



INFO **AETINAPE**

BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
NOVIEMBRE 2017

Contenido DOSSIER AETINAPE noviembre 2017

2	Contenido
3	Norte
4-11	Informes
12-35	Colaboraciones
36	Formación y empleo
37-45	Revista de Prensa
46-47	Legislación



Quesada



@

**TIENES
CORREO-E?**

Si tienes correo electrónico y estás afiliado a AETINAPE, por favor, comunícalo a la Secretaría de la Asociación para hacer más fluida la comunicación entre nosotros.

Puedes hacerlo a través del formulario de la página web, o directamente a:
aetinape@aetinape.com

También es muy importante que te registres en www.aetinape.com para estar informado con mayor celeridad de las novedades que puedan producirse. Quien no está registrado no puede acceder a la parte privada, exclusiva para los socios.

Norte

Nos vemos en Tapia, recordando el origen

Tapia de Casariego es un lugar precioso de Asturias. Claro que en Asturias casi todos los lugares son preciosos, pero este más. Al menos para nosotros, que recordamos los primeros tiempos de nuestra organización vinculados a esa estampa marítimo-pesquera del occidente astur, una especie de punto de encuentro entre Galicia y Asturias donde se fraguó una de las sólidas apuestas de nuestra profesión: la incorporación de los compañeros asturianos a la naciente organización española de los titulados náutico-pesqueros.

Nacíamos en tiempos en que se estaba conformando buena parte de la llamada sociedad civil, de la ciudadanía organizada por sus intereses, sus aficiones, sus necesidades, sus reivindicaciones y, como en este caso, su profesión.

En aquellos momentos nadie sabía cómo iba a fraguarse la organización, aunque todos teníamos en la cabeza una cosa: sólo unidos seríamos fuertes y podríamos plantar cara a quienes menoscaban nuestro futuro, nuestro prestigio y nuestra capacitación. Y todos sabemos a quien nos referimos sobre todo.

Otras profesiones también se organizaban, pero alguna, más que para defender su dignidad, a veces para perderla escalando puestos de la administración, planteando zancadillas, boicoteando nuestras aspiraciones o presumiendo de unos privilegios absurdos, heredados de la dictadura y muy vinculados al estúpido oropel de la titulitis.

Nosotros en cambio pateamos los puertos, la flota, establecimos vínculos de hermandad y llamamos a la solidaridad de nuestros compañeros capitanes, patrones, jefes de máquinas, cualquier titulado capaz de aportar generosidad y alegría en la lucha, inteligencia y compromiso.

Ese era el espíritu de Tapia de Casariego, y ese momento merece nuestro homenaje, a punto de cumplir 36 años de lucha y de tantas conquistas conseguidas. Ese espíritu que tiene nombres y apellidos, personas algunas de las cuales están entre nosotros y otras desgraciadamente no viven para contarlos.

A todos ellos rendiremos nuestro homenaje asturiano a tan merecido y memorable momento. Todos los seres vivos (y AETINAPE lo es) tienen sus momentos importantes y los celebran. Nosotros haremos lo propio recordando esos días de sal, esos años de amistad, de ilusión, de aportaciones positivas, de debates, de reflexión sobre cómo organizarnos mejor entre vascos, andaluces, asturianos, cántabros, mediterráneos, canarios, gallegos... cada uno con su espíritu, con su cultura y con su buena voluntad.

Por cierto, cuánto recordamos hoy aquellos días, con lo que está sucediendo a orillas del Mediterráneo. Esa forma de entregarnos, respetarnos y valorarnos. A todos y entre todos. Nos vemos en Tapia

AETINAPE

El Estado rebaja por la puerta de atrás los coeficientes reguladores para la jubilación

A la vista de las noticias publicadas en la prensa, que denuncian el retraso de la jubilación para tripulantes de la flota congeladora, se ha realizado un informe en el que destacan los siguientes puntos de interés:

1º-El Instituto Social de la Marina a medio de circular nº4/2017, de 28-07-2017 sobre aplicación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación en el Régimen Especial de la S.S. de los Trabajadores del Mar sostiene criterios restrictivos a la hora de reconocer la condición de congeladores, vulnerando con ello lo dispuesto en el artículo 1º del R.D. 1311/2007 que únicamente se remite al término genérico de “congeladores”.

En efecto, en dicha circular entiende que el término congelador y el coeficiente del 0,40 únicamente debe aplicársele a tres tipos de congeladores: 1º) congeladores de cefalópodos del banco canario-sahariano, 2º) a los congeladores de marisco del caladero de Marruecos siempre que-ambos- figuren expresamente incluidos en los censos oficiales y a los 3º) congeladores que figuren en el Registro de Buques de la Dirección General de la Marina Mercante clasificados con la subclase 426-CONGELADOR; pero no a los palangreros congeladores (subclase 427) o arrastreros congeladores (subclase 429); aún admitiendo expresamente su condición de congeladores.

Esto es, vulnerando la normativa vigente y el principio jurídico de “ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus” (donde la ley no distingue, nosotros no debemos distinguir), deja de aplicar el 0,40 a determinados congeladores que quedarían rebajados a un COE inferior de 0,25, 0,30 (en la mayoría de los casos) ó al 0,35, todo ello en función del tipo de pesca a la que se dediquen (arrastre, volanta, palangre) y de su T.R.B.; lo que, en la práctica va a retrasar-de manera importante-la edad de jubilación a los trabajadores afectados.

2º-Por otra parte, la Dirección General de la Marina Mercante ha prohibido en la práctica que las Capitánías Marítimas emitan cualquier certificación relativa a congeladores, (certificados que constituían el medio de prueba idóneo para combatir esta práctica restrictiva en los juzgados de lo social); certificación que únicamente emitirá la propia DGMM, que, obviamente, en su certificado omite toda condición de congelador, apareciendo únicamente el término “palangrero”, “arrastrero” o “volantero”.

3º-A juicio de AETINAPE la condición de buque congelador exige únicamente dos requisitos:

a) Disponer de túneles de congelación o equipos refrigerantes y aislamiento térmico en las bodegas destinadas a almacenar el pescado previamente eviscerado.

b) Autonomía del buque suficiente para estar faenando en alta mar más de un mes (aproximadamente) sin atracar a puerto alguno: entendiendo que, contrariamente, los pesqueros “al fresco” únicamente tienen capacidad para mantener el pescado con hielo en plenas condiciones de aptitud para el consumo durante un máximo de un mes.

Una vez verificados ambos extremos debe computarse el único COE que existe para los congeladores (0,40), sin acudir a otros criterios que-repetimos-no aparecen en la normativa vigente.

4º- El mismo problema viene dándose en otros sectores; por ejemplo los buques de investigación oceanográfica y pesquera aparecen en la normativa con un COE del 0,35; pues bien la entidad gestora viene distinguiendo, a medio de la misma circular y dentro de ellos, tres COES diferentes: buques de 0 a 10 TRB, 0,15; de 11 a 99 TRB, 0,25; y de 100 ó más TRB, 0,35.

En definitiva, vía circular, se viene alterando y rebajando el contenido del R.D.1311/2007 que regula los COES de mar.

Rotunda oposición de AETINAPE al recorte de los coeficientes reductores a la edad de jubilación

AETINAPE rechaza de plano cualquier modificación de los coeficientes reductores de los tripulantes de cara a su jubilación, que supongan mermas en sus legítimos derechos. Así se lo comunicó, José M. Muñiz, presidente de la organización, al Director General del ISM, Luis Casqueiro, en una reciente reunión que ambos mantuvieron en Madrid.

Las razones, como ha subrayado la organización profesional, obedecen a que no se puede ahondar en el retroceso de estos necesarios incentivos sociales que permitan una mayor integración familiar y social de la población marítimo-pesquera, además de ser una medida estructural que promueve el necesario relevo generacional en el mundo del mar.

El presidente de AETINAPE también le manifestó que cualquier modificación de los coeficientes reduc-

tores debe pasar por mejorarlos, haciendo justicia con una parte de la sociedad que pasa gran parte de su vida ausente de su familia y de los consecuentes beneficios de trabajar y vivir en el entorno social y familiar. AETINAPE ya se dirigió por escrito sobre este asunto a la Ministra de Empleo y Seguridad Social y a los Eurodiputados miembros de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo.

La organización que agrupa a los profesionales marítimo-pesqueros recuerda que este es un asunto político y como tal debe tratarse en el Parlamento a través de los grupos parlamentarios, no en foros de escasa eficacia, tal como está haciendo alguna de las organizaciones representadas en el Consejo General del ISM, utilizado como caja de resonancia para tratar de incrementar la influencia mediática de ciertos grupos oportunistas.

AETINAPE refuerza la comunicación con la Secretaría General de Pesca

El pasado 28 de marzo el Presidente de AETINAPE mantuvo una reunión con el nuevo Secretario General de Pesca del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Alberto López-Asenjo García, que hace unos años fue Director General en esa Institución y que mantuvo relación cercana con AETINAPE, participando en varios Plenos de la Asociación. En esta reunión también participó el nuevo Director General de Ordenación Pesquera, José Luis González Serrano. Se realizó un repaso a los temas siguientes:

— Consecuencias del Brexit para la flota española que faena en aguas del Gran Sol, tanto buques con bandera nacional como otros con pabellón británico, con participación de armadores españoles. En esta misma incertidumbre está nuestra flota congeladora que faena en el caladero de Malvinas.

— Análisis de las alegaciones que hemos presentado al Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 36/2014, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

— Situación de la titulación de Capitán de Pesca

— Curso que en breve se desarrollará para el acceso del Mecánico Mayor Naval a la jefatura en pesca sin limitación.

— Posibilidad de que el Capitán de Pesca vuelva a recuperar el acceso al Cuerpo de Inspección Pesquera, tal y como fue una realidad hasta el año 2008, con la entrada en vigor de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público. Este asunto también se plantea al Ministerio de Administraciones Públicas

— Necesidad de profundizar en la coordinación en materia de titulaciones entre el Gobierno Central y las Comunidades Autónomas.

— Segundo Registro Pesquero del RESAE (Posibilidad o no de acogerse a él, ya que está publicado en el BOE, pero sin aprobación por Europa)

— Días de mar de los alumnos náutico-pesqueros (Grandes dificultades para poder realizarlos. Necesidad de regular y obligar a los armadores a enrolar esta figura en buques de pesca, tal y como existe en marina mercante)

AETINAPE también planteó su frontal oposición a la propuesta de la patronal a través de CEPESCA de una formación paralela y on-line para el acceso a las titulaciones náutico-pesqueras. Es a nuestro juicio, fundamental mantener firmeza y respeto a los actuales programas de formación regulados por el Ministerio de Educación a través de la Ley Orgánica LOGSE. Lo contrario es la vulneración de la legalidad vigente y del Convenio que regula y reconoce internacionalmente nuestras titulaciones a través del STCW-F de la OMI.

Además se acordó mantener una relación estrecha y de permanente comunicación entre AETINAPE y la Secretaría General de Pesca.

Reunión en Marina Mercante

Tuvo lugar con el propio Director General, Rafael Rodríguez Valero, con el que se abordó la necesidad de recuperar el acceso al Cuerpo de Controladores Marítimos, que se abrió en el año 1997 y se cerró por las presiones de las centrales sindicales de SASEMAR y del COMME en el año 2010. Sobre este asunto AETINAPE elaboró un informe para la Dirección General

Asimismo, se le planteó la necesidad de un cambio de actitud de los responsables de flota de SASEMAR, quienes están perjudicando gravemente el acceso de nuestros alumnos a la titulación profesional, ya que en determinados buques de esta Institución solo los enrolan de engrasadores y marineros, por lo que los alumnos de Grado Superior en puente y máquinas se encuentran con este “cuello de botella” y no pueden acceder al título profesional al vetarlos como oficiales de puente y máquinas para poder obtener finalmente, tal y como lo establece la legislación vigente, las correspondientes titulaciones profesionales de Mecánico Mayor Naval y Patrón de Altura de la Marina Mercante.

Europa garantiza la igualdad de todos los que utilizan los caladeros de atún, sean o no europeos

El Parlamento Europeo ha dado su visto bueno a un nuevo acuerdo con el Consejo y la Comisión, que permitirá establecer la igualdad de condiciones para todos los barcos, tanto de la Unión Europea como de terceros países, que operen en una misma zona. Es crucial garantizar condiciones idénticas para todos en la misma zona donde las flotas europeas compiten con flotas extranjeras si queremos contar con la confianza de los pescadores.

Entre algunos de sus puntos más destacados, el texto aprobado recoge la petición a la Comisión Europea para que realice las gestiones necesarias con el fin de extender la prohibición del trasbordo en el mar a todas las aguas, una práctica prohibida para los barcos de la UE en aguas de la propia Unión, pero no para los de terceros países, y que es una de las principales causas de la pesca ilegal a nivel mundial. El informe subraya la necesidad de prestar una atención especial a la pesca tradicional y artesanal, y de ofrecer incentivos a los pescadores de atún rojo y pez espada de la UE.



La nueva web de AETINAPE



Ganarás tú y ganaremos todos!

Nos resulta extraño que todavía no forméis parte de AETINAPE. Seguramente es todo lo que queráis desvincularos de la familia náutico-pesquera.

Como sabes, teníamos una página funcionando desde hace años, gracias al esfuerzo y al encomiable trabajo de un querido amigo y compañero, que de forma totalmente desinteresada la construyó, y que siempre hemos contado con su inestimable colaboración, pero consideramos que ahora, como todo en la vida, existía la necesidad de una reactualización de la misma, adaptándola a los nuevos desafíos.

En ella, además de los asuntos de actualidad que puedes ver en el apartado de COMUNICACIÓN a través de Noticias, puedes repasar parte de la historia de la Asociación, tanto a través de las Revistas, desde la última publicación a la primera, como de los Periódicos, que como sabes se elaboraban a través de la recopilación de distintas notas y artículos que sobre AETINAPE se publicaban en distintos periódicos a lo largo y ancho del Estado.

Hemos creado también una sección llamada GALERIA en la que hemos colgado un Album con fotografías de los diferentes actos celebrados desde la fundación de la Asociación; un apartado con Audios de diferentes entrevistas en programas radiofónicos y una Videoteca con enlaces a programas de televisión.

Ha sido un complicado trabajo de cambios de formato, digitalizando la numerosísima documentación que teníamos en papel y en cintas de vídeo y cassette, salvaguardando así nuestra historia, de la que tú formas parte, y abriéndola a las nuevas generaciones. Es un patrimonio de todos nosotros que no queríamos dejar de compartir contigo.

Con todo este material podemos echar por tierra cualquier campaña de difamación y críticas que puedan surgir por parte de nuestros detractores en relación a nuestro compromiso con la profesión y con el sector marítimo-pesquero.



Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros

Entidad profesional, de naturaleza libre, plural y democrática. La organización se fundó en 1982 y se mantiene única y exclusivamente con la aportación de sus socios.

Atendemos todos los trámites de inscripción y gestión de la actividad profesional de los socios.

Entre sus competencias tenemos:

- Una comisión técnica para asesorar sobre los aspectos técnicos en todos sus aspectos.
- El reconocimiento de estudios y profesionales de los titulados en materia pesquera, además del reconocimiento de los titulados en materia de pesca.



En estos últimos 25 años, la AETINAPE ha sido una institución que ha trabajado para mejorar la vida de los socios, para mejorar la profesión y para mejorar la vida de los socios.

Así mismo, no hemos podido recuperar mucha información sobre AETINAPE en prensa, radio y televisión de los primeros años de vida de la Organización, puesto que la tecnología en la época no permitía esa posibilidad. Sólo hemos recuperado una parte de la profusa documentación que sobre la actividad de AETINAPE han recogido los diversos medios de comunicación y que ponemos a tu disposición en esta nueva página.

La página sigue manteniendo sus secciones habituales de empleo y cursos, así como los formularios de contacto por si deseas hacernos cualquier tipo de consulta por esta vía.

De todas formas, la página no está cerrada, y como ente viviente que es, nunca lo estará, permanecerá siempre abierta a todas las novedades y al mucho material antiguo que todavía no hemos podido incorporar a la página.

Por motivos de seguridad los que ya estabais registrados debéis renovar la contraseña para seguir navegando cómodamente por la página. Si te resulta más cómodo, puedes llamarnos o enviarnos un correo con la contraseña que quieras utilizar. Los que no estén registrados deben hacer una solicitud a través de la página web, cuando la recibamos, se comprobará y se autorizará la entrada en la misma.

Te pedimos que visites la página y nos hagas llegar tus opiniones sobre la misma. Agradecemos muy sinceramente tu confianza en la Asociación, ya que nada de lo que aquí se puede ver sería posible sin tu compromiso con la profesión.

Cursos para adaptar las titulaciones a las nuevas atribuciones

Jefatura de pesca sin limitación para Mecánico Mayor Naval

AETINAPE se ha puesto en contacto con la Secretaría General de Pesca para solicitar información sobre el desarrollo del Real Decreto 36/2014, en lo relativo a los cursos de aumento de atribuciones para los Mecánicos Mayores Navales, es decir, Jefatura en pesca sin limitación.

El curso tendrá una duración de 165 horas (según proyecto recibido). Para realizar esta acción formativa el titulado deberá hallarse en disposición de ejercer como Jefe de Máquinas en buques de pesca de hasta 6000 kw.

Nos comentan que la legislación de desarrollo está siguiendo su tramitación oficial y que esperan que antes de que finalice el presente año 2017 esté publicado en el Boletín Oficial del Estado.

Ha habido algunos retrasos en el desarrollo de este RD por diferentes motivos, como las Elecciones Generales, la lentitud burocrática y la consulta que se ha tenido que realizar a las diferentes Comunidades Autónomas, y a los Agentes Sociales, entre los que está AETINAPE

Primer oficial de máquinas en pesca sin limitación para Mecánico Naval

El curso tendrá una duración de 140 horas (según proyecto recibido)

Para realizar la acción formativa el titulado deberá hallarse en disposición de ejercer como jefe de máquinas en buques hasta 1400 kilovatios de potencia propulsora y como primer oficial de máquinas en buques de hasta 6000 kilovatios.

wSi no estás en posesión del curso de jefatura de 6000 Kw (Mecánico Mayor Naval) o primer oficial de máquinas hasta 6000 Kw (Mecánico Naval), ponte en contacto con la Asociación para solicitar información de la oferta formativa de dichos cursos.

