

INFO AETINAPE

BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
MARZO 2018

# **Contenido DOSSIER AETINAPE** marzo 2018


2 **Contenido**
3 **Norte**
4-22 **Informes**
23-47 **Colaboraciones**
48-57 **Revista de Prensa**
58 **Legislación**


## Humor






# Sin bajar la guardia ni un minuto

La ocurrencia de un grupo de armadores de saltarse la normativa que regula las enseñanzas náutico-pesqueras y habilitar profesionales al margen del actual sistema de formación, es una de las más groseras amenazas que ha recibido el colectivo náutico-pesquero.

Y si ya resulta muy grave que esa fanfarrona pretensión para minorar sus costes laborales, mucho más lo es el respaldo que han recibido de algunos funcionarios de cuarta o quinta fila, cuyo ejemplo esperemos no cunda entre los principales responsables de las instituciones marítimas del país.

Estas circunstancias han puesto en nuestra agenda algo que nunca debiéremos perder de vista como titulados náutico-pesqueros (TNP): que las amenazas contra nuestra profesión saltan cuando menos te lo esperas. Siempre puede haber un grupo de personas, constituida en lobby de presión ante las instituciones, dispuestos a liquidar las conquistas que tanto nos costaron a lo largo del tiempo.

Venir a estas alturas con propuestas que atropellan nuestra profesión es volver al pasado, regresar a momentos en los que no importaban demasiado cuestiones como la seguridad a bordo o la calidad del trabajo. Porque detrás de estas habilitaciones de mandos de la flota están asuntos tan importantes como los índices de siniestralidad o cómo y en qué condiciones prestamos nuestro trabajo, nuestra inteligencia, nuestro saber hacer al mando de un buque se pesca.

Otra reflexión motivada por esta osadía de cargarse la carrera náutico-pesquera es la que nos mueve a revisar las relaciones entre los Institutos Marítimo-pesqueros y las empresas del sector, ya que con un contacto más estrecho, el futuro de muchos alumnos puede mejorar considerablemente.

Es necesario que convirtamos esta amenaza surgida de una tabernaria reunión en la oportunidad de mejorar las perspectivas laborales y profesionales de muchos futuros TNP. Tal como reflejamos en nuestros informes de este número, la regulación de la figura del alumno en prácticas al margen de lo que viene siendo habitual en las enseñanzas profesionales, debería ser prioritario para las autoridades académicas y laborales. Es necesario que los alumnos tomen contacto real con el sector en toda su dimensión, y no solo en unos cuantos barcos que se adaptan a la exigua cantidad de horas de mar que exige la norma para la FCT

También es hora que empresas y escuelas planifiquen acciones conjuntas para que los futuros profesionales enfoquen sus vidas laborales hacia la pesca, ofreciendo argumentos persuasivos para ayudarles a ver este mundo como algo propio, como una necesidad mutua. Un mundo que le ofrezca una forma de vivir con calidad y con interesantes perspectivas de progreso.

Crear y regular la figura del alumno en prácticas, incentivos sociolaborales y mejorar las atribuciones profesionales de los titulados son, entre otras, medidas que deben ponerse en marcha a la mayor brevedad.

Esperamos que todo esto haya sido un susto sin importancia. Pero invocamos a que todos tenemos que abandonar el individualismo y el interés personal para luchar por la profesión que compartimos y que por mucho que cuatro indocumentados pretendan que nuestro trabajo a bordo pueda hacerlo cualquiera, eso no es así.

Somos TNP porque sabemos lo que es el mar, la navegación, la pesca y el transporte marítimo. Porque conocemos el mundo y dedicamos muchos esfuerzos a conseguir un prestigio social que no pondremos en peligro porque alguien pretenda vender títulos en los quioscos.

Y por eso tenemos que luchar en la Asociación, en las escuelas, en los barcos, en los puertos y en cualquier parte y desde el minuto cero.

AETINAPE está llevando a cabo reuniones, entre otros, con Instituciones Pesqueras como la Consellería do Mar, Escuelas Náutico-Pesqueras, Organizaciones de armadores, Portavoz de la Comisión de Pesca del Congreso de los Diputados, etc.

AETINAPE

# Los derechos se ganan, no se heredan

## AETINAPE mantiene reuniones con políticos, administraciones, docentes y armadores

## Las nuevas amenazas

Un grupo de armadores de pesca desenfundaron el hacha de guerra contra los titulados náutico-pesqueros. Quizá sin quererlo, pero movidos por su constante obsesión de ahorrar costes laborales, piden al Estado que respalde una rotunda y clara ilegalidad: facilitar atajos en el acceso al trabajo marítimo.

Para justificar esta trampa legal que busca habilitar profesionales al margen del actual sistema de formación reglada, dicen que el sector está escaso de vocaciones y que no se produce relevo generacional en el mar. No hablan en absoluto de las condiciones sociales y laborales que ofrecen y sobre todo no reflexionan sobre las causas por las cuales los trabajos marítimo-pesqueros no son atractivos para muchos jóvenes.

Salarios cuestionables, duras jornadas de trabajo, escasa habitabilidad en los buques, escasa capacitación técnica y cultural de algunos de estos armadores, visiones de corto alcance en la gestión de las empresas...todas ellas son indicadas como las razones por las cuales muchos jóvenes no se interesan por el sector.

Lo que solicitan es habilitar profesionales por la puerta falsa: formación de adultos, cursillos acelerados, habilitaciones en base a los años de mar...no se quedan cortos en proponer una gran cantidad de trampas para saltarse la educación reglada por el MEC. Para justificarse recurren al tópico en danza: que la gente no quiere ir a la pesca pese a los altísimos salarios. Y por supuesto, ocultan lo fundamental: desean trabajadores manejables y con poca formación.

## No todos son iguales

**A pesar de la acometida institucional de este grupo de armadores, hay que recordar que no todos mantienen actitudes tan primitivas. Sondeos realizados entre empresarios del sector indican que este tipo de maniobras son muy de corto alcance, propio de empresas débiles y gestionadas con poca profesionalidad.**

### Desarrollar la figura del alumno náutico-pesquero e incentivar su contratación

**Otros armadores comparten buena parte de las alternativas propuestas por AETINAPE para mejorar la relación de las escuelas con las empresas y el marco legal de la profesión. Por ejemplo, una de las medidas que se solicita es la de crear la figura del alumno en prácticas, modificando la situación actual que se limita a unos cuantos días a bordo, lo que se conoce como la FCT (Formación en Centro de Trabajo) algo que sólo pueden hacer en algunos barcos de pesca más próxima al litoral, porque son pocas semanas. Los contratos en prácticas deberían realizarse en buques de gran altura, grandes y bien dotados, y durante periodos mayores.**

**Esa sería la forma adecuada para que los alumnos conociesen del sector algo más que los sórdidos buques de escasa dimensión, en los que lógicamente también tendrían que prestar servicio, pero no pueden ofrecerse como única alternativa laboral.**

### Humanizar el trabajo y mejorar la habitabilidad de los buques

**Se echan de menos campañas entre los alumnos para que conozcan bien el sector y normas que puedan incentivarles para dedicarse a la actividad pesquera. Una de esas normas es la posibilidad de una mayor conciliación de la vida familiar y laboral, ya que los escasos periodos de libranza o la fiscalidad equiparada con el resto de los sectores laborales no parecen buenos caminos para persuadir a los jóvenes para dedicarse a la pesca.**

# Mientras argumentan que no hay titulados, las Escuelas están llenas de alumnos.

## Proponen la creación de titulaciones paralelas volviendo al viejo sistema de formación de adultos.

## AETINAPE pide a la Secretaría General de Pesca que no alimente este despropósito.

Las pretensiones de estos armadores de cargarse las titulaciones náutico-pesqueras provocaron incluso la creación de una comisión especial de trabajo en la Secretaría General de Pesca para tratar monográficamente el asunto.

En esta comisión multipartita, celebrada el pasado 8 de febrero en Madrid, participaron representantes patronales, de las cofradías, sindicales, del Ministerio de Educación y una delegación de AETINAPE como representante de la profesión. También tomaron parte dos funcionarios públicos de la Secretaría General de Pesca.

Resultó muy sorprendente que los funcionarios que tomaron parte en la reunión venían con la lección aprendida: desde el minuto uno se pusieron de parte de estos armadores y en contra de las titulaciones que el propio estado, con la colaboración de su propio departamento, imparte, cuida e impulsa.

La sorpresa de los representantes de AETINAPE fue mayúscula, ya que resultaba muy paradójico ver a dos funcionarios públicos animando al sector a suplantar la legalidad creando un perfil profesional al margen de los currículos académicos establecidos.

Según manifestaron los representantes de AETINAPE en la reunión, la Administración no debe adoptar ese papel de correa de transmisión de los intereses de una parte, que lo único que busca es abaratar la fuerza de trabajo a bordo. El argumento, largamente enarbolado por estos armadores, de que no existe un “relevo generacional” en la pesca española, choca con una realidad bien elocuente: las escuelas están llenas de alumnos, y existe un gran número de titulados que no encuentran un puesto de trabajo. El mantenimiento de estos centros cuesta cientos de millones de euros que financian las Administraciones públicas a través de los impuestos de los ciudadanos, y que ceden ante las presiones de los grupos económicos y solicitan internacionalmente personal barato para ocupar puestos que lógicamente corresponderían a titulados españoles.

AETINAPE manifestó que cualquier norma, legislación, marco jurídico o académico puede modificarse en función de determinadas circunstancias que lo aconsejen, siempre respetando la legalidad vigente y nunca con atajos y la creación de titulaciones paralelas. Pero una cosa es modificar las normas existentes tras un proceso razonado, participado y matizado; y otra es crear una realidad jurídica paralela, desvinculando la titulación académica de sus correspondientes atribuciones profesionales.

Durante la reunión, los dos funcionarios públicos incluso llegaron a insinuar que a ese organismo no le importaría que las nuevas titulaciones tuviesen o no validez académica, ya que podrían habilitar nuevos profesionales sin mayor problema, “con lo cual podríamos disponer de un cupo de ciudadanos autorizados a mandar buques. Serían personal que cuestionamos que cumplan con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros (Convenio STCW-F 1995 de la OMI) firmado por España, y sin los requisitos que exige el prestigioso sistema de formación español, que está considerado como uno de los más avanzados del mundo.

AETINAPE manifestó su deseo de que pueda retomarse la situación generada por esta sorpresiva alineación de estos funcionarios de la Secretaría General de Pesca con las pretensiones de este grupo de armadores, para que cesen ese tipo de amenazas que se ciernen sobre el futuro de nuestros titulados y estudiantes.

**Discurso del Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz en la Asamblea General Ordinaria de AETINAPE, el 16 de diciembre de 2017 en Tapia de Casariego**

# “El país está obligado no ya a proteger, sino a mimar a sus gentes del mar”



*José Manuel Muñiz se dirige a los presentes en su tradicional discurso anual de apertura de la Asamblea de AETINAPE. Autoridades en la Mesa: Ignacio Fernández Fidalgo, Capitán Marítimo de Gijón en representación del DGMM; Enrique Fernández Castelao, Alcalde Tapia; Alberto López-Asenjo, Secretario General de Pesca y Javier Jorge Castiñeira, Alcalde Foz*

## TAPIA, PUERTO DE PARTIDA

Queridas amigas y amigos, Gracias a todas y todos, antes de nada, por acercaros aquí esta mañana de diciembre, para celebrar este emotivo repaso por nuestra historia precisamente en un lugar clave para AETINAPE. Siempre es un placer para cualquiera venir a Asturias, y dentro de Asturias, acercarse a este precioso lugar en el que el Mar Cantábrico cobra su verdadera dimensión.

Los acantilados, las personas del mar, los lugares habitados, las playas cercanas, la fiereza del océano que tan bien guardan vuestros diques. Pocos lugares como Tapia de Casariego resumen por sí mismos esta dimensión marítima que llevamos en nuestra bandera.

Sin duda, Tapia no es uno de los grandes puertos del país y su importancia no se mide en toneladas de mercancías o pescado desembarcado. Pero sí ejemplifica como pocos lugares el espíritu indómito del mar, la dimensión noble de las mareas y la esencia natural del planeta, del cual los mares conforman una parte fundamental.

Para nosotros, además, Tapia es la cuna de muchas cosas. Aquí tuvo lugar el primer paso para la unidad de todos los titulados marítimo pesqueros españoles. La integración de la organización asturiana en AETINAPE inició un proceso de incorporaciones que más adelante atraería a vascos, andaluces, cántabros y mediterráneos, así como a los profesionales insulares, baleares y canarios completando en unos cinco años el litoral español en un único futuro: la unión.

La unión de todos, gracias a su generosidad, sin sectarismos, sin localismos, venciendo algunas resistencias que se iban presentando, abordando los primeros problemas con optimismo y el timón bien firme, pues el destino era cierto y deseado.

Queríamos configurar lo que todos manifestábamos en las conversaciones privadas, en las charlas de escuela o de cubierta, en las tertulias en los puertos: Entre todos, organizándonos y con inteligencia, teníamos que conquistar la dignidad que en aquellos momentos nos era negada. Y en ese contexto de vivencias intensas, de juventud, de inexperiencia, de incertidumbre, de deseos, pero también con objetivos claros y una fuerte determinación, comenzamos el camino de la unión.

La confluencia de los primeros núcleos iniciales de la organización, ocurrida hace prácticamente 36 años en este concejo de Tapia, dio lugar a lo que con el tiempo llegaría a ser la organización marítima de referencia en el sector marítimo-pesquero español en las últimas tres décadas. Si ese espíritu de concordia y confluencia que floreció en Tapia de Casariego no se hubiese producido, la historia de nuestra profesión hubiese sido otra. Y, en consecuencia la historia reciente del mundo del mar.

Por eso a esta reunión de hoy la denominamos “Tapia, puerto de partida”. Porque aquí nació realmente el largo camino de esta organización sin la cual (con toda humildad) no se entendería la evolución del sector marítimo español de finales del siglo XX en asuntos como la seguridad, el salvamento, la formación, etc.

Una organización que desde su minuto cero estuvo presente en todo cuanto conflicto o asunto importante atravesó la pesca, el transporte marítimo, el tráfico interior, la seguridad y el salvamento marítimo, etc. Hay que recordar que AETINAPE nace antes del ingreso de España en la entonces Comunidad Económica Europea, con las consecuencias para el sector que todos conocemos.

Nos ocupamos siempre de los asuntos internos de la profesión, que experimentó avances impensables en aquellos momentos como la reconfiguración total del sistema académico polivalente pesca-marina mercante, de las titulaciones y las atribuciones en el marco de los Convenios internacionales de la OMI. Y también de otros que afectaban al conjunto del sector, como las cuestiones sociales y muy especialmente la seguridad marítima, que hace 30 años era un páramo y nos situaba en la cumbre de la siniestralidad.

Fuimos testigos y protagonistas de las más graves catástrofes marítimas, del primer Plan Nacional de Salvamento, apresamientos, secuestros de pesque-

**“Entre todos, organizándonos y con inteligencia, teníamos que conquistar la dignidad que en aquellos momentos nos era negada”**

**“Fue la unión de todos, con generosidad, sin sectarismos, sin localismos, venciendo algunas resistencias, abordando los problemas con optimismo”**

**“Una organización que desde su minuto cero estuvo presente en todo cuanto conflicto o asunto importante atravesó la pesca, el transporte marítimo, el tráfico interior, la seguridad y el salvamento marítimo, etc.”**

**“La seguridad marítima hace 30 años era un páramo y nos situaba en la cumbre de la siniestralidad”**

**“Con respeto y firmeza hemos presionado a las administraciones a comprometerse en los desafíos y las reformas que demandaba el sector”**

**“El diálogo, la dignidad, la coherencia, la solidaridad y el compromiso fueron nuestras señas de identidad”**

ros españoles, abandono de tripulantes en países terceros, etc. La cooperación y la defensa tanto de los asociados, como del conjunto de las tripulaciones, ha estado siempre en la cumbre de nuestro interés como colectivo.

Tan solo lo que se ha conseguido en este aspecto, las denuncias constantes, las alertas que situábamos en la agenda social, la presión ante los representantes políticos para favorecer las condiciones de seguridad y la humanización del trabajo en el mar, sólo por eso, ya habría valido la pena haber pasado tantos años al pie del cañón, recordando por activa y por pasiva que en los barcos van personas, y el país está obligado, no ya a proteger, sino a mimar a sus gentes del mar.

