben muy bien que condiciones se dan en un barco de pesca.

Yo empecé a trabajar en Nafo en el año 1991 cuando empezamos a explotar la pesquería de fletán negro, para mí y la mayoría de los capitanes que veníamos de otras pesquerías fue todo un acontecimiento, nos encontramos con un sistema de pesca totalmente diferente y desconocido para nosotros, tuvimos que cambiar redes, métodos de pesca, etc. aparte de acondicionar los barcos y sobre todo las maquinillas, muchos compañeros no lograron superar las duras pruebas , la mayoría derivadas de pescar a grandes profundidades, incluso los científicos tuvieron que cambiar algunos conceptos pues se creía que a más de 200 metros no habría pesca, pues al no llegar la luz del sol no se producía fotosíntesis y por lo tanto no habría vida al menos en cantidades aceptables para su explotación industrial, realmente fueron épocas emocionantes.

También pudimos comprobar la sensibilidad del

caladero, mucho más acusada que otros caladeros que habíamos conocido, es decir, comprobamos que si aumentaba el esfuerzo pesquero en seguida se notaba un descenso en las capturas y por consiguiente al reducir dicho esfuerzo en muy poco tiempo se recuperaban las capturas.

En los años siguientes aunque el número de barcos se redujo, los pocos que quedamos nos hicimos mas efectivos, es decir, cada vez conocemos más el caladero, vamos perfeccionando la técnica, prácticamente no se pierde tiempo en embarres, pues ya conocemos las zonas en que no se puede trabajar , en definitiva tenemos mas experiencia y aprovechamos los días de pesca casi al 100% y por lo tanto el esfuerzo pesquero que disminuyó con la desaparición de muchos barcos se vio compensado con este otro tipo de esfuerzo que es más difícil de ponderar, el esfuerzo humano.

Estos acontecimientos llevaron al caladero a una situación de sobrepesca casi alarmante, hasta el punto de pretender cerrar la pesca de fletán negro o de ponerla en moratoria si no se ponía en práctica un plan de recuperación que diera resultado.

Derivada de esta situación, el responsable en España de la pesquería de fletán el señor Curzio, mantuvo una reunión en Madrid con las partes interesadas, yo tuve la oportunidad de participar como representante de Aetinape y allí estaban los representantes de los armadores, los representantes sindicales y nosotros.

Nos quedamos perplejos al comprobar el escaso conocimiento sobre la situación del caladero que tenían todos en general, hay que tener en cuenta que nosotros éramos unos privilegiados, pues teníamos toda la información de primera mano, pero sobre todo los representantes de los armadores, los representantes sindicales lógicamente iban reclamando que no se perdieran puestos de trabajo y no tenían porque saber la situación del caladero a nivel biológico.

Cuando expusimos nuestro punto de vista sobre la situación real del caladero y del peligro que corría si no se tomaban medidas eficaces de control, los armadores echaron las manos a la cabeza alarmados por lo que decíamos, fue cuando pregunté, si se podía hablar y decir la verdad o si había que seguir engañándonos a nosotros mismos.

En fin, el resultado fue que se tomó la decisión de aplicar una Zona de Pesca de Fletán Negro o ZPFN y limitar el esfuerzo por cuota y por tiempo.

■ En aquel momento, incluso a nosotros los capitanes nos pareció una medida adecuada y correcta, del mismo modo yo creo que por parte del responsable de pesca en España se intentaba recuperar un poco el prestigio y liderazgo que España había tenido en la pesca, y confiando por otro lado en que los otros países miembros siguieran nuestro ejemplo, desafortunadamente no fue así, pero el resultado está a la vista. De forma casi inmediata el fletán se recuperó hasta el punto de llegar a alcanzarse capturas iguales a los primeros años.

■ En estos momentos, nosotros los españoles seguimos controlando el esfuerzo pesquero de dos maneras: por cuotas y por tiempo.

■ Yo, personalmente, estoy convencido de que es un buen método de controlar la pesquería, pero en estos momentos nos sentimos discriminados, pues lo que nosotros estamos haciendo para recuperar los niveles de pesca adecuados va en beneficio de las otras partes contratantes.

■ A los españoles nos da la sensación de que si fuera al contrario y otro país tomara esta iniciativa, Nafo tomaría cartas en el asunto para que los demás lo siguiéramos.

■ También creemos e intentamos que se modifique la citada ZPFN, pues abarca zonas muy extensas que no hay fondos trabajables, aparte de ser zonas de mucha profundidad en las cuales está prohibido pescar por riesgo de coger esponjas. También nos gustaría que se modificara la norma de contar el tiempo en dicha zona, pues ahora mismo si sales una hora de la ZPFN hay que esperar 24 horas antes de volver a entrar.

■ Estas medidas actuales nos causan un gran perjuicio, sobre todo en invierno, pues hay muchas horas de capa y para que no nos cuente el tiempo de capa como tiempo de pesca hay que salir fuera y para salir hay que navegar muchas millas con mal tiempo con todo lo que esto significa, accidentes, averías etc.

■ Cada año desde que se hizo el primer convenio de Nafo, o más bien desde que nosotros tuvimos conocimiento del mismo, poco después de la Guerra del Fletán. Aun recuerdo que los inspectores Canadienses fueron barco por barco entregando un ejemplar de la normativa a aplicar en NAFO a cada Capitán, desde ese año siempre se viene modificando algún artículo, o añadiendo alguno nuevo, pero casi siempre es para endurecer las medidas de con-

trol, por ejemplo el etiquetaje de las cajas, las zonas protegidas, el check- point, etc. en ese sentido parece algo dinámico, en cambio hay artículos o temas que son inamovibles, por ejemplo el reparto de los porcentajes de las cuotas, en su momento se repartieron, creo que en base al principio de estabilidad relativa, pero los tiempos han cambiado y hoy en día hay países miembros que ya no dependen de la pesca y otros cada vez necesitamos más, pero bueno ese es un asunto que nosotros no podemos entender aunque no deja de llamarnos la atención. Lo mismo que tampoco entendemos algunas infracciones por descartes.

■ Tengo que resaltar que en mi barco no se hacen descartes de especies no reguladas, prácticamente aprovechamos todo, lo mismo que en la mayoría de barcos que faenamos en NAFO, salvo alguna excepción por problemas de capacidad.

■ Estas especies no reguladas son prácticamente tres o cuatro el HAL el HKR, DGX y normalmente se pescan en cantidades poco significativas, es decir, normalmente no llegan a los 100 kg por lance, pero a la hora de aplicar la normativa cuentan como si fueran especies importantes y se pescasen mas de 100 tn. Y se da la paradoja de que como se pescan pocas cantidades a veces no se anotan porque el encargado de la factoría o el contraamaestre si no se llena una caja no la anota, o si vienen en piezas grandes como el HAL tampoco se meten en cajas, entonces al llegar a tierra en la descarga aparecen pues 2 ó 3 ton de esas especies sin anotar o anotada de forma estimada y al comprobar el peso pues aparecen unas diferencias de más de 50% incluso del 100%, pero estamos hablando de cantidades inferiores a 1 ton que dan una diferencia porcentual muy elevada pero realmente en peso específico es insignificante, pero como las regulaciones hablan de diferencia porcentual la sanción puede ser igual por una diferencia de 300 kilos de una especie no regulada que una diferencia de 100 ton en una especie regulada, esto esta así desde el principio de los tiempos y parece que va a seguir así por los siglos de los siglos.

■ ¿Por qué no se modifica ese artículo y se pone por ejemplo una cantidad mínima a partir de la cual sea necesario anotar las cantidades con el margen de error establecido, pero si no se alcanza esa cantidad (por ejemplo 5 ton) no sea necesario ser tan exactos?

■ La prueba la tenemos en el diario de pesca que cantidades inferiores a 50 kg no es necesario anotarlas, pues en el reglamento Nafo bien podría ser

que en la descarga las cantidades de especies no reguladas inferiores a 5 ton no fuese necesario que estuviesen anotadas, simplemente la especie y al pesarlas se anoten exactamente, pero que no den lugar a infracciones ni sanciones.

Por otro lado tampoco se entiende muy bien porque nos privan de retener a bordo el by-catch de RED gallineta por el simple hecho de pertenecer a la UE.

En la zona 3N y 3L la UE tiene cuota de RED, pero a España no le corresponde ninguna cantidad y debido a ese motivo tampoco podemos retener a bordo como by-catch hasta que los países que tienen cuota sin agotar la hayan capturado, es suficiente que un barco de cualquier estado miembro tenga una ton sin pescar de su cuota para que nosotros no podamos guardar a bordo el 5% de gallineta, en cambio si podemos retener a bordo el 10% de YEL y WIT y el 5% de PIA.

Volviendo un poco al principio cuando hablábamos de puntos de vista en los que coincidimos y otros en los que parece que no nos ponemos de acuerdo debido sobre todo a que la pesca es una actividad muy dinámica y las teorías también van cambiando con los tiempos.

Estoy pensando en el impacto ambiental de las artes de arrastre de fondo sobre el medio ambiente o dicho de otro modo sobre el propio fondo.

Recuerdo que cuando yo estudiaba parecía probado que las artes de arrastre de fondo eran beneficiosas para el sostenimiento de las pesquerías. Esta teoría se sustentaba en que en el fondo marino hay una gran cantidad de nutrientes que no se utilizan debido a que están pegados a dicho fondo, las artes de fondo al remover dichos nutrientes y permitir que llegue a ellos la luz y mantenerlos en suspensión lo convierten en alimento.

Ahora la teoría reinante es que las artes de fondo destruyen el medio ambiente, esto lógicamente dependerá del tipo de fondo y de la zona en la que se trabaje, en todo caso si vemos las zonas en las que realmente se arrastra es un área muy pequeña comparada con el área que no se trabaja y si tenemos en cuenta dentro de las mismas zonas los sitios con piedras y terrenos duros y otras áreas donde la calidad del fondo no permite trabajar, pues nada más tocar la red en el fondo se queda pegada, por no mencionar zonas de corales, aun se ve que es una zona realmente pequeña, que yo creo que las artes de fondo no le perjudican de ninguna manera, pues el fondo es de arena o fangoso y estoy convencido de que la erosión producida es

mínima y todavía menos si la comparamos con los daños producidos por otras actividades ajenas a la pesca y que además son irreversibles, como por ejemplo las prospecciones y perforaciones petrolíferas que se están llevando a cabo en $L=48.18n$ y $L=046.19w$ en plena zona de plan de recuperación de GHL mientras que el impacto producido por la pesca siempre vuelve a restablecerse si se reduce el esfuerzo.

Para terminar, a los pescadores que faenamos en NAFO en general y a mí en particular nos gustaría saber de donde sacan los científicos los datos de la pesquera del Fletán Negro, porque en el tiempo que llevamos en Terranova dedicados a esta pesca nunca hemos visto un buque científico por la zona.

Algunas veces en verano, que es época de escasez, tenemos noticias de que por la zona hay un buque científico realizando algún tipo de campaña, pero para nuestra sorpresa siempre están por zonas en las que nunca hubo pesca, y nos preguntamos que clase de datos llevarán, porque si nosotros nos dedicáramos a pescar en esas zonas seguramente no pescaríamos absolutamente nada.

Yo no voy a discutir con los científicos de NAFO como tienen que realizar su trabajo para evaluar el estado real del caladero, entre otras razones porque desconozco sus métodos y me imagino que los datos de los barcos son solo un parámetro entre muchos otros.

Hasta aquí llegó mi tiempo de intervención y a continuación pasamos al turno de preguntas, la mayoría centradas en la posibilidad de meter máquinas de etiquetar automáticas en los barcos.

También mostraron su interés por saber nuestros puntos de vista sobre zonas de coral y esponjas. Pero este es un tema lo bastante extenso como para tratar solo en un par de páginas.

Este ha sido en resumen mi intervención en dicha reunión y espero que haya servido para dejar claro algunos puntos de vista o al menos que haya servido de precedente para que cuenten con nosotros en futuros actos de este tipo y que al próximo compañero que sea invitado sepa por donde van los tiros y pueda exponer también las inquietudes del sector.