Defensa e ISM colaboran para la asistencia sanitaria en el Índico

En el BOE del 10 de julio de 2017 se publica este Convenio de Colaboración para la prestación de asistencia sanitaria. Esta prestación comprenderá a todo el personal, nacional o extranjero, enrolado en los buques pesqueros que faenan en la citada zona bajo bandera española, y a todo el personal dependiente del M. de Defensa participante en la "Operación Atalanta" desplegado en la zona.

El ISM prestará asistencia sanitaria urgente en el Centro Asistencial en el Extranjero de Seychelles(en la Isla de Mahé) y a través del Centro Radio Médico Español.

El Ministerio de Defensa, tiene en los buques desplegados personal sanitario abordo y medios técnicos para atender urgencias médicas. Este convenio tendrá una duración de cuatro años, pudiendo ser prorrogado antes de su finalización por otros cuatro más, sustituye al firmado en el año 2010.

La convivencia de la pesca con la industria del gas, petróleo y minería submarina

No podemos pasar por alto que así como la pesca es una actividad económica de gran importancia a nivel mundial, generadora de empleo, y una fuente de alimento de indudable calidad nutricional, la industria del petróleo y gas se encuentra dentro de una de las principales fuentes de sustento de la economía global.

Somos una sociedad dependiente de los alimentos procedentes del mar, y también dependiente del petróleo, del gas y sus derivados. Lo ideal sería una fuente de energía rentable, renovable y respetuosa con el medio ambiente para propulsar nuestros buques e impulsar nuestra industria, pero a día de hoy la pesca y las actividades de búsqueda y extracción de gas y petróleo deben convivir. Pero para que estas industrias coexistan, debe haber un buen entendimiento entre ambas partes, tomando medidas para que se minimicen los impactos del sector petrolífero y minero sobre las pesquerías y las actividades pesqueras, y practicando conjuntamente e individualmente medidas de prevención y protección del medio marino.

Desde su nacimiento en 2007, la Política Marítima Integrada (PMI) se esfuerza en promover el desarrollo sostenible de la economía marítima europea y en mejorar la protección del medio marino, fomentando la cooperación de todos los interesados más allá de los sectores y las fronteras.

Uno de los logros de los debates y negociaciones dentro de la PMI fue la aprobación en 2013 de la Directiva 2014/89/UE de ordenación del espacio marítimo después de más de un año de compleja negociación entre Consejo, Comisión y Parlamento Europeo. Esta Directiva establece la obligación de que los Estados miembros se doten de planificación marítima espacial, un procedimiento para organizar los usos del mar, dejando a elección de los Estados miembros el contenido de los planes, es decir, qué aguas marítimas de cada Estado miembro están afectadas y qué actividades incluidas.

Así mismo se indica en la Directiva que al desarro-

llar los planes de ordenación se tengan en cuenta aspectos medioambientales, económicos y sociales, y se recabe la participación de grupos de interés, garantizando en la elaboración de planes, la cooperación transfronteriza entre los estados miembros, promoviendo a su vez la cooperación con terceros países.

La Directiva Marco sobre la estrategia marina indica que las estrategias marinas aplicarán un enfoque ecosistémico respecto de la gestión de las actividades humanas, garantizándose que la presión conjunta de dichas actividades se mantenga en niveles compatibles con la consecución de un buen estado ambiental, permitiéndose a la vez el aprovechamiento sostenible de bienes y servicios marinos por las actuales y futuras generaciones.

En relación a España, basándose en las recomendaciones de la Política Marítima Integrada de la UE y en la Directiva Marco para la ordenación del espacio marítimo, se publicó en abril de este año el Real Decreto 363/2017 que establece un marco para la ordenación del espacio marítimo en aguas bajo soberanía española y en la plataforma continental española. Se contempla en la misma la participación pública en la tramitación de los planes. Las propuestas de planes de ordenación se elevarán para su aprobación mediante Real Decreto del Consejo de Ministros antes del 31 de marzo de 2021.

Con lo expuesto anteriormente, aun sabiendo que no es tarea sencilla, urge que los gobiernos y las distintas autoridades, a nivel nacional e internacional, desarrollen los planes de ordenación y reglamentos integradores de gestión de los mares y océanos, claros y concisos, teniendo en cuenta el medio ambiente marino en sí mismo y las actividades y necesidades de las distintas industrias y economías que dependen de él. Basándose para el desarrollo de los mismos no sólo en los datos aportados por los distintos comités y publicaciones científicas-técnicas, sino también en los estudios y valoraciones socio-económicas de los distintos sectores industriales que operan en sus aguas y que dependen de los recursos naturales de los mares y océanos a nivel global para subsistir.



CONCLUSIONES

— La industria pesquera actualmente se sitúa entre las principales actividades económicas europeas llevadas a cabo en el medio marino, ocupando la segunda posición en cuanto a empleos generados tras el turismo náutico y costero, y la tercera posición en cuanto a valor económico, tras el turismo y el transporte marítimo.

— La creciente demanda de recursos energéticos y minerales, acompañados de su paulatino agotamiento en tierra, ha llevado a las industrias petrolera, gasera y minera a centrar su atención en el mar, en zonas donde la pesca tiene desde antaño caladeros de gran importancia.

— Diversos estudios científicos indican que las actividades de búsqueda y extracción de gas y petróleo tienen efectos negativos, tanto directos como indirectos, en las distintas pesquerías. Así mismo se espera que la actividad minera submarina profunda conlleve un daño significativo en los fondos marinos así como en la fauna que habita en ellos y en la calidad de la columna de agua.

— Es necesario que cuando se concedan licencias de exploración o explotación de yacimientos petrolíferos, gasíferos o minerales, se tenga en cuenta a la industria pesquera que ya opera en esas áreas.

— Sería importante la realización de investigaciones más profundas sobre el impacto de las actividades de prospección y explotación petrolífera o mineral en el medio marino y en las pesquerías para poder diseñar medidas de mitigación efectivas que beneficien a la vida marina y a las pesquerías, sin comprometer el valor económico de las industrias petroleras o mineras.

— Es importante para una buena coexistencia entre las distintas actuaciones llevadas a cabo en el medio marino, así como para la protección de los recursos y del medio ambiente marino en general, la elaboración de planes de ordenación del espacio marítimo consensuados y de una legislación relacionada clara, integradora, enfocada en todos los frentes de actuación de los caladeros o áreas marinas de interés, y teniendo en cuenta para su elaboración tanto los aspectos biológicos del medio como los aspectos socio económicos de las industrias que operan en las distintas regiones marinas.



La INDNR y la gobernanza sostenible del océano

Karmenu Vella

Comisario de Medio Ambiente
Asuntos Marítimos y Pesca de la UE

Los días 5 y 6 de octubre, la Unión Europea acogió por primera vez la Conferencia Ocean Our, en Malta. Uno de los principales objetivos de este evento internacional de alto nivel es garantizar que las comunidades pesqueras y costeras prosperen, no sólo en Europa, sino en todo el mundo. No sólo en beneficio de la generación actual, sino en la de las generaciones venideras. ¿Cómo? Mediante la promoción de un uso más sostenible de los recursos marinos en el contexto de una mejor gobernanza oceánica

La gobernanza oceánica es un concepto amplio que abarca zonas como el cambio climático, la contaminación marina, la economía azul sostenible, las áreas marinas protegidas, la seguridad marítima y la pesca sostenible. Estos son, de hecho, los seis temas clave del orden del día de la Conferencia.

Aquí me gustaría abordar un elemento en particular, un elemento central de la política sobre la pesca sostenible: la lucha contra la pesca ilegal, no reglamentada y no declarada (INDNR).

Los operadores despiadados continúan saqueando las poblaciones de peces, vaciando nuestros océanos y perturbando los ecosistemas marinos. Las consecuencias son obvias e innegables. Los pescadores y los operadores honrados y respetuosos de la ley pagan el precio de las existencias reducidas y la competencia desleal. En los países en desarrollo, la pesca INDNR priva a muchas personas de su principal fuente de alimentos nutritivos y proteínas animales, al tiempo que les roba oportunidades económicas y puestos de trabajo.

La UE tiene normas estrictas que impiden que los peces capturados ilegalmente se vendan en nuestro mercado y aterricen en nuestras mesas de cena. Pero vamos más allá. Abordamos el problema en la fuente identificando a los infractores, ya sean países, empresas o individuos, y haciendo que cambien sus prácticas. Para ello, trabajamos estrechamente con los países para mejorar su gobernanza pesquera e imponemos cuantiosas multas a los pescadores INDNR para que les peguen donde duele. Hemos tenido éxito en alentar a los países a cumplir sus obligaciones internacionales, y a los pescadores y a los operadores a cumplir los reglamentos nacionales y regionales.

Pero aún no hemos terminado. Nuestra lucha contra la pesca ilegal continúa. Todos llevamos la responsabilidad colectiva de erradicar las prácticas nocivas: no sólo como gobiernos, instituciones e industrias, sino también como individuos – como pescadores, como minoristas y como consumidores de productos pesqueros. Por lo tanto, insto a AETINAPE, como una de las asociaciones de pescadores más grandes de Europa, a que utilice su voz localmente, regional e incluso mundialmente para promover este cambio informando y asegurándose de que sus miembros no participen y no toleren la pesca INDNR.

Estoy seguro de que usted estaría de acuerdo en esto: traer mariscos legalmente atrapados y sostenibles en nuestros platos es el mejor anuncio para los pescadores de la UE. Las poblaciones de peces son un bien común y respetando las normas vigentes para protegerlas, podemos asegurarnos de que nuestros océanos seguirán proporcionando a las generaciones actuales y futuras.

Noticias de grandes huracanes y tifones

José Ignacio Espel Fernández

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de Honor de AETINAPE

Recientemente, en el mes de septiembre, la prensa internacional se ha hecho eco en sus páginas de los terribles efectos del huracán Irma, que ha devastado varias islas del Caribe, incluido el norte de Cuba, y penetrando en USA por Florida ha originado la evacuación de más de un millón de personas y daños económicos ingentes.

La escala que se emplea para medir la intensidad de los ciclones tropicales (se les llama huracanes en el Caribe y tifones en el Índico y en el mar de China) es la Saffir-Simpson, que los clasifica entre 1 y 5 según la intensidad del viento y la presión en superficie. Así la categoría 5 corresponde a vientos de más de 250 km/h y presiones inferiores a 920 milibares (o hectopascales).

¿Pero es el Irma el mayor ciclón registrado desde que se tienen datos contrastados, según reflejan algunas informaciones de prensa? La respuesta es no. Sin ser exhaustivos citemos algunos ejemplos: el huracán Cleo en 1958 registró vientos de 250 km/h, el tifón Agnes de 280 km/h en 1957 entre Hong-Kong y Japón, y un ciclón del Índico llegó a los 300 km/h en la isla de Tamatave en Madagascar.

¿Se producen actualmente más huracanes debido al cambio climático? No hay pruebas fehacientes de que sea así. No olvidemos que el número de huracanes que se producen al año es muy variable: se habla de un promedio de 7 a 10 pero por ejemplo en 1930 se originaron 2 mientras que en 1933 se detectaron 21 huracanes. ¿Influye el fenómeno del “Niño” en el número e intensidad de los huracanes? Hay estudios científicos que así lo afirman pero se mantienen dudas sobre su influencia real.

Cabe también preguntarse si los ciclones actuales son más intensos que hace décadas. De nuevo la respuesta es negativa, lo que realmente sucede es que su efecto destructor pasa por lugares mucho más poblados que hace 50 o 70 años y por ello originan más víctimas.

Para finalizar no podemos olvidar los efectos desastrosos que producen los ciclones en la navegación marítima. Recordemos que en diciembre de 1944, en plena Segunda Guerra Mundial, un tifón dejó seriamente dañados a 28 buques de la flota norteamericana, se hundieron 3 destructores y se perdieron 800 vidas. Otro caso muy comentado fue el naufragio del buque escuela “Pamir”, en septiembre de 1957, originado por el huracán Carrie y en el que falleció toda la tripulación.

En la actualidad, a pesar de los grandes avances en la construcción naval, los ciclones son un gran peligro para la navegación y todos los capitanes saben que deben evitarlos. En las escuelas navales se siguen enseñando las maniobras de evasión ante ellos.

Los coeficientes reductores de la edad de jubilación en el régimen especial de la seguridad social de los trabajadores del mar

Luis Casqueiro Barreiro

Director del Instituto Social de la Marina

La jubilación de los trabajadores del mar no ofrece, en principio, grandes variaciones en comparación con la jubilación de cualquier otro trabajador, ya que la normativa aplicable tanto en relación con la edad así como en lo relativo a la determinación de su cuantía y demás requisitos para acceder a la pensión de jubilación es similar, como así lo corrobora el hecho de que la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, en su artículo 30 realice una remisión a la normativa del Régimen General o del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

Sin embargo, sí que presenta una particularidad muy concreta, que es la existencia de unos coeficientes reductores de la edad de jubilación, que producen el efecto de adelantar la edad de jubilación con relación a la edad legalmente establecida. La justificación de su existencia venía ya recogida en la Exposición de Motivos del Texto Refundido de 1974, al señalar que su aplicación “queda justificada por la dureza, carácter agotador y condiciones penosas en que se desarrolla, en muchas ocasiones, el trabajo de los marinos mercantes y pescadores de altura” y, por ello, se permite reducir la edad de jubilación “en aquellas actividades profesionales de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre en las que se acusen elevados índices de morbilidad o siniestralidad, así como aquellas otras cuya realización implique una continua separación familiar y alejamiento del hogar.”

Basándose en la anterior filosofía, se regularon por primera vez mediante el Decreto 2309/1970, de 23 de julio, siendo esta normativa a lo largo de los años objeto de varias modificaciones, tanto para elevar aquellos que se consideraban que se encontraban por debajo de su penosidad o peligrosidad, como para incluir a colectivos que en la primera regulación se habían quedado excluidos, como eran los trabajadores autónomos o los mariscadores, percebeiros y recogedores de algas, entre otros.

La regulación actual se encuentra recogida en el

Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por la que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, en el que sobre todo se modificaron los coeficientes reductores aplicables a los barcos de la Marina Mercante y se eliminaron la zonas de navegación para su aplicación. En este último Real Decreto, se autorizaba al ISM a elaborar un plan de medios necesarios para conseguir la informatización de los datos contenidos en los documentos probatorios justificativos de los trabajos realizados, a fin de obtener una simplificación y agilización de la prueba de los servicios profesionales que dan derecho a la aplicación de los mismos.

Como consecuencia de dicho mandato se realizaron dos acciones fundamentales;

— Por un lado, se consiguió establecer una unificación del identificativo de la embarcación y así se produce una identidad entre el que consta en el Registro de Embarcaciones y Empresas Navieras de la Dirección General de la Marina Mercante y el que consta en el Fichero de embarcaciones del Instituto Social de la Marina. De esta forma, se ha podido poner a disposición de la citada Dirección General un servicio web al que acceden las Capitanías Marítimas a los efectos de comprobar, en el momento del despacho de la embarcación, que los trabajadores se encuentran de alta en el citado Régimen Especial y, en concreto, en el Código de Cuenta de Cotización del buque a despachar. También se han puesto operativos otros servicios web, como son el de certificación de grado de aptitud del reconocimiento médico de embarque marítimo, el certificado de formación sanitaria y certificación de la validez del botiquín a bordo.

— Por otro lado, se ha desarrollado un servicio de consulta en movilidad informativo del cálculo del coeficiente reductor en la edad de jubilación, de tal forma que en cada momento un trabajador del mar puede consultar cuál es su coeficiente aplicable desde su móvil.

Cabe también recordar, que los coeficientes reductores se aplican en función de los días trabajados en una determinada actividad y, su resultado se obtiene mediante la realización de una serie de operaciones matemáticas, procediéndose en primer lugar a

totalizar la vida laboral del trabajador siendo su resultado dividido entre 365 y, por último, el cociente resultante de la división se multiplica por el coeficiente correspondiente de entre la escala establecida de un 0,40 a un 0,10, para así determinar el número de años o fracciones de años en que será reducida la edad de jubilación. El máximo de años en que puede adelantarse la edad de jubilación es en 10 años despreciándose todos aquellos que supere dicha cantidad.

Por último, recordar que el coeficiente reductor no solo produce el efecto de adelantar la edad de jubilación, sino que el tiempo de adelanto se considera cotizado a efectos del porcentaje aplicable para calcular la pensión de jubilación.

Como conclusión, podría decirse que el Régimen del Mar se ha configurado como un régimen con una especial protección por las duras y peligrosas condiciones en que se desarrolla la actividad marítima-pesquera y que estas especialidades han sido recogidas en su normativa actual configurada por la citada Ley 47/2015 y por la remisión que realiza al Real Decreto 1311/2007, así como al Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, en el que se regula el procedimiento al que deberá ajustarse cualquier modificación, supresión o aplicación de nuevos coeficientes reductores de la edad de jubilación.

Buques autónomos, retos y oportunidades de un futuro no tan lejano

José Luis García Lena

Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, de la DGMM

El sector marítimo está despertando a una nueva perspectiva de futuro que es común a muchos otros sectores del transporte, la industria y los servicios. Las tecnologías de inteligencia artificial junto con el avance en las condiciones de cobertura de las telecomunicaciones apuntan a un futuro en el que el transporte por mar se realice sin la presencia a bordo de tripulaciones o, al menos, con mucha menor presencia de estas.

Todos hemos tenido ocasión de ver videos de coches autónomos, y quien más quien menos ha conducido o viajado en un coche con asistencia para cambio de carril, detector de velocidades en las señales, radares de cercanía y muchos otros sistemas tecnológicos que pueden integrarse en un sistema de conducción autónoma. La aplicación al entorno marino de muchas de estas tecnologías no está exenta de problemáticas particulares, aunque sin duda no son de una gravedad superior a las que los vehículos terrestres afrontan.

Las previsiones que se manejan para la puesta en marcha de los buques autónomos establecen un horizonte de 10 años para la navegación costera no tripulada, y uno de 15 a 20 años para la navegación autónoma en alta mar; sin embargo, algunos asuntos técnicos deben abordarse en el camino hacia la puesta en marcha de la navegación autónoma, tales como:

- Disponibilidad de ancho de banda de comunicación confiable;
- Electrificación de las plantas propulsoras;
- Identificación de las necesidades de formación en toda la cadena de valor;
- Adaptación de los convenios internacionales y/o la legislación regional para el despliegue de sistemas autónomos;
- Aclaración del régimen de responsabilidad: hoy en día está basada en la figura de un Capitán responsable a bordo.
- Formación y titulación de las nuevas "tripulaciones", es decir, los técnicos y operadores que bien controlen, bien realicen en remoto el seguimiento de las citadas embarcaciones
- Ciberseguridad;
- Verificación y validación de dispositivos marinos autónomos;
- Aceptación pública.