Todas estas cuestiones, la seguridad, la educación, la protección social, el empleo marítimo, entre otros asuntos de mayor trascendencia pública, llegaban con mucha facilidad a todos a través de los medios de comunicación.

Sabéis que AETINAPE, como organización independiente, nunca se caracterizó por “dorar la píldora” a las diferentes administraciones marítimas. Con respeto, pero con firmeza, hemos ido presionando a los responsables de esas administraciones a comprometerse en los desafíos y las reformas que el futuro demandaba al sector, en un contexto marítimo-pesquero globalizado. El diálogo, la dignidad, la coherencia, la solidaridad y el compromiso fueron nuestras señas de identidad. Realmente eso sólo era la punta del iceberg. Los temas que nos daban una mayor visibilidad social a través de periódicos, emisoras de radio o televisión.

Pero el grueso de la actividad, la gran implicación de la Asociación con su gente, transcurría en paralelo a una velocidad de vértigo, con reuniones, con gestiones telefónicas, con desplazamientos aquí y allá, con debates, con objetivos, con plenos, con manifestaciones incluso cuando nos plantamos en el año 86 ante la Dirección General de la Marina Mercante y la Secretaría General de Pesca con los alumnos náutico-pesqueros de todas las Escuelas de España para reivindicar nuestro papel en el sistema profesional de mar.

Todos fuimos siempre absolutamente necesarios. Desde los que desempeñamos un papel más público, hasta los que apoyasteis siempre de forma más discreta, aunque siempre muy firme, el rumbo de la asociación. Desde los más visibles a los socios de carné, que nunca han sido para nosotros socios anónimos, puesto que a todos siempre se les ha tratado de ofrecer el mejor servicio

Tanto en lo positivo como en lo negativo, porque como sabéis no todo fueron caminos de rosas.

Siempre hicimos lo que pudimos, con nuestros pocos medios y ante los poderosos grupos de presión que tenían tomada la administración marítima, y que tenían en su ADN gran cantidad de odio y rencor hacia una profesión nueva, dinámica y mucho mejor adaptada a la realidad que otras que hasta ese momento existían, y que vivían de los galones y los honores de otros tiempos de infausto recuerdo.

Nuestro papel fue liderar, agrupar, unir, vehiculizar los deseos de nuestra gente hasta elevar su dignidad profesional al nivel que realmente le correspondía, y que chocaba con el muro de quienes querían mantenernos como eternos lacayos. Así fuimos recorriendo un camino largo pero sembrado de pequeñas victorias, exponiendo nuestra visión crítica de la realidad especialmente en este tiempo caracterizado por la globalización y el profundo hueco por el que Europa hizo caer la pesca como actividad industrial y socioeconómica.

AETINAPE mantuvo durante estos años reuniones y llevó sus demandas, entre otras muchas Instituciones, al Congreso de los Diputados, al Senado, al Parlamento Europeo, a los Parlamentos Autónomos, a los Presidentes autonómicos, ante distintos Ministros, Comisarios de Pesca de la UE y participó como observador en la Organización Marítima Internacional. Hoy, vapuleados por la deslocalización, por los salarios que se reducen a la décima parte si una empresa cambia de país o de continente, con



*La Asamblea de 2017 fue una ocasión única para recordar un momento crucial en la fundación de AETINAPE. Muchos de sus protagonistas se reunieron en la Casa de Cultura de Tapia y repasaron aquellos momentos, como otras experiencias posteriores dentro de la organización.*

## TAPIA, PUERTO DE PARTIDA

nuestros sistemas de pesca y transporte marítimo entregados a grandes multinacionales de ubicación incierta, abanderados en países minúsculos o con estados débiles y protecciones sociales todavía menores, nuestro sector no es ni la sombra de lo que era cuando creamos la asociación.

Con todo, siendo el panorama tan desalentador, la profesión continúa viva y más sólida que nunca, con mayores competencias, con más responsabilidades, con dinámicas más definidas y con papeles más justos, demostrando por el mundo con toda humildad que los profesionales del mar españoles estamos entre los mejores del planeta por nuestro nivel de formación y nuestra experiencia profesional en todos los mares.

Sea donde sea, ahí estamos a bordo desafiando los tiempos igual que desafiamos los temporales, con inteligencia y seguridad, con dedicación y pasos firmes. Nunca llegaremos a tener unas flotas como las que tuvimos. Los tiempos no nos lo permiten. Pero sí tendremos tiempo, hoy y siempre de manifestar a los cuatro vientos nuestro orgullo colectivo.

Y nada mejor para eso que simbolizar ese orgullo en los nueve compañeros y amigos a quienes hoy nombramos socios distinguidos, o en el caso del doctor Alarcos, Socio de Honor de nuestra organización. Todos los miembros de AETINAPE, desde el primer al último afiliado, de antes y de ahora, tienen el

**“Hoy, vapuleados por la deslocalización, por los salarios que se reducen a la décima parte si una empresa cambia de país o de continente, con nuestros sistemas de pesca y transporte marítimo entregados a grandes multinacionales de ubicación incierta, abanderados en países minúsculos o con estados débiles y protecciones sociales todavía menores, nuestro sector no es ni la sombra de lo que era cuando creamos la asociación”**

mismo valor para nosotros, sin duda.

No puedo acabar sin recordar a quienes eran ya personas muy veteranas en aquellos días, y que ya hace años que nos dejaron. Y sin duda, a todos y cada uno de los compañeros que ya no están y que también fueron imprescindibles en algún momento de la organización. Nuestro abrazo también para ellos. Pero algunas personas jugaron un papel fundamental en nuestra vida colectiva, ayudándonos a todos a llevar el ritmo de la vida social, confiando en que podíamos hacer algo grande, y liderando el proceso de construcción de nuestra entidad.

A ellos, a los que participaron de una u otra forma en este espíritu de Tapia, queremos reconocerle su entrega en aquellos momentos inciertos y decisivos. A quienes estáis aquí, y a las familias de los que no están, porque ellos siempre estarán en el imaginario colectivo de nuestra asociación.

Por eso hemos vuelto aquí con la memoria llena de abrazos, con el barco lleno de futuro, para que ante su gente y ante sus eternos compañeros de viaje, os llevéis a vuestras casas un recuerdo de aquellos días que tanto nos ayudaron a los demás.

Vosotros, amigos, sois quienes mejor representáis la dignidad de nuestra profesión. Muchas gracias, de corazón, en nombre de todos los compañeros.

**“Siempre hicimos lo que pudimos, con nuestros pocos medios y ante los poderosos grupos de presión que tenían tomada la administración marítima”**

**“Sea donde sea, ahí estamos a bordo desafiando los tiempos igual que desafiamos los temporales, con inteligencia y seguridad, con dedicación y pasos firmes”**



*A la izquierda, Balbino Moreda. A la derecha, Nela Pérez, viuda de Balbino Moreda recoge el diploma de Socio Distinguido a título póstumo de manos del Capitán Marítimo de Gijón Ignacio Fernández Fidalgo*



*Maruja Moriyón, viuda de Roberto González, recoge el diploma de Socio Distinguido a título póstumo de manos de Alberto López-Asenjo, Secretario General de Pesca.*

# AETINAPE recuerda en Tapia sus primeros años

## Ante 120 asistentes se rinde homenaje a 9 de los fundadores y a un médico asturiano de gran renombre en el sector pesquero

## López-Asenjo agradece a AETINAPE su implicación en el gobierno de los asuntos marítimos

TAPIA, PUERTO DE PARTIDA

La Casa de Cultura de Tapia de Casariego fue escenario el pasado 16 de diciembre de un importante evento público para la familia marítimo-pesquera española, pero concretamente para la galaico-asturiana, bajo el lema “Tapia, puerto de partida”.

Se conmemoró allí el nacimiento de AETINAPE hace 35 años, un acontecimiento que se produjo gracias a la integración de la asociación asturiana en la organización, dando lugar a un proceso en el que posteriormente se integrarían las vascas, andaluzas, canarias y mediterráneas, en lo que llegó a ser la organización de referencia en el sector marítimo pesquero español.

El acto de Tapia, coincidente con la Asamblea General de la Asociación Española de Titulados Náutico-pesqueros se concibió como un homenaje a nueve de las personas que resultaron clave en la unión de los profesionales marítimo-pesqueros en aquella época, todos ellos residentes o vinculados en A Mariña lucense y Asturias.

Ante más de 120 personas, se nombraron Socios Distinguidos al que fue vicepresidente primero, Ramón Fernández; al primer secretario general, Roberto Díaz, al primer tesorero, Balbino Moreda (a quien se le otorga la distinción a título póstumo), los tres focenses y a Luis Ponte de San Ciprián. La misma distinción recibieron los asturianos Isidro Mon (Tapia de Casariego), Arsenio Rodríguez (Coaña), Antonio Gutiérrez (Columbres), Roberto González (Gijón) y Antonio Asteinza (Avilés), estos dos últimos a título póstumo.

Así mismo, se rindió homenaje al médico asturiano José Luis Alarcos, nacido en San Juan de la Arena, que no estuvo presente debido a su delicado estado de salud. Sus atenciones a la flota en Terranova al frente del dispensario médico español del Instituto Social de la Marina en Sant Pierre et Miquelon y su legendaria afabilidad, le destacaron entre los médicos españoles en los puntos de mayor interés pesquero. En la actualidad reside con su familia en Puerto de Santa María (Cádiz)



*El Alcalde de Tapia de Casariego, Enrique Fernández Castelao, entrega una metopa como recuerdo del acto al Presidente de AETINAPE*

El Secretario General de Pesca del Gobierno de España, Alberto López- Asenjo, ha convertido este homenaje, en una reivindicación de la importancia del asociacionismo marítimo pesquero en la gestión de los asuntos públicos.

La máxima autoridad de la pesca española, López Asenjo, destacó la importancia de la flota, del mercado pesquero, “pero sobre todo de los profesionales, que son el principal capital que tenemos y que convierten a la pesca española en una de las más prestigiosas del mundo; gracias a vosotros somos una gran potencia”.

Destacó el Código de Buenas Prácticas como una de las principales iniciativas en las que está embarcada en la actualidad la secretaría general de pesca, por lo que España está tomando un gran protagonismo internacional. Anunció que se está preparando el Congreso Internacional de Mujeres en el mundo del mar.

“Gracias por vertebrar el mundo del mar, por vuestra capacidad y comprensión, y por vuestra dimensión como socios leales y perfectos aliados en favor de la gente del mar”. Con estas palabras, López-Asenjo clausuró la sesión extraordinaria celebrada por AETINAPE.



*Ramón Fernández Fernández recibe el diploma de Socio Distinguido de manos del alcalde de Foz, Javier Jorge Castiñeira*



*El alcalde de Foz Javier Jorge Castiñeira hace entrega del diploma de Socio Distinguido a Roberto Díaz Arias*



*Isidro Mon Martínez, acompañado de su nieta, saluda al Secretario General de Pesca, Alberto López-Asenjo*



*Arsenio Rodríguez con el Alcalde de Tapia de Casariego, Enrique Fernández Castelao*



José Luis Alarcos, nombrado Socio de Honor, no pudo asistir debido a su delicado estado de salud



*Antonio Gutiérrez, un histórico de la Asociación que no pudo asistir porque ahora reside al otro lado del mundo*



Antonio Asteinza, otro de los homenajeados fallecido pocos días antes de esta Asamblea



Tampoco Luis Ponte Paleo pudo asistir al acto. Reside en Palma de Mallorca

## Asamblea General Ordinaria de AETINAPE

# La Asamblea con el “Espíritu de Tapia”



TAPIA. PUERTO DE PARTIDA

El Secretario General da lectura al Acta anterior, que es aprobada por unanimidad. A continuación, el Presidente hace un repaso a la vida de la organización y a su desarrollo desde el “Espíritu de Tapia” hasta la actualidad, siguiendo todo el proceso de reuniones múltiples en puertos y escuelas de todo el litoral español, con recuerdos entrañables, no exentos de dificultades, pero con un balance altamente positivo y siempre en la memoria el agradecimiento a los miles de compañeros a los que se llevó el mensaje de compromiso y solidaridad de Aetinape con la profesión y que gracias a su generosidad hemos vuelto a Tapia después de casi 36 años de iniciar este difícil, pero hermoso y gratificante viaje.

A continuación, el Tesorero informa del estado de cuentas y se somete a votación el presupuesto para el año 2018. La asamblea acuerda por unanimidad el mantenimiento de las cuotas aprobadas en el año 2015 y el presupuesto presentado.

**Renovación de cargos Junta Directiva**

De acuerdo con el artículo 14 de los Estatutos, se procede a la Renovación de Cargos,
El vicepresidente 2º Francisco J. García de Garayo, pasa a ocupar el puesto de vocal, y se nombra a Francisco J. Martínez Couto vicepresidente 2º.

Se incorporan nuevos y nuevas vocales:
– Marta Prendes Estevez
– Nuria Bacelar Rivas
– Isidro Mon Martínez
– Abel Aguilar Rodríguez

Se nombran Delegado en Asturias a Francisco González Rodríguez en sustitución de Isidro Mon Martínez, que pasa a vocal, y colaborador en Cartagena-Murcia a Manuel Rabanal Vidal.





# Nueva normativa sobre establecimiento y cambio de puerto base para buques pesqueros

## El puerto base se regirá por el principio de libre elección, aunque sujeto a determinadas condiciones

El Consejo de Ministros ha aprobado un Real Decreto, publicado en el BOE del 16/12/2017 que regulará el establecimiento y cambio de puerto base de los buques pesqueros. Modifica, asimismo, ciertos aspectos de un Real Decreto del 9 de octubre de 2009, concretamente las relativas a ciertas disposiciones de aplicación temporal, que pasan a tener duración ilimitada.

El objetivo de la nueva norma es mejorar la rentabilidad económica de la flota pesquera española, garantizando al mismo tiempo una explotación sostenible de los recursos marinos.

**Novedades**

El nuevo Real Decreto 1035/2017 fija los principios en los que debe regirse, tanto el primer establecimiento de un puerto base, cuando un buque pesquero se incorpora por primera vez a la actividad pesquera, como los sucesivos cambios, temporales o permanentes, que de puerto base puedan tener lugar a lo largo de la vida de los buques. También establece la separación de competencias entre las Comunidades Autónomas y el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.
Por otra parte, prevé el desarrollo reglamentario de las condiciones en las que los buques puedan utilizar un puerto diferente al que tengan fijada su base.

El establecimiento del puerto base de un buque pesquero se regirá por el principio de libre elección, aunque sujeto a determinadas condiciones que garanticen el adecuado ejercicio de la actividad pesquera.

El Real Decreto tiene expresamente en consideración las competencias del Ministerio de Fomento y de las autoridades portuarias en esta materia, y establece cuándo deberá requerirse informe a dichas Administraciones.

**Modificaciones**

Por otro lado, se modifica en elementos concretos el Real Decreto sobre ordenación del sector pesquero, con el fin de incorporar de modo indefinido una serie de normas que en los últimos años se han ido añadiendo con vigencia temporal, al constatarse el beneficio de las medidas incorporadas para los armadores y las empresas pesqueras. Con ellas se ha conseguido el objetivo de contar con una flota profesional, económicamente rentable, que garantice una explotación de los recursos marinos sin poner en riesgo el equilibrio biológico de las poblaciones explotadas y la integridad del medio físico.

Las medidas incluyen facilidades en la aportación de bajas para construcción, modernización, importación y regularización. En concreto, se permite que al darse de baja un buque pueda fraccionarse su capacidad pesquera en varias aportaciones. Cada aportación de baja podrá realizarse hasta un año después de que un buque fuera exportado o siniestrado.
También se facilita con esta nueva norma la tramitación de expedientes y se amplían los plazos de los mismos.



# El pasado noviembre entró en vigor la edición 188 del convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca

## Se propone impulsar los esfuerzos mundiales dirigidos a garantizar trabajo decente para los 38 millones de trabajadores del sector de la pesca del mundo

El Convenio núm. 188 de la OIT(Organización Internacional del Trabajo) entró en vigor el 16 de noviembre, dando un fuerte impulso a los esfuerzos dirigidos a mejorar las condiciones de trabajo de los millones de trabajadores del sector de la pesca.