Una vez más, saludos a todos los compañeros y lectores. Suerte para el Nuevo Año 2012.

Influencia de las nuevas tecnologías en las enseñanzas de navegación en los ciclos de formación profesional

**Juan Carlos González Castilla
y Paulina Herranz de la Revilla**

Profesores de Puente del C.I.F.P. "Marítimo Zaporito"

Es cierto que la tecnología ha facilitado a todos los profesionales el ejercicio de sus actividades, no iba a ser menos en el sector marítimo, que en los últimos veinticinco años ha experimentado una gran revolución técnica en todos los órdenes del sector, ya sea en pesca, ocio o mercante. No por ello hemos recortado, los profesores, los conocimientos exigidos para la consecución del título, por mucho que algunos conceptos parezcan obsoletos.

Con este artículo no queremos que se piense que no estamos a favor de estos avances tecnológicos, nada más lejos de nuestro ánimo, sino que convivan y se complementen con el ejercicio tradicional de la profesión.

Tradicionalmente se ha considerado la asignatura de Navegación Costera y Astronomía como la más importante dentro de las materias de Náutica. Últimamente hemos observado que el interés por esta materia ha disminuido e incluso la mayoría de los alumnos sólo la estudian para aprobar. Intentaremos aclararlo más adelante.

En otra época el interés era máximo. Los profesores la endurecían con cálculos complicadísimos, lo que nos hacía muy difícil el aprobado.

Cuando salíamos a navegar, teníamos verdadera obsesión por saber nuestra posición en todo momento, ya fuera mediante navegación de estima, con líneas de posición en la navegación costera y en la navegación de altura por observación astronómica, disponíamos de pocos sistemas electrónicos para situarnos si exceptuamos el Decca o el sistema Loran, este último muy impreciso y usados en zonas muy restringidas, además la mayoría de los barcos carecían de estos equipos. Lo cual nos llevaba a utilizar todo lo aprendido en las aulas. Después con el lanzamiento de los primeros satélites aparecieron los llamados sistemas de navegación por satélites, dando lugar su desarrollo al

Sistema de Posicionamiento Global lo que conocemos actualmente como GPS, en principio estos sistemas no ofrecían mucha confianza, la gran mayoría de las situaciones eran erróneas y el intervalo entre estas era muy grande.

Pocos barcos disponían de estos sistemas, eran bastante caros, por este motivo y por lo anterior expuesto de su imprecisión, los armadores no lo ponían en sus barcos, además sus barcos transportaban o pescaban sin necesidad de ellos, lo que les llevaba a prescindir de los mismos.

Estos equipos fueron evolucionando. En los barcos se seguía obteniendo las situaciones de una forma tradicional, y estas se comparaban con la obtenida vía Satélite, constatando que coincidían, por lo que empezábamos a confiar en ellos. Pero no hubo entre nosotros relajación, la obligación de obtener una situación era la misma, el sistema de navegación por Satélite se consideraba como gran ayuda a la navegación en una escala por debajo del Radar. Con los avances se fue desarrollando dando lugar al GPS, con una precisión endiablada, abaratándose el precio y reduciendo su tamaño. Pero no por ello debemos olvidar que los sistemas de navegación electrónica solo pueden considerarse como ayudas a la navegación.

La navegación electrónica viene a completar y no a sustituir los conocimientos ya adquiridos de navegación de estima, costera y astronómica, colaborando a un manejo más racional y seguro del barco. Presenta sus ventajas, puesto que nos permiten el conocimiento de la situación del buque en caso de situaciones adversas para la observación, consiguiendo mayor seguridad, así como la obtención de la situación verdadera con rapidez y continuidad, facilita y simplifica el trabajo del navegante, descargándole parcialmente de la realización de largos cálculos matemáticos, y al mismo tiempo elimina una fuente de posibles errores. Pero, también tiene sus inconvenientes, no son sistemas autónomos, dependen de emisiones electrónicas externas y pueden ser anulados o interferidos, algunos sistemas pueden verse afectados por condiciones meteorológicas atmosféricas reinantes, y la complejidad de los componentes de los diferentes equipos requiere personal cualificado para llevar a cabo los

mantenimientos preventivos y correctivos.

Los contenidos de las programaciones de navegación se ajustan a las enseñanzas tradicionales, completándose con todas las nuevas tecnologías (GPS, cartas electrónicas etc.).

La mayoría de los Centros Marítimos-Pesqueros están equipados con simuladores que representan fidedignamente el puente de un barco, adaptándoles las últimas tecnologías en navegación, maniobra y pesca, que con su utilización complementan las enseñanzas tradicionales.

Los alumnos que acceden a estos ciclos, gran parte de ellos provienen del propio sector marítimo, ya sea pesca, ocio o mercante. Algunos con largos años de experiencia, aunque con conocimientos teóricos escasos.

Navegando han visto que básicamente, o incluso únicamente, las situaciones son obtenidas a través del GPS. Esto nos lleva a la falta de interés que comentábamos al principio del artículo. Ante esta desidia los profesores han de realizar verdaderos esfuerzos en automotivarse e intentar motivar al alumnado argumentándoles que no se puede confiar en el GPS al cien por cien. A la vez estos alumnos influyen en los otros que vienen del bachillerato u otros estudios.

Nos consta que hay compañías navieras ejemplarizantes, que dentro de los protocolos de actuación está que los oficiales obtengan las situaciones, ya sea por estima, por puntos de la costa u observación astronómica, por motivos de seguridad. Saben que hay antecedentes de apagón general de satélites, que pudieran suceder en el futuro.

Les pediríamos a los capitanes y patrones, tomando el ejemplo anterior, que exijan en sus barcos que las situaciones sean obtenidas por los oficiales mediante observación, y que le inculquen que el GPS es un aparato de ayuda a la navegación, lo mismo que el RADAR, pero no por ello dejamos de tener vigilancia visual y auditiva.

LOS ESTÁNDARES INTERNACIONALES BÁSICOS EN EL ÁMBITO MARÍTIMO Y PESQUERO (VII)

La investigación de los siniestros y sucesos marítimos y su regulación en la UE

Pedro Riveiro Domínguez

Analista de derecho internacional marítimo y pesquero

En la revista anterior se habían analizado los antecedentes jurídicos en materia de accidentes e incidentes marítimos, y desde la perspectiva de los estándares internacionales promulgados por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Sin embargo, quedaba pendiente la tarea de analizar la incidencia que estos estándares tienen en el contexto de la Unión Europea (UE) y en España, y es por lo que, este artículo tratará de cubrir esa parte tan importante que es, no más ni menos, el tratamiento que la UE le otorga a los siniestros marítimos.

La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores, abarcando su mar territorial. Este ámbito jurisdiccional dota a los Estados ribereños de derechos inherentes para investigar los siniestros y sucesos marítimos que estén de algún modo relacionados con su territorio. La mayor parte de las Administraciones nacionales se han dotado de normas jurídicas que regulan la investigación de sucesos marítimos dentro de sus aguas interiores y mar territorial, independientemente del pabellón que se enarbole. Por otra parte, desde la adopción de la primera versión del Convenio SOLAS, ha habido muchos cambios tanto en la estructura del sector del transporte marítimo como en el derecho internacional. Estos cambios han supuesto que haya aumentado potencialmente el número de Estados con intereses en los procedimientos y resultados de las investigaciones sobre seguridad marítima cuando se producen siniestros o sucesos marítimos, aumentando asimismo la posibilidad de diferencias en materia de jurisdicción y procedimientos entre los Estados afectados.

1. La regulación de la investigación de siniestros marítimos en el ámbito de la UE

En el seno de la UE, el avance más importante en materia de investigación de siniestros marítimos, está liderado por la Directiva 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y modifica las Directivas 1999/35/CE del Consejo, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. En cuanto a la primera, los Estados miembros han de definir, en el marco de sus respectivos ordenamientos jurídicos, un estatuto legal que les permita, a ellos y a otros Estados miembros con intereses de consideración, participar, colaborar o, cuando así esté previsto en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, realizar toda investigación sobre siniestros o incidentes marítimos en que se haya visto envuelto cualquier transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad. En lo que respecta a la Directiva del 2002, los Estados miembros cumplirán lo dispuesto en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos y garantizarán que los resultados de la investigación de accidentes se publiquen lo antes posible tras su conclusión.

a) Los antecedentes de la Directiva 2009/18/CE

En virtud de lo dispuesto en el artículo 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Estado ribereño tiene derecho a investigar las causas de cualquier siniestro marítimo que se produzca en su mar territorial y pueda plantear un riesgo para la vida humana o el medio ambiente, o en el que intervengan las autoridades de búsqueda y salvamento del Estado ribereño, o que afecte de cualquier otro modo a dicho Estado. A su vez, según el artículo 94 todo Estado del pabellón adoptará las medidas necesarias para que una o varias personas debidamente calificadas investiguen todos los siniestros o incidentes de navegación en alta mar o que presidan las correspondientes investigaciones. Además, esta Directiva también tiene en consideración la regla 1/21 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, el Convenio internacional sobre líneas de carga, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, en la que establecen las obligaciones de los Estados del pabellón de lle-

var a cabo la investigación de siniestros y comunicar a la Organización Marítima Internacional (OMI) los resultados correspondientes.

Por otra parte, se ha reconocido a la gente de mar como una categoría especial de trabajadores y, dada la naturaleza globalizada de la industria naviera y las diferentes jurisdicciones con las que pueden estar en contacto, necesitan una protección especial, particularmente en lo que se refiere a sus contactos con las autoridades públicas. Además, y en beneficio de una mayor seguridad marítima, la gente de mar debe poder confiar en recibir un trato justo en caso de accidente marítimo, respetarse sus derechos humanos y su dignidad en todo momento y todas las investigaciones de seguridad deben realizarse de manera justa y diligente. Por ello, los Estados miembros deben, de conformidad con sus legislaciones nacionales, tener en cuenta en mayor medida las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo.

b) Los aspectos destacados de esta Directiva

Es de vital importancia realizar de una manera imparcial las investigaciones de seguridad de siniestros e incidentes en los que hayan intervenido buques de navegación marítima, u otros buques en puertos u otras zonas marítimas restringidas, para establecer eficazmente las circunstancias y las causas de tales siniestros o incidentes. Por eso esas investigaciones deben ser llevadas a cabo por investigadores cualificados bajo el control de un organismo o entidad independiente dotado de las competencias necesarias, con objeto de evitar cualquier posible conflicto de intereses.

Los Estados miembros deberán, velar por que, con arreglo a sus legislaciones relativas a las competencias de las autoridades responsables de la investigación judicial y en colaboración con las mismas, cuando proceda, los responsables de la investigación técnica puedan desempeñar su cometido en las mejores condiciones posibles. A su vez, los Estados miembros han de garantizar que su ordenamiento jurídico les permita, a ellos y a otros Estados miembros con intereses de consideración, realizar, participar o colaborar en la investigación de accidentes, en virtud de lo dispuesto en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.

En principio, cada siniestro o incidente marítimo debe ser objeto de una única investigación llevada a cabo por un Estado miembro o por un Estado miembro investigador principal con la participación de

otros Estados con intereses de consideración. En casos excepcionales, debidamente justificados, en los que dos o más Estados miembros estén implicados por motivos relacionados con el pabellón del buque en cuestión, la localización del siniestro o la nacionalidad de las víctimas, podrían llevarse a cabo investigaciones paralelas. Un Estado miembro podrá delegar en otro la función de investigador principal de la investigación de seguridad respecto de un siniestro o incidente marítimo o tareas específicas de la investigación, si así lo deciden de mutuo acuerdo.

En virtud de la regla V/20 del SOLAS 74, los buques de pasaje y todos los buques de un arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002 deben estar equipados con un sistema registrador de datos de la travesía que facilite la investigación de accidentes.