Una de las más difíciles de salvar, en todo caso, es la relativa al marco regulatorio de la navegación autónoma y a distancia, su relación con el factor humano y la asunción de responsabilidades por el armador, y por los "operadores" o "técnicos" a cargo del control y seguimiento en remoto de las embarcaciones.

Como muestra del interés que suscita este asunto, se han abordado ya algunas iniciativas para afrontar los aspectos regulatorios de la operación de estas embarcaciones. Así la Organización Marítima Internacio-

nal (OMI) acordó en la reunión 98ª del Comité de Seguridad Marítima (MSC98) incluir en el programa de trabajo un punto relativo a los sistemas de superficie autónomos marítimos que reconociera la necesidad de un “ejercicio de determinación de la reglamentación”.

La intención de este punto en el programa de trabajo es examinar los Convenios y Códigos de la organización para identificar:

- Reglamentos de la OMI que, en su redacción actual, excluyen las embarcaciones no tripuladas;
- Reglamentos de la OMI que no tendrían aplicación a las embarcaciones no tripuladas (ya que se refieren puramente a una presencia humana a bordo); y
- Reglamentos de la OMI que no impidan operaciones no tripuladas, pero que necesiten ser modificados para asegurar que la construcción y operación de MASS se lleven a cabo de manera segura y ambientalmente racional.

En todo caso el elemento humano, y los aspectos formativos, deben tenerse en cuenta a medida que se requieren habilidades diferentes y nuevas a lo largo de toda la cadena de valor marítima, desde la fase de diseño hasta la operacional en la que entrarán en juego ‘equipos autónomos basados en tierra’.

Las profesiones marítimas no pueden permanecer al margen de esta perspectiva, y para adoptar los cambios necesarios en la formación y capacitación de los profesionales marítimos en el campo de los buques autónomos la colaboración de las Asociaciones como AETINAPE va a resultar fundamental

En defensa de los títulos

José Manuel Costas Capelo

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

Este es un país en el que el discurrir de la vida en común está llena de sobresaltos, cuando no de tragedias. Decía el estadista y político alemán, Otto von Bismarck: “Estoy firmemente convencido de que España es el país más fuerte del mundo. Lleva siglos queriendo destruirse a sí misma y todavía no lo ha conseguido”. Cabría esperar que ésta reconocida dificultad para acordar del pueblo español se iría diluyendo con la llegada de las nuevas generaciones, más ilustradas y más viajadas. Sin embargo, vemos con gran decepción que a pesar de haber conseguido en nuestras escuelas una enseñanza universal y de notable calidad, estamos lejos de haberlo conseguido. Pienso que se hace necesario incorporar en los currículos de nuestros centros de educación obligatoria cambios que incluyan materias con los elementos de formación necesarios para que todos entendamos desde niños el respeto que debemos siempre a la opinión de los demás, o que comprendamos la necesidad de priorizar la razón respecto de las emociones cuando tengamos que dar solución a un problema que afecta a terceros o a una comunidad cualquiera.

Viene a cuento lo anterior por la campaña que se ha abierto en relación con la falta de titulados, tanto de puente como de máquinas, en nuestros buques, y la necesidad de soluciones que parecen responder claramente a interés de parte. Alguien puede pensar que este es un asunto menor y que el preámbulo de este artículo puede parecer fuera de lugar. Es posible, pero lo acontecido estos días en nuestro país ha activado mi visión más pesimista de nuestra incapacidad para acordar, incluso para gestionar nuestras responsabilidades ordinarias, propias de nuestras respectivas actividades. Volviendo al tema, motivo de este artículo, no se puede negar la legitimidad de los armadores a expresar su preocupación por la dificultad de completar sus tripulaciones, pero no es posible echar mano de una alternativa que implique reducir el nivel de exigencias de las titulaciones porque esto supondría también rebajar el nivel de seguridad de las personas, de los bienes y del medio ambiente.

Quienes, por razón de su cargo hayan de tomar decisiones, han de hacerlo teniendo en cuenta todas las variables que puedan ayudar al fin que se persigue, pensando siempre que solo el mejor diagnóstico produce la mejor solución. En el asunto que nos ocupa, cabría considerar aspectos como los siguientes, que afectan a la calidad del trabajo que desarrollan esos titulados en sus buques y a la propia calidad de vida de los mismos: seguridad, bienestar, ingresos y períodos de descanso.



so, tanto a bordo como de vacaciones. En definitiva, promover que el trabajo de la gente de mar resulte más atractivo, más deseado. Los jóvenes de hoy, nacidos y criados en una sociedad que ha logrado un nivel de desarrollo socioeconómico incomparablemente superior al de generaciones anteriores, no se sienten cómodos entre los mamparos de algunos de los barcos de nuestra flota porque, entre otras cosas, la calidad de su habitación se aleja sustancialmente del confort del que disfrutaban en sus casas. Por otro lado, su mejor formación y la gran flexibilidad de la oferta educativa del país, les permite elegir entre distintas ofertas laborales, incluso ajenas al mundo de la pesca, lo que facilita su salida del sector. Los salarios, que en otros tiempos garantizaban un mejor nivel de renta, hoy se han devaluado notablemente en muchas empresas pesqueras. De este modo, después de una exploración de las ofertas de trabajo que tienen a su alcance, terminan por elegir aquellas que mejor satisfacen sus expectativas, como pueden ser: remolcadores, embarcaciones de salvamento marítimo, de vigilancia aduanera, de inspección pesquera o de investigación oceanográfica, entre otros.

■

Por otro lado, no podemos dejar de reconocer la gran responsabilidad que pesa sobre los hombros de los armadores por la necesidad que tienen de hacer viables sus empresas, con lo que ello implica de riesgo, preocupación y stress. Conozco la inquietud con la que viven estas dificultades de contratación de sus titulados, hasta el punto, que algunos de ellos, con los que me une una buena amistad, me preguntan con frecuencia qué ha sido de los alumnos que realizaron las prácticas en sus barcos.

■

Por ello, es necesario abordar este problema en torno a una mesa donde se reúnan todos los sectores implicados para que las decisiones comporten una solución de largo recorrido. Es necesario que esta solución proporcione bienestar a todos, armadores y tripulantes. El compromiso y generosidad de unos y otros deberá hacer posible la supervivencia de las empresas, pero también tendrá que permitir una vida más digna a la gente de mar. Las soluciones que se adopten sin considerar las demandas del otro estarán abocadas irremisiblemente al fracaso.

¿Por qué fuimos a la pesca? Unos por los otros

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

Secretario General de AETINAPE

Aquí en este barco no hay quiñón de salado, decía Cándido a media voz- como si tuviese miedo de que el Patrón de Pesca lo escuchase (era su tío). Es verdad -dijo Coruña-yo en todos los barcos que anduve nos dejaban salar bacalao y maruca para quiñón de la gente, Señor Juan nos miró con cierto desdén, como diciendo, es lo que hay: Por culpa de Uno pagamos Todos.

Hay situaciones en la vida que parecen inmutables, que a fuerza de ver que ocurren cada cierto tiempo nos adaptamos a ellas, aunque no estemos de acuerdo o no acabemos de entender el por qué ocurren.

Debido a la fuerza de gravedad, los objetos, las cosas caen al suelo. Antes de que Newton descubriera la fuerza de la gravedad, la gente veía caer los objetos, las cosas y muchos se preguntarían ¿por qué?. No se sabía, pero eso no influía lo más mínimo en el cumplimiento de los efectos de dicha gravedad. Cuando Newton descubrió y desarrolló la Ley de La Gravedad, sabemos y comprendemos el motivo por el cual la báscula nos recuerda el exceso de comida del fin de semana, por ejemplo.

Hace unos días leí en una revista de tirada internacional que un famoso cantante de rock,- no recuerdo el nombre lo siento- después de largas investigaciones y comprobaciones había declarado que las fotos satelitarias de la Nasa y otras agencias espaciales estaban trucadas y que la tierra no es redonda como nos quieren hacer creer. Inmediatamente en las redes sociales salieron admiradores apoyando y confirmando esta teoría y por supuesto detractores opinando lo contrario. No recuerdo quien fue el que desarrolló primero la teoría de que la tierra era redonda, pero hasta esa fecha la gente pensaba que era plana y no por eso cambió la figura geométrica de nuestro planeta. De hecho, la Iglesia Católica aun hace poco tiempo que reconoció que la tierra era redonda y que giraba alrededor del sol y no lo contrario como venía sosteniendo. Semejante error no influyó lo más mínimo en su cometido (de la

Iglesia) siguen salvando almas y el negocio sigue generando beneficios. Por su parte el planeta Tierra, sigue siendo redondo y girando alrededor del Sol sin importarle tampoco que la Iglesia y otros entes crean lo contrario.

Poco mas tarde, en el camarote a salvo de oídos extraños, Cándido nos comentaba que hacía dos o tres mareas cuando fueron a repartir el quiñón de salado, un marinero discutió con el Patrón de Pesca a raíz de que había diferencias a la hora de repartir el quiñón; mientras que la norma o el trato no firmado sobre este asunto era que el quiñón debía ser para todos igual.

Ahí empezó la discusión, pues en el pescado salado la sal la ponía el armador y por lo tanto había que hacer una parte más, pero como no colaboraba no le pertenecía, y así exponiendo cada uno sus razones fueron levantando la voz hasta que el Patrón de Pesca dijo: Pues como no quiero discutir más contigo y para evitar estos líos en este barco no hay mas quiñón de salado para nadie y se acabó. Y así fue, dijo Cándido como nos quedamos sin quiñón de salado en este barco mientras que en los demás lo siguen llevando. Por culpa de Uno pagamos Todos- repitió Señor Juan- en la mar siempre es así. Era mi primera marea como marinero al Gran Sol, y también la primera vez que oía hablar de quiñón de salado y de lo que nos pertenecía por costumbre o por derechos adquiridos.

Han pasado casi 50 años desde la primera vez que oí decir a Señor Juan que en la mar siempre pagamos Todos por culpa de Uno. En las siguientes mareas, creo que en todas ocurría algo por lo cual teníamos que pagar Todos por culpa de Uno.

Todas las mareas igual, venga discutir ¿por qué a mí no me dan el tabaco que me pertenece y al maquinillero le dan el doble? Pues porque el maquinillero fuma el doble que los demás y tu no fumas, solo lo quieres para vendérselo a doble del precio en cuanto termine su parte.- Eso fue lo que hizo el año pasado el que dormía en mi camarote- Decía el marinero- Es verdad y desde entonces el tabaco se reparte entre los que fuman.

-Pues no hay derecho- volvía a insistir- que por culpa de ese marinero ahora nos quedamos todos

sin el tabaco que viene para todos y cada uno con su parte hace lo que quiere: Lo lleva para su casa, lo vende o lo regala. Siempre igual por culpa de Uno pagamos Todos y no sé porque es así.

Este es un caso real que nos sirve como ejemplo de como todas las mareas se cumple el dicho como si fuera una Ley Universal inmutable, pues cada vez que ocurre se intenta buscar una solución o explicación, pero siempre se llega a la misma conclusión: creas o no creas que es justo o injusto, que se puede evitar o no, el resultado es el mismo.

Sin ir más lejos en este mi último viaje después de cierto tiempo sin navegar en barcos españoles, me encuentro con algunos cambios a mejor sobre todo en seguridad e higiene y mejoras también en calidad de vida de la tripulación.

También se terminó con el consumo de vino o alcohol a bordo -al menos en parte-aunque a los domingos y festivos se permite una ración de vino a la comida. El día del Carmen, día de Nuestra Patrona, se permitió vino con la comida y también unas copas de licor con el café, y el resultado fue que a la hora de meter el lance a bordo uno -el de siempre- no pudo levantarse pues no se encontraba en condiciones de trabajar y se monta el lío de siempre.

Resultado: queda prohibido el consumo de vino y alcohol durante la marea. Por culpa de Uno volvemos a pagar Todos, y no sé porque. Da exactamente lo mismo que lo sepas o no lo sepa, el funcionamiento de ese axioma es inmutable. Todo esto viene ocurriendo en los barcos desde que yo recuerde, pero por las particularidades que tiene la convivencia en espacios reducidos y durante prolongados periodos de tiempo, yo pensaba que en otro tipo de vida o convivencia no debería ocurrir esto, pues en tierra cuando se comete una falta, paga el que la comete, en principio paga el culpable y nunca pagan todos por el daño que comete uno.

En tierra no es necesario tomar medidas preventivas en ese aspecto, pues no nos encontramos en un espacio reducido y con peligro de que se hunda si en una emergencia el equipo no funciona. Eso pensaba yo cuando llegamos a tierra y nos ponemos al tanto de las noticias. Parece que todo está a punto de romperse y hundirse. Están o estamos Todos pagando el daño que hace Uno. ¿Estamos en tierra o seguimos en el barco?

¿La Democracia no era la mayoría quien mandaba sobre la minoría?- Eso era antes, ahora se modificó la Ley y es al revés pues como mejor funciona la Democracia es cuando uno manda y los demás a callar que aquí mando yo.

Al final tenía razón aquel viejo Patrón de Pesca, "NON HAY MAIS QUIÑON EN ESTE BARCO Y SE ACABO". En tierra el tiempo tiene otra medida distinta que en la mar, los adelantos y beneficios en calidad de vida que se van logrando en tierra llegan a los barcos un poco más tarde pero poco a poco se va avanzando, esto lo venimos constatando de forma constante los últimos diez o quince años, pero ha bastado un solo viaje para que al regresar a tierra nos encontremos con un panorama político insólito, que amenaza con echar por la borda todo lo logrado en los últimos cuarenta años. ¡Qué pena! decía el contramaestre -¡Ahora que ya teníamos de nuevo el Quiñón de salado viene este a tirar todo por la borda! Un abrazo a todos. Nos vemos en la próxima reunión de AETINAPE

Medios, principios y fines

■
Xosé María García Palmeiro

Periodista y Socio de Honor de AETINAPE

■
Escribo tras el terrible impacto de los incendios en tierra firme galaica y bajo la avalancha de públicas palabras oficiales perfectamente prescindibles. El problema no es de medios, sostuvo alguna autoridad declarante. Y puede que no le falte razón. Acaso el problema no sea de medios, sino de principios y de fines.

■
Feo panorama en tierra. Miremos entonces al mar, esa despena, ese camino. Comprobaremos enseguida que los viejos problemas persisten y se agravan. La pesca se ahoga también por las malas artes de la sobrepesca en un mar cada vez más incapaz de digerir plásticos e inacabables propinas de vertidos. Y eso que las disposiciones y las declaraciones hablan cada vez más de sostenibilidad. La Política Pesquera Común (PPC) de la Unión Europea (UE) subraya particularmente esa expresión y recuerda que “las poblaciones de peces pueden ser renovables, pero son limitadas. Sin embargo, algunas están siendo sobreexplotadas. Como consecuencia de ello, los países de la UE han tomado medidas para garantizar la sostenibilidad...”. Etc., etc.

■
Vienen a continuación las autoridades nacionales. En el 2014, el entonces Secretario General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Andrés Hermida, afirmaba que los objetivos de la nueva PPC se orientan a “garantizar una pesca y acuicultura sostenibles desde el punto de vista medioambiental, pero también económico y social”. Todo ello “contribuyendo al aumento de la productividad, a un nivel de vida adecuado para el sector pesquero y a la estabilidad de los mercados...”.

■
Y seguimos disponiendo sobre lo dispuesto. He aquí los dos primeros párrafos del preámbulo de la Ley 33/2014, de 26 de diciembre, por la que se modifica la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado:

■
“La Ley 3/2001 vinculó la política pesquera común y la gestión de la pesca marítima con la protección de los recursos y el desarrollo sostenible del sector pesquero, mediante un régimen basado en el equilibrio de las disponibilidades existentes y su explotación racional y responsable para obtener el empleo

óptimo de los factores de producción, favoreciendo así la rentabilidad y mejorando las condiciones socioeconómicas del sector pesquero a medio y largo plazo, especialmente la de las poblaciones locales dependientes de la pesca”. (...)

■
“La Política de Igualdad de Oportunidades tiene carácter horizontal, y debe ser integrada en todos los ámbitos de la acción pública. En línea con este postulado, se considera necesario introducir dentro del ámbito de la política pesquera un nuevo artículo, indicando expresamente que esta ley persigue la mejora de la situación socioeconómica de la población en los territorios donde se desarrolla la actividad pesquera y acuícola, incorporando el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, así como la prohibición de cualquier tipo de discriminación en el sector”. Etc., etc. Siguen 27 páginas de no muy placentera lectura. Lo del cumplimiento de lo dispuesto ya es otro cantar y puede que hasta llegue a entenderse porque navegamos en un proceloso mar sacudido por sucesivas y ¿leídas? disposiciones legales.

■
Así las cosas, diríase que estamos que lo tiramos casi todo por la borda, adobado con incumplimientos reiterados y palabras y disposiciones prescindibles. No es posible ponerle puertas al campo y menos aún regular un mar del que apenas conseguimos controlar medianamente, y en clave nacional, un 30 por ciento.

■
Medios, principios y fines. Malos tiempos para la gobernanza en tierra y mar. Habrá que buscar refugio temporal en el “Gran Sol” de Ignacio Aldecoa: “Las bocas feroces y dolorosas de las merluzas, los cuerpos sumergidos en los cuerpos, amenazaban desde la muerte. Los lenguados, recorte de suelo, tembloroso límite de arena de fondo -ojos nublados, tacto graso, horizontalidad de espina- eran pura sumisión desde la muerte. Los bacalaos y las barruendas de senatoriales testas, solidificadas gelatinas, habían muerto plácidamente. Los peces menores de la redada: pintarrojas, rapas, besuguillos, cucos, carnavales, payasos, rayas, escualos... manchaban de colores la plata blanca, la plata negra, la plata negrverde de los pescados de gran marea y el cáñamo de los pescados planos”.

Por un momento la buena literatura nos conduce al mar deseado, en feliz singladura. Por un momento.

El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar, STCW-78, Manila 2010 y las titulaciones profesionales de la marina mercante española

Vicente Yáñez González

Ex Jefe del G.T.P. Actividades Marítimo Pesqueras, del Proyecto de Reforma de los Contenidos de la FP del Ministerio de Educación.