El Convenio sobre el trabajo en la pesca establece las normas básicas de trabajo decente en la industria pesquera. La pesca comercial es una de las fuentes más importantes de alimentos, en particular de proteína animal, y es esencial para la seguridad alimentaria. Más de 38 millones de personas trabajan en la pesca de captura, considerada una de las profesiones más peligrosas del mundo. Cientos de millones de personas a cargo y otros dependen del sector para su subsistencia.

El Convenio núm. 188 establece requisitos jurídicamente vinculantes para hacer frente a los principales problemas relacionados con el trabajo a bordo de los buques pesqueros, que incluyen la seguridad y la salud en el trabajo, la atención médica en el mar y en tierra, los períodos de descanso, los contratos de trabajo escritos y la protección de la seguridad social al mismo nivel que los otros trabajadores. Además tiene por finalidad garantizar que todos los buques de pesca sean construidos y mantenidos de manera que los pescadores tengan condiciones de vida decente a bordo.

El Convenio contribuye a prevenir las formas inaceptables de trabajo para todos los pescadores, sobre todo los migrantes. Contempla la regulación del proceso de contratación y la investigación de las quejas presentadas por los pescadores. Esto ayudará a prevenir el trabajo forzoso, la trata de personas y otros abusos.

Los Estados que ratifiquen el Convenio núm. 188 se comprometen a ejercer el control de los buques pesqueros, a través de la inspección, la presentación de informes, la supervisión, los procedimientos de tramitación de quejas, de aplicación de sanciones y las medidas correctivas, y además podrán inspeccionar los buques pesqueros extranjeros que visitan sus puertos y tomar las medidas adecuadas.

Sólo 10 Estados miembros lo han ratificado hasta la fecha: Angola, Argentina, Bosnia y Herzegovina, Congo, Estonia, Francia, Lituania, Marruecos, Noruega y Sudáfrica. En Europa, este Convenio ha sido traspuesto a la legislación europea en una directiva.

"Si los gobiernos y los consumidores están verdaderamente preocupados por el trato que reciben algunos pescadores, las condiciones de vida y de trabajo bajo las cuales el pescado que comen es producido, por la seguridad en el mar en la pesca en general, el número de ratificaciones debería aumentar con rapidez, sobre todo en las regiones en el mundo donde la protección de los pescadores está por debajo de las normas mínimas que establece este Convenio."

La ratificación de un convenio de la OIT es un compromiso importante. Una vez ratificado, el Estado deberá informar periódicamente a la OIT cómo ese convenio está siendo implementado a través de las leyes, normas y otras medidas. El sistema de la OIT de supervisión de las normas revisa estos informes y orienta al Estado hasta su pleno cumplimiento. Por ello es esencial que todos los Estados que participan en el sector de la pesca ratifiquen el Convenio núm. 188 y asuman este compromiso.

El Convenio está complementado por la Recomendación sobre el trabajo en la pesca núm. 199 que lo acompaña y dos series de pautas para el Estado del pabellón y para el Estado del puerto que llevarán a cabo las inspecciones en el marco del Convenio. Todos estos instrumentos fueron elaborados a través de discusiones entre representantes de gobiernos, de propietarios de buques de pesca y de organizaciones de pescadores. Al reconocer las grandes diferencias que existen entre los Estados y en las operaciones de los buques de pesca, el Convenio permite cierta flexibilidad en su implementación, pero sólo después de realizar una consulta tripartita a nivel nacional.

Los delegados de los gobiernos, empleadores y trabajadores votaron con gran mayoría a favor de la adopción del histórico Convenio en la 96.a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en junio 2007. El Convenio entra en vigor un año después de su 10.a ratificación , hecha por Lituania en noviembre 2016.

# El Pacto de Toledo busca ingresos para la Seguridad Social con impuestos y cotizaciones

**El Régimen Especial Agrario y el del Mar son los más deficitarios en proporción con el número de cuotas y con el de pensionistas.**

Los partidos políticos que integran la Comisión del Pacto de Toledo debaten aumentar los ingresos de la Seguridad Social con un destope o subida de las bases máximas de cotización y con medidas impositivas concretas que ayuden a financiar las pensiones.

Los grupos parlamentarios analizan en el Congreso las nuevas recomendaciones del Pacto de Toledo dirigidas a mantener la sostenibilidad del sistema de la Seguridad Social y a paliar su actual déficit.
La propuesta de la vía impositiva, ya sea con la creación de un gravamen específico o bien con una "cesta" de impuestos que ayude a aumentar los ingresos, ha ganado peso en el debate de la Comisión.

No obstante, algunos descartan que se toquen los impuestos indirectos, como el IVA y aboga por uno nuevo a las transacciones financieras, otros señalan un gravamen nominal, por ejemplo a las grandes fortunas, para financiar las pensiones y que a su vez se iría reduciendo según se fuera saneando el déficit.

Otra propuesta sería la reforma fiscal integral como una solución para repartir mejor los ingresos. El problema del déficit es "de ingresos y no de gastos".
También se estudia un destope de las bases máximas de cotización.

Actualmente la base máxima de cotización representa 4,5 veces la base mínima, la pensión máxima supone el 80 % de la base máxima y el 92 % de los asalariados tiene una remuneración inferior al tope máximo de cotización.

Son datos de un informe de Empleo que señala que si se aumenta anualmente un 2 % la base máxima de cotización (hasta llegar a un 10 % en cinco años) y no se incrementara la pensión máxima, la relación entre ambas bajaría del 80 % al 73,4 %, por lo que avisa que afectaría a la contribución del sistema.

En otro sentido, si la pensión máxima subiera en la misma proporción que la base máxima (un 2 % interanual) los ingresos sólo subirían los dos primeros años, y a partir de 2020 se empezarían a reducir hasta llegar a déficit.

Se plantea estudiar una subida de las bases máximas sin vincularla a una alza de la pensión máxima o en todo caso en proporciones de aumento diferentes.

También está abierta una subida general de las cotizaciones siempre y cuando se haga en el marco el diálogo social y con un pacto de rentas.

El análisis de Empleo indica que aumentar un 1 % el tipo de cotización por contingencias comunes en todos los regímenes (General y de Autónomos) conllevaría un aumento de la recaudación anual de unos 3.572 millones de euros.

Por otra parte, la Comisión del Pacto de Toledo también estudia cómo gestionar el déficit procedente de los regímenes especiales del Carbón y del Mar, que en proporción son los más deficitarios y suponen una carga para el sistema de unos 2.663 millones de euros.

El déficit del sistema ascendió a 19.991 millones en 2016, de los que 13.253 millones procedían del régimen general, 4.668 del régimen especial de autónomos y 1.347 y 1.316 millones de los vinculados al Mar y al Carbón, respectivamente.

Los datos señalan que los regímenes de la minería del carbón, del especial agrario por cuenta propia y del mar son los que acumulan más déficit en proporción con el número de cuotas y con el de pensionistas.

En el régimen del Mar hay actualmente cerca de 72.539 afiliados, y 129.472 pensionistas. Los regímenes del Mar y del Carbón podrían salir del sistema de la Seguridad Social y ser financiados con los presupuestos generales de Estado, pero algunos opinan que no deben salir y que la vía es financiarlo con transferencias estables del Estado.

También plantean que se debe ir hacia la convergencia de estos dos regímenes para que sólo exista el General y el de Autónomos y que en éste último se cotice por los ingresos reales.

# A vueltas con las habilitaciones anejas a las titulaciones de recreo

*Estas alegaciones se realizaron en base a un trabajo de **José Manuel Costas Capelo,** catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas y profesor jubilado del IES Universidad Laboral, habitual colaborador de nuestra revista.*

Con fecha de 6 de julio de 2015, AETINAPE envió a la Dirección General de la Marina Mercante las alegaciones al *PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECEN HABILITACIONES ANEJAS A LAS TITULACIONES NÁUTICAS PARA EL GOBIERNO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO Y POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 259/2002, DE 8 DE MARZO, POR EL QUE SE ACTUALIZAN LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LA UTILIZACION DE LAS MOTOS NÁUTICAS* (publicadas en la revista del mes de noviembre de dicho año).

AETINAPE se ratifica en las mismas alegaciones presentadas en dicha fecha, por considerar que es el mismo Proyecto, ahora denominado *PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECEN HABILITACIONES ANEJAS A LAS TITULACIONES NÁUTICAS PARA EL GOBIERNO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO Y POR EL QUE SE ACTUALIZAN LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LA UTITILACIÓN DE LAS MOTOS NAUTICAS.* Además añadimos nuevas reflexiones que consideramos deben ser tenidas en cuenta, ya que entendemos que estas habilitaciones no deben llevarse a cabo.

Las titulaciones náuticas de ocio o deportivas, reguladas mediante RD 875/2014, de 10 de octubre, habilitan para el gobierno de embarcaciones de recreo que no tengan fines comerciales. No obstante, el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, publicó en el año 2010, la Resolución de 14 de julio estableciendo el procedimiento para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo, así como sus condiciones y zonas de navegación. En ella se autoriza a los poseedores del mismo al gobierno de embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 24 metros a lo largo de la costa española dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 60 millas paralela a la misma con fines comerciales. Para la obtención de este certificado se exige la titulación de capitán de yate, la superación de una prueba de conocimientos y tener en vigor los certificados siguientes: Formación Sanitaria, Operador General o Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, el de Formación Básica y el Básico de pasaje o buque que transporte cargamento rodado (ro-ro) de pasaje y buques de pasaje distintos de buques ro-ro.

Actualmente se trabaja sobre un Proyecto de Real Decreto con el fin de establecer habilitaciones anejas a las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo. En el mismo se establece que los poseedores de los títulos de capitán de yate, patrón de yate y patrón de embarcaciones de recreo podrán ser habilitados para prestar servicios de transporte de personas y suministros, siempre dentro de las aguas interiores marítimas y del mar territorial españoles, efectuados mediante embarcaciones de recreo y motos náuticas con destino a otras embarcaciones o buques de recreo y para la realización de excursiones turísticas y la práctica de la pesca de recreo desde puertos, puertos deportivos o marinas, así como para prestar servicios de tripulación en embarcaciones náuticas. Así mismo, los poseedores de los títulos anteriormente citados podrán ser habilitados para realizar actividades de atraque, fondeo o desplazamiento de embarcaciones de recreo dentro de las aguas correspondientes a puertos deportivos o marinas, así como para realizar pruebas de mar de embarcaciones de recreo y motos náuticas y el gobierno de embarcaciones destinadas a socorrismo en playas. Para ello, deberán estar en posesión del curso de Formación Básica en Seguridad. La habilitación faculta para realizar las actividades de prestación de servicio con destino a buques o embarcaciones de recreo situadas, atracadas o fondeadas a una distancia no superior a 5 millas del puerto, puerto deportivo o marina, así como realizar excursiones turísticas y actividades de pesca de recreo dentro de la misma distancia mencionada.

Dicho lo anterior, ya no tiene sentido dudar de la oportunidad de la creación en su día de la figura del patrón profesional de embarcaciones de recreo, deteniéndonos a discutir de si el nivel de competencia de un titulado de embarcaciones de recreo se ajustaba o no a los requerimientos exigidos por la nueva ley, o si era cierto que determinadas actividades que tenían carácter comercial y con escasa repercusión económica dentro de este sector encontraban serias dificultades de contratación de titulados profesionales de la marina mercante. Ya poco importa, porque

este certificado es ya un hecho. Podemos comprobar como en las páginas web de empresas dedicadas al alquiler chárter de yates figura esta titulación entre las oferta de empleo.

Es por esta razón, que en AETINAPE no entendemos los motivos de esta Ley que se intenta ahora. Puestos a encontrar razones para este interés en las habilitaciones de las que habla el proyecto de RD, cabría pensar en los tres casos que se nos ocurren como posibles: uno, que el armador de un yate matriculado en la sexta lista, en posesión de un título deportivo, quiera, con esta habilitación, atender oportunidades de actividad con ánimo de lucro sin tener que contratar a un titulado profesional. Dos, que sería más fácil y barata la contratación, si tuviera que recurrir a ella. Tres, que las dificultades de contratación de profesionales de la marina mercante sea rigurosamente cierta. En cualquier caso, y sin entrar en juicios de valor, lo cierto es que esas habilitaciones, de igual forma que pueden resolver situaciones más o menos defendibles, también crean una competencia desleal, que desvirtúa el mercado de trabajo.

La solución no puede consistir en crear habilitaciones para todo con el fin de facilitar la solución con el menor coste posible a situaciones de supuesto conflicto que puedan surgir en la actividad del sector. De aprobarse la norma, en las mismas páginas web que ofertan o solicitan patrones profesionales, incluirán a aquellos patrones que se hayan habilitados.Y este proceso podría reproducirse una y otra vez, ad infinitum.

En cualquier caso, y a modo de conclusión, entendemos que, con la figura del patrón profesional de embarcaciones de recreo en vigor, ya se abrió una vía a la navegación comercial a aquellas titulaciones nacidas únicamente para el ocio y el deporte. Por todo lo expuesto, AETINAPE considera que no deben permitirse más intromisiones en el terreno de los titulados de la marina mercante y que estas habilitaciones no deberían aprobarse.

# El Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura, de nuevo un insulto para el sector

De nuevo el gobierno publica una nueva versión del Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura, que es como se llama oficialmente a esa forma de incorporar al mercado marítimo mano de obra más barata.

El Ministerio de Empleo y Seguridad Social publica esta relación de ocupaciones que suponen todo un insulto a profesionales del mar, pero especialmente a los que no tienen empleo, a los que se ven obligados a abandonar el país para enrolarse en empresas españolas deslocalizadas y sobre todo a los estudiantes, que ven como los puestos de trabajo que corresponden a sus titulaciones son ocupados por inmigrantes.

Como es bien conocido, los gobiernos son grandes aliados de las empresas a la hora de reducir los costes de explotación de las mismas, aunque sea a costa de perjudicar a los empleados. Así, colaboran en este tipo de acciones que resultan auténticos atentados irracionales contra la estructura laboral marítima y contra el sistema de formación marítimo-pesquero español, uno de los mejores del mundo, que genera profesionales cuya valía se pone en entredicho gracias a iniciativas como esta.

El Catálogo se difunde a nivel internacional y actúa como eficaz “efecto llamada” para muchas personas que, con una formación de rango muy inferior a la nuestra, accede a puestos técnicos en la flota, a precios inferiores a los que tendrían que abonar a los empleados españoles o europeos.

Lo paradójico es que este Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura se aprueba en un organismo llamado Comisión Laboral Tripartita de Inmigración de la que forman parte la Administración, asociaciones empresariales y sindicatos.

# AETINAPE solicita que los alumnos NP puedan hacer prácticas en los barcos de Anave

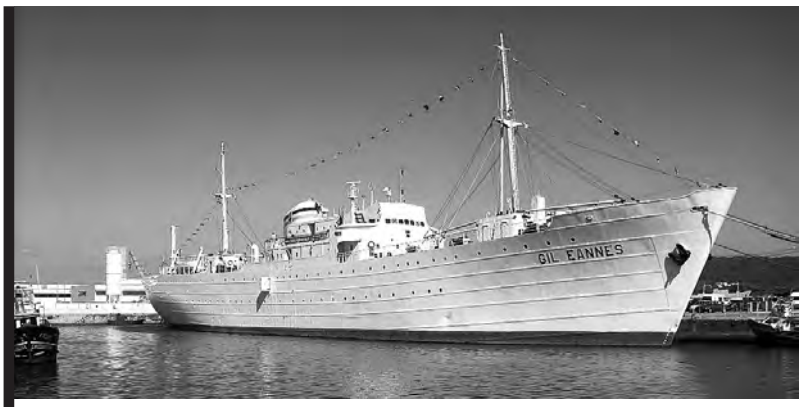
En el BOE 254, de 21 de octubre de 2017, se publica la Resolución de 02/10/17, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se publica el Convenio con la Asociación de Navieros Españoles, para la concesión directa de una subvención en el año 2017, por embarque de alumnos en prácticas de puente, máquinas y radioelectrónica para la obtención de las titulaciones profesionales de la Marina Mercante.

En el artículo Quinto de dicho Convenio se indica en el apartado 1 las titulaciones por las que pueden solicitar dicha subvención, es decir, alumnos de las Escuelas de Marina Civil.