Habida cuenta de su importancia en la elaboración de una política de prevención de los accidentes marítimos, es conveniente exigir sistemáticamente el emplazamiento de estos equipos a bordo de los buques en viajes nacionales o internacionales con escalas en puertos comunitarios. Los datos que suministren los sistemas registradores de datos de la travesía u otros dispositivos electrónicos pueden utilizarse tanto de manera retrospectiva a raíz de un siniestro o incidente, para investigar sus causas, como con carácter preventivo, para adquirir conocimientos sobre las circunstancias que provocan tales situaciones. Los Estados miembros han de velar por que, cuando existan dichos datos, estos reciban una utilización correcta para ambos fines.

Conforme a lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, la Agencia Europea de Seguridad Marítima debe colaborar con los Estados miembros a fin de desarrollar soluciones técnicas y prestar asistencia técnica en relación con la aplicación de la legislación comunitaria. En el ámbito de la investigación de los accidentes marítimos, la Agencia debe efectuar la tarea específica de facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión en el desarrollo, dentro del respeto a los diferentes ordenamientos jurídicos de los Estados miembros, de una metodología común para investigar los accidentes marítimos según los principios internacionales acordados. Además, la Agencia facilita la cooperación en el apoyo dado por los Estados miembros en actividades referentes a las investigaciones y análisis de informes existentes de investigación de los accidentes.

Los Estados miembros garantizarán que las investi-

gaciones de seguridad se lleven a cabo bajo la responsabilidad de un organismo de investigación permanente e imparcial, dotado de las competencias necesarias y por investigadores debidamente cualificados, competentes en los aspectos relacionados con los siniestros e incidentes marítimos. Por otra parte, y de conformidad con sus ordenamientos jurídicos, los Estados miembros definirán el estatuto legal de la investigación de seguridad de modo que estas investigaciones puedan ser efectuadas de la manera más eficaz y rápida posible.

Por último, la Comisión creará una base de datos electrónica europea para almacenar y analizar la información relativa a los siniestros e incidentes marítimos, la cual llevará por nombre Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos (EMCIP en sus siglas en inglés).

c) El objetivo principal y su ámbito de aplicación

El objetivo fundamental de esta Directiva, es el mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de siniestros marítimos futuros, facilitando la realización diligente de investigaciones de seguridad y el correcto análisis de los siniestros e incidentes marítimos a fin de determinar sus causas, y garantizando la elaboración de informes precisos y puntuales acerca de las investigaciones de seguridad, así como de propuestas de medidas correctivas. Además, es importante destacar que las investigaciones que se lleven a cabo no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, los Estados miembros garantizarán que el organismo o entidad de investigación no se abstenga de informar plenamente acerca de las causas del siniestro o incidente marítimo porque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad.

Esta Directiva es de aplicación a los siniestros e incidentes marítimos que: a) afecten a buques que enarbolan el pabellón de uno de los Estados miembros; b) se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores de los Estados, o c) afecten a otros intereses de consideración de los Estados miembros. Sin embargo, no es de aplicación a los siniestros e incidentes marítimos que sólo afecten a: a) buques de guerra o destinados al transporte de tropas, u otros buques pertenecientes a un Estado miembro o explotados por él y utilizados exclusivamente con fines gubernamentales no comerciales; b) buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera y construcción primitiva, así como yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio, a menos que estén o vayan a estar tripulados y

lleven o vayan a llevar más de 12 pasajeros con fines comerciales; c) buques de navegación interior utilizados en vías navegables interiores; d) buques de pesca con una eslora inferior a 15 metros; e) unidades fijas de perforación mar adentro.

2. La investigación de los accidentes marítimos en nuestro ámbito jurídico

La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos estaba regulada en España por medio del Real Decreto 862/2008, sin embargo, la Directiva 2009/18/CE, analizada anteriormente, introduce una serie de cambios, en particular, referentes a la independencia de la Comisión y a la colaboración y asistencia mutua entre Estados miembros en las actividades de investigación, que suponen una importante modificación del régimen jurídico de la Comisión. De esta forma, y con el fin de proceder a una adecuada transposición de esta norma comunitaria, ésta se realizó a través de dos instrumentos normativos, uno de rango formal de ley, incluyendo preceptos de la Directiva en la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Los demás aspectos de la Directiva se transponen en el real decreto 800/2011, que regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, y pretende dotar de más agilidad a la Comisión y mayor rigor en su funcionamiento, toda vez que la entrada en vigor de la regla

6 del Capítulo XI-1 del anexo del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, 1974/1978) ha provocado un cambio importante en cuanto a que lo que era una mera recomendación ha pasado a ser de obligado cumplimiento, y en consecuencia, cada Administración investigará los siniestros y sucesos marítimos de conformidad con lo dispuesto en el citado Convenio y en las disposiciones complementarias del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros ya comentado en el artículo anterior), adoptado mediante la resolución MSC.255(84), adoptada en 2008 por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional.

Por último, una novedad de esta nueva disposición reglamentaria, es que incluye su ámbito de aplicación la investigación de los buques de pesca con eslora inferior a quince metros. Esta inclusión, no prevista por la Directiva, pero tampoco prohibida por cuanto no es una Directiva armonizadora, se justifica por la gran incidencia de accidentes en buques del sector pesquero, los cuales están siendo objeto de investigación de acuerdo con la normativa en vigor. En consecuencia, no parece razonable excluir a este sector del ámbito de aplicación del real decreto por cuanto se estaría descuidando la seguridad de un sector importante de nuestra flota pesquera, conculcando de ese modo el objetivo fundamental que se persigue con esta norma.



Trazabilidad de los productos de la pesca

Jesús Saavedra España

Inspector de Pesca de la Secretaría
General de Pesca, Capitán de Pesca y
Licenciado en Derecho.

La trazabilidad se trata de una herramienta básica en la gestión del riesgo, facilita la localización, inmovilización y la retirada efectiva y selectiva de los productos alimentarios, (productos de la pesca incluidos), en caso de incidente o alerta. Permite conocer el punto de origen de un problema y al mismo tiempo, aporta confianza al consumidor, teniendo la certeza de que los productos tienen la información del origen a lo largo de toda la cadena de suministro. Es competencia de todos los eslabones conseguir la trazabilidad a lo largo de toda la cadena, debiendo cada uno de ellos evitar que se quiebre la trazabilidad.

El Codex Alimentarius, define a la trazabilidad como: la capacidad para seguir el desplazamiento de un alimento a través de una o varias etapas especificadas de su producción, transformación y distribución". El Codex, se trata de una colección de normas alimentarias aceptadas internacionalmente, su objeto es proteger la salud de los consumidores, sin embargo, desde un punto de vista jurídico, sus normas no son vinculantes, aunque sirven como punto de partida para las legislaciones nacionales.

Por su parte, el Código Alimentario Español, aprobado mediante Decreto 2484/1967, de 11 de diciembre, (BOE nº 248 de 17 de octubre), y entró en vigor a través del Decreto 2519/1974, de 9 de agosto (BOE nº 220 de 13 de septiembre), no establece un concepto de la trazabilidad tal y como lo hace el Codex. En su Capítulo IV, Sección 2, trata de la rotulación y etiquetado, estableciendo en su apartado 2.04.17, el contenido de las etiquetas, y en el 2.04.18, establece algunos datos, los cuales se debían hacer constar en las reglamentaciones correspondientes.

En la normativa nacional sobre rotulación, etiquetado y publicidad de los alimentos envasados, (la cual es aplicable a todos los alimentos), cuyo inicio tiene lugar mediante el Decreto 336/1975, de 7 de marzo,

pasando por distintas regulaciones, hasta llegar al Real Decreto 1334/1999, de 31 de julio, se establecía y establece la información que se debía y debe consignar en las etiquetas de los productos alimentarios, a título de ejemplo, y sin ánimo exhaustivo, podemos mencionar: país de origen- peso- identificación de la empresa- lote etc. Es decir, mediante dicha normativa no se podía establecer un sistema de trazabilidad de los productos tal y como luego veremos.

Igual sucedía con la Reglamentación Técnico-Sanitaria aplicable a los productos de la pesca. Esta normativa da comienzo mediante el Real Decreto 1521/1977, de 3 de mayo, hasta llegar al Real Decreto 1437/1992, de 27 de noviembre, el cual está prácticamente derogado, excepto su disposición derogatoria única, por el Real Decreto 640/2006, de 26 de mayo.

Mediante el Real Decreto 331/1999, de 26 de febrero, se establece la normalización y tipificación de los productos de la pesca, frescos, refrigerados o cocidos. Este R. D. se aplicaba a todos los productos de la pesca con independencia de su procedencia. En su Art. 4, se establecía el contenido de las etiquetas, las cuales debían constar en el envase o embalaje en su primera puesta a la venta y debían acompañar al producto hasta el consumidor final. Esta norma fue derogada mediante Real Decreto 121/2004, de 23 de enero, sobre la identificación de los productos de la pesca, de la acuicultura y del marisqueo vivos, frescos, refrigerados o cocidos. Esta norma, es de aplicación a los productos de la pesca con independencia de su origen desde la primera venta al consumidor final, En su Art. 4, establece el contenido de las etiquetas, y en su Disposición Adicional Primera "Trazabilidad del producto" dispone que, a los efectos de poder conocer la trazabilidad de un producto, las informaciones referentes a la denominación comercial y científica, al método de producción y a la zona de captura, deberán estar disponibles en cada fase de comercialización. Aquí está confundiendo información al consumidor con trazabilidad.

El Reglamento (CE) Nº 178/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero, establece los principios y los requisitos generales de la legisla-

ción alimentaria. Mediante el mismo, se dispone la obligatoriedad de establecer un sistema exhaustivo de trazabilidad en las empresas alimentarias, para de acuerdo al mismo, proceder a retiradas específicas y precisas de productos, y evitar de esta manera una mayor perturbación innecesaria en caso de problemas alimentarios, para ello exige que las empresas alimentarias puedan al menos identificar a la empresa que ha suministrado los alimentos para garantizar la trazabilidad en todas las etapas en caso de efectuarse una investigación.

Este Reglamento define la trazabilidad como: La posibilidad de encontrar y seguir el rastro de todas las etapas de producción, transformación y distribución, de un alimento, o una sustancia destinada a ser incorporada en alimentos o con probabilidad de serlo". Después de ver las definiciones sobre la trazabilidad, tanto en el Codex como en este Reglamento, podemos definir tres ámbitos de la trazabilidad:

a).- Trazabilidad descendente.- Se trata de conocer de forma precisa donde están los lotes a lo largo de la cadena de suministro. La empresa debe tener registrada la información asociada a los productos que ha vendido/entregado a cada uno de sus clientes.

b).- Trazabilidad interna.- Se trata de conocer de forma precisa donde se encuentran los productos dentro de la empresa, así como de relacionar los productos que se han recibido en la empresa, las operaciones o procesos que estos han seguido dentro de la misma y los productos finales que salen de ella.

c).- Trazabilidad ascendente.- Poder saber con toda exactitud el origen de la mercancía y los procesos por los cuales ha pasado antes de llegar al punto final. Los registros son fundamentales para que pueda seguirse el movimiento de los productos hasta su origen.

Lo que no debemos confundir es la trazabilidad y etiquetado. Mediante el etiquetado se trata de facilitar la información destinada a asegurar la capacidad de libre elección por parte del consumidor y la correcta información respecto a un producto, aunque esto, con el nuevo etiquetado, responde en parte a la realidad. Tenemos por lo tanto que, etiquetado y trazabilidad no son conceptos sustitutivos ni tampoco excluyentes entre sí, el etiquetado es complementario de la trazabilidad y constituye una herramienta de gran importancia para un mejor control y seguimiento.