Profesor jubilado IES Universidad Laboral (A Coruña)

Resumen. En este artículo se hace un análisis de los aspectos relevantes de la Enmienda 2010 (Manila) al “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la gente de mar”, STCW 1978; así como el estudio comparativo entre los títulos y requisitos de formación que se recomiendan en el “Convenio” y lo que la Legislación española establece para los patrones de altura y patrones de litoral.

Palabras clave: Organización Marítima Internacional (OMI); Convenio Internacional de Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar 1978 (STCW-78), Enmienda 1995 (STCW-78/95), Enmienda de Manila 2010 (STCW-78/10); el conocimiento, las habilidades prácticas, el período de embarque o de formación: servicio a bordo; función y área de responsabilidad, nivel de responsabilidad: gestión, operacional, apoyo; normas de competencia: conocimientos, comprensión, suficiencia mínima; título de competencia: capitanes, oficiales, operadores de radiocomunicación y marineros; refrendo de reconocimiento; título de suficiencia, pruebas documentales; programa de educación y formación reconocido, libro registro de formación, período de formación: familiarización específica; diario de navegación, registro de formación; instrucción básica en seguridad; títulos auxiliares: ARPA, SMSSM; seguridad para oficiales: prevención de la contaminación: supervivencia personal, prevención y lucha contra incendios, primeros auxilios y responsabilidades personales y sociales

PARTE UNO: El Convenio STCW-78 (1)

La clave para mantener la seguridad de la navegación y la limpieza de nuestros océanos es que la gente de mar de todo el mundo satisfaga altas normas de competencia y profesionalidad en las funciones que desempeña a bordo.

El “Convenio” fue aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1978 y entró en vigor

en 1984. A finales de la década de los 80, quedó claro que el STCW-78 no estaba logrando su objetivo de mejorar las normas profesionales en todo el mundo y por ello, los miembros de la OMI decidieron enmendarlo. Esta enmienda se llevó a cabo a principios de 1990, y el Convenio en su forma enmendada pasó a llamarse el STCW-78/95.

Mientras que el Convenio STCW-78 se centró casi exclusivamente en el conocimiento, el STCW-78/95 hizo más hincapié en las habilidades prácticas y las competencias respaldadas por el conocimiento teórico. Las enmiendas de 2010 continuaron dando más importancia a la competencia que al período de embarque o de formación.

Ámbito de aplicación.- El Convenio será aplicable a la gente de mar que preste servicio en buques de navegación marítima con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, salvo la que preste servicio en: a) buques de guerra, b) buques pesqueros; c) yates de recreo no dedicados al comercio; o d) buques de madera de construcción primitiva.

Plazos a cumplir.- El Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada entró en vigor el 1 de enero de 2012. A partir de enero de 2017, toda la gente de mar estará obligada a cumplir las normas del Convenio STCW de 2010. Las tres fechas importantes a recordar son las siguientes:

— 1 de enero de 2012. El Convenio STCW-78/10 entra en vigor para todos los países que forman parte del Convenio. A partir del 1 de enero de 2012 en adelante, deberán cumplirse los requisitos correspondientes a las nuevas horas mínimas de descanso y el registro de las horas de trabajo. Durante este periodo transicional de cinco años, las partes podrán continuar expidiendo títulos de competencia en conformidad con sus prácticas previas, sin embargo, a partir del 1 de julio de 2013, la formación y competencia de la gente de mar nueva, deberá cumplir el Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada. A partir del 1 de enero de 2014, la gente de mar tendrá que recibir formación en aspectos de protección en conformidad con las nuevas disposiciones.

— Finalización del periodo de implantación. A partir de febrero de 2017 en adelante toda la gente de mar en servicio activo debe cumplir los requisitos del Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada

CUADRO N° 1				
FUNCIÓN	AREAS FUNCIONALES	NIVEL DE RESPONSABILIDAD		
		Gestión	Operacional	Apoyo
Puente	Navegación	X	X	X
	Manipulación y estiba de la carga	X		
Puente y máquinas	Control del funcionamiento del buque y el cuidado de las personas a bordo	X	X	
Máquina	Ingeniería naval	X	X	X
	Mantenimiento y reparaciones	X	X	
	Ingeniería eléctrica, electrónica y de control	X	X	
Radio	Radiocomunicaciones		X	

y estar en posesión de un título STCW en vigor que cubra las funciones desempeñadas a bordo.

Glosario de términos que caracterizan el “Convenio”.
Función: Se trata de una forma de clasificar los cometidos a bordo del buque por funciones y niveles de responsabilidad. Hay siete áreas funcionales a tres niveles diferentes de responsabilidad, a saber: nivel de gestión (se aplica a los primeros oficiales); nivel operacional (se aplica a los segundos oficiales); y nivel de apoyo (se aplica a los marineros que forman parte de la guardia de navegación o de máquinas). El cuadro N° 1 enumera las distintas funciones y los niveles de responsabilidad con arreglo a los cuales se pueden desempeñar las funciones. (Ver cuadro 1)

Periodo de embarque: El periodo de servicio a bordo de un buque pertinente para la expedición de un título u otra cualificación. Por ejemplo, uno de los requisitos aplicables a la titulación de los marineros que forman parte de la guardia de navegación es haber completado un periodo de embarque aproba-

do, que incluya al menos seis meses de formación y experiencia.

Norma de competencia: Este término se refiere a los conocimientos, comprensión y suficiencia mínimos que la gente de mar debe demostrar para obtener la titulación. El criterio empleado para dividir todos los cometidos a bordo en competencias, funciones y niveles de responsabilidad es que los títulos se concedan basándose en los cometidos específicos que la gente de mar desempeña a bordo, en lugar de dividirlos según la sección del buque (puente/ máquinas).

Título de competencia: Este documento se expide a los capitanes, oficiales, operadores de radiocomunicaciones y marineros que formen parte de la guardia, que cumplan las competencia pertinentes a sus funciones específicas y el nivel de responsabilidad a bordo. El cuadro N° 2 A indica la denominación de los títulos conforme al Convenio STCW y las distintas limitaciones y umbrales de arqueo aplicables. (Ver cuadro 2A)

CUADRO N° 2 A		
TITULO DE COMPETENCIA	LIMITACIÓN DE ZONA	LIMITACIÓN DE ARQUEO
Capitán	Viajes próximos a la costa	Arqueo bruto inferior 500 toneladas
	Ninguna	Arqueo bruto inferior a 3.000 toneladas
	Ninguna	Ninguna
Primer oficial de puente	Ninguna	Arqueo bruto inferior a 3.000 toneladas
	Ninguna	Ninguna
Oficial de puente, encargado de la guardia de navegación (OOW)	Viajes próximos a la costa	Arqueo bruto inferior 500 toneladas
	Ninguna	Ninguna
Marinero que forme parte de la guardia de navegación	Ninguna	Ninguna
Operador de radiocomunicaciones	GMDSS (GOC/ROC)	Ninguna

Refrendo: Todo documento expedido a los capitanes y oficiales, ya sea como parte del título o como documento aparte. Este documento testifica (refrenda) que el título nacional ha sido expedido en conformidad con todos los requisitos del Convenio STCW.

Refrendo de reconocimiento: Este refrendo es expedido por una Administración como reconocimiento oficial de la validez de un título expedido por otra. El procedimiento es necesario dado que muchas flotas mercantes tienen dotaciones integradas por gente de mar cuyos títulos han sido expedidos por diferentes administraciones. Por ejemplo, todo aspirante que posea un título de cualquier país, pero que preste servicio en un buque registrado en otro, debe solicitar a la Administración marítima del país un título que le autorice a prestar servicio a bordo de buques registrados bajo su bandera.

Títulos de suficiencia: Son documentos expedidos a la gente de mar para certificar que ha satisfecho las normas de competencia exigidas en determinados cometidos. Estos títulos incluyen certificados para el personal que presta servicio a bordo de determinados tipos de buques (buques tanque y de pasaje) y para aquellos encargados de los cometidos de seguridad, protección y prevención de la contaminación. Certifican que el titular satisface las normas de competencia del Convenio STCW en funciones específicas relacionadas con la seguridad, el cuidado de las personas, o la carga.

Pruebas documentales: Son documentos no necesariamente expedidos o reconocidos por la Administración (y, por lo tanto, no se denomina título). Los documentos expedidos por el armador o el capitán del buque para testificar que el marino ha participado en un simulacro de seguridad o ha recibido algún tipo de formación (por ejemplo, formación de familiarización) son ejemplos de pruebas documentales. Es importante guardar estos documentos ya que son uno de los métodos aceptados para demostrar que se ha obtenido la suficiencia necesaria en determinadas tareas (instrucción básica de seguridad, por ejemplo). Cuando no hubiere prueba que documente la formación y experiencia a bordo, el aspirante deberá seguir un curso de repaso cada 5 años en supervivencia personal y prevención y lucha contra incendios.

Vías para la titulación: Existen dos vías diferentes para las titulaciones STCW-78/10. Sea cual sea la forma elegida, la competencia alcanzada será la misma. La diferencia radica en el método por secciones del buque o por funciones.

Método tradicional: los títulos STCW se obtienen por secciones del buque (puente o máquinas). La mayoría de la gente de mar de todo el mundo ha obtenido sus títulos por esta vía.

Ese cambio introducido por el Convenio STCW-78/10 para obtener un título específico se utiliza el método por funciones, por ejemplo oficial encargado de la guardia de navegación donde todo aspirante deberá ser competente en determinadas funciones para su nivel de responsabilidad (ver cuadro N°1).

En general, se tiende a dar menos importancia al requisito del periodo de embarque para obtener la competencia exigida.

Requisitos generales aplicables a los marineros.- Los marineros se clasifican en tres categorías principales: los que forman parte de la guardia (puente o máquinas), los que no están asignados a cometidos de guardia y los que están recibiendo formación.

Obtención del siguiente título superior.- El Convenio STCW-78/10 permite el ascenso de una categoría a otra, en especial de la categoría de marinero a oficial. Se necesitará completar un periodo de embarque aprobado y superar un programa de formación. Bajo el sistema antiguo, el ascenso a las categorías superiores se basaba solamente en los periodos de embarque, pero esta regla ya no es válida.

Instrucción básica en seguridad para marineros.- Todo marinero debe realizar un curso de formación aprobado o demostrar que ha alcanzado las normas de competencia exigidas dentro de los cinco años previos (participando en simulacros y ejercicios, o mediante evaluación realizada por un evaluador cualificado). No se exige que la gente de mar posea un título oficial de instrucción básica, pero se aconseja que dentro de los 5 años previos esté en posesión de algún tipo de prueba documental para demostrar su competencia (registro de los ejercicios realizados o una carta de un centro de formación).

Cometidos de los marineros al enrolarse en un buque.- Todo marinero debe completar un periodo de formación de familiarización específica en el buque, antes de que se le asignen otras funciones a bordo, incluidos los aspectos de protección. No se concede ningún título por ello, pero en el diario oficial de navegación se guardará un registro de la formación. Este requisito se aplica a todos los miembros de la tripulación, incluido el personal de los servicios de fonda en los buques de pasaje.

Formación y evaluación a bordo.- Cada vez se hace más hincapié en la formación a bordo y la revalidación de los títulos en el empleo. Es importante que esta formación esté documentada, el uso de los libros de registro de la formación se ha extendido ahora a todos los marineros. En este libro deben constar los datos de los instructores y evaluadores, siendo esta información valiosa para el funcionamiento del buque y las administraciones, y esencial para los aspirantes que necesiten matricularse en los centros de formación.

CUADRO N° 3					
Buques RB ≥ 500 GT; CAPÍTULO II. El capitán y la sección de puente. STCW-78/10					
TITULO DE COMPETENCIA	REQUISITOS				
	Programa de educación y formación	Período de embarque			1° Oficial; Buques RB: ≥ 500 ≤ 3000 GT
		Programa de formación	Embarque aprobado	Oficial puente (OOW); Buque RB: >500 GT	
- Oficial de puente (OOW) Buques RB: ≥ 500 GT	Código STCW: - Capítulo IV (SMSSM) - Sección A-II/1. (Nivel operativo) - Sección. A-VI/1 - Sección A-VI/2 - Sección A-VI/3 - Sección. A-VI/4		36 meses		
		12 meses Código STCW: Libro registro, Sección. A-II/1;		-	-
- 1° Oficial: Buques: ≥ 500 ≤ 3000 GT	-Sección. A-II/2. (Nivel gestión) -	-	-	-	-
- Capitán Buques RB: ≥ 500 ≤ 3000 GT		-	-	36 meses	-
		-	-	12 meses	12 meses
- 1er Oficial: Buques RB: ≥ 3000 GT		-	-	12 meses	
- Capitán: Buques RB: ≥ 3000 GT		-	-	36 meses	
				12 meses	12 meses
Leyenda OOW: Oficial encargado de la guardia de navegación; RB: Registro Bruto; GT : Gross Tonnage. Capítulo IV (SMSSM): satisfacer los requisitos aplicables de las reglas de funciones de radiocomunicaciones. Sección A-II/1: Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueado bruto ≥ 500 Sección A-VI/1: formación e instrucción básica en seguridad : técnicas de supervivencia personal, prevención y lucha contra incendios, primeros auxilios básicos, seguridad personal y responsabilidad social. Sección A-VI/2, A-VI/3: certificados suficiencia manejo embarcaciones de supervivencia, botes de rescate, técnicas avanzadas lucha contra incendios. Sección A-VI/4: primeros auxilios. Elaboración: Vicente. Yáñez. González					

El Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada ha aumentado los requisitos de formación de repaso para los títulos de suficiencia, los cuales se pueden facilitar a bordo, y cuando no existan pruebas que acrediten la formación recibida, se exigirá seguir un cursillo de repaso en tierra, cada 5 años. Requisitos generales aplicables a los oficiales.- Todo oficial debe cumplir los requisitos mínimos respecto a las normas de competencia, periodo de embarque, aptitud física y edad. Debe estar en posesión de un título de competencia en vigor, de acuerdo con su rango y las funciones que desempeñe a bordo. Asimismo, debe estar en posesión de todos los

títulos auxiliares exigidos, tales como radar o ARPA, SMSSM y los correspondientes a los cometidos de seguridad en determinados tipos de buques. Instrucción básica en seguridad para oficiales.- Todo oficial que preste servicio en cualquier tipo de buque y que le hayan asignado responsabilidades de seguridad y prevención de la contaminación en el funcionamiento del buque, necesita instrucción básica en seguridad. Dicha instrucción debe abarcar técnicas de supervivencia personal, conocimientos básicos de prevención y lucha contra incendios, conocimientos elementales de primeros auxilios y responsabilidades personales y sociales especificadas en el párrafo 2 de la sección A-VI/1 del Código de formación.

Este requisito se aplica prácticamente a todos los oficiales que presten servicio en buques mercantes. Los cadetes asignados a estos cometidos también deben recibir instrucción básica en seguridad antes de embarcar.

PARTE DOS:

Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de oficiales encargados de la guardia de navegación, STCW-78/10 (2).

La Regla II/1 del Anexo al "Convenio"(3), establece los requisitos mínimos que debe reunir todo aspirante a un título de competencia de oficial de puente, encargado de la guardia de navegación en un buque de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 500, ver cuadro N° 3:

- .1 Edad.- habrá cumplido 18 años de edad;
- .2 Período de embarque.- habrá cumplido un periodo de embarque no inferior a 12 meses, como parte

de un programa de formación aprobado, que incluya formación a bordo conforme a los requisitos de la sección A-II/1 del Código de Formación (4); hecho que habrá de constar en el oportuno registro de formación, o bien un periodo de embarque aprobado de, como mínimo, 36 meses;

.3 Durante el periodo de embarque requerido, habrá desempeñado los cometidos relacionados con la guardia de puente a lo largo de, como mínimo, seis meses, bajo la supervisión del capitán o de un oficial cualificado;

.4 Funciones de Radiocomunicaciones.- reunirá los requisitos pertinentes de las reglas del capítulo IV, para desempeñar, en cada caso, cometidos relacionados con el servicio radioeléctrico, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones (SMSSM);

.5 Educación y Formación.- habrá completado una educación y formación aprobadas y cumplirá las normas de competencia que se establecen en la sec-

CUADRO N° 5		
CARGO / TITULO PROFESIONAL	LIMITACIÓN DE ZONA	LIMITACIÓN DE ARQUEO
Capitán		
Capitán	Ninguna	Ninguna
Piloto de primera	Viajes próximos a la costa	Arqueo bruto inferior 500 GT
	Ninguna	Arqueo bruto inferior a 3.000 GT
Piloto de segunda.	Viajes próximos a la costa	Arqueo bruto inferior 500 GT
Patrón		
Patrón Altura	Viajes próximos a la costa, 350 pasa.	Arqueo bruto inferior 500 GT
	Ninguna	Arqueo bruto inferior 1.600 GT
Patrón Litoral	Viajes próximos a la costa: 30 millas, 250 pas	Arqueo bruto inferior 200 GT
	Viajes próximos a la costa	Arqueo bruto inferior 500 GT
Primer Oficial		
Capitán	Ninguna	Ninguna
Piloto de primera	Ninguna	Ninguna
Piloto de segunda	Ninguna	Arqueo bruto inferior a 3 000 GT
Patrón de altura	Ninguna	Arqueo bruto inferior a 1 600 GT
	Ninguna	Arqueo bruto inferior a 3 000 GT
Patrón de litoral	Viajes próximos a la costa: 30 millas, 250 pas	Arqueo bruto inferior a 200 GT
	Viajes próximos a la costa	Arqueo bruto inferior a 500 GT
Oficial de puente (OOW)		
Piloto de segunda	Ninguna	Ninguna
Patrón Altura	Ninguna	Arqueo bruto inferior a 1 600 GT
	Ninguna	Arqueo bruto inferior a 3 000 GT
	Ninguna	Ninguna
Patron Litoral	Ninguna	Arqueo bruto inferior 1.600 GT
Leyenda OOW: Oficial encargado de la guardia de navegación.		

ción A-II/1 (áreas funcionales: navegación, maniobra y estiba de la carga en el nivel de responsabilidad operacional) del Código de Formación (4) y,
 .6 Satisfará las normas de competencia: formación básica en seguridad, especificadas en el párrafo 2 de la sección A-VI/1; certificado de suficiencia en el manejo embarcaciones de supervivencia, botes de rescate, técnica avanzada de lucha contra incendios, especificadas en los párrafos 1 a 4 de la sección A-VI/2 y de la sección A-VI/3; y primeros auxilios a bordo, párrafos 1 a 3 de la sección A-VI/4 del Código de Formación(4). (Ver cuadro nº 3)

PARTE TRES: Titulaciones profesionales de la Marina Mercante Española

En el concierto marítimo mundial España es reconocida como uno de los países que durante siglos ha tenido Instituciones de educación y formación marítima para instruir la tripulación de flotas capaces de surcar todos los mares del mundo.