Observamos que no se han tenido en cuenta las titulaciones marítimo-pesqueras, que también son titulaciones profesionales de la marina mercante, tales como Patrón Altura de Marina Mercante, Patrón Litoral de Marina Mercante, Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval.

Hemos enviado una comunicación a la Dirección General de la Marina Mercante para que se tomen las medidas oportunas para la inclusión de estas titulaciones de marina mercante en estas ayudas que se conceden a ANAVE para el embarque de alumnos en prácticas.

Nos comunican de la DGMM que van a iniciar los trámites para articular que se incluya a los alumnos náutico-pesqueros en la próxima renovación de dicho Convenio.




# El histórico *Gil Eannes*, 20 años en Viana do Castelo

El Presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, fue invitado a la conmemoración del 20 aniversario de la llegada del histórico navío Gil Eannes, que fue buque hospital en Terranova y hoy es uno de los principales atractivos turísticos de esta ciudad del norte de Portugal, convertido en un museo.

En el acto, que tuvo lugar el pasado 3 de febrero en Viana do Castelo, participaron el Secretario de Estado das Pescas de Portugal, José Apolinário, quien mantuvo un encuentro con el Presidente de AETINAPE, al igual que el Cónsul de España en San John's de Terranova, Jean Pierre Andrieux.



*Foto inferior, de Izda a dcha: Comandante Joao Lomba de la Fundación "Gil Eannes"; José María Costa, Presidente de la Fundación "Gil Eannes" y Alcalde de Viana do Castelo; José Apolinário, Secretario de Estado das Pescas de Portugal; y Jean Pierre Andrieux, investigador, escritor canadiense y Cónsul de España en St. John´s de Terranova*



# Comunicación de datos de titulados náutico pesqueros españoles que ejerzan sus atribuciones de mando en buques de un tercer país

El Real Decreto 1134/2002, sobre aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia establece que los titulados españoles que decidan ejercer sus atribuciones de mando en buques de un tercer país, deberán comunicar a la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, antes de su enrolamiento, el nombre del último buque de pabellón español en el que han estado enrolados, los datos de su tarjeta acreditativa y el nombre, matrícula y abanderamiento del buque de destino. En el supuesto de que este buque cambie de pabellón, o el titulado pase a ejercer sus atribuciones en otro barco, deberá, asimismo, comunicar los nuevos datos.

En el BOE del 7 de febrero de 2018, se publica un nuevo formulario de comunicación de estos datos.

**El formulario deberá ser obligatoriamente cumplimentado por los titulados españoles que decidan ejercer sus atribuciones de mando en buques de un tercer país y deberá ser remitido a la Secretaría General de Pesca antes de su enrolamiento.**

Los formularios estarán disponibles en las dependencias del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, así como en las Delegaciones y Subdelegaciones del Gobierno. Asimismo, estarán disponibles en la sede electrónica de la página web del Ministerio, **http://www.mapama.es/**

Los formularios cumplimentados podrán remitirse a través de los Registros Electrónicos de los diferentes organismos, según lo previsto en el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, así como por correo ordinario, correo electrónico o mediante fax, dirigidos a la Secretaría General de Pesca del Ministerio.

Fax-913476062

e-mail: **gesfonpm@mapama.es**

Dirección postal :

Secretaria General de Pesca Marítima

Dirección General de Ordenación Pesquera

C/Velázquez, 144

28006-Madrid

# Certificado de suficiencia en Alto Voltaje
## Nuevo curso para Mecánicos

La Conferencia de Manila introduce nuevos requerimientos de formación relativos a la operación y a la gestión de dispositivos eléctricos que trabajan con alto voltaje. Estos requerimientos forman parte de las funciones de los títulos de competencia para los jefes de máquinas, oficiales de máquinas y oficiales electrotécnicos. Ello implica que el personal de máquinas (Mecánico Mayor Naval, Mecánico Naval, en la formación Náutico-Pesquera), con una formación anterior a las Enmiendas de Manila, deberá actualizar o demostrar tener los conocimientos relativos a alto voltaje que ahora forman parte de esos títulos.

El certificado de suficiencia en Alto Voltaje, regulado por el Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, tienen que poseerlo los jefes y oficiales de máquinas, así como los oficiales electrotécnicos a bordo de los buques mercantes españoles con un sistema de alto voltaje.

Este certificado acredita la cualificación para ejercer las competencias profesionales introducidas por las Enmiendas de Manila, en lo que a formación en alto voltaje se refiere.

Se exigirá la posesión del certificado de suficiencia de Alto Voltaje a todos aquellos que posean un título de competencia del departamento de máquinas de conformidad al Convenio STCW y vayan a prestar servicios en buques con un sistema de alto voltaje, entendiéndose por éste, aquel que genera, transforma o distribuye corriente eléctrica, a una tensión de 1.000 voltios o superior. No se incluyen aquellos sistemas donde el alto voltaje se utiliza localmente por ejemplo sistemas de encendido, trasmisión de radio, radar y otros equipos de navegación.

Pasados 24 meses desde la publicación de esta resolución, (BOE 47, de 22-02-2018, es decir, a partir del 23-02-2020, puesto que entra en vigor al día siguiente de su publicación), aquellos que no tengan expedido el certificado de suficiencia en alto voltaje, en el momento de revalidar sus tarjetas profesionales, se reflejará en éstas una limitación para el servicio en buques equipados con sistemas de alto voltaje. Para suprimir esta limitación para el ejercicio profesional, los interesados deberán acreditar la formación por alguna de las siguientes vías:

-Certificado de haber superado el curso homologado por la Dirección General de la Marina Mercante en un centro público o privado.
-Certificado expedido por los centros públicos de formación marítima que certifique que se han superado las materias relacionadas con este certificado.

Para más información puedes consultar este asunto en el BOE de referencia.



# La estrategia social y las modificaciones normativas en curso

**Alberto Manuel López-Asenjo García**
Secretario General de Pesca

Quisiera comenzar agradeciendo a AETINAPE la oportunidad de dirigirme nuevamente a los profesionales del sector pesquero. Intentaré abordar, aunque de forma somera, algunos de los asuntos que en materia social en el sector pesquero, ocupan actualmente al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, y que espero sean del interés de los lectores.

Una de las principales prioridades de la Secretaría General de Pesca es el desarrollo y cumplimiento de la Estrategia Social, con la identificación de una serie de retos que se irán afrontando paulatinamente a lo largo de la presente legislatura.

Los objetivos de la Estrategia Social podemos resumirlos en la búsqueda de la consecución de un empleo decente en el ámbito pesquero, la mejora de la seguridad y la salud de los trabajadores, el apoyo a la formación, la proyección de la pesca española ante las diferentes organizaciones internacionales y, por último, el impulso del dialogo social como herramienta para mejorar el bienestar y la protección de los pescadores y sus familias.

En el marco de la Estrategia Social, caben destacar actuaciones como:

- el impulso de la ratificación por parte de España del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (Convenio nº 188 de la OIT),
- la lucha contra la contratación irregular o ilegal en la pesca,
- el desarrollo de una norma UNE sobre buenas prácticas laborales,
- la mejora de la coordinación administrativa,
- el apoyo a normas o acuerdos sectoriales sobre buenas prácticas que incluyan aspectos sociales,
- la promoción de un gran pacto contra la siniestralidad
- y la optimización de los mecanismos de financiación, para las actuaciones cuya finalidad sea mejorar la higiene, la salud, la seguridad y las condiciones de trabajo.

Estas actuaciones se complementan con otras de carácter específico para la mujer, como las destinadas a reforzar la igualdad de género, la potenciación del asociacionismo o la contribución del Programa Operativo para España del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca a la promoción de la igualdad entre hombres y mujeres.

De entre las actuaciones ya emprendidas en el marco de la Estrategia Social, quiero destacar el Comité Consultivo del Sector Pesquero, cuya misión es actuar como órgano de consulta y asesoramiento del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, pero haciendo un especial énfasis en su carácter social, aspecto que será relevante en la regulación del mismo.

La Secretaría General de Pesca está elaborando un proyecto de Orden ministerial que recogerá la estructura y funcionamiento del Comité, adaptado a las nuevas leyes de procedimiento administrativo. AETINAPE, en calidad de entidad asociativa de los titulados náutico-pesqueros, tendrá una participación destacada en los trabajos que lleve a cabo el Comité Consultivo.

En materia normativa, me gustaría hacer una referencia a dos normas que se están tramitando en la Secretaría General de Pesca, en el ámbito de la formación de profesionales de la pesca.
En primer lugar y en relación con el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, trabajamos en introducir novedades que fijarán los contenidos de los exámenes de capitán de pesca, los cursos para eliminar restricciones a los títulos de Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval.

Además, pretendemos facilitar la realización de los días de embarco para la obtención del título de patrón costero polivalente y definir los requisitos que deben cumplir los capitanes y pilotos de la marina mercante, tanto para ocupar plazas en buques de pesca como para obtener el título de Capitán de Pesca.

Para conseguir este desarrollo reglamentario de manera coherente, modificaremos el Real Decreto

36/2014, con objeto de simplificar la realización de los días de embarque necesarios para la obtención del título de capitán de pesca, otorgar a los patrones de litoral la facultad de actuar como oficial en cualquier buque de pesca y facilitar a los mecánicos navales de segunda clase la obtención del título de mecánico naval.

Estas disposiciones se verán acompañadas en un futuro próximo por las nuevas derivadas de la negociación que se está llevando a cabo actualmente para modificar el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros.
En definitiva, pretendemos crear una sólida base legislativa y moderna en materia de formación pesquera, con una Estrategia Social que nos servirá de hoja de ruta y de coordinación con otras Estrategias del sector pesquero. Para ello contará con una importante herramienta de debate, que será el renovado Comité Consultivo del Sector Pesquero.

# Pysbe: una empresa pionera en la pesca del bacalao

**José Ignacio Espel Fernández**
Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de Honor de AETINAPE

Cuando los balleneros vascos llegaron a Terranova a mediados del siglo XVI se encontraron con una gran pesquería de bacalao que alternaron con la de la ballena. Esta actividad colapsó en 1713 con la firma del Tratado de Utrech, que prohibió a buques del Reino de España acudir a aquel caladero.

En 1927, de la mano de un empresario francés que tenía intereses en Terranova, Luis Legasse, se creó PYSBE (Pesquerías Y Secaderos de Bacalao de España). Los accionistas fueron el citado Luís Legasse, con el 49% de las acciones, el Rey Alfonso XIII con el 25% y unos empresarios guipuzcoanos entre los que destacó Luís Pradera. La flota original estaba constituida por el “Euskalherria” y el “Alfonso XIII”, construidos en Francia, y el “Galerna” y el “Vendaval” construidos en Aberdeen (U.K.). En 1929 se añadieron el “Mistral” y el “Tramontana”. Todos ellos eran de máquina de vapor y se alimentaban de carbón. Faenaron en Terranova, Labrador, Groenlandia e Islandia.

La Guerra Civil Española (1936-1939) y la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) truncaron la actividad pesquera. Épica fue la actitud del “Vendaval”, pesquero artillado, que se enfrentó al crucero Canarias y fue hundido. Sobrevivieron 20 de sus 49 tripulantes, que fueron apresados y condenados a muerte pero por su valentía fueron indultados en 1938.

Durante la Segunda Guerra Mundial los barcos faenaron en el banco Sahariano, capturando otras especies que se salaban y se vendían con facilidad en el mercado interior (eran los años del hambre y el racionamiento). Los años 50 y primeros de los 60 del pasado siglo fueron de expansión y gran desarrollo de la Compañía PYSBE. Se construyó una nueva factoría en Ferrol y la flota estaba constituida por 16 barcos que pescaban al “bou”. Todos los barcos se botaban con nombres de vientos; “Ceferino”, “Alisio”, “Aguilara”, “Vendaval”, etc. Las capturas se salaban y vendían con facilidad en el mercado internacional.

A finales de los años 60 las capturas en Canadá comenzaron a disminuir por el enorme esfuerzo pesquero que realizaban las flotas de Rusia, Polonia y Alemania del Este, y en menor media la flota española, portuguesa y francesa.
Los barcos de PYSBE, muy avanzados en equipos de situación del buque y detección de pesca eran obsoletos en su sistema de arrastre por el costado y en la potencia de sus motores. La evolución de la pesca a la congelación de las capturas (en aquellos años se creó Pescanova) no fue aprovechada por la empresa, que se obstinó en construir los dos últimos buques, “Ráfaga” y “Ciclón”, para la pesca y salado. Este error estratégico y la caída de precios en el mercado internacional aceleraron la crisis de la empresa.

En 1973 PYSBE pasó a manos de especuladores que intentaron la pesca en pareja y fracasaron. En 1974 suspendió pagos y en 1975 quebró, desapareciendo una empresa puntera y modélica de la pesca española.

# Los buques autónomos

**Capitán Eduardo Cruz Iturzaeta**
Licenciado en Ciencias Físicas

Abres una revista del sector marítimo, asistes a un simposio o jornada sobre asuntos marítimos, te asomas a la pantalla de tu ordenador o tableta, abres alguna de las muchas páginas web de la industria marítima y allí está, allí aparece, allí surge la mágica expresión de hoy cuando se habla de barcos: Los "Buques Autónomos".

Aparecen estas dos palabras como una ráfaga de viento que no calma, como una moda que "pega" y no se va, como una promesa, ni escrita ni definida, de que algo "gordo" va a suceder en la operación de los buques. Hay quien dice que la tecnología ya está casi lista para construir buques autónomos, hay quien dice que pasarán décadas antes de que veamos bastantes de ellos en la mar. No faltan opiniones, más o menos enfrentadas, de lo que se va a ver, tal vez, algún día, en la mar.

Por razones obvias aun no se ha visto por ningún lado la expresión "Buques pesqueros autónomos". Si ya es bastante difícil imaginar un buque mercante surcando los mares sin nadie a bordo, lo es mucho mas pensar en un pesquero, que tan intensiva en mano de obra es la pesca. Pero no se pase por alto que la tecnología, desarrollada o por desarrollar, que se instale y use en los buques mercantes autónomos también impactará en la operación de pesqueros, hasta donde resulte conveniente. Será bueno estar al tanto y preparado para lo que vaya apareciendo.

Pero, ¿qué es un buque autónomo?. Oficialmente y en el ámbito internacional, los buques autónomos ya tienen nombre, aunque de momento solo sirve para designarlos, no para detallar sus características. El pasado junio (2017) en la Organización Marítima Internacional (OMI), muchos países marítimos tomaron el acuerdo de poner a estos buques el nombre abreviado de "MASS" (por su denominación en inglés, 'Maritime Autonomous Surface Ships', que en español es 'Buques marítimos autónomos de superficie'). Ojo, no habrá que decir "los buques MASS", sino solo "los MASS". (Como pasa, p. ej., con la velocidad que está mal dicho "nudos por hora", basta con decir "nudos", que ya son por hora).

Está bien poner un nombre a estos barcos, aunque más adelante tal vez se tenga que cambiar, pero solo con el nombre nada se precisa respecto a las clases, tipos y condiciones que puedan tener estos buques. Dentro de los "MASS", lo que se lee y se oye, más o menos, y estando lejos de ser oficialmente aceptados, son los siguientes tipos de buques autónomos.

- Buques semiautónomos
- Buques sin tripulación, excepto en llegadas y salidas de puerto
- Buques operados por control remoto
- Buques autónomos sin tripulación

También se leen referencias a buques autónomos que están fuera del concepto MASS. Son los buques que operan "Sub-superficie", que así es como se ve escrito (no se ve el término "Submarino").

A pesar de esta poco precisa clasificación de buques autónomos no es difícil entender, aunque de forma general y sin detalles, lo que se quiere decir con cada denominación.

Lees y escuchas informaciones sobre buques autónomos y viene pronto la idea de que hay controversias entre los intereses implicados. Hay quien habla maravillas del alto nivel que la tecnología ha alcanzado y que está prácticamente lista para instalarse a bordo. Por otro lado están los que, sin rechazar la tecnología, no ven buques de cierta entidad navegando con solo dos o tres tripulantes o manejados desde lugar lejano y no digamos si van con cero tripulación.