El Reglamento (CE) N° 1224/2009, (Reglamento de control), dispone que, para que el régimen que se establezca, sea integral, debe aplicarse a toda la cadena de producción y comercialización un sistema coherente de trazabilidad que complete lo dispuesto en el reglamento (CE) N° 178/2002, pero al mismo tiempo, también se deben proteger los intereses de los consumidores ofreciendo la información sobre la denominación comercial, el método de producción y la zona de pesca, en cada fase de la cadena de comercialización, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) N° 2065/2001, de la Comisión, de 22 de octubre. El Art. 58, del Reglamento de control, establece que todos los lotes de productos de la pesca y la acuicultura deberán ser trazables en todas las fases de las cadenas producción, transformación y distribución, desde la captura o la cosecha hasta la fase de la venta al por menor. Los productos de la pesca y la acuicultura que se comercialicen o sean susceptibles de comercializarse en el mercado comunitario estarán adecuadamente etiquetados de forma que se garantice la trazabilidad de cada lote. Después de la primera venta, solamente se podrán agrupar o separar los lotes de productos de la pesca y la acuicultura si se puede identificar su procedencia hasta la fase de captura o de cría. Referente a este apartado debemos tener en cuenta lo establecido en el Art.67 del Reglamento (UE) N° 404/2011, de la Comisión, de 8 de abril, el cual establece que si a consecuencia de la agrupación o separación de los lotes después de la primera venta, se mezclan productos de la pesca y la acuicultura procedentes de varios buques pesqueros o unidades de producción de acuicultura, los operadores deberán estar en condiciones de identificar cada lote de origen al menos mediante el número de identificación mencionado en el Art. 58, apartado 5, letra a), del reglamento (CE) N° 1224/2009, y de hacer posible que se determine su procedencia hasta la fase de captura o de cría.

El apartado 5, Art. 58, del Reglamento de Control, establece los requisitos mínimos de etiquetado e información relativos a cada lote. Entre paréntesis se hace constar las conexiones existentes entre los distintos subapartados y el correspondiente Art. del Reglamento (UE) N° 404/2011.

REQUISITOS MÍNIMOS:

- a).- Número de identificación de cada lote. (ver Art. 67.3 Rgtº (UE) N° 404/2011).
- b).- Nombre, matrícula y folio del buque o nombre de la unidad de producción.
- c).- Código 3-alfa FAO de cada especie.

- d).- Fecha de las capturas o fecha de producción (ver Art. 67.9 Rgtº (UE) 404/2011).
- e).- Cantidad de cada especie en kilogramos, expresándose en peso neto, o cuando proceda el número de ejemplares.
- f).- Nombre y dirección de los proveedores (ver Art. 67.10 del Rgtº N° 404/2011).
- g).- La información al consumidor contemplada en el Art. 8 del Reglamento (CE) N° 2065/2001, a saber: la denominación comercial, el nombre científico, la zona geográfica pertinente y el método de producción (ver Art. 67.13 Rgtº (UE) N° 404/2011).
- h).- La indicación de si el producto de la pesca ha sido congelado ya o no (ver Art. 68.3 del Rgtº (UE) N° 404/2011).

Esto es así a día de hoy, sin embargo no debemos perder de vista lo establecido en los apartados 5 y 6, del Art. 67, del Reglamento (UE) N° 404/2011, según el apartado 5, a los lotes podrá fijarse un código, un código de barras, un microprocesador electrónico o un dispositivo o sistema de marcado similares. De acuerdo con el apartado 6, estos sistemas estarán operativos a partir del 1 de enero de 2013, para los productos de la pesca sujetos a un plan plurianual, (ejemplo, merluza Sur y merluza Norte), y a partir del 1 de enero de 2015, en los demás productos de la pesca y la acuicultura. Todo esto claro está, partiendo del punto que no haya ninguna reforma reglamentaria y modifique o bien los plazos mencionados o bien el sistema de marcado de los lotes.

OPINIÓN

¿Quién reformará las reformas de la nueva política ecologista para la pesca en la UE?

Pescador

Allá por el mes de noviembre del año 1991 la Revista de AETI-NAPE publicó un comentario en el que manifestaba mi opinión sobre la reforma de nuestra Administración Marítima del Estado, en la que la Marina Militar cedía las competencias en la Administración de las Marinas Civiles, que durante nuestra “democracia orgánica” ejerció desde sus Comandancias Provinciales de Marina por delegación de ministerios civiles. En aquellos tiempos estimaba que esta Reforma no iba a beneficiar a nuestras flotas pesqueras por un posible aumento de la burocracia, y me preguntaba ¿Quién reformará la Reforma?

Ahora, pasados veinte años, el periódico Faro de Vigo publica una noticia de A. Luaces desde A Coruña (12.2.12) que titula: “La flota coruñesa prolonga el paro para exigir respuestas de las Administraciones. Armadores y marineros de bajura reclaman una simplificación de las normas que se están aplicando a la pesca. La asamblea celebrada ayer por los armadores y marineros de una veintena de pesqueros, que permanecen amarrados desde el viernes en el puerto de A Coruña, en protesta por el exceso de burocracia a que se ven sometidos, decidió nombrar una comisión que negocie las acciones precisas para lograr una salida a los problemas que afectan a la “bajura” gallega”. Este paro esta actualmente respaldado por 22 buques de distinto porte, procedentes de las provincias de A Coruña y Lugo y son: cerqueros, arrastreros, volanteros, palangreros, y pincheros de puertos como A Coruña, Laxe, Corme, Cedeira y Burela.”

“Pretenden denunciar los problemas que les suponen las normativas, comunitaria, nacional, y autonómica, en materias como las “inspecciones sistemáticas y de larga duración” tanto en la mar como en los puertos de descarga, y de enviar vía telemática los datos de las capturas, cuando muchas veces, ni han largado los artes o aparejos”.

En el mismo Diario, el día 22/2/12, Pilar Piñeiro desde Vigo dice qué: “La flota reclama “raciocinio” en las medidas de control que asfixian al sector. La Asociación Provincial del Cerco de Pontevedra que forma parte de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo (ARVI), critica que Bruselas considere a los barcos que pescan en los caladeros del litoral como “oficinas flotantes”. Vamos de disparate en disparate, sumando gastos y clamando en el desierto.”

“La flota del cerco de Vigo se ha dirigido a la Administración española tratando de conseguir que se modifiquen algunas exigencias derivadas del nuevo mecanismo de control de la actividad, impuesto por Bruselas, y que están llevando al sector a la asfixia. Es lo que opina José Ramón Fuertes director gerente de ARVI, que asegura entender las quejas y el malestar de los armadores y pescadores que espontáneamente decidieron movilizarse y amarrar sus barcos en el Puerto de A Coruña. Fuertes Gamundi apuesta por una amplia negociación, donde los profesionales representantes de los sectores pesqueros les puedan hacer comprender a los actuales expertos ecologistas del secano, que están diseñando las Políticas Pesqueras Europeas, que las flotas cuyas Licencias son para pescar en los caladeros de las aguas litorales de sus Países Miembros, deben operar con Legislaciones Nacionales apropiadas que les ayuden a trabajar con rendimientos sostenidos positivos, ya que las normas actuales no se lo permiten”.

“Dice qué llevamos ya tiempo pidiendo raciocinio y argumentado nuestros planteamientos con razones técnicas, pero es como clamar en el desierto. Seguimos de disparate en disparate aumentando los gastos de explotación de estas flotas, y parece que desde Bruselas se pretende convertir a los barcos -casi todos del tipo artesanal- en oficinas flotantes. Cuestiona así medidas como la implantación obligatoria del Diario Electrónico de Abordo para los barcos de menos de 24 mtrs. de eslora, que obligará a qué en el “cuadro de dotaciones mínimas” con las que ya muchos están operando, debido a la mecanización de las faenas de pesca, que les permiten reducir sus dotaciones, y que obligarán a que alguno de sus tripulantes tenga que ejercer de oficinista”.

Cuando me preguntaba hace ya veinte años quien reformaría aquella Reforma, aún no habían jubilado el alfabeto morse, y su SOS, pero ya había sido reemplazado por la radio-telefonía en las comunicaciones de los buques con las estaciones terrestres, pero yo no podía suponer en aquella época que, a través de estas comunicaciones, los “expertos ecologistas en pesquerías” quieran desde sus puestos burocráticos en el secano, obligar a los pescadores a que les digan en donde están pescando, como lo hacen, cuanto pescan en cada lance, y cuanta pesca almacenan en la bodega. También que deben informarles con cuatro horas de antelación la hora de llegada al puerto de descarga, aún que sus “mareas” duren menos de 24 horas.

En aquel comentario decía que me venía a la

memoria una crítica que hacía A. Rodríguez Castelao sobre la Reforma Agraria en tiempos de la Segunda República.

“En aquellos tiempos Castelao dibujaba un “labrego” cavando con una azada en tierras de secano, mientras que seis funcionarios, cuartilla y lápiz en mano, controlaban su trabajo. La reforma de la Administración Marítima que están preparando dejará raquítica la cantidad de funcionarios que preveía el político y humorista gallego para controlar la reforma y producción de los grandes latifundios del Sur y de los pequeños minifundios del Norte en la agricultura de aquella época”.

“...”Sus razones debe tener el Gobierno para que la Armada deje cuanto antes las competencias que ejerce por delegación, pero lo cierto es que el horizonte que se divisa con la reforma de las estructuras marítimas periféricas, nos hace recordar el símil humorístico de Castelao”.

“Cuando llegue el próximo enero, no sabemos con cuantos Organismos nos vamos a encontrar a la hora de operar nuestros barcos. Si la cosa no cambia, donde Castelao pone seis controladores, en la pesca estaremos entre los catorce o quince, si no se me queda alguno atrás. Creemos que en esto del reparto de la tortilla de la Administración de la Marina Civil, se tendrá en cuenta lo que dice la Constitución y los Estatutos de Autonomía de las Comunidades costeras, con su condición de Históricas, o sin ella.”

“De momento, sino se suprimen competencias, la posesión y manejo de un barco de pesca -la marina de transporte tiene otros condicionantes- va a estar sometido a tal cantidad de burócratas -técnicos y profanos- que va a ser casi imposible su normal actividad, como está ocurriendo en estas fechas con la flota gallega de arrastre costero, que sus armadores no saben quien manda más en sus barcos, si Madrid o Santiago”.

“Por todo ello, en estos tiempos modernos, si parodiásemos a Castelao, nos saldría el dibujo de una lancha “con motor” de un pescador-mariscador pescando con dos “rastros” diseñados con tecnología del proyecto HALIOS, a los que se les conoce con el nombre popular de “Can”, (rastros para capturar moluscos), pescando sobre las Líneas de Base Rectas, frontera entre las competencias del Estado y de las Autonomías. Por el costado de babor, una lancha “Rodman” turbo-propulsada, de la Inspección Pesquera de la Xunta de Galicia, y por el de estribor otra lancha de mayor porte, de la Vigilancia

Pesquera del Estado, con inspectores nacionales y de la CEE abordo, que le ordenan parar la máquina y halar los artes porque van a subir abordo para inspeccionarlos, y también su licencia para usarlos.”

■
“Si tiene abordo algo más de la cantidad de pesca permitida, O moluscos de tallas anti-reglamentarias, O carece de la correspondiente licencia para el uso de tan sofisticado instrumento para la pesca de arrastre, le abrirán el correspondiente expediente sancionador. Por su popa otra moderna embarcación de vigilancia con el distintivo de GUARDIA CIVIL DEL MAR espera órdenes ¿de quién? para intervenir, en el caso de que el pescador proteste por no dejarle trabajar en paz. Mientras, en el horizonte, el Guardacostas de la Armada navega patrullando las aguas nacionales y las de nuestra Zona Económica Exclusiva de Pesca. El pescador no puede entender lo que le dicen los inspectores, porque en ese momento el helicóptero de la Inspección Pesquera de la Xunta de Galicia les sobrevuela, en su misión de vigilancia de las aguas interiores. Lo que la Guardia Civil le dice, es que tiene que sancionarle por cometer infracción contra su seguridad personal, por estar trabajando sin tener puesto el chaleco salvavidas.”