Las condiciones básicas y las atribuciones que corresponde a cada uno de los títulos profesionales

aplicables a quienes ejercen funciones a bordo de los buques mercantes españoles, están reguladas por el RD 973/2009 (5), en cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada de 1995 (Convenio STCW-78/95)

Los títulos profesionales correspondientes a la sección de puente: capitán, piloto de primera, piloto de segunda, patrón de altura, patrón de litoral, tienen conferidas atribuciones profesionales específicas en cuanto a limitación de zona de navegación y arqueo, según el nivel de formación y el período de embarque realizado, (Ver cuadro Nº 5).

Patrón de Litoral y Patrón de Altura.- El requisito de educación y formación, que estableció el RD 973/2009 (5) (modificado por el RD 938/2014, de 7 de noviembre) para la obtención del título profesional de patrón de altura o patrón de litoral, es estar en posesión del título académico de técnico superior en transporte marítimo y pesca de altura (6) (RD 1691/2011) o de técnico en navegación y pesca de litoral (7) (RD 1144/2012). En ellos se recogen las

CUADRO Nº 6						
TITULO PATRÓN ALTURA (Artículo 8, RD 973/2009)	REQUISITOS					
	Programa de educación y formación	Período de embarque		Prueba de idoneidad	Período de embarque	
		Marine- ro	Alumno		Oficial Puente (oow) Buque RB: >100 <1600 GT	1er Oficial; Buque RB: <1600 GT
-Oficial de Puente (OOW), o 1º Oficial Buques mercantes RB ≤ 1600 GT	Ciclo Superior T.M.P.A. (Código STCW: Secc. A-II/1. Secc. A-IV/2 Secc. A-VI/1)	12 meses (servicio 6 meses sección puente)	12 meses (servi- cio 6 meses sección puente) (Libro registro. Sección A-11/1. Código STCW)	Competencia: conocimien- tos, destrezas (Sección A-11/1 Código STCW)		
-Patrón. viajes próximos a costa Buque mercante RB < 500 GT, pasaje < 350 pa- sajeros.	-	-	-	-	12 meses	-
-Oficial Puente (OOW) Sin limitaciones	-	-	-	-	24 meses	-
-Patrón. Buque mercante RB ≤ 1600 GT	-	-	-	-	36 meses	-
	-	-	-	-	12 meses	12 meses
Leyenda: Ciclo Superior T.M.P.A: Ciclo Superior Transporte Marítimo Pesca de Altura; OOW→ Oficial encargado de la guardia de navegación; RB→ Registro Bruto; GT : Gross Tonnage Elaboración: Vicente. Yáñez González						

CUADRO Nº 7						
TÍTULO PATRÓN LITORAL (Artículo 9, RD 973/2009)	REQUISITOS					
	Programa de educación y formación	Período de embarque		Prueba de idoneidad	Período de embarque	
		Marine-ro	Alumno		Oficial Puen-te (oow) Buque RB: <1600 GT	Patrón, 1er Oficial; Buque RB: <200 GT
-Oficial de Puente (OOW) Buques mercantes RB ≤ 1600 GT	Ciclo Medio NPL (Código STCW: Secc. A-II/1. Secc. A-IV/2 Secc. A-VI/1)	12 meses (servicio 6 meses sección puente)	12 meses (servicio 6 meses sección puente) (Libro registro. Sección A-11/1. Código STCW)	Competencia: conocimientos, destrezas (Sección A-11/1 Código STCW)	-	-
-Patrón. 1er oficial. Buque mercante RB < 200 GT, pasaje < 250 pasajeros., 30 millas de costa	-	-	-	-	12 meses	-
Patrón. 1er oficial. Bu-que mercante RB < 500 GT, Buque pasaje viajes próximos a costa	-	-	-	-	36 meses	-
	-	-	-	-	12 meses	12 meses
Leyenda: Ciclo Medio N.P.L.: Ciclo Medio Navegación Pesca Litoral; OOW: Oficial encargado de la guardia de navegación. RB→ Registro Bruto; GT : Gross Tonnage						

competencias profesionales propias de estas titulaciones.

En el punto 4 de la disposición adicional tercera de los Reales Decretos que regulan ambos títulos académicos, se establece que la formación de los módulos profesionales de dichos títulos se atiende: .1 A lo establecido en las normas de competencia de la sección A-II/1 (áreas funcionales: navegación, maniobra y estiba de la carga en el nivel de responsabilidad operacional) del Código de Formación del STCW-78/95 para oficiales y patrones de buques civiles. De igual modo, cumple con las normas de competencia de la sección A-VI/1 del Código STCW-78/95 sobre formación básica de seguridad para todo el personal de los buques civiles, y con la Sección A-IV/2 del Convenio STCW-78/95 en materia de radiocomunicaciones.

En los cuadros Nº 6 y 7 se pueden ver resumidos los requisitos y atribuciones de los títulos profesionales de patrón de altura y patrón de litoral, descritos en los artículos 8 y 9 del Real Decreto 973/2009. (modificado por el RD 938/2014, de 7 de noviembre)

PARTE CUATRO: Limitaciones de arqueo a los títulos de Patrón de Altura y Patrón de Litoral para ejercer de oficial de Puente, encargado de la guardia de navegación (OOW)

De lo establecido en el STCW-78/10 y su transposición a la normativa española, RD 973/2009 (5) (modificado por el RD 938/2014, de 7 de noviembre), los títulos de Patrón de Altura y Patrón de Litoral tienen limitado el ejercer de OOW al arqueo bruto de 1600 GT; no parece justificado porque los programas de educación, formación y periodos de embarque que establece el “Convenio” para oficiales de puente encargados de la guardia de navegación, son los mismos y no tienen limitación de arqueo ni zona de navegación.

Esta norma hace que los marinos españoles estén en desventaja con el resto de profesionales europeos que se rigen por el Convenio STCW. y la Directiva Europea 2008/106 /CE (8) Teniendo en cuenta el número de buques del registro español que reúnen las características de 1600 GT (menos de 124 unidades y en su mayoría dedicadas a navegaciones estacionales de pasaje, 4 meses, según la Lista Oficial de buques 2009), las posibilidades de embarque son escasísimas lo que menoscaba el justo derecho a la promoción profesional de los titulados náutico pesqueros.

CONCLUSIONES:

A la vista de la situación actual se presentan tres cuestiones que deben ser abordadas para que los

alumnos puedan alcanzar los títulos profesionales y promocionar al cargo que por derecho la ley les otorga.

- La figura del alumno, asunto que ya fue expuesta en artículos recientes (9),(10),(11) de esta publicación, debe ser regulada por la administración de forma que los armadores tengan amparos jurídicos y económicos para hacerlas atractivas a sus intereses y a los náuticos pesqueros en prácticas.

- La Administración debe hacer público un calendario anual de pruebas de idoneidad indicando los lugares y fechas.

- La limitación del arqueo bruto 1600 GT para los oficiales de puente, encargados de la guardia de navegación a la que están sometidos los patrones de Litoral y de Altura, debe ser eliminada y permitir el ejercicio profesional en cualquier buque de navegación marítima que no transporte mercancías peligrosas y de esta manera hacer equiparable su competencia al resto de titulados de la UE.

REFERENTES

- (1) Guía STCW Para la Gente de Mar, Manila, 2010. Federación Internacional de los Trabajadores de Transporte (ITF)
- (2) Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio Internacional sobre Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación) 1978.
- (3) STCW-78/10 Resolución 1 (Anexo). Boletín Oficial del Estado. Núm. 67, Lunes 19 de marzo de 2012. Sec. I. Pág. 24567
- (4) STCW-78/10 Resolución 2 (Código de formación). Boletín Oficial del Estado. Núm. 133 Lunes 4 de junio de 2012 Sec. I. Pág. 39851.
- (5) Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, (BOE número 159 de 2/7/2009) por el que se regulan las Titulaciones Profesionales de la Marina Mercante. Modificado por el Real Decreto 938/2014, de 7 de noviembre
- (6) 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.
- (7) Real Decreto 1144/2012, de 27 de julio, por el que se establece el título de Técnico en Navegación y Pesca de Litoral y se fijan sus enseñanzas mínimas.
- (8) DIRECTIVA 2008/106 /CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 19 de noviembre de 2008 relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas versión refundida) 3.12.2008 Diario Oficial de la Unión Europea L 323/33
- (9) "Los días de mar" José Antonio Prendes Serrano. Capitán de Pesca y Vicepresidente 1º AETINAPE, Colaboración Boletín AETINAPE, Noviembre 2016
- (10) "El derecho a las prácticas". José Manuel Costas Capelo. Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas. Profesor jubilado del IES Universidad Laboral. Colaboración Boletín AETINAPE, Marzo 2017.
- (11) "¿Qué pasa con los alumnos náutico-pesquero?" José Antonio Prendes Serrano. Capitán de Pesca y Vicepresidente 1º AETINAPE, Colaboración Boletín AETINAPE, Marzo 2017.

Reflexiones sobre la calidad de vida de las gentes del mar

Camilo Camaño Gestido

Miembro-Amigo de Aetinape

Socio de Honor

Me propuse realizar un alto en el camino, luego de jornadas de análisis y honda reflexión sobre el panorama plástico actual, al tiempo de limpiar la mente de todo lo negativo, fruto del agotamiento producido por tantos excesos y, descanso que aprovecharía para que la imaginación se cargase de estímulos que diesen rienda suelta a la ejecución de nuevos partos, pues ya son muchos los años de plena dedicación y compromiso, más de medio siglo, dedicados al Arte y, este proyectado a la sociedad.

Apenas concluida la Jornada de Puertas Abiertas realizada a la sazón en la sede de la Casa-Museo "A Mangallona", aprovechando, como se viene haciendo en pasados años, la festividad del 12 de octubre, puse tierra por medio con rumbo sur desde mi eterna Galicia, hacia nuestra vecina República de Portugal, concretamente a las localidades de Vila Nova de Cerveira, cuna de la Bienal Internacional de Arte más antigua de la Península Ibérica, y Vila Praia de Âncora, lugar de profunda tradición marinera, con el propósito de encontrar el necesario refresco, intercambiando verbo e ideas, así como amistad, mesa y mantel.

En Cerveira "Vila das Artes", intensas tertulias sobre la creatividad plástica, en Âncora la temática escasamente se separa del mundo marino, pues no podría ser de otro modo debido a sus gentes, entre las que abundan curtidos e intrépidos marineros, cuyo pan, se gana arriesgándolo todo, y en ese todo, se incluye la propia integridad, ...la vida. No hemos de olvidar que su minúsculo puerto está en pleno Atlántico, quien la mayor parte del año se enfurece



contra todo lo que se le interpone, rompiéndose con enérgica contundencia contra las acantiladas rocas, en las que se incluyen las del fortín “A Lagarteira”, que sirve de escaso amparo al referido abrigo que da cobertura a un puñado de pequeñas embarcaciones, que cada madrugada zarpan, siempre con la mejor de las intenciones de sus tripulantes, sustraer del medio marino el imprescindible sustento para sus familias. Digo pequeñas embarcaciones, puesto que el acceso al mencionado abrigo, además de los riesgos propios de la batiente Atlántica, debemos añadir la dificultad de su escasa pasantía formada por bajos rocosos.

Ignoraría tales peligros, tan tremenda realidad, de no producirse emotivas y estremecedoras charlas con los protagonistas, hombres rudos y curtidos por la salitre, acaso hechos de un especial temple, arriesgados pero al tiempo cautos y respetuosos con la inmensa fuerza de la naturaleza, con ese hermoso y al tiempo cruel campo de trabajo, que tanto aporta pero que igualmente cobra su tributo. Cada vez que tengo oportunidad, no regateo esfuerzo en acercarme a tan mágico paisaje, a sus gentes, tal vez personalizadas en el ya amigo Antonio, que aunque su estado es pasivo debido a su edad, no deja de asomarse cada instante, cada día, a la orilla

de la costa, allí lo podemos ver contemplando como las olas rompen contra las rocas, o tal vez escuchando su escalofriante y al tiempo mágico sonido, o reflexionando sobre momentos difíciles vividos; también el conocido como el Vasco, sobrenombre heredado por haber trabajado en barcos de Euskadi, también en embarcaciones de la Guardia, hoy ejerce de Presidente de la Asociación de Marineros de su puerto, hombre frío, conocedor del medio, sabio, observador, acaso de pocas palabras, sin embargo, observándolo, no es difícil intuir su discurso. Llego a todas estas personas de temple de acero, incluidos estos últimos, gracias a Sonia, regenta de un bar en pleno frente portuario, punto de encuentro y contemplación del estado marino y cuanto en él sucede, así como Fernando Magalhães, artista, bohemio, culto, de mundo, siempre entre esta generosa gente.

En momentos de reflexión, no desaprovecho la oportunidad de observar la inmensidad oceánica, de escuchar su tremendo rugir, de sumergirme absolutamente en tan impresionante espectáculo ofrecido por las increíbles olas rompiéndose sobre si mismas para rematar en la orilla contra rocas y abrigos y, de inmediato e inconscientemente, fluyen los recuerdos, los relatos que mi querido padre me contaba, en las peripecias que se sucedían en cada singla-

dura. Hombre de mar y tierra, cada tarde, después de las labores agrícolas, se hacía a la mar, eran embarcaciones de escasa monta y calado, pero con tripulaciones valientes para afrontar las peores situaciones, así sucedían las desgracias, con tributo de muchas vidas.

Como se trataba de artes de cerco y pesca de bajura, sus principales especies eran a base de sardina y jurel y, casi siempre su faena se desarrollaba dentro de las rías o en las proximidades de la costa, pero llegadas las últimas mareas antes del parón estacional, se desplazaban a la costa portuguesa, hacia mares de Leixões, como exprimiendo las últimas posibilidades de la temporada, lances que al tiempo servían de sustento invernal, dado que la parte del marinero conocida como “quiñón”, era conservada en salmuera para complementar la alimentación en las duras estaciones de largos inviernos, a ello también contribuían los “changüís”, percibidos a modo de premio al esfuerzo.

Era imposible estar ante tan hermosa estampa y al tiempo dantesco espectáculo, sin intuir, incluso con la fuerza de la imaginación, observar minúsculas embarcaciones, navegando dificultosamente por las enfurecidas aguas atlánticas y, al tiempo intuir tanto sacrificio, a pesar de la valentía de una casta nacida para sufrir, o tal vez hecha de otra madera, del cerne y temple que se requiere para oficiar de marinero o marino.

Hecha esta reflexión a modo de homenaje, no puedo ignorar las condiciones en las que se desarrollaban las faenas, ni la precariedad de las embarcaciones, tampoco de las deficiencias en cuestiones tan elementales, como la alimentación, el aseo, el descanso en jergones de hojarasca de mazorca de maíz, que el propio marinero debía aportar, de no hacerlo, les quedaba descansar sobre las panas.

Con este torpe relato, no pretendo otra cosa más que homenajear a las generosas y sufridas gentes del mar, también relacionar la pesca en Galicia con la del norte de Portugal y, que por parte del conjunto de la sociedad, comprendamos y valoremos todo ese esfuerzo, riesgo, soledad, aislamiento,.. y si se diese el caso de que el mensaje llegase a alguna representación institucional, piensen que todo apoyo siempre será insuficiente, desde la aplicación y no extinción de coeficientes reductores, a mejoras que contribuyan a la humanización del sector.

Desde mi y vuestra Casa-Museo “A Mangallo-na”, Coiro-Galiza, outono de 2017

Sobrecarga de trabajo de los profesionales de salvamento marítimo y falta de personal

Enric Tarrida

Marino y Ciudadano

Las tripulaciones de Salvamento Marítimo están bajo mínimos para atender la crisis migratoria en nuestras costas. En muchas unidades, que están rescatando decenas de personas a diario, apenas van tres tripulantes. La plantilla de dichas unidades, esta por debajo de las de hace 8 años. Los trabajadores de Salvamento Marítimo, además tienen que atender las emergencias marítimas habituales. Se están superando continuamente límites de trabajo, no solo desde un punto de vista legal, sino desde cualquier prisma razonable. Se reclama de forma reiterada que se tomen medidas inmediatas para hacer frente a la situación.

Salvamento Marítimo tiene encomendado como funciones principales la salvaguarda de la vida humana en la mar y protección del medio marino. Esto engloba multitud de servicios que son comunes a los medios de intervención en todo nuestro territorio; embarcaciones con averías, hundimientos, incendios, evacuaciones de enfermos y heridos, búsqueda de desaparecidos, control de contaminaciones, etc. etc.

Las embarcaciones de Salvamento Marítimo de Alicante a Cádiz, deben sumar a estas actividades, la tarea del rescate de pateras. La variedad y complejidad de los trabajos de rescate de inmigrantes, así como la atención y concentración necesarias, hacen que los tripulantes de Salvamento Marítimo se vean a menudo desbordados y al borde del agotamiento, entrando en una peligrosa situación de fatiga. De éste modo el riesgo de accidente se multiplica, poniéndose en peligro el resultado de la emergencia y la seguridad de las tripulaciones.

La fatiga de los tripulantes es un factor de riesgo en accidentes marítimos de tal calibre que la propia OMI (Organización Marítima Internacional) le ha dedicado a su prevención una buena parte de la legislación en las Enmiendas de Manila, del



año 2010 (en vigor en España desde el 04-06-2012), éstas enmiendas son parte del Convenio Internacional de Titulación y Guardia para la Gente de Mar (ConvenioSTCW).

Cualquier medida encaminada a prevenir la aparición de la fatiga en las tripulaciones de Salvamento no sólo es necesaria, es vital.

Los inmigrantes rescatados por las tripulaciones de Salvamento Marítimo deben ser atendidos por éstas y trasladados en penosas condiciones, empapados, con frío, agotamiento físico y psíquico y mucha incertidumbre. Muy a menudo las salvamares reciben órdenes de proceder a Tarifa o Almería (dependiendo de la zona) cuando tienen puertos seguros más cercanos (por ejemplo Barbate o Garrucha respectivamente) que acortaría en gran medida las navegaciones con inmigrantes a bordo, reduciendo así el tiempo y el riesgo, tanto para los naufragos como para los tripulantes. Las Autoridades pueden pensar que una Salvamar es algo parecido a un transporte de inmigrantes sin más, pero es un medio de Salvamento de primera necesidad y las circunstancias a las que se enfrentan las tripulaciones son muy complicadas ó pueden llegar a serlo con mucha facilidad. Es inadmisibile que se haga navegar a una Salvamar más tiempo del estrictamente necesario. No pueden primar razones políticas por encima de la seguridad.