Los que insisten en la tecnología con frecuencia comienzan hablando de los automóviles, de que ya aparcan solos, que circulan sin conductor, de que los fabrican robots con limitada intervención humana, que llevan muchos y muy buenos sensores que avisan si te sales de la carretera o paran el coche antes de chocar o atropellar y cosas así, incluyendo los muchos sensores de sensores que llevan. También se refieren a trenes que van sin conductor, aunque por ahora en recorridos cortos. No faltan los que traen a colación a los aviones que pueden despegar, navegar y aterrizar sin intervención de los pilotos. Tal vez deberían también comentar cuantos compraríamos billetes para viajar en "aviones autónomos". Los partidarios de la tecnología suelen usar términos como "Robotización", "Inteligencia artificial", "Big Data", etc., como si fuesen sistemas mágicos que pueden hacer y encargarse de todo a bordo.

Los que hemos tenido experiencia de mar no somos tan optimistas. Surgen dudas por todos lados, empezando por saber quién es el responsable en un buque autónomo. Hoy en día ese responsable, el Capitán, claro, tiene que ser el responsable de todo lo que pasa a bordo, hasta cuando está durmiendo, o fatigado o enfermo. Si te metes con los asuntos del día a día a bordo, la cosa se enreda. Por ejemplo como cumplirán los buques autónomos con el Reglamento de Abordajes (RIPA). Por ejemplo, el RIPA se refiere a buques "a la vista" y "a la no vista", con normas muy refinadas en cuanto a lo que hay que hacer y no hacer. ¿A la "vista" de quien? La realidad, además, nos ha mostrado que en la mar siempre hay buques que parece que el que va de guardia no se entera de nada, o no hay nadie en el puente, o van dormidos, o no tiene ni idea de lo que pasa. Mucho y fino trabajo tendrá que hacer la inteligencia artificial para controlar esto. Y ¿qué tal con las emergencias a bordo? Sin nadie o con pocos a bordo mal asunto controlar emergencias.

La navegación mercante, en su gran mayoría, es internacional. Como cada país puede tener sus propias leyes en asuntos de la seguridad de la navegación y protección del medio ambiente marino, sería muy inconveniente que cada buque tuviese que cumplir con las leyes de país por país en esos asuntos. Sería imposible navegar. Por ello los países han acordado tener leyes comunes. Esas leyes comunes están contenidas en los Convenios, Protocolos y demás disposiciones de carácter internacional que se acuerdan primordialmente en la OMI en Londres. Todos hemos tenido que manejar convenios como SOLAS, MARPOL, STCW y STCW-F (de formación de marinos mercantes y de pescadores) y otros muchos.

Por eso, para que los buques autónomos puedan operar en los mares del mundo, tienen que hacerlo cumpliendo normas internacionales sobre la seguridad de navegación y sobre la no contaminación de la mar y del aire y otras. Esas leyes para buques autónomos no existen aún. Hay gente trabajando para tenerlas, pero al fin, son los países marítimos los que tienen que aprobar y adoptar esas leyes. La expresión "países marítimos" se refiere a los países que tienen buques navegando con su bandera, tengan costas o no.

Hay empresas y organizaciones que están empujando fuerte hacia buques autónomos. La propia Unión Europea ha venido financiando, generosamente, un proyecto para avanzar en el desarrollo de estos buques. También la importante firma Rolls-Royce investiga en el mismo sentido. La Sociedad de Clasificación DNV-GL ha producido normas para la construcción y operación de los autónomos.

Es de suponer que los armadores que tienen intención de construir buques se preguntarán ¿qué gano con un buque autónomo? Lamentablemente solo se ven cifras sin detalles. En los detalles está el demonio dicen los ingleses. Así podría ser. En algún informe se dice que el ahorro en el gasto de operación de un buque autónomo estará entre un 8 y un 10%, que serían los salarios ahorrados. En otros informes el ahorro alcanzaría hasta el 40% al no tener que construir puente, ni acomodación, ni cámara, ni cocina, ni gambuza (o muy pequeñas). Pero dar cifras sin detalles informa poco. Además a ese armador le quedaría mucho por ver: costo de construcción, mantenimiento, equipamiento, seguro, fiabilidad, beneficios, amortización, etc.

Ya se está guarniendo un "buque autónomo" noruego. Va a navegar en una ruta casi fija dentro de aguas interiores en el Sur de Noruega, es decir, solo necesita autorización de ese país. Es un portacontenedores de 150 TEU de nombre "YARA Birkeland". Eslora total: 79,5 m; Manga: 14,8 m; Calado máx.: 6 m; Velocidad: 6 nudos (servicio) a 13 nudos (máxima); Peso muerto: 3.200 tons; Propulsión eléctrica, 2 hélices acimutales, 2 hélices transversales; Baterías: 7 – 9 MWh de potencia.

La ruta que hará es de 37 millas en parte por canales naturales estrechos (300 m de ancho en un punto dado) y pasa bajo al menos dos puentes. Su derrota es como una letra "U". Comienza navegando al SSE, luego cae a estribor al WSW y termina con el último tramo al NNW (rumbos aproximados y no rectilíneos).En 2018 se harán pruebas como buque con un Capitán y una reducida tripulación. En 2019 se harán pruebas de su capacidad autónoma. Y en 2020 el YARA Birkeland será totalmente autónomo, sin tripulación.

**El "YARA Birkeland"**

En el mundo debe haber unos 65.000 buques mercantes (sin incluir los más pequeños), un número mayor de pesqueros, buques especiales, barcos de recreo, etc. Es un conjunto enorme de buques, embarcaciones y artefactos flotantes que veremos en la mar por mucho tiempo y que nunca serán MASS. Irán apareciendo algunos MASS para cargas y tráficos concretos, como el descrito. Se mirarán con lupa la seguridad y el negocio, lo de siempre. De cómo se evalúen dependerá la dinámica y el futuro de los MASS.



# La prevención y protección de la salud de los trabajadores del mar en el Instituto Social de la Marina

**Luis Casqueiro Barreiro**
Director del Instituto Social de la Marina

La actividad laboral desarrollada en el sector marítimo-pesquero lleva asociada unas condiciones de vida y trabajo que, desde siempre, han supuesto un factor adverso para la salud de los trabajadores. Al peligro inherente a toda navegación, deben añadirse factores singulares propios de la actividad marítima tales como el trabajo en plataformas móviles y espacios reducidos, la exposición a condiciones físico-ambientales impredecibles, la utilización de aparejos y equipos peligrosos, los sistemas de trabajo, el distanciamiento social y familiar y el alejamiento de centros sanitarios asistenciales, factores que conforman un cuadro socio-laboral que exige inevitablemente una atención específica e integral de los poderes públicos.

En este sentido, el Instituto Social de la Marina, teniendo en cuenta la normativa nacional e internacional relativa a la protección de la salud de los trabajadores embarcados, y a fin de minimizar desde el punto de vista sanitario los factores morbígeos descritos, ha venido desarrollando desde hace varias décadas, un programa sanitario integral y planificado, asistencial y preventivo, destinado a los trabajadores del mar, sustentado en diferentes disposiciones que han regulado las funciones y competencias de este organismo, siendo la actualmente vigente el Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina.

Entre las actuaciones preventivas incluidas en el programa de sanidad marítima, destaca la realización de los reconocimientos médicos de embarque marítimo, que, además de garantizar que la persona trabajadora acceda al buque en las mejores condiciones posibles, permiten y representan desde el punto de vista sanitario, un importante aporte de datos que son el punto de partida para conocer el estado de salud de la población del sector marítimo-pesquero y finalmente constituyen un importante apoyo ante la eventualidad de que la persona trabajadora precise una asistencia médica a bordo. Otras actividades preventivas desarrolladas por el Instituto Social de la Mariana comprenden la inspección de las condiciones higiénico-sanitarias de las embarcaciones tanto mercantes como pesqueras, teniendo en cuenta que las condiciones de vida y de trabajo a bordo pueden ser determinantes de ciertas enfermedades o predisponer al riesgo de accidentes laborales.

Así mismo, otras medidas preventivas realizadas por el Instituto están dirigidas al control de botiquines reglamentarios de las embarcaciones y la formación sanitaria específica de los profesionales marítimos, encargados de prestar asistencia a bordo a tripulantes enfermos y accidentados con el asesoramiento de los facultativos del Centro Radiomédico. También cabe mencionar en este ámbito de actuación la realización de campañas preventivas en relación a los problemas sanitarios prevalentes y de campañas de promoción y protección de la salud de los trabajadores del sector.

Así pues, el Instituto Social de la Marina, a través del Servicio de Sanidad Marítima, ha venido ocupándose de la medicina preventiva del profesional del mar en tierra y desarrollando de forma práctica muchas de las actividades de vigilancia de la salud individual y colectiva que la Ley de Prevención de Riesgos encomienda a los Servicios de Prevención.

Por otro lado, la movilidad de los trabajadores del mar, con cambios frecuentes de empresas, de puestos de trabajo, de tipo de embarcaciones mercantes, de modalidades de pesca, de empresas de buceo, etc. hace muy difícil que el seguimiento del historial clínico laboral del trabajador pueda llevarse a cabo por un Servicio de Prevención de una empresa concreta, sobre todo si tenemos en cuenta la atomización y dispersión geográfica del sector.

La experiencia adquirida y todos los condicionantes anteriormente citados indicaron la conveniencia de potenciar los recursos existentes, evitando la duplicidad de actuaciones, asumiendo el Instituto Social de la Marina la vigilancia de la salud de los trabajadores del mar cuyos empresarios opten porque dicha especialidad sea efectuada por el Instituto Social de la Marina.

En la actualidad, tras la publicación de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero se está tramitando un reglamento de desarrollo que, entre otros aspectos, pretende; ajustar los certificados médicos de aptitud de

embarque marítimo con los requisitos derivados de las obligaciones internacionales (Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, STCW 78/2010 de la Organización Marítima Internacional y Convenio sobre el trabajo marítimo 2006 de la OIT); actualizar la relación de condiciones psicofísicas y patologías a considerar en la valoración de la aptitud para el embarque a la luz de los últimos avances técnicos y recomendaciones internacionales en la materia; regular los reconocimientos médicos laborales preceptivos para el ejercicio profesional de los nuevos colectivos de buceadores profesionales encuadrados en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar a nuevos colectivos de trabajadores, y finalmente, generar el marco en el que habrá de realizarse la vigilancia de la salud de los trabajadores del mar en el ámbito de actuación del Instituto Social de la Marina.

En suma, la norma proyectada pretende unificar los requisitos y procedimientos de examen que permiten valorar la adecuación psicofísica del trabajador al puesto de trabajo a realizar a bordo, así como todas las actuaciones en materia de salud laboral de los trabajadores del mar, contribuyendo a mejorar la salud y la seguridad en el ámbito laboral marítimo.

# Todos tenemos una teoría de la reminiscencia (Platón)

**Marta Prendes Estévez**
Patrón Altura y Vocal de AETINAPE

Desde antes que yo pueda recordar (y aquí debo aclarar que tengo buena memoria, algo que tal vez heredé de mi abuelo y de mi padre), supe que estaría unida a la mar de una forma innata. Como cuando una fragancia que distingues de repente, te traslada a un recuerdo familiar, cercano. Algo que es parte de ti y siempre ha estado ahí formando parte de tu ser.
Platón decía en su Teoría de la reminiscencia que, “conocer no es otra cosa más que recordar”. Creo que no me equivoco mucho si afirmo que un gran número de los profesionales del mar, han sentido una atracción por él similar a la que siento y he sentido yo toda mi vida.

La pesca, una actividad que pertenece al sector primario, recolector o extractivo, fundamental para el desarrollo de la vida, básico desde cualquier punto de vista, ha sido y es para mí hasta el día de hoy mi sustento. Me he criado gracias a ella, y siempre he tenido ojos de admiración para la profesión y los profesionales que la desenvuelven.

No podía quitarme de mi cabeza lo mucho que una profesión podía nutrirte en conocimientos. La fortaleza que el propio medio y el aislamiento te exigiría, tanto mental como física. El poder realizar tus propios desplazamientos a lo largo y ancho de los Océanos y Mares. Ver otros continentes y otros puertos.

Un mundo desconocido para muchos y tolerado sólo para unos pocos. Tolerancia que siempre he visto y veré como un privilegio, todo lo que ayude a ampliar horizontes es una riqueza y un regalo. Pues como decía al comienzo de estas líneas, para vivir el mar y más aún la pesca, se debe tener una madera especial.

Por circunstancias de la vida decidí, hace ahora diez años, iniciar mi formación de Patrón de Pesca de Altura y Marina Mercante. Desde el principio quería trabajar en barcos congeladores de pesca. Siempre creí que el trabajo y la formación en éstos era más completa. Una vez terminada la formación académica, y sin experiencia previa a bordo más que unas escasas prácticas de tres meses en un buque mercante, llegó el momento de conseguir embarques en buques pesqueros. Aquí debo reconocer que he sido pesada, y no me arrepiento, ya se sabe eso que se dice... que por pesada también se consigue.

Y así fue. Dos grandes barcos y dos grandes tripulaciones. Dos mandos que me brindaron la gran oportunidad de formarme.

**“FESTEIRO”**

El primero, y sin el cual yo no podría estar escribiendo este pequeño artículo, me ayudó a iniciar mis millas en la pesca embarcada como alumna, lo recuerdo con gran cariño. Mi primera marea en pesca. La despedida en

el muelle, dónde tantas otras veces había despedido a mi padre, y ahora era yo la que zarpaba con rumbo a caladeros del norte.

La pesca es una profesión dura en la que el mar te curte del mismo modo que erosiona las rocas. Donde la disciplina y el trabajo son la mejor medicina para sobrellevar la distancia de tus seres queridos, de tu hogar. Todo, absolutamente todo es formación, experiencia y conocimiento.

Tiempo después, y con intención y esperanzas de ampliar la posibilidad de trabajo en congeladores, continué mi formación profesional preparándome para Capitán de Pesca. Título que realicé en el 2013 en Vigo.
Todos vamos a la pesca porque nos gusta, y por la remuneración económica. Ya se sabe que de modo general, las facturas no se pagan solas...

**“PESCABERBÉS DOS”.**
El segundo arrastrero en el que conseguía plaza, cuya experiencia laboral fue una gran vivencia, la cual guardo con muy buen recuerdo. Donde viví la pesca desde una perspectiva diferente a la de una alumna, y donde mi trabajo a bordo adquiría mayor responsabilidad.

Grandes vivencias y grandes recuerdos. Experiencias que me han ayudado a prepararme como profesional y como persona. Las cuales sé que, si volviese a nacer, las volvería a vivir.
Es importante para mí, ahora que surge una buena ocasión, dar las GRACIAS a esos profesionales por ayudarme y acercarme un poco más a conseguir mis objetivos. GRACIAS por formar parte de mi preparación y formación. GRACIAS por ser pioneros. Ojalá algún día pueda transformar este agradecimiento en un buen jamón “5 Jotas”, pero por el momento mi más humilde AGRADECIMIENTO. Y que sigan existiendo profesionales/personas así, que crean oportunidades.

También deseo agradecer a AETINAPE, presente para mí desde siempre, y a todas las personas y profesionales que lo forman, sin vosotros este pequeño relato hubiera sido imposible. Con mi familia y con vosotros empieza todo. GRACIAS! Todo mi respeto al Mar y a sus profesionales. Un cordial y cariñoso saludo.

# En defensa de las competencias

**José Manuel Costas Capelo**
Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas
Profesor jubilado del IES Universidad Laboral

Las titulaciones náuticas de ocio o deportivas, reguladas mediante RD 875/2014, de 10 de octubre, habilitan para el gobierno de embarcaciones de recreo que no tengan fines comerciales. No obstante, el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, publicó en el año 2010, la Resolución de 14 de julio estableciendo el procedimiento para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo, así como sus condiciones y zonas de navegación. En ella se autoriza a los poseedores del mismo al gobierno de embarcaciones de recreo de eslora igual o inferior a 24 metros a lo largo de la costa española dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 60 millas paralela a la misma con fines comerciales. Para la obtención de este certificado se exige la titulación de capitán de yate, la superación de una prueba de conocimientos y tener en vigor los certificados siguientes: Formación Sanitaria, Operador General o Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, el de Formación Básica y el Básico de Pasaje o buque que transporte cargamento rodado (ro-ro) de pasaje y Buques de Pasaje distintos de buques ro-ro.