■
“Para defenderse de las Actas de los distintos funcionarios, tendrá que empeñar su lancha, para poder contratar a expertos abogados que conozcan a fondo toda la normativa que están pariendo nuestros administradores pesqueros, lo que no considero fácil.”

■
“Como la Reforma aumentará la burocracia con organismos del Estado superpuestos a los de las

Autonomías, sin que se observe el menor atisbo de racionalización por reducción y concentración de competencias, es por lo que muchos coincidimos con el criterio del Comité Ejecutivo de AETINAPE. Para los Técnicos Pesqueros, la reforma debería contemplar la concentración de todas las competencias sobre la pesca, que están esparcidas por los distintos ministerios, en una Subsecretaría del Mar que redujese la Organización Periférica del Estado, teniendo en cuenta las que la Constitución concede a las Autonomías costeras.”

■
En mi comentario de aquel tiempo sobre las dificultades que crearían las Reformas por el aumento de las burocracias a que se verían sometidas las actividades pesqueras españolas, y europeas, no preveía que veinte años más tarde, los burócratas y ecologistas que dirigen las políticas pesqueras europeas, empleasen las nuevas técnicas radio-burocráticas para obligar a las flotas artesanales y de bajura, que son las que más trabajo generan en las zonas costeras dependientes de la pesca, a defenderse con acciones de protesta y de huelgas ante la incompreensión de estos “burócratas del secano”.

■
De seguir con estas Legislaciones, y sin conseguir reformar las Reformas previstas en la nueva Política Pesquera Comunitaria, considero posible que se cumplan los pronósticos que hacía públicos doña Rosa Quintana, actual Conselleira do Medio Ambiente e Mar del actual Gobierno gallego, cuando opinaba que... “de seguir con estas políticas, dentro de diez años en España ya no habrá pescadores profesionales”.



Más madera

Enric Tarrida Martínez

Marino y ciudadano

Como en los Hermanos Marx en el Oeste, al grito de más madera, nuestra sociedad va desmontando los vagones del tren donde viajamos para quemarlos en la máquina y permitir su marcha. La diferencia es que en nuestro tren se utilizan sólo los vagones de segunda y tercera, a la vez que los de primera no sólo se respetan, sino que además se les sirve un trato especial para compensar por las molestias que genera tanto trasiego de gente y “maderos” arriba y abajo.

Podría ser hasta simpático reflexionar sobre las continuas sandeces, mentiras, manipulaciones, eufemismos, tópicos, etc. que están utilizando los dirigentes políticos y económicos para justificar el brutal ataque que está sufriendo la mayoría de la población en sus derechos, si no fuera por las dramáticas situaciones que sufren millones de personas en nuestro planeta.

Un dato que resulta escalofriante es que en nuestro País, por no buscar ejemplos más lejanos, una cuarta parte de la población se encuentra en riesgo de pobreza y exclusión social, es decir 1 de cada 4 españoles, es decir, más de 11 millones de personas. También en esto vamos camino a obtener un triste record, después de ser el país con mayor paro, doblando la media europea (la cual sin duda tenemos el honor de subir), somos el tercer país en cuanto a índice de pobreza, superados ligeramente por Letonia y Rumanía.

Estos datos proceden de fuentes tan poco sospechosas como la organización Cáritas, y abundan en denunciar que el aumento constante de la desigualdad y la brecha en los ingresos entre ricos y pobres se ha ensanchado con la crisis, y amenaza con seguir creciendo.

La reducción de la inversión social sólo va a hacer agravar esta situación. Ya más de 30.000 personas viven en las calles y se producen 300 desahucios diarios, mientras tanto varios “millones” de pisos están vacíos en nuestro país.

La crisis, hay que recordarlo, es la excusa perfecta para acometer el asalto y destrucción de gran parte de nuestros derechos, de finiquitar servicios públicos que en gran medida favorecían la posibilidad de ser un poco más iguales, al menos ante lo más importante, la garantía de ser atendidos ante la enfermedad o la desventura, el acceso a la educación para todos, etc.

Lo lógico es que en pleno siglo XXI hubiéramos insistido, mejorado y aumentado esa política de conseguir que toda la población tuviera unas condiciones de vida dignas, sus necesidades básicas y no tan básicas cubiertas, en fi, un mundo más justo, más humano, más solidario.

Por el contrario el modelo social que nos presentan nuestros estimados dirigentes ni es nuevo ni moderno, ni es inevitable, es simplemente reeditar los esquemas de funcionamiento capitalista de principios del siglo pasado, donde la ley de la selva es la que impera y donde el papel de las clases sociales está claramente establecido. ¿Cómo podemos llegar a esta conclusión?, es lógico de analizar a donde nos lleva el rumbo actual. Se recortan derechos laborales (ver última reforma) hasta el hastío, de forma que cualquier atisbo de democracia en las relaciones laborales desaparece, se desequilibra la relación de fuerzas, de tal modo que el más débil (trabajador) queda sometido a la voluntad y deseos del más fuerte (el empresario), individualizando las condiciones de trabajo, debilitando la posibilidad de negociación y defensa colectiva de los intereses de los trabajadores e incluso dejándole sin la tutela jurídica efectiva, que en muchos casos era ya el último y único recurso de los trabajadores ante las arbitrariedades y abusos del empresario. Además se laminan las políticas sociales de protección, y tal como ya decíamos antes, se empobrecen y deterioran servicios públicos esenciales impulsando el uso de lo privado, reconvirtiendo todo aquello que era un derecho que de forma solidaria pagábamos todos, en un simple servicio de caridad.

Si con todo esto no es suficiente, allí tenemos abundante mano de obra necesitada y barata para recordar a los inquietos que el peor es posible, es decir el miedo.

■ Recientemente el titular de un periódico decía que El gobierno sostiene que “el miedo al despido incentiva el esfuerzo”. Esta frase es ilustrativa en que tipo de tren estamos subidos, lamentablemente no es el de los irrepetibles cómicos “Marxistas”, sino en el tren del terror, en cuya caldera cabe quemar todo menos a los poderosos, en donde para seguir la marcha actual debemos vivir atemorizados por no perder nuestro trabajo, nuestros hogares, nuestras pensiones, nuestros escasos derechos, nuestra dignidad. Debemos vivir con miedo al Gobierno, al Jefe, a la Policía, a la iglesia, al sindicato e incluso del vecino. Por cierto, a los de cincuenta para arriba ¿no os suena esto a algo?

■ Los “dirigentes” insisten en dejar claro que la mayoría de la población no es lo suficiente madura (no tiene conocimientos e información), siendo ellos los que saben que es lo que nos conviene, y como parece que el hijo les esta saliendo díscolo hay que aplicar mano dura, que ya sabemos que “la letra con sangre entra”.

■ Un ejemplo claro de esto es que cualquier hijo de vecino con un mínimo espíritu crítico no comprende que el Banco Central Europeo esté dando millones de euros a la Banca Privada a un interés del 1%, mientras que los estados para cubrir sus necesidades presupuestarias tengan que acudir a los “mercados” subastando deuda a 4, 5, ó 6 veces más caro que el dinero que presta el BCE a nuestros filantrópicos banqueros. Ese hijo de vecino, podría pensar que una solución sería que los receptores de ese trato de favor fueran los estados directamente, puesto que además los objetivos a cubrir se entiende que son temas tan delicados como la educación, la sanidad, los servicios sociales de estos países, lo cual parecería tener preferencia ante el propósito de sanear las cuentas bancarias privadas. También podría sorprenderse preguntándose que como puede ser que el propio BCE les haya recomendado a sus pupilos que compren deuda pública,

con lo cual obtendrán un beneficio redondo sin tener ni que poner el dinero que al fin y al cabo para eso está el de todos los europeos. Para acabar de demostrar su falta de madurez, tal como piensan nuestros estimados dirigentes, el hijo de vecino puede llegar a la conclusión que ese diferencial entre al precio que se les presta el dinero a la Banca y los intereses que se pagan por la deuda pública (creo que llego al 7%), o al precio que le prestan a los particulares, lo estamos pagando todos, es decir, que la mayoría de la población tiene que perder derechos laborales, sociales, sanitarios, educativos, etc. para engordar a los más ricos. La verdad es que este pobre hijo de vecino no sabe lo que le interesa, no se da cuenta lo bien que va a estar con una regulación del despido más fácil y barato, con un empleo precario y mal pagado, con la edad de jubilación retrasada, con la reducción de su pensión, con una sanidad repagada o desmantelada, con una educación pública deficiente y/o privatizada, etc, etc, etc,. Que equivocado está este hombre si cree que nuestros dignatarios pretenden monopolizar el conocimiento y la buena formación para sus vástagos, condenando a los hijos de los más vulnerables a la ignorancia y la precariedad, y si así fuera sería por nuestro bien, no por intentar perpetuar sus privilegios de clase como hicieron sus predecesores en tiempos pretéritos.

■ Lo siento pero si es así, parafraseando a Groucho, que “Paren el mundo que me bajo”. Por suerte muchos ciudadanos y especialmente los jóvenes se están rebelando ante esta situación, se niegan a vivir acobardados y a aceptar que el mundo es de unos pocos (1% de la población) y al resto de la humanidad les toca el simple papel de extras. Eso si, como siempre a los que sean buenos les queda el cielo celestial, pues hagamos un trato: repartamos bien el pastel aquí en la tierra y luego veremos donde pasamos la eternidad.

■ Salud y revuelta

Al hombre le corresponde...

Ramón Martínez Caamaño

Patrón de Pesca de Altura,
Capitán de Yate y Sacerdote

“Es a todos y a cada uno de nosotros que nos corresponde hoy responder con generosidad y coraje al patético desafío que nos hace la sociedad. No sabemos si mañana será posible.”

Últimamente casi no se habla de otra cosa, que no sea o tenga relación con la Crisis económica que afecta, de forma más dramática a nuestro país. Y, sin embargo, el problema más de fondo y del que se habla muy poco, y los políticos eluden sistemáticamente, parece que tiene poco interés. Me refiero el problema básico que está detrás de todo y que es origen y comienzo de todo: la CRISIS de Valores, la crisis antropológica y moral de la sociedad del “todo vale”, del relativismo moral y la primacía del YO sobre todo lo demás.

Leí hace poco un artículo de una conocida periodista (Ángeles Caso), que decía: “Casi nada de lo que creemos que es importante me lo parece. Ni el éxito, ni el poder, ni el dinero, más allá de lo imprescindible para vivir con dignidad. Paso de las coronas de laureles y de los halagos sucios. Igual que paso del fango de la envidia, de la maledicencia y el juicio ajeno. Aparto a los malhumorados, a los egoístas y ambiciosos que aspiran a reposar en tumbas llenas de honores y cuentas bancarias, sobre las que nadie derramará una sola lágrima. Detesto los coches de lujo que ensucian el mundo, los abrigos de pieles arrancados de un cuerpo tibio y palpitante, las joyas fabricadas sobre penalidades de hombres esclavos que padecen las minas de esmeralda y oro.”

Yo rechazo el cinismo de una sociedad que solo piensa en su propio bienestar y se desentiende del malestar de los otros, a base del cual construye su derecho.

Desde los albores de la historia, el hombre no ha cesado de disputarle a la Naturaleza toda su fuente de inagotables y variados recursos. Y esto lo ha hecho con el fin de transformarlos y ponerlos a su servicio. Es así como el hombre descubrió su pode-

rosa vena de infatigable y curioso investigador.

"Poblad y dominad la Tierra", fue el mandato bíblico. Bajo este impulso, se lanzó incansable a la conquista de nuevos e insospechados horizontes. Nada dejó sin remover. Por eso perforó la tierra y remontó los cielos

Orgullosos los seres humanos, hoy contemplamos azorados los portentosos triunfos de la técnica y de la ciencia. Pero también azorados contemplamos sus grandes e ingentes limitaciones, su insuficiencia para satisfacer a pleno el desesperado reclamo de los pueblos al derecho de un mundo mejor.