Son muchos los riesgos a los que se enfrentan las tripulaciones y de no tomarse acciones para minimi-

zarlos, seguirán provocando situaciones potencialmente muy peligrosas para las personas a bordo de las salvamares, tanto para los inmigrantes rescatados como para los propios tripulantes.

Si no se toman medidas, lo previsible puede ocurrir, y sería desastroso para todos. Este es el pan nuestro de cada día, y seguimos sin recibir los refuerzos que requiere la situación.

Mientras las cifras dejan claro que en la llegada de inmigrantes por mar en nuestro país se están alcanzando niveles similares al año 2009, las Salvamares de la zona en Barbate, Ceuta, Melilla, Estepona, Cádiz, Cartagena, Málaga, etc, cuentan con menos tripulantes para realizar este trabajo que hace 8 años. Lo mismo les ocurre a los Buques de Salvamento.

El envío de la Guardamar "Concepción Arenal" a la zona ha sido una medida buena pero completamente insuficiente. Es necesario que SASEMAR y el Ministerio de Fomento, elaboren un Plan específico para reforzar los medios de Salvamento Marítimo en la zona afectada por la llegada de Pateras y Cayucos, con objeto de mantener y asegurar la eficacia de las intervenciones, y por supuesto la salud y seguridad de los tripulantes.

"Se deben tomar medidas para proteger a quienes prestan este servicio público y así asegurar la eficacia del mismo"



Los palangreros y los coeficientes reductores

■
José Antonio Prendes Serrano

Capitán de Pesca y Vicepresidente 1º de AETINAPE

■
Últimamente se le está dando muchas vueltas a los coeficientes reductores de los Palangreros, y habría que distinguir entre varios tipos, según la forma de mantener el pescado a bordo, bien fresco (conservado con hielo), siendo estos barcos los que realizan las mareas de una duración máxima de 20 días sobre todo los que pescan en el Gran Sol (Atlántico Norte) y también los hay que realizan mareas más cortas incluso los que pescan al día, hasta aquí todo va bien, pero quedan todavía los Palangreros Congeladores, lo de Congeladores no se pueden confundir con los Congeladores Domésticos o Arcones. .

■
No, estos barcos reciben con todo el derecho del mundo el nombre de congeladores porque sus capturas son congeladas a bordo como lo hacen los grandes congeladores de arrastre y de cerco, sin lugar a ninguna duda.

■
Escribo este texto con el objeto de clarificar los diferentes tipos de Palangreros que hay. La pesca en sí misma es dura y penosa siempre, pero se endurece más cuando las ausencias familiares son mayores. Aquí es donde está la gran diferencia a tener en cuenta para los famosos Coeficientes Reductores, en la vida laboral de los pescadores.

■
Como se puede comprobar sus capturas las realizan a lo largo y ancho del Océano Atlántico, desde el Atlántico Sur al Atlántico Norte, igual que los demás congeladores mencionados anteriormente. Es cierto que hace 30 años o más no existía este tipo de congeladores, pero a medida que los costes y las distancias a los caladeros aumentaron obligaron a remodelar este tipo de barcos para la pesca de los grandes pelágicos, como son el pez espada, marrajos, atunes y todos los pescados afines.

■
Cabe recordar que antes de los años 60 no había barcos congeladores, todas las capturas eran en fresco y salado, por lo tanto, hubo que añadir a los coeficientes el nombre de CONGELADORES. Pues ahora pasa lo mismo y no se acaba de comprender la tozudez del Instituto Social de la Marina, para

reconocer el derecho de los tripulantes que faenan en estos barcos de pesca.

■
El Real Decreto 1311/2007 de 5 de octubre publicado en el BOE el 24 del mismo mes, cambió el criterio fijado para atribuir coeficientes reductores en la Marina Mercante, sustituyendo el criterio de zonas de navegación por el del tipo de buque en el que los trabajadores han prestado servicios a lo largo de su vida laboral.

■
Textualmente con este Decreto los Coeficientes quedan de la siguiente manera en Pesca:

— Congeladores, Bacaladeros y Parejas Bacaladeros, Balleneros: 0,40

— Arrastreros de más de 250 toneladas de registro bruto (TRB): 0,35

— Embarcaciones pesqueras mayores de 150 (TRB) no incluidas en los grupos anteriores: 0,30

— Embarcaciones pesqueras de más de 10 (TRB) hasta 150 (TRB) no incluidas en los grupos anteriores: 0,25

■
Se publicó en la Voz de Galicia el día 30/9/2017 el siguiente artículo:

“El ISM se resiste a dar el máximo coeficiente reductor a tripulantes de unos 70 congeladores”

■
Es conveniente leer el artículo, que al final dice textualmente: “Esta vez se trata de los barcos que han obtenido el certificado de Congelador de Marina Mercante, que reclaman el 0,40 como tal y que el ISM se lo niega.

■
Impacto en las arcas:

Lo único a lo que se comprometió el ISM en la reunión que mantuvo con el sector afectado fue el de realizar un cálculo de lo que significaría para la hucha de las pensiones y las arcas del Estado aplicar el 0,40 a todas esas embarcaciones, pero solo por conocer la cifra no para variar los coeficientes reductores.

■
Hay que tener desfachatez para decir esto, pues el único sector laboral donde no existen las prejubilaciones es en el sector pesquero, por lo tanto no es aquí donde hay que ver las cuentas, sino en los sectores donde prejubilaban o prejubilaban, a diestro y siniestro, es de vergüenza su planteamiento



“Corre, Maruxiña”

Antón Luaces Teixido

Periodista y Socio de Honor de Aetinape

Exdirector del programa “Españoles en la Mar” de REE

económico respecto a estos tripulantes. Les puedo garantizar que llegar a cumplir los 25 años en barcos congeladores no es fácil, pues en los últimos tiempos muchos barcos no tienen posibilidad de faenar de forma permanente en los distintos caladeros como pasaba hace bastantes años. Por lo tanto los tripulantes que a día de hoy tienen ese derecho, es porque pagaron con creces a lo largo de su vida profesional el aislamiento de sus familias y también el social. Debían ustedes hacer unas mareas en estos congeladores palangreros, para saber lo que supone estar trabajando día y noche con poco descanso durante dos, tres meses o más y entonces comprenderían y aceptarían lo que están reclamando estos tripulantes. Lo digo por experiencia propia, después de toda una vida embarcado en bajura y gran altura, con muchas campañas en mis espaldas, de siete meses de duración. Eso no es para todo el mundo, se necesita un esfuerzo físico y mental para superarlo.

Déjense de hacer el rácano y reconozcan sus derechos a esta gente que se lo merecen. Que este artículo sirva para ayudar a hacer justicia.

El Instituto Social de la Marina que, hasta hace unos 50 años remitía a sus afiliados la Obra Sindical del 18 de Julio -entonces con sede en los alrededores de la desaparecida plaza de toros de A Coruña-, parece querer regresar al pasado con la adopción de medidas que a ningún profesional de la pesca satisfacen. Por ejemplo, en la aplicación de los coeficientes reductores que permiten a los trabajadores de la mar un pequeño adelanto en la edad de jubilación. Esto incomoda a un Instituto que va perdiendo su condición de Social y, a pasos agigantados, la de Marina para convertirse en una guarida a la que van a parar personas que nunca han pisado un barco de pesca y muy poco, o nada, tienen de pescadores. Echen, sino, un vistazo a la larga nómina de designados en la ya dilatada historia de esta entidad por la que tanto han clamado nuestros pescadores a pesar de las pocas satisfacciones concedidas por sus aportaciones mensuales (en ocasiones a base de prescindir de otras cuestiones también necesarias).

He tenido la posibilidad de conocer, en tantos años de ejercicio del periodismo, a verdaderos paladines de la causa del pescador. Directores del ISM que se habían ido formando como funcionarios de este instituto social, algo que les había permitido conocer a fondo, muy a fondo, a marineros de toda condición -pescadores y mercantes- y sus respectivas problemáticas. Directores a los que hablar de coeficientes reductores y la necesidad de ampliar estos era como el pan nuestro de cada día. Pero se ve que, ahora, entre el desconocimiento, la deshumanización del trabajo administrativo y el miedo a lo que “viene de Bruselas”, se dedican a aplicar un remedio antes de que se descubra la herida intentado curarse en salud. De este modo surge el enfrentamiento, la preocupación y el acordarse de unos tiempos en los que uno sabía de sobra cuánto tenía que cotizar para jubilarse a tal edad tras aplicar el coeficiente de, por ejemplo, el 0,4.

Pero se ve que “el gato, cuando no tiene que hacer mueve el rabo”. Y en el ISM considero -y es una apreciación muy personal- que cada vez hay más gatos moviendo el rabo y sin capacidad para aplicar la sapiencia que da el oficio durante tantos años ejercido.

Se sabe que la UE está a punto de parir una nueva norma- Pero también se sabe que los derechos que corresponden a un Estado miembro -en el caso que nos ocupa, el de los hombres de mar a beneficiarse de la aplicación de un coeficiente reductor del 0,4 por el hecho de ser trabajador de un palangrero o un arrastrero

Sugerencias

congelador que nunca, nunca, podrán ser entendidos como marineros de un buque del día. ¿O es que en el ISM no distinguen y sí lo hacen con los trabajadores portuarios (por tanto en tierra) y con los que realizan sus funciones a bordo de los buques hospitales “Esperanza del Mar” o “Juan de la Cosa”?

Que uno no dice que tales trabajadores no tengan que beneficiarse de ese coeficiente reductor; pero la mar de deixe -que dicen mis paisanos de Cariño- igualen siempre por arriba y nunca por abajo, carajo. No les quiten ustedes capacidades a los que más padecen y devuélvanles esa especie de rosario de mi madre que ya en tiempos del difunto Franco disfrutaban y con toda la razón del mundo. El coeficiente reductor es para quien lo gana a pulso. Y mejor no meneallo. El 0'4 es el de los trabajadores, entre otros, de los palangreros y arrastreros congeladores.

No vayan ustedes a congelarles la sonrisa. Please.

Francisco Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho

A raíz de conocer las circunstancias previas al abordaje de un buque pesquero (arrastrero) por un buque mercante, a menos de cinco millas de distancia de la boya de recalada del puerto de Barcelona, ocurrido hace siete meses, con el resultado de dos víctimas mortales -tripulantes del pesquero-, y a quienes, en su memoria dedico este artículo; y el hundimiento del pesquero. Me han surgido las dudas sobre: si el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar (en adelante: RIPA) adolece de algún grave defecto de redacción que impide, a la hora de su traducción a los diferentes idiomas que usan la gente del mar, una acertada comprensión de sus normas, con independencia de que el idioma inglés viene a ser el medio de comunicación oral usado por los marinos; pues una cosa es su utilización y otra cosa es el idioma del que nos servimos para acceder al conocimiento del RIPA. O si adolece de la falta de una norma que imponga de forma taxativa cómo han de actuar los buques que se vean involucrados en situaciones similares al gravísimo accidente que se ha mencionado, léase, buques que navegan con riesgo de abordaje en el que hay grandes diferencias de porte o tamaño entre ellos, y en unas aguas que podríamos calificar de libres o sin restricciones para realizar una navegación con seguridad. Y con unas condiciones meteorológicas favorables.

En cuanto a la primera de mis cuitas, considero que dada la claridad o sencillez de lo que se expone en el RIPA, el problema no radica en la sintaxis o la forma en que está redactado, sino en la irresponsabilidad de quienes están al cargo de la guardia en la navegación, entre los que destaca el que observando cómo se le está viniendo encima otro buque de muy superior porte, no decide actuar, pues a él no le corresponde según el RIPA. Y decide quedar a la espera, en vez de pensar en la seguridad de las personas que confían en él, de que la divina providencia guíe la conducta o el proceder del responsable de la guardia en navegación del buque de mayor porte (pasando por alto que, de ordinario el pez grande acaba comiendo al pez chico). Irresponsabilidad que con toda seguridad viene propiciada por unas condiciones laborales precarias y/o unas expectativas económicas escasas, junto a un escaso control de los mares por parte de las diferentes Autoridades marítimas.

En cuanto a la segunda de mis dudas, tengo la certeza que sí, pues el quid de la cuestión en accidentes semejantes al que identifico en este artículo, radica en el tamaño, o lo que es lo mismo: “el tamaño sí que importa, ¡y mucho!”; pues la realidad, más bien las estadísticas, nos muestra que el buque que sale, siempre, mal parado, es el de menor porte (En el caso que traigo a colación, la eslora del buque mercante rondaba los 140 m, mientras que la del buque pesquero no pasaba de los 25 m. Pesquero que navegaba en demanda del puerto de Barcelona para descargar sus capturas en la Lonja, dentro de un horario muy ajustado. Y el otro, un mercante que había zarpado del citado puerto, media hora antes, aproximadamente, del siniestro, y al que le quedaban muchas singladuras para llegar a su puerto de destino, en Alejandría).

Por lo que, va siendo hora poner un poco de orden en la materia, y por tanto no estaría de más que se revise el RIPa, en el sentido de que se establezca de manera clara y terminante que para evitar una situación de probable riesgo de abordaje, el buque de mayor porte ha de respetar en todo momento al buque de menor porte; estando obligado, por tanto, a maniobrar con la antelación suficiente para evitar situaciones de riesgo de abordaje, siempre que el primero no navegue en aguas confinadas o por zonas en las que por su calado no le permitan maniobrar sin poner en riesgo su propia seguridad.

Y así con ello evitar interpretaciones desafortunadas del RIPa que, en no pocas ocasiones, acaban en tragedias, en la que la parte más débil resulta ser la única perjudicada.

Determinación del porte de los buques que no entraña ninguna dificultad, si tenemos en cuenta que la mayoría de los buques están dotados del AIS o SIA (Sistema de Identificación Automático), que es un dispositivo instalado en el puente de los buques que facilita entre otros parámetros, el tipo y las dimensiones de los buques detectados.

Es evidente, que por muchas normas que se puedan incorporar al RIPa, o las enmiendas o correcciones del RIPa que se puedan llevar a cabo; si no se cuenta con el convencimiento de sus destinatarios de que hay que atenerse estrictamente a ellas y a los principios que inspiran el RIPa, poco o nada se podrá hacer para corregir los comportamientos ajenos a la forma de navegar de un buen marino. Por lo que una forma de coadyuvar a su cumplimiento es ejercer un control efectivo de la forma de navegar de los buques por las Autoridades Marítimas de los países con litoral.

Los navieros vascos ofrecen su bolsa de embarque

La Asociación de Navieros Vascos ofrece su bolsa de embarque porque tiene demanda de mano de obra cualificada y porque sabe que en AETINAPE pueden encontrar buenos y preparados profesionales del mar.

Los alumnos también pueden dirigirse a esta Asociación para realizar las prácticas necesarias para la realización de los días de mar.

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

Este servicio que 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.



La Opinión

Lunes, 29 de mayo de 2017

Sin relevo generacional



Antón Luaces

Los titulados náutico-pesqueros han dicho en más de una ocasión que la apreciación por los medios estatales de que en el catálogo de puestos de trabajo de difícil ocupación figurasen trabajos propios del sector pesquero no era real. Por activa y por pasiva se han manifestado señalando el camino a seguir: un trabajo debidamente remunerado, con descansos adecuados al esfuerzo, horario laboral equiparable al que realizan en el mismo trabajo los profesionales de la pesca de otros países comunitarios y compensaciones sociales que se correspondan con la penosidad del trabajo a bordo. Los empresarios del sector (¿armadores todos ellos?) alegan que, a pesar de que se duplican e incluso triplican los salarios que se perciben en muchos puestos de

trabajo en tierra, el relevo generacional no llega a los barcos y los armadores no saben a qué achacarlo verdaderamente, por lo que ya comienzan a especular con la posibilidad de que, en un futuro no lejano, la pesca se reduzcan de tal modo que el trabajo como pescador, en cualquiera de sus modalidades, deje de existir.

Un país que conozco bien, Noruega, basó toda su economía en la agricultura y la pesca hasta que el petróleo llamó a su puerta. Aún así, la pesca continúa siendo una pieza fundamental en el PIB de ese país nórdico. No tiene demasiada gente empleada en los barcos pesqueros, pero sí la suficiente como para mantener una estructura pesquera de la que viven bien muchas familias. Mejor, desde luego, que en Galicia.

¿Por un concepto distinto de la pesca? ¿Por una cuestión de no pescar más de lo que precisan para lograr que los precios de las capturas sean los adecuados al esfuerzo realizado?

Por las horas de navegación para poder pescar bacalao, caballa y otras especies menores, la pesca noruega puede equipararse perfectamente a la que practica la inmensa mayoría de los barcos de bajura gallegos. Con la diferencia de que los marineros escandinavos viven bien y los nuestros no muy bien, con largas jornadas de trabajo estos y con escasas horas de permanencia a bordo los del Norte de Europa.

Noruega tiene tripulantes para sus pesqueros. Más, desde luego, que para sus buques mercantes, en los que enrolan a multinacionales que, eso sí, perciben salarios muy dignos. Tal vez sea porque los que se dedican a la pesca ganan más o menos lo mismo pero con menor tiempo de dedicación a la tarea.

¿Puede ser esto lo que retrae en Galicia el empleo de tripulantes nacionales?

No puedo pensar que el mayor impedimento para que ese relevo generacional se produzca en los

barcos de pesca de Galicia sea por la titulación y formación de los tripulantes. Tal vez los armadores deberían revisar a fondo dónde falla la oferta.

Hace 60 años, eran muchos los niños que en puertos como Malpica, Cariño, Ribeira, etc., carentes de todo título y, por tanto, de preparación teórica para trabajar como marineros de cubierta, se enrolaban allí donde surgía la oportunidad y ganaban un salario a la parte y su correspondiente quión por el que comían todos los miembros de la familia cuando la pesca lo permitía.

El salario a la parte se mantiene aún en muchos puertos gallegos. Y el quión es sagrado. Tal vez lo que no guste sea el trabajar más de doce horas de lunes a viernes y sin la seguridad de un precio adecuado para la pesca que realizan. Pescar menos y que las capturas coticen más y mejor, lo que daría un respiro a las pesquerías objetivo y más empleo con salarios dignos, podría ser la cuestión.