Actualmente se trabaja sobre un proyecto de RD con el fin de establecer habilitaciones anejas a las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo. En el mismo se establece que los poseedores de los títulos de capitán de yate, patrón de yate y patrón de embarcaciones de recreo podrán ser habilitados para prestar servicios de transporte de personas y suministros, siempre dentro de las aguas interiores marítimas y del mar territorial español, efectuados mediante embarcaciones de recreo y motos náuticas con destino a otras embarcaciones o buques de recreo y para la realización de excursiones turísticas y la práctica de la pesca de recreo desde puertos, puertos deportivos o marinas, así como para prestar servicios de tripulación en embarcaciones náuticas. Así mismo, los poseedores de los títulos anteriormente citados podrán ser habilitados para realizar actividades de atraque, fondeo o desplazamiento de embarcaciones de recreo dentro de las aguas correspondientes a puertos deportivos o marinas, así como para realizar pruebas de mar de embarcaciones de recreo y motos náuticas y el gobierno de embarcaciones desti-



*CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE*

nadas a socorrismo en playas. Para ello, deberán estar en posesión del curso de formación Básica en Seguridad. La habilitación faculta para realizar las actividades de prestación de servicio con destino a buques o embarcaciones de recreo situadas, atracadas o fondeadas a una distancia no superior a 5 millas del puerto, puerto deportivo o marina, así como realizar excursiones turísticas y actividades de pesca de recreo dentro de la misma distancia mencionada.

Dicho lo anterior, ya no tiene sentido dudar de la oportunidad de la creación en su día de la figura del patrón profesional de embarcaciones de recreo, deteniéndonos a discutir de si el nivel de competencia de un titulado de embarcaciones de recreo se ajustaba o no a losrequerimientos exigidos por la nueva ley, o si era cierto que determinadas actividades que tenían carácter comercial y con escasa repercusión económica dentro de este sector encontraban serias dificultades de contratación de titulados profesionales de la marina mercante. Ya poco importa, porque este certificado es ya un hecho. Podemos comprobar como en las páginas web de empresas dedicadas al alquiler chárter de yates figura esta titulación entre las ofertas de empleo.

Es por esta razón, que no entiendo los motivos de esta ley que se intenta ahora. Puestos a encontrar razones para este interés en las habilitaciones de las que habla el proyecto de RD, cabría pensar en los tres casos que se me ocurren como posibles: uno, que el armador de un yate matriculado en la sexta lista, en posesión de un título deportivo, quiera, con esta habilitación,atender oportunidades de actividad con ánimo de lucro sin tener que contratar a un titulado profesional. Dos, que sería más fácil y barata la contratación, si tuviera que recurrir a ella.Tres, que las dificultades de contratación de profesionales de la marina mercante sea rigurosamente cierta. En cualquier caso, y sin entrar en juicios de valor, lo cierto es que esas habilitaciones, de igual forma que pueden resolver situaciones más o menos defendibles, también crean una competencia no deseada, desleal, que desvirtúa el mercado de trabajo.

La solución no puede consistir en crear habilitaciones para todo con el fin de facilitar la solución con el menor coste posible a situaciones de supuesto conflicto que puedan surgir en la actividad del sector. De aprobarse la norma, en las mismas páginas web que ofertan o solicitan patrones profesionales, incluirán a aquellos patrones que hayan adquirido la condición de habilitados.Y este proceso podría reproducirse una y otra vez, ad infinitum. Con la figura del patrón profesional de embarcaciones de recreo en vigor, ya se abrió una vía a la navegación comercial a aquellas titulaciones nacidas únicamente para el ocio y el deporte. No parece que deban admitirse más intromisiones en el terreno de los titulados de la marina mercante.

Cierto es que el Gobierno ha de escuchar todas aquellas demandas que los ciudadanos o sus instituciones puedan presentar a su atención con la esperanza de encontrar una solución a sus problemas. Sin embargo, es su deber no caer en la tentación de ceder a la presión a que pueda ser sometido por intereses excluyentesque no tengan en cuenta los intereses del resto de la sociedad. Esperemos que este no sea el caso.



# La Escuela Náutico-pesquera “Blas de Lezo” de Pasaia celebra su 50 aniversario



**Gema Ces Alkorta**
Profesora del IES “Blas de Lezo”

En lo que fuera la ubicación del Palacio Salinas y sus terrenos, y el lugar en el que vivió el Marqués de Seoane, y anteriormente Joaquín María Ferrer, se construyó hace 50 años, la Escuela Náutico-Pesquera de Pasaia, actualmente, IES Náutico Pesquero de Pasaia- Blas de Lezo BHI. Así pues, este año celebramos el 50 aniversario.

Son muchas las personas que han pasado por nuestro instituto a lo largo de estos años, miles de alumnos que hemos formado para después ejercer una profesión tan especial como es trabajar en la mar. Si nuestras paredes hablaran, contarían cálculos de navegación, hablarían de motores, de isobaras, de guardias de máquina, astronomía, de formación sanitaria, electricidad, emprendizaje y orientación laboral. También de cientos de anécdotas, muchos buenos momentos, historias encontradas, algunas broncas y mucho cariño que a veces acaba en amistad. Porque es así, lo más importante de nuestro centro formativo son las personas, ya que son ellas, tanto alumnos-as como profesores-as, los que le confieren una personalidad y una forma de entender y hacer.

En este contexto se da la circunstancia de que a lo largo de los años, en esta profesión eminentemente masculina, y por lo tanto en este centro formativo, eminentemente masculino también, siempre hemos tenido alumnado femenino y así mismo, siempre un porcentaje del profesorado, muy pequeño eso sí, hemos sido mujeres.

Hace unos 35 años, ya había en nuestro instituto, dos chicas en primer curso de FP y una en segundo, que por cierto, aspiraba a ser capitán de la mercante, pero por circunstancias familiares de índole económico, no pudo continuar sus estudios. En los cursos sucesivos, ha continuado ese goteo de mujeres en la escuela. Siempre las hemos considerado valientes por defender su deseo de desarrollar una profesión y atreverse a enfrentarse a un mundo tan de hombres. Esto no ha sido nada fácil.

El tiempo fue transcurriendo con más fortuna para las mujeres que se incorporaron en los siguientes años, y un porcentaje más elevado de ellas consiguieron su objetivo. Hoy en día son muchas las mujeres que han comenzado a trabajar en profesiones antes consideradas exclusivamente masculinas. La nuestra es una de ellas. En la base de este cambio está el respeto mutuo y el trabajo conjunto de todos los que aspiramos a vivir en una sociedad más igualitaria.

Actualmente, seguimos teniendo nuestra representación femenina en el centro y hemos querido recoger la opinión de una de nuestras alumnas, sobre la profesión y su paso por la escuela.

## Entrevista a Alejandra Arratibel (Sandra) Grado Medio Puente 2º

**G.C. Emulando a Loquillo: ¿Qué hace una chica como tú en un sitio como este?**
S.A. Bueno yo en principio… me entró el gusanillo del mar, bueno el mar me gusta de toda la vida pero hice un curso de socorrismo acuático con la Cruz Roja y ya pues como que me enganché al tema y vi una salida profesional buena para mí.Y bueno, informándome, informándome, porque lo del tema de la Cruz Roja y Salvamento Marítimo es una cosa más voluntaria, me informé a ver la rama profesional de salvamento marítimo por dónde iba, cómo me podía ganar la vida con ello y así llamé al Sasemar, al del Estado, y ellos me informaron de que necesitaba el curso de patrón de litoral para poder acceder a trabajar con ellos. Me informé en Internet sobre dónde daban este curso, y es así como di con esta escuela, con la Escuela Náutico Pesquera de Pasaia, hoy en día. IES Náutico Pesquero de Pasaia- Blas de Lezo BHI.

**G.C. O sea que es la Cruz Roja, el haber trabajado con ellos, lo que te ha acercado aquí, a esta historia. Lo que te ha traído a la escuela y a este grado.**
S.A. Pues si porque empecé de modo voluntario pero luego el querer profesionalizarme en este tema, es lo que me ha acercado aquí.

**G.C. ¿Qué planes de futuro tienes?**
S.A. Pues, empecé con el objetivo de entrar en Salvamento Marítimo pero bueno, ahora una vez dentro de la escuela, veo que se me ha abierto un abanico de posibilidades. No descarto el leisure, el turismo, los yates, el tema oceanográfico también, las ballenas, los delfines, o ir de voluntaria en estos barcos tipo Greenpeace… o sea hay un abanico muy grande, pero de momento no tengo nada claro, la verdad.

**G.C. Bueno, ahora te quería preguntar algo más centrado en la escuela. Hemos hablado del mar, de tu futuro en la mar que aunque parece que cada vez hay más mujeres en el sector, pues todavía sigue siendo un sector donde la presencia de los hombres es mayoritaria ¿no? Entonces bueno, eso mismo ocurre en la escuela, es decir, los alumnos, normalmente son chicos, entonces, bueno, yo quería comentarte si te has sentido a gusto con tus compañeros de clase, por ejemplo, que son todos chicos menos tú.**
S.A. Bueno, con mis compañeros en concreto sí, me siento muy a gusto, la verdad, para ellos yo creo que soy una más, no me ven ni mujer ni hombre, me ven compañera, sí es verdad que al principio con el resto de alumnos si me he sentido un poco incómoda. Eso que pasas y te miran, te silban, me parecía una falta de respeto total. Ahora ya estoy en segundo y parece ser que ya se han hecho a mi presencia, pero si he pasado momentos incómodos, para qué te voy a mentir. También es verdad que no son la mayoría pero…

**G.C. Te entiendo perfectamente porque esas mismas sensaciones las hemos sentido a veces las profesoras porque nosotras también hemos sido muy poquitas en el centro y a veces nos hemos tenido que defender en este mundo de hombres. Cuando entrabas en clase no veían a una profesora sino a una chica y claro, te tenías que imponer un poco, tenías que ponerte muy en tu sitio para dejar los límites claros.**
S.A. Si y que te corta, porque eres tú sola y pasas igual delante de un grupo de chicos que te miran, que tal y cual, y me parece una falta de respeto total, no lo ves ni un alago ni un piropo, ni nada, vamos, pero bueno con el tiempo se han acostumbrado y ya está. Ahora ya todo normal (risas).

**G.C. Bueno de todos modos, yo creo que hoy en día, estamos hablando de una minoría que cada vez tiene menos repercusión social. Vivimos en una sociedad en constante evolución, sin duda, pero a la que todavía le falta camino por recorrer. Estamos en ello ¿verdad?**
Muchas gracias por responder a estas preguntas, y por haber elegido nuestro centro ¿un cafecito?

# Brexit, superyates y trabajo

**Marco Antonio de la Sierra**
Patrón de Altura

Es bien cierto que algunos de nuestros compañeros náutico-pesqueros y universitarios de Marina Mercante trabajan en el subsector náutico de recreo, siendo esta circunstancia una oportunidad de empleo y de salida al mercado laboral que complementa bastante bien nuestra profesión.

Recientemente, el Gobierno griego acaba de publicar una Ley en la que no contempla en sus aguas las operaciones de chárter y alquileres de embarcaciones de recreo de banderas no comunitarias (ver superyatchtinvestor.com artículo de la señora Elizabeth Eyre de 18 de enero pasado y notas de la señora Gabriela Richardson de Camper & Nicholsons, ambas brókeres, a las que les afectará esta próxima temporada la decisión griega) salvo si cumplen con unas condiciones de las Autoridades de Grecia, bastante rigurosas.

Esto va a perjudicar muy directamente a los yates con bandera británica (o afines), debido al Brexit en un futuro cercano. Grecia es uno de los destinos preferidos del negocio del chárter náutico, como aquí en nuestro país, lo son de forma preferente las Islas Baleares y el Mediterráneo peninsular español, así como otras áreas mediterráneas de la Unión Europea (Francia, Italia, Croacia, Eslovenia, Malta, Chipre y Mónaco).

Es de todos sabido que para conseguir trabajo en un yate con bandera británica (o afines), hacen falta muchos requisitos, exámenes y condiciones por parte de sus Autoridades, para conseguirlo. Sin embargo ellos si consiguen trabajar en aguas españolas, fondear donde les apetece, amarrarse donde quieran, levantar la posidonia sin ningún reparo, hacer fiestas hasta altas horas de la madrugada, taladrar los acantilados protegidos de los parajes naturales para amarrar de popa a ellos y fondeados por proa y poder ver todas las tardes la puesta de Sol, y todo ello con el mayor descaro y sin que nadie ose decirles nada, son los lobbyts del subsector (brókeres, representantes e intermediarios de todo tipo) los que los representan, guían y asesoran y lo que es más lamentable: gastan muy poco dinero en



España (traen o procuran traer gran parte del avituallamiento y pertrechos, desde paraísos económicos y pagan muy pocos impuestos en nuestras arcas) y encima hay que devolverles los impuestos de IVA y combustibles, porque están abanderados en países del entorno británico, pero fuera de la Unión Europea (paraísos fiscales), como diría aquel… "estamos haciendo el tonto integral", pero nadie hace nada. Se deberían de tomar medidas y proceder al menos con las siguientes posturas por nuestros responsables en la materia, tanto en España, como en el resto de los países de la Unión Europea, que les afecta el mismo problema:

Con respecto a nuestro país y los demás países afectados de la Unión Europea:
*Obligarle a que tengan domicilio propio en España (o el país correspondiente), tanto fiscal como administrativo (pero de verdad), con cuenta abierta (transparente) en entidad bancaria del país, por donde lleven su contabilidad de gestión del negocio (como ellos hacen cuando queremos ir a su terreno)
*Presencia española en la composición de sus tripulaciones (o del país de la Unión Europea correspondiente) en un porcentaje razonable, tanto de técnicos, como de subalternos, eso sí y por su parte, sin exigir más allá de lo estipulado en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW), cosa que nos dijeron en su día nuestras autoridades, y que sin embargo, ellos no lo cumplen, al obligarnos a obtener la titulación equivalente británica (nuestros Títulos y Certificados tienen que valer tanto como los suyos)

*El acatar en el caso de España (haciéndoles firmar) el cumplimiento (pero de verdad) mientras estén operando en nuestras aguas (nuestra casa) todas y cada una de nuestras leyes que regulan el Sector Marítimo Español (incluidas las leyes y normativas autonómicas sobre espacios naturales, líneas marítimas y espacios portuarios, etc.) y sobre todo, todo lo relativo a la conservación del medio ambiente marino en donde España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción y por supuesto, reconocer como máxima autoridad en la zona a la Capitanía Marítima Española (como no puede ser de otra manera) y lo mismo para los demás países afectados de la Unión Europea, en sus correspondientes leyes y autoridades.