¿Cuáles si no, han sido sus respuestas a la trágica pobreza de hoy; a la injusta distribución de la riqueza; a la galopante corrupción bajo todos sus aspectos; a la discriminación más solapada, cuando no directamente abierta; al natural derecho de nacer y crecer con dignidad; a la explotación de los más débiles; a la insaciable codicia de los que más tienen; a la incontenible ola de violencia y de injusticias; a los efectos malsanos de la contaminación; a las nefastas consecuencias de la globalización?... Y esto sólo por nombrar algunas.

La técnica y la ciencia ¿han podido extirpar o abolir acaso semejantes miserias humanas? No, por cierto, ni tampoco lo harán en el futuro. Convengamos que a ellas, por otra parte, no les compete directamente llenar semejante cometido. Es el hombre, quien sí deberá valerse inteligentemente de las mismas para cumplir específicos y determinados objetivos, tales como, por ejemplo, el desarrollo y la promoción humana. Promoción humana significa ayudar al hombre a salir de su estado de pobreza total: material y espiritual; posibilitarle una ubicación en el estado de grandeza que por derecho le corresponde. Es decir: vivir dignamente, desarrollar a pleno sus capacidades y posibilitar el manejo de su propio destino.

Somos nosotros, seres humanos creados a imagen y semejanza de Dios, quienes deberemos constituirnos en hacedores de nuestra propia transformación sabiendo que a través de ella colaboramos con la de la misma sociedad.

Es al hombre, ya sea en su condición de gobernante o gobernado, al que le corresponde intervenir con acierto y urgencia en esta dura e incruenta tarea: la de dar respuestas concretas y precisas a las múltiples necesidades y carencias de un mundo que amenaza con extinguir la débil llama que lo alimenta.

Es a todos y a cada uno de nosotros que nos corresponde hoy, responder con generosidad y coraje a este patético desafío. No sabemos si mañana será posible.

El fracaso del modelo económico que nos hemos “fabricado”, es, en definitiva el fracaso de la conciencia humana, del abandono de los valores esenciales, la renuncia a su ser inteligente.

MINIATURA

El motor más pequeño del mundo

Motor naval artesanal v-12 construido por José Manuel Hermo Barreiro “PATELO”, compañero de AETINAPE, que fue Jefe de Máquinas durante años e inspector hasta su jubilación. Quizás sea el motor más pequeño del mundo de esta modalidad. Está hecho en honor a sus cuatro nietos mayores Sara, Carmen, Jose y Pablo. Si quieren apreciar el proceso de fabricación, el montaje y las pruebas de funcionamiento, pueden ver el vídeo que aparece en YOUTUBE con el título: “El motor v-12 más pequeño del mundo”.

MINIATURA

MOTOR V-12 DE INYECCIÓN DE AIRE COMPRIMIDO

DATOS TÉCNICOS

MARCA	PATELO
MODELO	PV / 160°
CILINDRADA	12 cm ³
Nº DE CILINDROS	12
R.P.M	DE 50 A 1500
DIÁMETRO CILINDROS	11,3 mm
CARRERA DE LOS PISTONES	10 mm

ORDEN DE TRABAJO

(1-10)(5-7)(3-11)(6-9)(2-12)(4-8)

CONSTRUCCION

Nº DE PIEZAS	261
Nº DE TORNILLOS	222
HORAS DE TRABAJO	1220

MATERIALES

ACERO INOXIDABLE, ALUMINIO, BRONCE



Gracias a la crisis, todo está permitido

P. Rodríguez

Patrón de Pesca de Altura
(¿o debería decir Marinero?)

Las prácticas fraudulentas que se están llevando a cabo en los buques pesqueros constituyen una auténtica amenaza para la seguridad marítima. Aunque sea difícil de demostrar, la culpabilidad de funcionarios y armadores irresponsables es el quid de la cuestión, ya que antes que la seguridad del barco valoran más sus propios beneficios.

De sobra es conocido que algunos buques están siendo despachados irregularmente, en unas ocasiones, por ejemplo, con jubilados que van a bordo, otras veces lo hacen con títulos de Patrón Polivalente, con los que únicamente podrían navegar a 60 millas de la costa. Los armadores se ahorran así mucho dinero.

Nunca pude imaginar que como Patrón de Pesca de Altura, esté en paro mientras las prácticas fraudulentas me impiden trabajar. No encuentro trabajo, uno por toda la crisis que está sufriendo el sector pesquero, y otra por todos los trapicheos que están haciendo los empresarios y que los funcionarios responsables les permiten.

Para realizar su trabajo con un mínimo de eficacia, las autoridades competentes deberían de efectuar controles en los propios barcos en el momento del despacho y salida del buque y no desde los despachos, con procedimientos poco serios y nada adaptados a la dinámica del trabajo a bordo.

Según mis informaciones, que pude contrastar con testimonios de varios compañeros, todo esto está pasando, entre otros, en los puertos de Burela, Celeiro, Cariño y A Coruña.

Estas prácticas, aunque afectan directamente a la capacidad de crear empleo que tiene la flota, lo peor de todo esto es que ponen en peligro a la tripulación.

Es de suponer que en épocas de crisis todo está permitido, se trata de sobrevivir y de quitar el mayor beneficio, da igual el precio que haya que pagar.

Resumiendo: ¿qué se hace al respecto? ¿para qué tanto curso si al final un marinero pisa a los profesionales que se han formado para eso?. Por favor ¿dónde están los inspectores? ¿dónde se terminará esto?



■ Merecido homenaje al querido «Maradona»



■ El Capitán de Pesca cangués José González Barreiro recibió el pasado 3 de diciembre un emotivo y sentido homenaje en reconocimiento a su trayectoria y a su buen hacer en el mundo del mar.

■ Antiguos compañeros, amigos y muchas otras personas que le conocen decidieron organizar un acto de reconocimiento y que reunió a más de 300 participantes en Soutomaior (Pontevedra), acto al que se sumó AETINAPE, ya que Maradona es uno de los miembros de nuestra Organización.

■ González Barreiro, con graves problemas de salud después de una operación de columna, cuenta con el aprecio de gran parte del sector del mar debido a su carácter y a las innovaciones y mejoras que introdujo en los aparejos de la pesca de altura, que redundaron en beneficio de sus compañeros y de las armadoras. Por eso todos los conocían como “nuestro número uno, nuestro Maradona”, recuerdan. Ese cariño y agradecimiento se tradujo en el acto de homenaje celebrado el pasado día 3 de diciembre, al que José Barreiro acudió junto a su familia y recibió, entre otros objetos, una placa de AETINAPE como recuerdo.

■ Curtido en miles de mares, de Sudáfrica a Malvinas pasando por el Mar del Norte, Pepe “Maradona”, como le conocían de sobrenombre en la profesión, tuvo que enfrentarse al peor de los océanos, una operación de una hernia en el cuello que se complicó y le dejó con una importante minusvalía que le impidió volver a trabajar en el mar.

■ Sin embargo, aguantó toda la comida, al lado de su mujer María José, para recibir el cariño de todos los que compartieron con él algún momento de su vida.

■ Recordaron juntos los mejores momentos con quien fue un referente en la profesión, por eso le apodaban “Maradona”

■
DISPONE DE UN ÁREA RESTRINGIDA PARA AFILIADOS

La web de AETINAPE, reformada

■
Recientemente ha entrado en servicio la nueva página web de nuestra Asociación, en este nuevo instrumento hay algunos apartados a los que sólo pueden acceder los afiliados, por lo que si quieres obtener todos los beneficios de tu Asociación a través de la web, debes darte de alta.

■
Es muy sencillo. Sólo tienes que entrar en el propio sitio, www.aetinape.com, buscar el apartado conexión (en rojo) y bajar hasta encontrar el botón "regístrate aquí". Tras cubrir un pequeño cuestionario, lo envías a AETINAPE. En cuanto la Secretaría

General de la Asociación lo reciba, ya tendrás acceso completo a tu nueva web. Si tienes algún problema para registrarte ponte en contacto con la Secretaría General.

■
Además de los asuntos internos de carácter general, la nueva web reserva un espacio especial para las publicaciones propias, tanto a través de este dossier informativo y los contenidos que en él se publican, como las noticias que generamos, habitualmente recogidas en los medios de comunicación social y que ahora puedes consultar también en la red.

■ Los certificados de formación sanitaria caducan a los 5 años

■ ORDEN PRE/646/2004

Artículo 4. Personas obligadas a recibir la formación sanitaria.

1.-Sanidad inicial :

- Todos los oficiales encargados de la guardia en cámara de máquinas.
- Los Capitanes, patronos y oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en embarcaciones obligadas a llevar el botiquín C.

2.-Sanidad avanzada :

- Los Capitanes, patronos y oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques obligados a llevar el Botiquín A o B.

■ Artículo 8.certificados.

"Los certificados de Formación Sanitaria Específica a favor de Capitanes, Patronos y oficiales en quienes estos deleguen la utilización, control y mantenimiento del botiquín, tendrán una validez máxima de cinco años, debiendo, una vez transcurrido dicho plazo, realizar un nuevo curso de Formación Sanitaria específica (inicial o avanzada) a fin de renovar dichos certificados".

■
La Resolución de 14/06/2010, del Instituto Social de la Marina, establece que :

- Si el curso no ha caducado, se puede realizar un curso de actualización antes de que finalice el periodo de validez.
- Si esta caducado hay que volver a realizarlo.

■
Vamos a impartir cursos completos y de actualización, por lo que si necesitas hacer algún curso de sanidad ponte en contacto con la Secretaría de la Asociación.

FORMACIÓN

Cursos de máquinas para aumentar atribuciones en Marina Mercante y Pesca

Los Mecánicos Mayores Navales y Mecánicos Navales ya pueden acceder a buques de 6.000 Kw, según la Resolución del 31-05-10 de la Dirección General de la Marina Mercante, publicado en el BOE nº 171, de 15-07-10 y en el apartado de legislación de nuestro boletín del mes de julio 2010.

Todos los titulados de máquinas para poder acceder al curso de marina mercante deberán estar en posesión de la titulación de Mecánico Naval o Mecánico Mayor Naval de la Marina Mercante.

Para acceder a las nuevas titulaciones, sólo es necesario cumplir la Disposición Adicional Cuarta, apartado 2c y 2d del Real Decreto 973/2009, publicado en el boletín de Aetinape del mes de noviembre 2009, es decir, presentando períodos de embarque como Jefes o Primeros Oficiales en buques civiles de potencia entre 500 y 3.000 kw, tienen acceso directo a las nuevas titulaciones.

AETINAPE está en contacto permanente con las distintas Comunidades Autónomas para que en sus Escuelas e Institutos se impartan cuanto antes estos cursos de aumento de potencia para pesca y marina mercante.

GALICIA

Después de arduas negociaciones hemos conseguido que en Galicia ya se estén impartiendo cursos en el Instituto Politécnico Marítimo-Pesquero del Atlántico (Vigo), por lo que todos los que estén interesados en su realización pueden ponerse en contacto con dicho Instituto. Esta previsto que se impartan cursos completos (175 horas) y cursos de 35 horas, ya que aquellos Mecánicos que hayan realizado el curso de aumento de atribuciones en Pesca, se le convalida para Marina Mercante, y sólo tienen que realizar las 30 horas de Plantas de Generación de Vapor y 5 de Prevención de la Contaminación, en el caso de los Mecánicos Mayores Navales. Para los Mecánicos Navales incorpora 20 horas de Plantas de Generación de Vapor, es decir, sería un curso de 20 horas. Fue necesario incluir estas horas para cumplir los criterios del Convenio Internacional STCW de la OMI.

PAIS VASCO

Asimismo, AETINAPE mantiene contactos periódicos con los responsables del Gobierno Vasco, en concreto con la dirección del Imk /itsasmendikoi de Pasaia, para que aquellos titulados de máquinas que lo deseen puedan hacer el curso de acceso para el aumento de atribuciones.