La Opinión

Jueves, 4 de mayo de 2017

Los titulados náuticos urgen medidas preventivas para evitar que haya más casos como el del 'Nuevo Marcos'

La Asociación de Titulados Náuticos-Pesqueros (Aetinape) indicó tras el naufragio del pesquero *Nuevo Marcos* que el siniestro debe ser analizado en profundidad por la Comisión de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim) para estudiar las circunstancias que provocaron un suceso que costó la vida a tres marineros y que, "sorprendentemente" se produjo muy cerca de la costa.

Los titulados náuticos entienden que una de las líneas de trabajo de los expertos del ente adscrito al Ministerio de Fomento debería centrarse en la posibilidad de implantar medidas preventivas como la señalización luminosa de cada batea como artefactos

flotantes que son, al igual que las plataformas petrolíferas, boyas o zonas de peligro, una reclamación que va en la línea del plan diseñado por la Xunta.

Aetinape señala que las bateas son una fuente de riqueza y su legalidad está "fuera de toda duda", pues aparecen bien referenciadas en las cartas marinas, pero recuerda que hay 3.300 en el litoral gallego y constituyen un obstáculo invisible en las noches oscuras y sin luna para los más de 3.000 barcos de bajura. Estos, además, son naves tecnológicamente "muy básicas" y no disponen de otros elementos de observación que no sean el visual de los profesionales o la intuición y experiencia a bordo.



Valdemar Aveiro: "Los políticos están destruyendo las flotas pesqueras"

"Los caladeros están llenos de pescado, pero nos dicen que tenemos que tener cuidado porque se está acabando", afirma el especialista portugués en pesca del bacalao

ÁGATHA DE SANTOS • VIGO

"Los caladeros están llenos de pescado y sin embargo, hay quienes continúan diciéndonos que tenemos que tener cuidado con lo que pescamos porque vamos a quedarnos sin recursos pesqueros". Así de contundente se mostró el invitado de ayer del Club FARO, Valdemar Aveiro, capitán portugués especialista en la pesca del bacalao, que repasó la historia de esta pesquería y habló de su presente y también de su futuro, uno futuro que no augura nada bueno. "Los políticos y la Unión Europea están destruyendo las flotas (pesqueras) y aún dicen que tenemos que tener mucho cuidado con las cuotas si no queremos quedarnos sin pescado. Y no puedo entender que digan esto cuando hay tanta gente en paro", afirmó durante su intervención en el Auditorio Municipal do Areal, que fue presentada por José Manuel Muñiz, presidente de la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE).

El invitado del Club FARO aseguró que esta advertencia sobre la escasez de recursos marinos es falsa. Es más, según Aveiro los caladeros de pescado están llenos. "Hay tal cantidad de pescado que se están comiendo a sus crías", advirtió el capitán de pesca portugués, de 83 años, que añadió que esto supone un serio problema para el medio marino: "Quiénes siguen empeñados en que creamos que no hay suficiente pescado, nos dicen también que hay un problema con el pescado pequeño, que no hay. Y no hay porque los peces grandes se están comiendo a los pequeñitos", insistió.

Tampoco es cierto, añadió, que el problema de la escasez aludida se deba a los ciclos de reproducción de los peces. No al menos en el caso del bacalao. "Es falso que el bacalao solo se reproduzca una vez al año. Además, la hembra del bacalao pone entre siete y ocho millones de huevos, aunque no sobreviven todos, por supuesto", explicó.

El conferenciante se enroló a los 15 años como mozo en un barco de pesca de bacalao con los "Doris", un duro sistema de pesca portugués, y a los 21 años se tituló como capitán de la Marina Mercante. Ha dedicado toda su vida profesional a la pesca del bacalao en aguas de Terracota, hasta que se jubiló, como capitán del buque insignia de la flota portuguesa de pesca "Coimbra". Hasta ese momento, navegó a lo ancho y largo del océano Atlántico en busca de los mejores caladeros y también por otros mares del mundo, y ahora es un cronista de la historia de la pesca del bacalao de la mitad del siglo pasado.



El capitán Valdemar Aveiro (derecha) y José Manuel Muñiz. // Marta G. Brea



Público que asistió ayer a la conferencia en el Auditorio Municipal do Areal. // Marta G. Brea

Erudito conocedor de la historia de la pesca del bacalao desde el siglo XVIII, ha publicado cinco libros sobre una pesquería que durante años fue parte fundamental de las economías portuguesa, gallega y vasca.

Aveiro aseguró que cuando él comenzó a faenar en aguas de Terracota, la concentración de barcos en los caladeros era tal que había momentos en que llegaban a haber hasta un centenar con rumbos cruzados. El número se fue

reduciendo a medida que se fueron reduciendo el límite exterior del mar territorial, hasta llegar a las 200 millas marinas. "A partir de entonces, la cosa empezó a complicarse", dijo.

"Hablar de la pesca del bacalao es hablar de una saga heroica"

Aveiro recordó cuando aún se les permitía pescar dentro de las 200 millas de la costa, pero pagando una licencia. "Pagabas una licencia para pescar dentro durante tres días y pasado este tiempo, tuvieras o no capturas, te echaban. Esto era una pesadilla", reconoció.

Durante los años que pasó embarcado, siempre dedicado a la pesca de arrastre, también ha sido testigo de naufragios, como el del "Santa Mónica". Aún así, continuó embarcado. Tampoco la dureza del oficio le disuadió para quedarse en tierra. "Hablar de la pesca del bacalao es hablar de una saga heroica", dijo refiriéndose a los cientos de marineros que hicieron de esta pesca su modo de vida.

A esto, se sumaría después las reducciones en el número de capturas de la Unión Europea. "Las cuotas miserables nos han perjudicado a todos", aseguró. Y por último, las plataformas petrolíferas, que limitan también la zona pesquera.

"No quiero que la historia de la pesca del bacalao caiga en el olvido"

Valdemar Aveiro ha publicado cinco obras sobre la pesca del bacalao en aguas de Terracota que constituyen una extraordinaria crónica de esta pesquería desde los años cincuenta. En estas obras recoge multitud de anécdotas, muchas de ellas protagonizadas por marineros gallegos, con muchos de los cuales entabló en aquellos tiempos una amistad que ha sobrevivido al paso del tiempo, dijo. Nunca tomó apuntes. Todo lo atesora en su memoria. "Empecé a escribir las historias que viví porque no me gustaría ver cómo la pesca del bacalao se pierde en el olvido -aseguró Aveiro-. Todo lo que escribo lo tengo en mi alma".

En este sentido, el presentador de la conferencia, José Manuel Muñiz, destacó la importancia de la obra del capitán portugués para preservar la historia de esta pesquería a las generaciones venideras.

Entre los episodios que rescata en las páginas de sus libros se encuentra la "guerra" por los derechos de pesca en los Grandes Bancos entre España y Canadá. Aveiro relató cómo cuando un barco penetraba más allá del límite de las 200 millas, los que continuaban faenando fuera de este radio avisaban por radio. Este episodio está recogido en uno de sus libros con el título de "La guerra en el Golfo Pérsico". "Los marineros gallegos tenían mucho sentido del humor y a pescar en el límite de las 200 millas lo llamaban 'ir al Golfo Pérsico'. Llegó un momento en que los canadienses se volvieron locos con este tema", reconoció. Y es que, recordó, los "pájaros" término con el que se referían a los aviones canadienses -sobre volaban la zona constantemente con el objetivo de descubrir a algún barco dentro del límite de las 200 millas. Y todo esto lo escribe, como él mismo dice, desde el alma.

La política pesquera no ha beneficiado precisamente a las flotas pesqueras, ni a la gallega ni a la portuguesa. "No sé cuántos barcos tenía la flota española. Sé que era una de las más importantes del mundo. La portuguesa es mucho más pequeña, pero llegó a tener 77 barcos de pesca. Hoy no tenemos más de once, y no todos son portugueses, sino holandeses", dijo el ponente, que añadió que hoy en día nada de sorprende.

El conferenciante estuvo hace tres días en el Parlamento portugués precisamente para hablar sobre la situación de la flota pesquera portuguesa como experto en la materia.

Personaxes de Cangas • Arquivo de A Cepa

José Oliveira, un mariñeiro fiel á República

O mariño foi condecorado, sufriu o exilio e cando xa tiña 84 anos foille concedido o título de Capitán de Corveta

fernando cuñarro/nieves oliveira •
Cangas

José Oliveira Avendaño nace a carón do mar de Cangas en 1909. Aos nove anos, comeza a traballar co seu pai como pinche de albañel e aos 15 solicita o ingreso na Escola de Aprendices Mariñeiros da Armada pero non supera as probas físicas. O seu tesón lévaa a prepararse na escola nocturna reventada por don Ángel Mato, ao ano seguinte consegue superar o exame médico e ingresar na Armada.

Do primeiro destino no Buque Escola "Nautilus" pasa ao "Galatea" e ao acorazado "Jaime I". Aos 18 anos embarca en Cádiz no buque escola "Juan Sebastián Elcano", onde dá seis veces a volta ao mundo. Ascende a Cabo de Mariñeira e no 1931 concédelle a Cruz de Prata da Orde do Mérito Naval.

No 1934 consegue os galóns de Cabo 1º en Ferrol e embarca no cruceiro "Libertad", despois traballa no Ministerio da Mariña, sendo destinado ao buque de investigacións científicas "Artabro", comandado por Luís González de Ubueta, un oficial fiel á República.

Por mor da sublevación do 18 de xullo do 1936, pasa de Valencia a Barcelona sendo destinado ao Estado Maior da Flota de Destruídos en Cartaxena. Participa en varias accións de guerra. Foi nomeado axudante persoal do Xefe da Flota, Ubieta, a quen acompaña en todas as viaxes e coñece persoalmente aos xefes civís e militares da República.

Perdida a guerra, os refuxiados republicanos desembarcan en Marsella sendo trasladados aos campos de concentración de Argeles e Barcarès. Quedan reclusos até o inicio da Segunda Guerra Mundial. Despois foron enviados ao campo de Saint-Cyprien. O longo camiño do exilio non facía máis que comezar para Oliveira.

No 1939 alístate na Compañía de Traballadores nº 117 destinada á fronteira con Bélxica para traballar na construción de casamatas e fosas antitanques. De alí viaxan a Dunkerque colaborando na evacuación das tropas aliadas.

Pero había unha enorme cantidade de militares e, tendo en conta a orde de retirada: ingleses, franceses, belgas e persoal civil a súa saída tardaría en producirse.

O grupo de Oliveira decide tomar un bote dos moitos abandonados na praia e cos poucos vivires que atopan reman cara o Mar do Norte, rumbo a Dover. Acollidos coa promesa de levalos a Londres rematan sendo trasladados de novo a Francia rumbo a Nantes para realizar traballos portuarios. Ao pouco, foi declarada "cidade aberta" e comeza a evacuación. Oliveira consegue embarcar nun destrutor inglés chegado para recoller feridos, con destino a Casablanca. Alí pónenos a traballar nas obras de construción do ferrocarril Transahariano en pleno deserto nunhas condicións de vida durísimas.



Unha longa e axitada vida sempre vencellada ao mar

■ 1. José Oliveira Avendaño, fotografiado por Santoro no ano 1991 (Foto: Santoro). 2. Oliveira, no ano 1939, xunto con outros compañeiros no campo de concentración de Argeles, en Francia. 3. Unha foto coa súa familia, datada durante a década dos anos 60, coa súa muller Josefina e as súas fillas, María José e Nieves. 4. A súa fotografía de voda no ano 1945 con Josefina. 5. José Oliveira coa Cruz de Prata da Orde do Mérito Naval, que lle foi concedida en 1931.

Perante esta situación Oliveira estuda a posibilidade de regresar á Terra. Supoñía que coma moito esperáballes pasar uns anos nos cárceres franquistas. Solicita no consulado de Uxda o pasaporte. Un 8 de setembro de 1940 pasa a fronteira e de Melilla vai a Ceuta á espera da resolución do seu Expediente. Declarárono "indiferente" permitíndolle o traslado a Cangas

coa obriga de presentarse cada semana no posto da Garda Civil e na Axudantía de Mariña, prohibíndolle saír da vila. Á fin arquívase o seu expediente e Oliveira queda en liberdade.

Embarca na Mercante e traballa como patrón de pesca de altura en varias compañías (Ybarra, Alfageme, Mar). Leva o mando dun pesqueiro do que era socio e fae na nun conxelador en augas de África do Sur. Consegue praza no buque oceanográfico "Cornide de Saavedra" como capitán de pesca en dúas viaxes expedicionarias.

Coa morte de Franco, en 1975,

afiliase ao Partido Socialista Galego, intervé na fundación de AETI-NAPE e na Asociación Nacional de Ex-Persoal da Armada. Exerce de profesor na Escola Náutica Pesqueira de Vigo até a súa xubilación no 1980.

Emprende as xestións para que lle recoñezan o grado que como membro da Armada lle corresponde. O Ministerio de Defensa, no 1995, cando Oliveira ten xa 84 anos, concédelle o emprego de Capitán de Corveta, recoñecéndolle os seus méritos. Mentres descansa na súa querida Cangas este home de vida axitada era un habitual do

paseo relaxado ou sentado nos bancos da Alameda á raxeira do sol.

Falece, aos 92 anos, no 2001 na súa casa de Cangas. De acordo cos súas instrucións foi incinerado. E un día co mar en calma, co vento xusto para navegar, á altura de Faro Borneira, acompañado de cancións e versos mariñeiros, as súas cinzas foron entregadas a ese mar que Oliveira nunca deixou de todo. Ao igual que a súa fidelidade coa República.

*Membros de A Cepa e filla de José Oliveira

ATLANTICO
08/08/2017

El 85% de los empleos de difícil cobertura son del sector marítimo

Titulados náuticos y armadores creen que hay un problema de inserción laboral pese a la alta formación

El sector marítimo necesita personal pero los jóvenes que se forman no quieren ir al mar.
jorge bravo. vigo economia@atlantico.net 08/08/2017 02:38 h

El 85% de las ocupaciones de difícil cobertura en Vigo, 17 de 20, están relacionadas con el sector marítimo, tanto de la marina mercante como la pesca. Esta información se extrae del "catálogo de ocupaciones de difícil cobertura", que publica trimestralmente la Seguridad Social informando de los puestos de trabajo que demandan las empresas y que no son capaces de cubrir.

El presidente de la Asociación de Titulados Náutico Pesqueros, José Manuel Muñiz, señala que no le parece "correcto" que se siga publicando este catálogo. Para el presidente de Aetinape "hay que hacer un estudio de la gente que está desempleada" para poder abrir así el debate "de si falta o sobra gente titulada". Muñiz no entiende "que las escuelas náuticas estén a tope, se ofrezcan cursos de formación y especialización" y después las empresas no puedan cubrir estos puestos. "No tiene explicación", resume Muñiz.

Los puestos incluidos en esta lista están referidos con la marina mercante y son frigoristas navales, jefes de máquinas de buque mercante, maquinistas navales, mecánicos de litoral, mecánicos navales, pilotos de buques mercantes, sobrecargos de buques, oficiales radioelectrónicos de la marina mercante, cocineros de barco, auxiliares de buques de pasaje, camareros de barco, mayordomos de buque, caldereros (maestranzas), engrasadores de máquinas de barcos, bomberos de buques especializados, contra maestres de cubierta (excepto pesca), marineros de cubierta (excepto pesca) y mozos de cubierta.



FARO DE VIGO

Aetinape pide iluminación para estos artefactos

28.04.2017 | 03:56

Una de las reacciones ante el accidente del "Nuevo Marcos" llegó ayer de Aetinape, la Asociación de Titulados Náuticos Pesqueros, quien señala que este siniestro deberá ser analizado en profundidad por la Comisión de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim) para estudiar "las circunstancias que rodearon este fatal triple desenlace, sorprendente por haberse producido tan cerca de la costa".

Después de trasladar sus condolencias a las familias de las víctimas, Aetinape señala que "una de las líneas que la Ciaim debería estudiar es la posibilidad de implantar una medida preventiva tan básica como la señalización luminosa de cada batea, como lo están, ya que es obligatorio, otros artefactos flotantes como las plataformas petrolíferas, boyas, o zonas de peligro".

Señalan que las bateas son una fuente de riqueza y "su legalidad está fuera de toda duda, pues aparecen bien referenciadas en cartas marinas" pero recuerdan que existen 3.300 en el litoral gallego (el 95% en las Rías Baixas) y constituyen "un obstáculo invisible en las noches oscuras y sin luna para las más de 3.000 embarcaciones de bajura (un 78% en las Rías Baixas). Estas, además "son naves tecnológicamente muy básicas y no disponen de otros elementos de observación que no sean la visual de los profesionales o la intuición y experiencia a bordo. La señalización luminosa sería una medida básica de seguridad preventiva".

Pesquero Nuevo Marcos



La Voz de Galicia

ENTREVISTA CON EL PRESIDENTE DE AETINAPE

“La bajura precisa de más apoyo”

Aetinape es uno de los colectivos que tienen como sus objetivos la mejora de las condiciones del trabajo en el mar

“Hay que adoptar medidas para que la bajura tenga más capacidad de respuesta”

“El Nuevo Marcos llevaba radiobaliza, pero hay que investigar por qué no saltó”

Marcos Gago

Pontevedra/La Voz de Galicia 02/05/2017

La tragedia del “Nuevo Marcos” conmocionó a la comarca de Pontevedra y especialmente a las gentes del mar. Una vez más se perdieron vidas en un naufragio, que para muchos vecinos es muy duro de aceptar al ocurrir tan cerca de sus casas.

¿Qué cree que pasó en este hundimiento?

Es difícil saberlo. Nosotros, en este tipo de situaciones, procuramos primero que se escuche a los testigos, que estuvieron allí en el momento de la tragedia, y después con la documentación, despachos y otros informes sobre el barco, tendrá que ser la Comisión de Investigación de Accidentes Marítimos, de la que somos parte, la que se pronuncie. Por ahora, nos falta la mayoría de los datos. Hay explicaciones posibles que se escucharon estos días entre la gente, como que pudo ser un despiste. Hay que recordar que en el mar también hay fatiga, cansancio, situaciones que te sobrepasan o muchos factores que ahora no sabemos todavía. Yo siento una gran debilidad por la gente de bajura porque los veo ir al trabajo todos los días desde mi casa, el sacrificio que hacen y como salen al mar en

condiciones muy difíciles, al frío y a la lluvia. Yo no tengo duda de que esta tripulación eran grandes profesionales, siento gran respeto por ellos, y a la hora de hablar de lo que les pudo pasar, esperaré a escuchar lo que dicen los testigos y a manejar todos los datos.