Nota: nuestras administraciones no deben esperar a ver qué pasa con el "Brexit" para tomar medidas, hay que dar el primer paso adelante (valentía), como siempre lo han hecho ellos, por eso siempre han ido por delante (audacia)

# Contexto y marco conceptual para la ordenación pesquera

**Pedro Riveiro Domínguez**
Analista en derecho marítimo-pesquero

La pesca marítima se enfrenta a grandes desafíos, entre los cuales destacan: la degradación de los hábitats, la disminución de la rentabilidad económica, las necesidades sociales debido a las poblaciones de peces agotadas, la pesca ilegal y el cambio climático[1]. Desde el punto de vista biológico, esta situación lleva a que muchas pesquerías presenten una abundancia de poblaciones de peces inferior al nivel que puede producir el rendimiento máximo sostenible (RMS), necesitando, por tanto, planes de ordenación pesquera que las restablezcan para lograr una productividad plena y sostenible.[2] El factor determinante de la sostenibilidad es la suma de los acuerdos legales, sociales, económicos y políticos que se utilizan para gestionar las pesquerías, de forma que para conservar los ecosistemas marinos y los medios de vida alrededor de los mismos se requiere más que la prevención de la sobrepesca.[3] Se trata de un cambio institucional que abarca la reforma de la gestión de los océanos y el cambio de los valores sociales.[4] Las estimaciones indican que si se logra detener la sobrepesca, la pérdida de biodiversidad y se alcanza la protección de los hábitats críticos, posiblemente se obtendrá el doble de los ingresos globales producidos por la pesca.[5] Trasladando este planteamiento a los países en desarrollo, que representan más de la mitad de las exportaciones mundiales totales de la pesca marítima, se podrían disminuir el riesgo de la seguridad alimentaria y promover el alivio de la pobreza.[6]

Desde hace mucho tiempo atrás, la gestión de la pesca científica estaba centrada sobre la problemática de la estabilización de la producción de un número limitado de "especies objetivo" que tenían un alto valor comercial. Esta situación ha permitido que los administradores pesqueros sólo trataran de mantener el statu quo en un entorno inestable usando una industria que se centraba en el presente en lugar de las necesidades humanas a largo plazo. Sin embargo, hoy en día, la situación creada por el aumento de la población y la renta mundial, la tecnología usada en la captura de la pesca y el desarrollo de nuevos usos de los recursos producidos por los océanos, han creado un conjunto de opciones que requieren un replanteamiento de la forma de gestionar los recursos pesqueros del mar.[7]

Para ejercer una pesca sostenible se necesitan implantar, entre otros, límites obligatorios sobre las formas de explotación; sistemas eficaces para la adopción de toma de decisiones, la gestión y los incentivos; y la interacción entre las partes interesadas para maximizar a largo plazo la contribución de las pesquerías a la sociedad.[8] A pesar de que muchas de estas medidas ya figuran identificadas en el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO (en adelante, Código de Conducta o CCPR), así como en otros documentos, integrar la gestión de la pesca en un mundo cambiante requiere establecer vías eficaces de comunicación entre el sector público y el sector privado, entre los interesados y todas las áreas consideradas como prioritarias.[9] Todo esto exige una continua adaptación a los cambios producidos

1- En cuando a la degradación de los hábitats puede verse a TURNER, S.J., et al. Fishing impacts and the degradation or loss of habitat structure.Fisheries Management and Ecology, 6(5), 1999, pp. 401-420. En lo que respecta a la disminución de la rentabilidad económica véase a WORLD BANK. Saving fish and fishers. Washington, DC: The World Bank, 2004; y Organization for Economic Co-Operation and Development. Financialsupport to fisheries. Paris, OECD, 2006. Por otra parte, en cuanto a las necesidades sociales debido a las poblaciones de peces agotadas se muestran ejemplos en NAYAK, N., NADAKUMAR, D., VIJAYAN, A.J. Coastal populationdynamics and ecosystemchanges. Thiruvananthapuram: Protsahan, 2006. Por último, sobre la pesca ilegal y el cambio climático puede verse a PERRY, A.L., LOW, P.J., ELLIS, J.R., REYNOLDS, J.D. Climate change and distributionshifts in marine fisheries. Science, 308(5730), 2005, pp. 1912-1915.

2- Vid. FAO. El estado mundial de la pesca y la acuicultura. Oportunidades y desafíos. Roma, FAO, 2014, pp. 3-38.

3- Vid. HILBORN, R., ORENSANZ, J.M., PARMA, A.M. Institutions, incentives and the future of fisheries. Philosophical Transactions of the Royal Society of London-Series B: Biological Sciences 360, 2005, pp. 47-57.

4- Ibíd., y GRAFTON, R.Q., et al. Positioning fisheries in a changing world.Marine Policy 32, 2008, pp. 630-634; y GRAFTON, R.Q., et al. Incentive-based approaches to sustainable fisheries. Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences 63, 2006, pp. 699-710.

5- Vid. SANCHIRICO, J.N., WILEN, J.E. Global marine fisheries resources: status and prospects. International Journal of Global Environmental Issues 7 (2/3), 2007, pp. 106-118.

6- Vid. BÉNÉ, C., MACFADYEN, G., ALLISON, E.H. Increasing the contribution of small-scale fisheries to poverty alleviation and food security. FAO Fisheries technical paper No. 481. Rome, FAO, 2007.

7- Vid. PONTECORVO, G. A note on "overfishing". Marine Policy 32, 2008, pp. 1050-1052. Este autor hace referencia a cuatro posibilidades o formas de gestionar los recursos pesqueros, apoyándose en las aportaciones de: PONTECORVO, G., SCHRANK, W.E. A small core fishery. Marine Policy 25, 2001, pp. 43-48; GESAMP Working Group 36.Ecosystem approach to offshore mariculture. Report of the first meeting, University of Crete, Biology Department, Heraklion, Greece, 24-27, September 2007, Rome, FAO, 2007; y MARRA, A. When will we tame the oceans? Nature 436, 2005, pp. 175-176.

8- Vid. GRAFTON, R.Q., et al. Positioning fisheries in a changing world…op cit., pp. 630-634. Este autor propone una tabla en la que formula una serie de requisitos para una buena gobernanza: "1. Proporcionar la información necesaria; 2. Encajar con el conflicto; 3. Inducir el cumplimiento de las normas; 4. Proporcionar la infraestructura física, técnica e institucional; 5. Fomentar la adaptación y el cambio para lograr la sostenibilidad".

9- Vid. FAO. Código de Conducta para la Pesca Responsable. Roma, FAO, 1995; y DIETZ, T., OSTROM, E., STERN, P.C. The struggle to govern the commons. Science 302(5652), 2003, pp. 1907-1912.

en los ecosistemas y una creciente conciencia social de los beneficios públicos y los otros usos de los ecosistemas marinos.[10] No obstante, la realidad demuestra que existen impedimentos para emprender un cambio de estas características, entre los que destacan una falta de información suficiente, la débil capacidad para coordinar a todos los actores implicados -especialmente en países en desarrollo-, o los costes que puede generar el proceso de transición hacia un modelo de gestión sostenible.[11]

Desde hace años se han venido constatando los fallos del modelo de ordenación pesquera tradicional y la necesidad de establecer nuevos enfoques y sistemas de conservación.[12] Lo preocupante es que se ha llegado a afirmar que existen pruebas que indican que en muchas zonas la ordenación de la pesca es ineficaz.[13] Por este motivo, es importante disponer de capacidad técnica para determinar cuál es el umbral de sostenibilidad de una pesquería. Sin embargo, la sobreexplotación no es el único problema que convierte a la ordenación de la pesca en ineficaz. Otros problemas también han sido identificados como verdaderos factores limitantes, tales como: la insuficiente cooperación y aplicación derivada de los instrumentos y acuerdos internacionales; las capturas incidentales y descartes; una inadecuada o inexistente ordenación de la pesca en los países en desarrollo; la dificultad a la hora de poner en práctica el enfoque ecosistémico de la pesca; o la necesidad de nuevos enfoques institucionales.[14]

10- Vid. GRAFTON, R.Q., et al. Positioning fisheries in a changing world…op cit., pp. 630-634.

11- Vid. GARCÍA, S.M., GRAINGER, R.J.R. Gloom and doom? The future of marine capture fisheries. Philosophical Transactions of the Royal Society of London-Series B: Biological Sciences 360, 2005, pp. 21-46. Además, en cuanto a la falta de información suficiente, los gestores, así como los políticos y la propia industria pesquera, carecen de los datos para evaluar las ventajas y desventajas que se producen como consecuencia de la toma de decisiones. Cambiar supone un riesgo y la posibilidad de perder, pero también, a menudo se pasan por alto los beneficios que pueden producirse como consecuencia de una transición de un modelo de gestión a otro, así como los costes que pueden generar la insostenibilidad de mantenerse sin cambios. Vid. CHARLES, A.T. The Atlantic Canadian ground fishery: roots of a collapse. Dalhousie Law Journal 18, 1995, pp. 65-83; y Marine Stewardship Council. Disponible en http://www.msc.org. En cuanto a la carencia de interacción humano ambiental, calcular los logros que pueden suponer una transición exitosa a los beneficios públicos y privados, teniendo en cuenta las interacciones humanas y ambientales, requiere enfoques basados en los ecosistemas dentro y más allá de la propia pesca. Vid. PIKITCH, E.K., et al. Ecology: ecosystem-based fishery management. Science 305(5682), 2004, pp. 346-347; KAY, J.J., SCHNEIDER, E. Embracing complexity: the challenge of the ecosystem approach. Alternatives 20(3), 1994, pp. 32-39. En lo que respecta a la limitación de capacidad y los costes de transición, la pesca y sus comunidades están encuadrados dentro de unos sistemas económicos y sociales más amplios. Con frecuencia, las estructuras de gobierno, sobre todo en los países en desarrollo, no tienen la capacidad de manejar las transiciones económicas y sociales a los nuevos regímenes o la capacidad de coordinar todos los sectores. Vid. DAW, T., GRAY, T. Fisheries science and sustainability in international policy: a study of failure in the European Union's common fisheries policy. Marine Policy 29(3), 2005, pp. 189-197.

12- Pueyo Losa resalta que "tras ya un largo, espinoso y aun inacabado período de experiencias revisionistas en el ámbito jurídico-marítimo internacional, resulta patente que de entre un amplio abanico de cuestiones que siguen suscitando un mayor debate, y la imperiosa necesidad de seguir avanzando en la articulación de reglamentaciones más firmes y eficaces, trascienden las relativas a la ordenación y conservación de los recursos vivos del mar y, por tanto, los complejos problemas que plantea el exceso de explotación de los recursos pesqueros, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el fenómeno de los pabellones de complacencia, la falta de información sobre el estado de las poblaciones, y la deficiente operatividad de los mecanismos de vigilancia y control de las actividades pesqueras". Vid. PUEYO LOSA, J. Derecho del mar y libertad de pesca. Sobre las organizaciones regionales de ordenación pesquera y el Acuerdo de 1995. En: PUEYO LOSA, J., URBINA, J.J. La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos. Iustel, Madrid, 2009, pp. 159 y 160.

13- Vid. COCHRANE, K.L., Reconciling sustainability, economic efficiency and equity in fisheries: the one that got away? Fish and Fisheries, 2000, pp. 3-21.

14- La cooperación para la conservación y ordenación de los recursos pesqueros a nivel regional es esencial debido a la sobreexplotación de las pesquerías, al deterioro del volumen de capturas y a la amenaza para la biodiversidad y el equilibrio ecológico de las áreas de pesca. Por ejemplo, existe la incapacidad de muchos Estados del pabellón de cumplir con las responsabilidades contraídas en virtud del derecho internacional, consistentes en ejercer un control efectivo sobre los buques de pesca bajo su jurisdicción, garantizando al mismo tiempo la aplicación de las medidas de conservación y ordenación. Los buques que enarbolan los denominados "pabellones de conveniencia" forman parte de este problema. Vid. FAO. El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2012, op. cit. En cuanto a las capturas incidentales y descartes no deseados se llegó a estimar que los descartes de la pesca mundial son importantes si se considera que muchas ORP están formados por países en desarrollo, como es el caso de los países de África Occidental, donde la pobreza influye en la capacidad de ordenar la pesca en todos los niveles de la sociedad. Vid. SWAN, J. Summary information on the role of international fishery organizations or arrangements and other bodies concerned with the conservation and management of living aquatic resources. FAO Circular de pesca, No. 985. Roma: FAO, 2003, 114 pp. En cuanto a la ordenación inadecuada de las pesquerías y la dificultad de aplicar un enfoque ecosistémico de la pesca, presenta especial dificultad en países donde los pescadores artesanales viven en comunidades caracterizadas por la pobreza y la inseguridad alimentaria, del que pueden verse ejemplos en: FAO. Estrategia para mejorar la información sobre la situación y las tendencias de la pesca de captura. Roma: FAO, 2003, 34 pp.; FAO. La ordenación pesquera. Orientaciones Técnicas para la Pesca Responsable. No. 4. Roma, FAO, 1999, secciones 1.8 y 2; COCHRANE, K.L. (ed.). Guía del administrador pesquero. Medidas de ordenación y su aplicación. FAO Documento Técnico de Pesca. No. 424. Roma, FAO, 2005, capítulo 5; FAO. Ordenación pesquera. 2. El enfoque ecosistémico de la pesca. 2.2. Dimensiones humanas del Enfoque Ecosistémico de la Pesca. FAO Orientaciones Técnicas para la Pesca Responsable, No 4. Supl. 2, Add. 2. Roma: FAO, 2010, p. 3; y FAO. La ordenación pesquera: 2. El enfoque de ecosistemas en la pesca. Orientaciones Técnicas para la Pesca Responsable 4. Supl. 2. Roma: FAO, 2003, Figura 1 y sección 4.1.6. Por último, en lo que respecta a la necesidad de nuevos enfoques institucionales, especialmente en países en desarrollo, pueden verse estudios y ejemplos en: SHARMA, C. Securingeconomic, social and cultural rights of fishworkersandfishingcommunities. En FAO. Informe de la Conferencia mundial sobre la pesca en pequeña escala: garantizar la pesca en pequeña escala sostenible: Pesca responsable y desarrollo social unidos. Bangkok (Tailandia), 13-17 de octubre de 2008. FAO Informe de Pesca y Acuicultura No. 911. Roma: FAO, 2009, p. 176; Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. The UN Common Understanding on the Human Rights-Based Approach. En Human Rights-Based Reviews of UNDP Programmes: Working Guidelines, 2003, pp. 3-5. Disponible en hdr.undp.org/en/media/HRBA_Guidelines.pdf); FAO. Aumento de la contribución de la pesca en pequeña escala a la mitigación de la pobreza y a la seguridad alimentaria. FAO Orientaciones Técnicas para la Pesca Responsable No. 10.Roma, FAO, 2006, 89 pp.; BÉNÉ, C., MAcFADYEN, G., ALLISON, E.H. Increasing the contribution of small scale fisheries to poverty alleviation and food security.FAO Documento técnico de pesca No. 481. Roma, FAO, 2007, 125 pp.; y FAO. Informe de la Conferencia mundial sobre la pesca en pequeña escala: garantizar la pesca en pequeña escala sostenible: Pesca responsable y desarrollo social unidos. Bangkok (Tailandia), 13-17 de octubre de 2008. FAO Informe de Pesca y Acuicultura, No. 911. Roma, FAO, 2009, 189 pp.

La crítica dirigida al modelo tradicional de gestión pesquera pone de manifiesto que los organismos regionales y nacionales de pesca no han sido capaces de solventar los problemas que de forma continuada afectan a la sobreexplotación de los recursos.[15] Por tanto, esto lleva a pensar que el paradigma tradicional de la gestión de la pesca no está siendo sostenible, lo que lleva a plantearse la necesidad de una nueva filosofía de gestión enfocada en los ecosistemas. Esta nueva filosofía requiere de un nuevo paradigma, denominado por la FAO "Gestión de las Pesquerías Enfocada en los Ecosistemas" que implique una nueva forma interdisciplinaria de aproximarse a los problemas.[16]

Sin embargo, cuando se trata de implementar este nuevo enfoque en países en desarrollo, las notorias limitaciones de carácter socioeconómico, jurídico, tecnológico, formativo o institucional, hacen que pueda resultar inviable por diversas razones: su elevado coste, la falta de recursos humanos cualificados, unos medios materiales escasos o la elevada complejidad de los modelos gestión ecosistémicos. Por ello, tal como se verá a lo largo de esta investigación, conviene modular un nuevo enfoque de ordenación que mantenga la convivencia entre los dos paradigmas existentes -el paradigma basado en la gestión y el paradigma enfocado en los ecosistemas- de forma que se acerque a una solución más realista, añadiendo instrumentos que integren un marco normativo e institucional adecuado, la cogestión y la participación de las comunidades pesqueras, el reconocimiento del factor humano, la aplicación del enfoque precautorio o la gestión de la capacidad pesquera, todo ello, encaminado hacia la meta del desarrollo sostenible. Por tanto, la aplicación de cualquiera de estos dos paradigmas resultaría ineficaz en un país en desarrollo, por lo que habrá que recurrir a un modelo intermedio que puede denominarse "ordenación pesquera adaptativa".[17]