ARRECIFE DE LANZAROTE

Nos informan del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero de Canarias, que si reúnen un número de interesados (+ 10) harían algún curso. Anotarse en la Secretaría de dicha Escuela.

¿Eres Patrón o Patrón Mayor de Cabotaje?

Debes realizar los períodos de embarque y solicitar tu tarjeta antes del fin de 2012

La Orden FOM/983/2007, modificó la Orden de 21 de junio de 2001, sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante, en los apartados 2 y 3 de la disposición transitoria segunda :

2.- Las certificaciones de exámenes correspondientes a las titulaciones de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje, emitidas hasta el 31 de diciembre de 2008 por un centro de formación profesional autorizado serán admitidas por la Dirección General de la Marina Mercante para la expedición de las tarjetas profesionales.

3.-La Dirección General de la Marina Mercante podrá expedir las correspondientes tarjetas profesionales de marina mercante a los poseedores de los anteriores certificados de examen, que efectúen los períodos de embarco requeridos por la normativa vigente hasta el 31 de diciembre de 2012.



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



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, reogramos 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**.



Para más información:

AETINAPE. Secretaría General.

Avenida General Sanjurjo, 16-18 - 2º Dcha.
15006 A Coruña
Tel. 981 299 614 ó 981 299 577
Fax 981 294 307
E-mail: aetinape@aetinape.com

FORMACIÓN

Hasta la fecha, 4.205 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 Y EMPLEO

Los navieros vascos ofrecen su bolsa de embarque

La Asociación de Navieros Vascos se ha puesto en contacto con AETINAPE para ofrecernos su bolsa de embarque porque tienen demanda de mano de obra cualificada y porque saben que en AETINAPE pueden encontrar buenos y preparados profesionales del mar.

Todos aquellos que estén interesados pueden inscribirse en la web www.anavas.es.

Este servicio que nos ofrecen está abierto a todas las navieras y asociaciones de armadores, tanto nacionales como extranjeras, que deseen contratar mano de obra para sus buques, y cumple con todos los requisitos de confidencialidad que establecen las leyes actuales.

Su misión consistirá en poneros en contacto con las empresas que demanden personal para embarcar, no habrá mediadores, la contratación y las condiciones laborales deberán ser acordadas entre empresa y trabajador.

Canje de cursos

La Orden FOM/2296, de 4 septiembre, por la que se regulan, entre otros, los certificados de especialidad, en su versión modificada por la Orden FOM/393/2006, de 19 diciembre, establece que a partir del 31 de diciembre de 2009 se exigirá a los tripulantes que embarquen en buques pesqueros la posesión del Certificado de Formación Básica.

A fin de cumplir con lo establecido en la citada normativa, se recuerda la necesidad de proceder al canje de estos certificados. Para solicitar esta homologación debes dirigirte a cualquier Capitanía Marítima con los certificados de primer nivel de lucha contra incendios y supervivencia en la mar.

Los Marineros Pescadores, Patrones Locales de Pesca, Patrones Costeros Polivalentes, así como los Náutico-Pesqueros que no realicen el cambio antes de esa fecha deberán cursar los módulos que la DGMM no considere convalidables.

También sería conveniente que procedais al cambio de los Certificados de segundo nivel de supervivencia y lucha contra incendios, que se convalidan por Botes de rescate no rápidos y Avanzado de Contraincendios,

respectivamente.

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.

Vigilancia de la seguridad marítima

Los titulados náuticos exigen más control sobre el despacho de buques y tripulaciones

Aetinape pide responsabilidades legales para quienes incumplan las normas ► El colectivo demanda vincular las ayudas al cumplimiento de la ley y la creación de empleo comunitario

P. FINESTRA, GARCÍA • Vigo/Alto

El resultado de la investigación sobre las causas del naufragio en 2009 del pesquero ribeirense "Nosa Cantiga" revela "lo que en el sector marítimo es un secreto a voces: que las inspecciones y los despachos se ejecutan en muchos casos de forma irregular en cuanto a condiciones del buque, tripulaciones y sus cualificaciones profesionales exigidas por la legislación española, europea e internacional". Es lo que señala la Asociación Española de Titulados Náuticos-Pesqueros (Aetinape), que recuerda que viene dedicando múltiples denuncias a este asunto desde hace décadas.

Para Aetinape, "la confirmación por parte de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, adscrita al Ministerio de Fomento de que el Distrito Marítimo de Fabeira, dependiente de la Capitanía Marítima de Vilagarcía, "despachó irregularmente el 5 de septiembre de 2009 al arrastrero ribeirense Nosa Cantiga, que naufragó al día siguiente frente a las costas de Portugal por una vía de agua" [como publicó el pasado día 5 de febrero este diario] "devuelve a la actualidad uno de los más importantes asuntos relacionados con la seguridad del trabajo en el mar como son las inspecciones y despachos de buques".

Para la asociación, tal problema "cobra una dimensión global al analizar también las condiciones de seguridad de los buques que relevan sus tripulaciones en países lejanos o incluso en alta mar, donde el Estado español no puede controlar las condiciones de seguridad de estos buques".

Aetinape recuerda que se dirigió a las autoridades públicas europeas, españolas y autonómicas, para que adopten medidas ante lo que puede considerarse

"un fraude a la filosofía del apoyo público a las empresas pesqueras". Así, entre las medidas demandadas están exigir a todas las empresas los certificados periódicos de cotización a la Seguridad Social española por cada tripulante y que, además de los obligatorios reportes de pesca que cada barco efectúa a la Secretaría General de Pesca, "se incorpore la obligatoriedad de informar a dicha institución, a la Dirección General de la Marina

Mercante y al Instituto Social de la Marina sobre los datos personales y profesionales del cuadro de mandos del buque", tanto a la entrada como a la salida de puerto.

En paralelo, la asociación de titulados náuticos-pesqueros demanda a la Administración "vincular las ayudas públicas a aquellas empresas que cumplan con la legalidad vigente en esta materia y el compromiso de crear empleo comunitario y me-

joren las condiciones laborales de sus tripulaciones".

Finalmente, la asociación profesional considera que "aplicar las responsabilidades que en Derecho procedan para funcionarios y empresarios que permiten estas prácticas fraudulentas sería una forma de perfeccionar este sistema de inspecciones y controles" de tal manera "que se pueda hablar de un auténtico sistema de seguridad humana a bordo".



Algunos de los marineros del "Nosa Cantiga", en Matosinhos, tras el naufragio del barco en 2009. *crb*

Un naufragio que destapó varias irregularidades

El informe del naufragio del arrastrero ribeirense "Nosa Cantiga", publicado recientemente por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Claim), reveló numerosas irregularidades cometidas por la Administración marítima y el armador del pesquero. El despacho lo realizó una capitán que no tenía competencias para autorizar la salida del buque, parte de la tripulación que

vivió el naufragio no estaba enrolado en el pesquero, la mayoría de los marineros no tenían el alta en la Seguridad Social y el armador cambió uno de los motores sin autorización de la capitanía marítima correspondiente.

Informes anteriores de la Claim constatan además que el embalse de tripulantes no enrolados, sin la formación necesaria o sin alta en la Seguridad Social es una práctica habitual

en el sector. Otros buques gallegos en los que se detectaron irregularidades de este tipo son el "Monte Calineiro", el "José Almuíña" y el "Ficha Segundo".

Los investigadores también constataron en numerosas ocasiones que muchos marineros carecen de la formación necesaria para hacer frente a una emergencia y que desconocen el procedimiento a seguir en casos de abandono de buques.

Lunes, 17 de enero del 2012 | La Voz de Galicia

¿Fallo humano o tecnológico?

El naufragio de uno de esos ómnibus marítimos que surcan las mares más peligrosas en unos segundos en sectores cuyos riesgos han de ajustarse a la vida de la inmensa documentación, que a buen seguro las autoridades marítimas salidas realizando en los próximos meses.

La última tecnología que recientemente incorporó estos buques flotantes es una parte fundamental de su modelo de negocio, ya que sirven un producto fabricado al gusto de las clases medias europeas, acostumbradas a vivir con mínimo riesgo y una máxima seguridad de seguridad. Uno de los ámbitos que contribuyen a esta seguridad es la inevitable presencia de miles de miembros de la marina Civil, y en general de todo el sector de cruceros en relación con estos pequeños marítimos.

Todos sabemos que la seguridad absoluta marítima, como sea, no es la verdad absoluta, y el comportamiento en las costas de la vida de Galicia frente a la vida en el mar hoy que atraída en un último parámetro de riesgo que cualquier actividad humana comporta. Resulta muy difícil que una empresa capaz de transportar tantos pasajeros de ocio ignore cualquier medida preventiva relacionada con la seguridad a bordo. Qué duda cabe de un buque así y visitada en actividad económica, comprendiendo que la fiabilidad de estas medidas de la seguridad marítima en cualquier caso, están diseñadas y concebidas para no ofrecer riesgos de este tipo a sus clientes.

No es momento de aventurar si hay un fallo humano o tecnológico. Algo más, y hasta que sepamos lo que fue realmente, siendo difícil de comprender que en buques de esta naturaleza y en unas condiciones climáticas tan variables haya podido embarcarse.

La Opinión

Lunes, 10 de febrero de 2012

No es la primera vez que, en los últimos 15 o 20 años, la Asociación Española de Tripulantes Náuticos Pesqueros (Aetnap) denuncia el incumplimiento de la establecida normativamente para la realización de inspecciones a bordo de buques de pesca y ahora, tras la información publicada por este periódico en relación con el despacho irregular del armador vasco *Arroz Cantar* —naufragado el 5 de septiembre de 2009—, se ratifica en aquellas denuncias. “Las inspecciones y los despachos se ejecutan en muchos casos de forma irregular en cuanto a las condiciones del buque, las tripulaciones y sus cualificaciones, profeso ralmente exigidas por la legislación española, europea e internacional”.

A todo ello suma Aetnap la disminución que sufren estas inspecciones por la inhabilitación de los inspectores en estados tan trascendentes como el de la seguridad de los buques. Una inspección propiamente, en determinadas ocasiones, por el relevo de tripulaciones en países lejanos “lo incluye

en alta mar”, donde el Estado español no puede controlar esas condiciones de seguridad exigidas en su territorio.

Ni las denuncias de tales hechos ante las autoridades europeas, ni ante las españolas e incluso las gallegas para que se adoptaran las medidas pertinentes dicen una realidad que el absoluto desprecio.

Y hace bien Aetnap en llamar la atención sobre el hecho del incumplimiento sistemático de la exigencia a las empresas de las certificaciones periódicas de autorización a la Seguridad Social española de cada uno de los tripulantes, única manera de controlar efectivamente el vínculo del trabajador con la empresa y las obligaciones de esta para con los tripulantes. Y reclama, además, la organización marítima porque que los buques informen tanto a la Secretaría General de Pesca como a la Dirección General de la Marina Mercante y

Despachos y responsabilidad

ANTÓN LUACES



al ISM sobre los datos personales y profesionales del cuadro de mandos del buque, tanto a lo atado como a la salida de puerto, y vincular las ayudas públicas a aquellas empresas cumplidoras de la legalidad vigente para, de este modo, entrar en la vía de las acciones sancionadoras de las tripulaciones.

¿Y dónde debe incidir la Administración para que estas cuestiones se hagan realidad? Simple y llanamente en los funcionarios a sus órdenes y en los empresarios. Evitar las prácticas fraudulentas, dice Aetnap, se ha el modo de perfeccionar el sistema de inspecciones y controles para desembocar en un auténtico sistema de seguridad humana a bordo y no, como se ha observado siempre, por el trillado camino del teléfono siempre abierto, al dejar la documentación en tal o cual ventanilla para que se cumpliera por la vía del amigo bien conocido cualquier circunstancia de urgencia o arrestar en tal o cual oficina e instaurar lo que sólo la legalidad puede verificar.