¿Cree que es mejorable la seguridad en los barcos?

Eso siempre. A nuestro juicio hay que adoptar medidas para que las embarcaciones de la bajura tengan más capacidad de respuesta en caso de accidentes, dotarlas de mecanismos preventivos y también de chalecos adecuados. El joven que fue nadando a la costa es algo admirable que no fuera víctima de la hipotermia. Un suceso como el del “Nuevo Marcos” es un tema muy sensible. No sé si es prioritario, pero quizás habría que pensar en hacer algo más en el caso de los chalecos homologados, como el que emite una señal que identifica a la embarcación, localiza al trabajador y facilita las tareas de rescate. Hay mucha tecnología avanzada que se puede incorporar y tiene que servir también en seguridad sin estorbar al trabajo que se hace en un barco. Tras este naufragio y sin volverse locos, tenemos que racionalizar las medidas a tomar, y a partir de ahí los representantes de la bajura y las Administraciones deben decidir. Hay cosas de las que, por ejemplo en este caso, hay que saber qué pasó y como evitar que se repitan. El barco, que no tenía la obligación legal de llevar radiobaliza la llevaba, lo que habla muy bien de los tripulantes y de la empresa, pero no saltó en el hundimiento. Eso tendrá que estudiarse en la Comisión de Investigación.

¿Por qué le da tanta importancia a la cuestión de los chalecos?

A la flota artesanal de aguas interiores no se le puede aplicar los mismos planes que a la de altura. Y además existen muchos tipos de embarcaciones distintas en esta flota. Lo que creo es que hay que ver la necesidad de si hay chalecos más adecuados. La Administración debe volcarse más en la bajura, que es la única flota que desgraciadamente nos está quedando y precisa de más apoyo. Y para nosotros habría que ver si está homologado un chaleco hinchable con radiobaliza y con una cámara que pueda activarse en caso de naufragio. Este tipo de medidas deberían por

lo menos explorarse. Es una de las propuestas que llevaremos desde Aetinape a la Comisión de Investigación y a Marina Mercante para que se estudie. Creo que no hablamos de medidas espectaculares ni costosas con apoyo de la Administración y el consenso del sector. Espero que para la bajura haya un mayor apoyo institucional, porque es una flota de pesca social, la parte más débil en el sentido económico, y es necesario hacer un debate sousegado entre la Administración y el sector. Deben ser medidas sin gran coste económico, pero que se debatan con mucha voluntad de salir adelante en el sector y en la Administración.

La Opinión

Lunes, 30 de octubre
de 2017

Puertos del Estado autoriza el balizamiento de bateas prometido por la Xunta en 2015

El plazo de ejecución del proyecto completo es de tres años Portos redacta ya el plan inicial El naufragio del 'Nuevo Marcos', con tres víctimas mortales, aceleró el proceso

Adrián Amoedo
A CORUÑA

Las bateas de mejillones gallegas ya tienen autorización para disponer de balizamientos que eviten los accidentes marítimos en las rías, tal y como prometió la Xunta en 2015. Puertos del Estado aprobó recientemente la propuesta de mejora de estos sistemas en los accesos a los puertos de la comunidad tras una reunión de la Comisión de Faros el pasado junio. Portos de Galicia tendrá que redactar ahora un proyecto antes de su ejecución, que tiene un plazo de tres años.

El siniestro del cerquero *Nuevo Marcos* el pasado mes de abril aceleró los trámites para aprobar la instalación de estos sistemas en las bateas, que se había estancado. En ese accidente marítimo, el pesquero chocó de madrugada contra una batea y tres de sus cinco tripulantes perdieron la vida. El suceso conmocionó a la comunidad y reactivó el debate sobre el balizamiento de los polígonos mejilloneros y de las instalaciones que los integran.

Portos de Galicia ya había anunciado en 2015 el plan, que incluiría la instalación de 98 nuevas señales marítimas en las costas gallegas. Tras el accidente, la Consellería do Mar indicó que a partir de junio tendría el visto bueno de Puertos del Estado, pero la autorización no llegó hasta hace unos días. La reunión de la Comisión de Faros del pasado junio centró esta materia y pese a que en su momento se indicó que el plazo de ejecución para la instalación de las balizas sería de solo dos años, finalmente será de tres.



Varias bateas de mejillón en la costa gallega. | IÑAKI ABELLA

La Consellería do Mar debe definir aspectos como los elementos luminosos a instalar, su tamaño y características

Ahora Portos de Galicia tendrá que redactar el correspondiente proyecto de ejecución en el que se definirán todos los elementos a instalar, así como su tipo, tamaño, características de las boyas y equipos luminosos, líneas de fondeo, lastres, ubicaciones exactas, importe, etc. El ente público autonómico ya ha anunciado que, "con el fin de minimizar los tiempos y evitar la demora del proceso", la redacción del

Los accidentes de embarcaciones con las bateas son frecuentes, aunque la mayoría sin consecuencias

proyecto está en marcha. "En cuanto esté rematado, será remitido a la correspondientes autoridades portuarias para que sea emitido el informe previo a la entrada en servicio de la señalización", aclararon fuentes de Portos de Galicia.

El accidente del *Nuevo Marcos* se produjo cuando la embarcación se dirigía desde el puerto de Marín hacia Combarro, después de descargar sus capturas. La embarcación,

de madera y de 11,7 metros de eslora, impactó durante el trayecto contra una de las plataformas cerca de la isla de Tambo sobre las 4.00 horas de la madrugada. De los cinco tripulantes que iban a bordo sólo dos pudieron salvar la vida, uno de ellos tras nadar hora y media hasta la costa, donde alertó del siniestro. El otro superviviente pudo subirse a una batea. Mientras, los cuerpos de los tres fallecidos fueron encontrados ese mismo día.

Este tipo de accidentes han sido frecuentes en los últimos años aunque la mayoría sin consecuencias. Sin ir más lejos, el mes pasado un yate impactó contra una batea frente a una playa de Cangas (Pontevedra) y sus dos ocupantes fueron rescatados.

La Opinión

Lunes, 23 de octubre de 2017

Darle al rabo. Espantar las moscas

Antón Luaces

La Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI) busca el apoyo del secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo, en la defensa de un modelo de contratación de trabajadores no comunitarios similar al empleado por países como Holanda o Reino Unido con destino a sus flotas. La aplicación

de ese sistema contractual supondría cambiar la Ley de Extranjería, en el sentido de no ser obligatorio residir y trabajar en España.

La medida puede resultar beneficiosa para los intereses de ARVI, pero no sé si encaja en las pretensiones de empleo de los marineros nacionales, pese a que la inmensa mayoría de trabajadores extranjeros se contrata en sus países de origen o, al menos, fuera de España. En el caso de Holanda, el permiso de trabajo obligatorio solo se aplica al extranjero no comunitario en

territorio nacional. Pero siguiendo lo hasta ahora establecido —también en Noruega— la ley no prevé explícitamente su aplicación para trabajar a bordo de barcos holandeses. Por ello resulta de obligado cumplimiento cambiar la Ley de Extranjería e incorporar la excepción de aplicación de la autorización administrativa previa de residencia y trabajo en España para los tripulantes extranjeros a bordo de las flotas españolas, tal y como recoge el órgano de comunicación de ARVI. Tal vez peque el arriba firmante de

mal pensado, pero podría facilitar —si se aprueba la propuesta de los armadores de Vigo con la aquiescencia de organizaciones como Anapa, Arpoan, Agarpa, Anamer y Anavar— un aluvión de contrataciones de tripulantes extranjeros en detrimento de los nacionales. El tiempo lo dirá. Pero el modelo de Reino Unido y Holanda para contratar extranjeros no parece ser la puerta abierta para un mayor empleo de trabajadores nacionales. A este respecto, fuentes de ARVI afirman que no figura en sus planes

ninguna variación respecto a las contrataciones de trabajadores nacionales para sus flotas de bajura y altura y que la consulta efectuada sondea la posibilidad de dar cobertura al catálogo de puestos de trabajo rechazados en territorio español. Por tanto, se refieren siempre a los relacionados con embarques para la realización de campañas de larga duración en caladeros lejanos, en los que resulta habitual permanecer al menos dos o tres meses. De ser así, y no tengo motivos para dudar del informante, todo quedaría en una falsa alarma. Pero las malas noticias laborales en el sector de la pesca abundan. Al menos mucho más que las buenas.

La Opinión

Lunes, 28 de agosto de 2017

Van por separado y dicen querer unirse



Antón Luaces

Hace unos años, los titulados náutico-pesqueros agrupados en la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape), pusieron sobre la mesa la necesidad de crear una flota pesquera única bajo pabellón de la Unión Europea y, a la vez, la constitución de un único cuerpo de vigilancia marítimo-pesquera también bajo la bandera comunitaria. Como suele ser habitual, cuando la idea no surge de uno de los estados miembros considerados fuertes o

de la dirección de la UE, la apuesta de Aetinape se perdió tragada por uno no sabe qué suerte de alcantaría de Bruselas y todo quedó en una suerte de anécdota sin más posibilidades que la de haber sido conocida como de refilón.

Pero la UE tiene sus propios planes al respecto: la Comisión Europea y los países miembros de la UE y del Espacio Económico Europeo (EEE, instaurado en enero de 1994) desarrollan conjuntamente un Entorno Común de Intercambio de Información (ECI) que permitirá integrar los sistemas y redes de vigilancia existentes y dará a todas las autoridades interesadas acceso a la información que precisen para ejercer sus actividades en el mar.

En la actualidad, las autoridades nacionales y de la UE responsables de los diferentes aspectos de la vigilancia —control en las fronteras y de la pesca, seguridad, aduanas, medio ambiente, defensa, etc.— recopilan información por separado y es muy habitual que cada uno maneje sus propios datos sin que exista un sistema que permita compararlos, lo que hace muy factible que los mismos se recojan más de una vez. Esto explicaría sobradamente las quejas cotidianas de los marineros gallegos cuando se manifiestan asombrados por las inspecciones continuadas de la conocida como Guardia Civil del Mar, Inspección Pesqueira, Secretaría General de Pesca y la Inspección Comunitaria

(como mínimo), que no hacen sino retrasar sus tiempos de trabajo para llegar a lo mismo pero sin que los unos sepan del resultado de las inspecciones practicadas por los otros en un corto espacio de tiempo e incluso físico.

En el horizonte más o menos próximo de la Unión Europea está la creación de la Vigilancia Marítima Integrada, cuyo objetivo no es otro que proporcionar métodos de intercambio de datos e información a las autoridades interesadas o implicadas en la vigilancia marítima. Esta será más barata y más eficaz si se comparte la información.

Con este objeto la propia Comisión adoptó una comunicación sobre los próximos pasos dentro del entorno

común de intercambio de información sobre cuestiones marítimas de la UE, pero no parece que sea todavía el momento de la interoperatividad, de modo que esos datos e información, mediante la utilización de las tecnologías modernas, puedan compartirse efectivamente. Y, sin embargo, se evidencia que los planteamientos de Aetinape para nada iban descaminados. Como tampoco lo estaba su propuesta de crear un sistema de guardacostas comunitario —el Cost Guard de la UE— que ahora se antoja una quimera si se confirma el abandono del Reino Unido de la UE y que se pensaba integrado por embarcaciones y aeronaves de todos los países marítimos comunitarios con un único distintivo y bajo la misma autoridad, más allá del concepto SAR con que se interviene actualmente en caso de salvamento marítimo.

JEFATURA DEL ESTADO

- OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO EXTRAORDINARIA

* BOE 162, de 08-07-17

95 plazas para Agentes del S.V.A. especialidad Marítima

- PROGRAMA DE RECUALIFICACION PROFESIONAL DE LAS PERSONAS QUE AGOTEN SU PROTECCION POR DESEMPLEO, AYUDAS ECONOMICAS.

* BOE 242, de 07-10-17

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- ASIGNACION CUOTAS ATUN ROJO Y CENSO DE FLOTA AUTORIZADA

* BOE 45, de 22-02-17

- POSIBILIDADES DE PESCA INDIVIDUALES 2017-BUQUES ARRASTRE DE FONDO CALADERO NACIONAL CANTÁBRICO NOROESTE

* BOE 55, de 06-03-17

- ORDENACION DE LA PESQUERIA DE LA ANCHOA

* BOE 55, de 06-03-17

- ACTUALIZACION CENSO FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA NAFO

* BOE 57, de 08-03-17

- ACTUALIZACION CENSO FLOTA BACALADERA

* BOE 57, de 08-03-17

- ACTUALIZACION CENSO FLOTAS DE ALTURA, GRAN ALTURA-ATLANTICO NORDESTE

* BOE 57, de 08-03-17

- ACTUALIZACION FLOTA ESPAÑOLA DEL ATLÁNTICO NOROCCIDENTAL

* BOE 61, de 13-03-17

- CUOTAS DE BOQUERON BUQUES DE CERCO GOLFO DE CADIZ

* BOE 61, de 13-03-17

- ACTUALIZACION CENSO ARRASTRE DE FONDO-SUBZONA IX CONSEJO INTERNACIONAL DE EXPLORACION DEL MAR- SOBERANIA O JURISDICCION DE PORTUGAL*BOE 61, de 13-03-17

- LISTADO DENOMINACIONES COMERCIALES DE ESPECIES PESQUERAS Y ACUICULTURA ADMITIDAS EN ESPAÑA

* BOE 64, de 16-03-17

- REPARTO CUOTAS DE MERLUZA –BUQUES DE VOLANTA-CALADERO CANTABRICO NOROESTE.

* BOE 65, de 17-03-17

- REGULACION PESCA DE ATÚN ROJO EN EL ATLANTICO ORIENTAL Y MEDITERRANEO.

* BOE 72, de 25-03-17

- CUOTAS CABALLA CENSO DE CERCO EN CANTÁBRICO NOROESTE

* BOE 75, de 29-03-17

- CENSO BUQUES PALANGRE DE FONDO- PESCA MERLUZA EN CALADERO ATLÁNTICO NOROESTE.

* BOE 75, de 29-03-17

Corrección errores- BOE 83, de 07-04-17

- ORDENACION DEL ESPACIO MARITIMO

* BOE 86, de 11-04-17

- CENSO EMBARCACIONES RESERVA MARINA LEVANTE DE MALLORCA-CALA RAJADA

* BOE 91, de 17-04-17

- CUOTAS JUREL CENSO DE CERCO CANTABRICO NOROESTE

* BOE 91, de 17-04-17

Corrección de errores-BOE 110, de 09-05-17

* BOE 243, de 09-10-17

- AYUDAS PARALIZACION DEFINITIVA Y TEMPORAL DE LA ACTIVIDAD PESQUERA-MODIFICACIONES

* BOE 114, de 13-05-17

- AYUDAS PROPIETARIOS Y TRIPULANTES DE BUQUES ESPAÑOLES POR PARALIZACION DEFINITIVA DE ACTIVIDAD PESQUERA

* BOE 120, de 20-05-17

- ORDENACION DE LA PESQUERIA DE LA SARDINA IBÉRICA

* BOE 129, de 31-05-17

* BOE 207, de 29-08-17

* BOE 239, de 04-10-17

- COEFICIENTES CONVERSION FLOTA PESQUERA OPERATIVA ESPAÑOLA

* BOE 142, de 15-06-17

- MODF. CAPTURA DE PULPO CALADERO NACIONAL DEL GOLFO DE CADIZ

* BOE 166, de 13-07-17

- DISTRIBUCION DE CUOTA DE BESUGO FLOTAS CALADERO NACIONAL DEL CANTABRICO Y NOROESTE Y LAS FLOTAS EN AGAS DE LA NEAFC

* BOE 185, de 04-08-17

- PLAN GESTION CENSO DE BUQUES FLOTAS DE ALTURA, GRAN ALTURA Y PALANGREROS, COMISION DE PESCA DEL ATLÁNTICO NORDESTE.

* BOE 236, de 30-09-17

LEGISLACIÓN

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACION

- ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR.

* BOE 52, de 02-03-17

* BOE 68, de 21-03-17

* BOE 101, de 28-04-17

* BOE 106, de 04-05-17

-ENMIENDAS 2014 AL CODIGO INTERNACIONAL DE DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

*BOE 63, de 15-03-17

-ENMIENDAS AL CODIGO INTERNACIONAL PARA CONSTRUCCION Y EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUIMICOS PELIGROSOS A GRANEL

* BOE 64, de 16-03-17

- ENMIENDAS AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA CONSTRUCCIÓN Y EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN GASES LICUADOS A GRANEL.

* BOE 65, de 17-03-17

- ENMIENDASDE 2015 AL CÓDIGO MARITIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL

* BOE 75, de 29-03-17

- ENMIENDAS 2014 DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARITIMO

* BOE 76, de 30-03-17

- CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD PARA BUQUES QUE USEN GASES U OTROS COMBUSTIBLES DE BAJO PUNTO DE INFLAMACION

* BOE 104, de 02-05-17

- CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LOS BUQUES QUE OPEREN EN AGUAS POLARES

* BOE 107, de 05-05-17

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

- DIRECCIONES PROVINCIALES DEL ISM

* BOE 63, de 15-03-17

- CATALOGO DE OCUPACIONES DE DIFICIL COBERTURA

*BOE 166, de 13-07-17

MINISTERIO DE FOMENTO

- MODF.ANEXO I, REGLAS Y NORMAS DE SEGURIDAD BUQUES DE PASAJE TRAVESIAS ENTRE PUERTOS ESPAÑOLES

* BOE 107, de 05-05-17

- ATRIBUCIONES Y PROCEDIMIENTO DE OBTENCION CERTIFICADO DE PATRON PROFESIONAL DE EMBARCACIONES DE RECREO.

* BOE 213, de 05-09-17

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA Y PARA AD. TERRITORIALES

- ACTUALIZACION CUALIFICACIONES PROFESIONALES FAMILIA MARITIMO-PESQUERA

* BOE 72, de 25-03-17

- CONVENIO COLABORACION M.DEFENSA Y EL ISM PARA ASISTENCIA SANITARIA A LA FLOTA PESQUERA QUE FAENA EN EL INDICO.

* BOE 163, de 10-07-17

COMUNIDAD VALENCIANA

- LEY DE PESCA MARITIMA Y ACUICULTURA COMUNIDAD VALENCIANA

* BOE 56, de 07-03-17

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



AETINAPE

Avenida Oza, 14 - 2º Dcha.

15006 - A CORUÑA

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

www.aetinape.com • aetinape@aetinape.com