La responsabilidad no puede quedar exclusivamente en el resultado de una investigación posterior al naufragio de un buque que el porvenir mal desgraciado. Los vides de quienes van a bordo valen mucho más que una buena asegurada pagada por el armador de turno o la entrega de una pizarra separada del total e indicar que, desde hace muchos años, se llevan a casa de aquellos que representan a la autoridad competente y a los que se premia, por aquello de corresponder al favor prestado, con la lograda por el esfuerzo de todos.

La Opinión

Sábado, 4 de febrero de 2012

El atunero vasco 'Erroxape' elude un asalto de piratas en el Índico

El mal estado de la mar frustró el ataque • El buque, con gallegos a bordo, ya evitó otro asalto durante el pasado mes de noviembre

L. L. M.
A CORUÑA

La fauna del atunero vasco *Erroxape* en aguas del océano Índico se complicó ayer con el intento de asalto por parte de un escuadrón de piratas, que pudo ser evitado en última instancia por las malas condiciones que presentaba la mar. El *Erroxape*, entre cuya tripulación hay varios gallegos, ya fue objeto de un intento de asalto en noviembre, que se produjo a guisa de seguridad a bordo. Entonces, uno de sus 31 tripulantes eran gallegos.

Según informaciones de la correspondencia de RTVE Teresa Aguiló, el intento de asalto se produjo ayer por la mañana a unas 200 millas de las costas de Somalia. El *Erroxape* había eludido a los piratas aprovechando las malas condiciones de navegación. El armador pertenecía a la armadora Echeburu, que cuenta con tres buques que navegan en el Índico. El *Erroxape* tiene base en el puerto vasco de Bermeo y bandera de la isla Seychelles.

El pasado 10 de noviembre, este mismo buque repitió otro intento de abordaje en el Índico. El

capitán en ese momento con el gallego José Fontana, de Marín, quien relató cómo dos cañones se dirigieron al buque por parte y, como está establecido, tuvo que notificar el posteo de seguridad de a bordo, que obliga a los tripulantes a refugiarse en el interior del buque mientras en el puente quedan solo los mandos y cuatro vigilantes privados del buque que encaran la defensa.

En ese incidente hubo intercambio de disparos aunque los asaltantes llegaron a acercarse a menos de una milla y finalmente desistieron del abordaje.



El atunero vasco 'Erroxape' fue asaltado.

Días más tarde, el 20 de noviembre, el *Erroxape* protagonizó otro incidente con piratas, esta vez al acudir en auxilio de un carguero, el *Arvohra* búlgaro, que

fue atacado por un grupo de piratas somalíes. El suceso se produjo en aguas jurisdiccionales de las Seychelles y el ataque se dio a la llamada de emergencia.

LEGISLACION

JEFATURA DEL ESTADO *BOE 274, de 14-11-11 - NUEVA LIBRETA MARÍTIMA-

INSTRUMENTO DE RATIFICACIÓN del Convenio 185 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003.

MINIST. DE LA PRESIDENCIA * BOE 276, de 16-11-11 -APOSTILLA DE LA HAYA-

REAL DECRETO 1497/2011, de 24 de octubre, por el que se determinan los funcionarios y autoridades competentes para realizar la legalización única o Apostilla prevista por el Convenio XII de la Haya de Derecho Internacional Privado, de 5 de octubre de 1961.

-SERVICIOS SANITARIOS/ MUTUAS DE ACCIDENTES DE TRABAJO- * BOE 281, de 22-11-11

REAL DECRETO 1630/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula la prestación de servicios sanitarios y de recuperación por las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social.

-AYUDAS TRIPULANTES BUQUES PESQUEROS POR PARALIZACIÓN- * BOE 33, de 08/02/12

ORDEN PRE/198/2012, de 6 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a los tripulantes de buques pesqueros españoles afectados por la paralización temporal de la actividad pesquera.

MINISTERIO DE EDUCACION

-TITULO DE TÉCNICO SUPERIOR EN TRANSPORTE MARÍTIMO Y PESCA DE ALTURA- * BOE 302, de 16-12-11

REAL DECRETO 1691/2011, de 18 de noviembre, por el que se establece el título de Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura y se fijan sus enseñanzas mínimas.

-RECONOCIMIENTO DE ESTUDIOS- *BOE 302, de 16-12-11

REAL DECRETO 1618/2011, de 14 de noviembre, sobre reconocimiento de estudios en el ámbito de la Educación Superior.

MINIST. DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL -PRESTACION POR CESE DE ACTIVIDAD- * BOE 4, de 05-01-12

RESOLUCIÓN de 28/12/11, del Instituto Social de la Marina, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión con el Servicio Público de Empleo Estatal para el abono de la prestación económica por cese de actividad de los trabajadores por cuenta propia del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

-BASES DE COTIZACIÓN REGIMEN ESPECIAL DEL MAR 2012- * BOE 37, de 13-02-12

ORDEN ESS/229/2012, de 9 de febrero, por la que se establecen para el año 2012 las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero.

-I CONVENIO BUQUES DEL ISM- * BOE 37, de 13-02-12

ORDEN de 27/01/12, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Acuerdo de prórroga del I Convenio colectivo de los buques del Instituto Social de la Marina.

-AYUDAS POR RECUALIFICACION PROFESIONAL- * BOE 41, de 17-02-12

RESOLUCIÓN de 15/02/12, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se determina la forma y plazos de presentación de solicitudes y de tramitación para la concesión de ayudas económicas de acompañamiento por la participación en el programa de recualificación profesional de las personas que agoten su protección por desempleo, establecidas en el Real Decreto-ley 1/2011, de 11 de febrero.

MINISTERIO DE FOMENTO -SEGUROS- * BOE 275, de 15-11-11

REAL DECRETO 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo.

-DESPACHO Y ENROLE EMBARCACIONES DE INSPECCION PESQUERA- * BOE 304, de 19-12-11

ORDEN FOM/3422/2011, de 4 de noviembre, por la que se regula el despacho y enrole de las embarcaciones adscritas al Servicio de Inspección y Vigilancia Pesquera de Galicia.

- PATRON PROFESIONAL DE EMBARCACIONES DE RECREO- * BOE 22, de 26-01-12

RESOLUCIÓN de 15/12/11, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el procedimiento para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo.

-CONVALIDACIONES PARA OBTENCIÓN DE LAS TITULACIONES DE RECREO- * BOE 23, de 27-01-12

RESOLUCIÓN de 15/12/11, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifican los anexos I, III, V, VIII Y XII de la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.

-SEGUIMIENTO DEL TRAFICO MARÍTIMO- * BOE 30, de 04-02-12

REAL DECRETO 201/2012, de 23 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece el sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

**M. DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO
-PLAN DE GESTION BUQUES ARRASTREROS
CANTÁBRICO NOROESTE- * BOE 280, de 21-11-11**

ORDEN ARM/3158/2011, de 10 de noviembre, por la que se establece un plan de gestión para los buques de arrastre de fondo del Caladero Nacional Cantábrico Noroeste.

-REPARTO DE CUOTAS JUREL Y RAPE- * BOE 280, de 21-11-11

ORDEN ARM/3157/2011, de 10 de noviembre, por la que se establece el reparto porcentual de posibilidades de pesca del jurel y el rape entre las diferentes modalidades de pesca en las divisiones CIEM VIII C Y IX A.

-REPARTO DE CUOTAS BACALADILLA, GALLO Y CIGALA- * BOE 280, de 21-11-11

ORDEN ARM/3156/2011, de 10 de noviembre, por la que se establece el reparto porcentual de posibilidades de pesca de la bacaladilla, el gallo y la cigala entre las diferentes modalidades de pesca en las divisiones CIEM VIII C Y IX A.

**-BASES REGULADORAS AYUDAS EQUIPOS
TRANSMISIÓN DE DATOS- * BOE 282, de 23-11-11**

ORDEN ARM/3201/2011, de 18 de noviembre, por la que se establecen las bases reguladoras de las ayudas para la adquisición e instalación del equipo necesario para el registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad de los buques pesqueros españoles y se modifica la Orden ARM/3145/2009, de 19 de noviembre.

-VEDA TEMPORAL DE CERCO EN CATALUÑA- * BOE 302, de 16-12-11

ORDEN ARM/3415/2011, de 13 de diciembre, por la que se establece una veda temporal para la pesca de la modalidad de cerco en determinadas zonas del litoral de Cataluña.

-CENSO DE BUQUES PALANGREROS MENORES DE 100 TRB- * BOE 4, de 05-01-12

RESOLUCIÓN de 21/12/11, de la Secretaría General del Mar, por la que se publica el censo de la flota de buques palangreros menores de 100 toneladas de registro bruto, que pueden pescar, durante 2012, en la zona VIII a , b , d del Consejo Internacional de Exploración del Mar.

-CENSO BUQUES FLOTAS ALTURA, GRAN ALTURA Y PALANGREROS MAYORES 100 TRB * BOE 4, de 05-01-12

RESOLUCIÓN de 21/12/11, de la Secretaría General del Mar, por la que se publica la actualización del censo de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros mayores de 100 toneladas de registro bruto, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

-CUOTAS ESPECIES DEMERSALES Y PELAGICAS- * BOE 3, de 04-01-12

RESOLUCIÓN de 28/12/11, de la Secretaría General del Mar, por la que se establecen para 2012 las posibilidades de pesca de las especies demersales y pelágicas.

-CENSO DE BUQUES ARRASTREROS CANTÁBRICO NOROESTE- * BOE 4, de 05-01-12,

RESOLUCIÓN de 28/12/11, de la Secretaría General del Mar, por la que se publica el censo de los buques de arras-

LEGISLACION

tre de fondo del Cantábrico Noroeste, que pueden faenar en las aguas de dicho caladero durante el año 2012.

-CENSO PALANGRE DE SUPERFICIE-

*** BOE 25, de 30-01-12**

RESOLUCIÓN de 25/01/12, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica la actualización del censo unificado de palangre de superficie creado por Orden APA/2521/2006, de 27 de julio.

-CENSO FLOTA ATUN ROJO- * BOE 26, de 31/01/12

RESOLUCIÓN de 26/01/12, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica el censo específico de la flota autorizada para el ejercicio de la pesca del atún rojo.

*** BOE 34, de 09-02-12**

CORRECCION DE ERRORES de la Resolución de 26/01/12, de la Secretaría General de Pesca, por la que se publica el censo específico de la flota autorizada para el ejercicio de la pesca del atún rojo.

-AYUDAS TRIPULANTES POR PARALIZACIÓN

^ACUERDO DE MARRUECOS- * BOE 48, de 25-02-12

ORDEN AAA/339/2012, de 23 de febrero, por la que se convocan ayudas por paralización temporal a los tripulantes de buques afectados por la conclusión del acuerdo de la Unión Europea con el Reino de Marruecos.

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN -PRACTICAS LABORALES EN EMPRESAS-

*** BOE 278, de 18-11-11**

REAL DECRETO 1543/2011, de 31 de octubre, por el que se regulan las prácticas no laborales en empresas.

-COEFICIENTES REDUCTORES-

*** BOE 282, de 23-11-11**

REAL DECRETO 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social.

-CERTIFICADOS DE PROFESIONALIDAD ^F.

MARÍTIMO-PESQUERA- * BOE 295, de 08-12-11

REAL DECRETO 1533/2011, de 31 de octubre, por el que se establecen siete certificados de profesionalidad de la familia profesional Marítimo-Pesquera que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad.

*** BOE 312, de 28-12-11**

REAL DECRETO 1774/2011, de 2 de diciembre, por el que se establecen cuatro certificados de profesionalidad de la familia profesional Marítimo Pesquera que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad.

COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO

-LEY DE PESCA MARÍTIMA-

*** BOE 308, de 23-12-11**

LEY 6/1998, de 13 de marzo, de Pesca Marítima

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



AETINAPE

Avenida General Sanjurjo, 16 -18, 2º Dcha.
15006 - A CORUNA

Telfs.: 981 29 96 14 - 981 29 95 77 • Fax: 981 29 43 07
www.aetinape.com • aetinape@aetinape.com