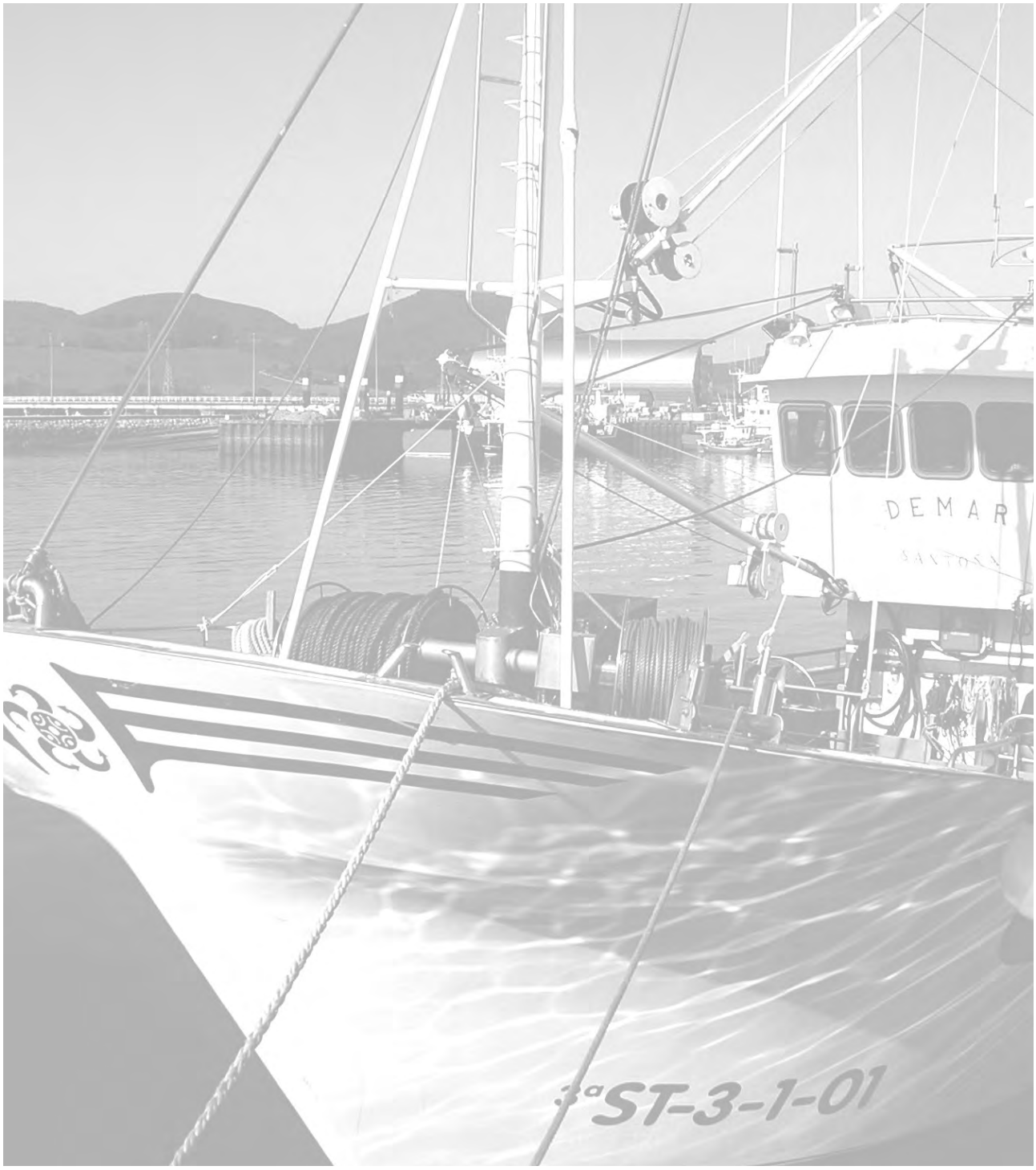


15- Sobrino Heredia y otros hacen un repaso sobre las fuentes de donde provienen las críticas que se derivan del fallo generalizado en la gestión de las pesquerías. Entre otros, mencionan al sector científico que critica la validez de los modelos utilizados en las pesquerías (entendidos aquí los planes de ordenación pesquera), juzgándolos de simplistas y a los que achacan su fracaso como herramienta de gestión. Por otra parte está el sector pesquero que dicen ser los portadores de la experiencia y que los científicos desconocen la realidad de las pesquerías y que sus recomendaciones están alejadas del pragmatismo y de la realidad. Por último, otras críticas vienen de sectores medio-ambientalistas que se muestran contrarios a que no se ponga coto a lo que se juzgan como enormes daños que causa la actividad pesquera al medio ambiente, mientras que otros grupos menos radicales en sus planeamientos, dicen que en la gestión de pesquerías no se han tenido en cuenta valores que se aplican a la gestión medioambiental en el resto de los sectores primarios terrestres. En conclusión a ello, afirman que aunque haya algo de razón en todas las corrientes de opinión, quizá los análisis más habituales del fallo de la gestión de las pesquerías hacen demasiado énfasis en la inadecuación de las técnicas empleadas y pierden de vista las razones histórico-políticas y socioeconómicas de estos fallos. Vid. SOBRINO HEREDIA, J.M., LÓPEZ VEIGA, E.C., REY ANEIROS, A. La integración del enfoque ecosistémico en la política pesquera común de la Unión Europa. Valencia: Tirant lo Blanch, 2010, pp. 104-107.

16- Vid. GARCÍA, S.M., ZERBI, A., ALIAUME, C., DO CHI, T., LASERRE, G. The Ecosystem approach to Fisheries: Issues, terminology, principles, institutional foundations, implementation and Outlook. FAO Fisheries TechnicalPaper 443, 2003, 71 pp. El térmico "Gestión de las Pesquerías Enfocada en los Ecosistemas", conocido en inglés como "EcosystemApproach to Fisheries", fue adoptado en la Consulta Técnica de la FAO en Reykiavik sobre Ordenación Pesquera basada en los Ecosistemas en 2002. La gestión de las pesquerías bajo este enfoque, puede definirse como una extensión de las técnicas convencionales de ordenación de las pesquerías pero con mayor énfasis en la interdependencia entre el bienestar humano, la salud de los ecosistemas y la necesidad de mantener su productividad y capacidad de reacción, tanto para las generaciones actuales como para las futuras. Dentro de la importancia de este enfoque, Sobrino Heredia y otros, afirman que "este nuevo enfoque es mucho más exigente en términos de conocimiento científico, capacidad de adaptación a circunstancias cambiantes…..si bien la filosofía general está clara en su espíritu, el problema real estriba en cómo articular una gestión basada en estas características y sobre todo como se pueden establecer objetivos concretos y específicos, susceptible de convertirse en normas aplicables". Vid. SOBRINO HEREDIA, J.M., LÓPEZ VEIGA, E.C., REY ANEIROS, A. La integración del enfoque ecosistémico en la política pesquera común de la Unión Europa, op. cit., pp. 119-122.

17- Vid. FAO. La ordenación pesquera. 2. El enfoque ecosistémico de la pesca, op, cit., pp. 54-58.

Finalmente, ante toda esta problemática relacionada, en su mayor parte, con la ineficacia de la ordenación tradicional de la pesca, este capítulo repasa la situación de la pesca a nivel mundial e identifica los conceptos y definiciones más relevantes para la ordenación pesquera en países en desarrollo y que servirán de referencia para un ulterior análisis en los capítulos siguientes. En consecuencia, los conceptos seleccionados como básicos para una ordenación pesquera adaptativa, son: i) el "desarrollo sostenible y la pesca responsable" en el marco del Código de Conducta para la Pesca Responsable; ii) el "enfoque basado en los ecosistemas marinos" como un nuevo paradigma dentro de la ordenación pesquera; iii) el "enfoque precautorio", como una medida preventiva esencial para la gestión pesquera de los países en desarrollo; y iv) la "ordenación pesquera" como un proceso integrado de información, análisis, planificación, consulta o adopción de decisiones que aseguren la productividad de los recursos, llevado a la práctica por medio de instrumentos de ordenación, teniendo en cuenta aspectos como la dimensión humana en entornos de pobreza, la pesca INDNR, o las especiales consideraciones de la pesca artesanal.



# Estos son los puestos de trabajo que nos ofrecen

**José Soria**
Patrón de Altura

Les escribo para transmitir, muy a mi pesar, una práctica que se viene realizando sistemáticamente de un tiempo a esta parte, que de seguro no soy el único que la ha sufrido y que se ha convertido en una lacra para los titulados náutico-pesqueros del siglo XXI, no tanto para los que tienen una carrera dilatada en el sector, pues quien más la sufre son el llamado “relevo generacional” y quien pagará por nuestros errores será con casi total seguridad nuestros hijos o nuestros nietos, ni que decir tiene que podría ser el fin de las escuelas náutico-pesqueras, pues vistas las perspectivas laborales, ¿Quién es el valiente que hipoteca dos o cuatro años de su vida intentando formarse como Patrón de altura, Capitán de pesca o Mecánico Mayor Naval, sabiendo lo incierto que es su futuro?.

Para que comprendan la magnitud de lo que hablo, a continuación les relato mi experiencia personal.

Me avisan para trabajar en un buque de bandera británica, con base en Galicia (mejor no concretar). El armador me contrata y me comunica que tengo que viajar a Escocia para embarcar, una vez allí me dicen que hay una inspección de la MCA y para realizar dicha inspección la persona enviada por la MCA para tal labor empieza pidiendo las titulaciones de los patrones, con la sorpresa para el inspector de que uno de los patrones era un señor jubilado de 56 años que tenía el titulo caducado y el otro un amigo íntimo del armador el cual acaba de obtener el título pero sin días de mar.

Al darse cuenta el inspector, decide parar la inspección hasta que haya un patrón responsable de la seguridad a bordo, con lo cual el armador con la intención de sacar el barco a la mar lo más rápido posible hace venir un jubilado inglés pero con el título en vigor.

Una vez acabada la inspección el armador nos comunica que el que hace de contramaestre, que resulta ser su compadre, es la persona que hará de patrón de pesca, pues se escuda en que cuando una lancha en la mar realiza inspecciones rutinarias no pide ni títulos ni cursos de formación, etc. Dicha persona le hace ahorrar un buen sueldo al armador pues este esgrime que al no tener titulación tiene que ganar menos, el jubilado al estar cobrando la pensión también viene por la mitad del salario y mientras tanto dos jóvenes con titulación y formación se encuentran en el limbo pues le resultan demasiado caros al empresario.

Crece el rumor de que el próximo paso será embarcar titulados de la Europa del Este pues trabajan por la mitad, ya no necesitaremos las escuelas náuticas pues los nuestros no tendrán cabida en el sector pesquero.

No sé si todo esto es legal, lo que si sé por amigos y familiares que se ha convertido en una práctica habitual en el sector pesquero. Dicho esto les planteo dos preguntas: ¿Cuánto tiempo más vamos a ser participes de la ruina de nuestro sector?

Y ¿Qué excusa les daremos a nuestros hijos y nietos, cuando nos pregunten porque no pueden ser patrones o jefes de maquinas como sus padres o abuelos? Porque hemos permitido que cuatro empresarios se lucren a costa de mandar a nuestros jóvenes a engrosar la lista del INEM. ! Vivan los puestos de difícil cobertura ¡

# La revolución pesquera de 1960 a 1990

**Isidro J. Pérez de Aragón**
Capitán de Pesca

Tuve la fortuna de llegar a la pesca a finales de la década de los 60, cuando España se puso como objetivo ser una potencia mundial de la Pesca de Gran Altura.

Este afán de los políticos desarrollistas de entonces, coincidió en el tiempo con las ideas e iniciativas de empresarios extraordinarios, que protagonizaron uno de los hitos más importantes de la historia de la Pesca Industrial e hizo que en pocos años se conociera y reconociera la Industria Pesquera Española en todo el mundo, así como la construcción naval, los productos pesqueros congelados y la valía de los profesionales de la pesca españoles.

Todo comenzó con la empresa Pescanova, S.A. creada en Vigo por D. José Fernández López, que acompañado y asesorado por D. Valentín Paz-Andrade, crearon este ejemplar e innovador proyecto pesquero.

A partir de esta histórica fecha, todo fue una carrera vertiginosa de acontecimientos, que puso a España en el liderazgo pesquero, lo que supuso una lanzadera para otros proyectos complementarios.

Así, en 1961, Pescanova botaba el primer buque pesquero arrastrero congelador llamado “Lemos”, al que siguieron el “Andrade”, “Pambre”, “Doncos”, “Soutomaior” y “Sobroso”, todos ellos de maniobra por el costado, que era la clásica en los buques pesqueros de la época, incluyendo los grandes bous de PYSBE, PEBSA y COPIBA, que por otra parte, fue una excepcional universidad de Capitanes-Técnicos de Pesca.

La revolución llegó en 1963, con la construcción de los buques arrastreros ”Vimianzo” y “Villalva” de Pescanova, con maniobra por popa, provistos de una rampa y doble cubierta, que fueron los precursores de todos los demás buques pesqueros arrastreros, hasta nuestros días.

Tras estas construcciones, los buques de pesca evolucionaron enormemente en porte, potencia, autonomía, velocidad y rapidez y seguridad de maniobra, siendo cada uno que se construía más completo y eficiente que los anteriores.

La iniciativa y ambición de aquellos empresarios-armadores no tenía límite, enviando buques a explorar zonas de pesca, descubriendo caladeros y especies en el Atlántico, Pacífico e Índico.

En 1964, Pescanova dio un importante nuevo paso, transformando un antiguo mercante mixto y preparándolo como buque nodriza-factoría al que bautiza “Galicia”, que disponiendo de una flotilla de 10 barcos pesqueros arrastreros colaboradores, recibiendo sus copos con el pescado al costado y encargándose de procesarlo, congelarlo y almacenarlo a bordo.

Este producto congelado, era transbordado a los buques frigoríficos “Pontevedra”, “Orense”, “Lugo” y “Coruña”, para ser descargado en Vigo.

Una década más tarde, cuando el “Galicia” es retirado de servicio, estos buques frigoríficos son transformados en nodrizas-factorías, realizando esta función de proceso, congelación y transporte y a su vez labores de apoyo a la flotilla de colaboradores, suministrando víveres, pertrechos, atención médica, etc.

La construcción de ramperos arrastreros en esta “época prodigiosa” era constante y a partir del 65 se incorporaron buques congeladores como:
“Mar de Labrador”, “Marcelina de Ciriza”, “Alpes”, “Avior”, “Mar del Cabo”, “Virgen de la Estrella”, “Marbel”,”Ribera Gallega”, “Dionisio Tejero”, “Mirador del Fito”, “Álamo”, “Froxa”, “Nuevo Mundo”, “Usurbil”, “Urquil”,” Corcubión”, “Folias”, “Barreras Masso 2”, “Eguzki”, “Echalar”, “Principado de Asturias”, “Playa de Mourisca”, “Yeyo”, “Ila”, “Frei Frei”, “Santo Domingo”, “Atocha”,” Leiza”, “Alvamar” y muchos más.

También la flota bacaladera evolucionó hacia los ramperos por popa con doble cubierta y fueron incorporándose a partir del 67, parejas como “Lasanta y Lasalve”, “Rafaga y Ciclón”, “Bahía de Guipúzcoa y Bahía de San Sebastián”, “José Cornide y Eduardo Chao”, “Virgen del Cabo y Virgen del Camino”, “León Marco 2 y 3”, “Sierra López y Sierra Paz”, “Pescagel y Bacanova” y muchos más.



Entre 1966 y 1970, se incorporaron los grandes "cruceros" arrastreros factorías congeladores de más de 100 m y 4.000 HP, como: "Mar de Vigo", "Gondomar", "Gelmírez", "Pescafría Cuarto", "Miño", "Sil", "Arcos" y "Aracena", que además de una factoría completa, disponía de fábrica de harina y aceite.

En los 70, los buques pesqueros se fueron sofisticando y especializando y una vez más, Pescanova fue quién construyó los primeros cuatro pesqueros factoría harineros con doble maniobra de arrastre pelágico y de cerco cuyos nombres eran: "Tuy", "Ribadeo", "Betanzos" y "Ribadavia" y posteriormente SAPIG los harineros "Arosa 10" y "Arosa 11", que más tarde fueron transformados en congeladores por falta de rentabilidad.

En esta década, se construyeron buques pesquero congeladores factoría extraordinarios como el "Sara Costas" los "Arosas 6, 7, 8 y 9" y los "Mar 1, 2 y 3" de Casa Mar y más tarde el "Caaveiro", "Manuel de Falla", "Ponte de Rande", "Estreito de Rande", "Eduardo Vieira", "Sueve", "Aramo" y muchos más, dotados de tecnología y sistemas de última generación y con factorías completas y automatizadas.

Durante este mismo periodo y paralelamente, la flota atunera congeladora de pesca longuicua, seguía su propia evolución con empresas como Atunsa, Pevasa, Inpesca, Echebastar, Albacora, Calvo y otras, las cuales fueron adaptándose a sus particulares circunstancias de los caladeros tropicales y subtropicales del Atlántico a los del Pacífico e Índico, con decisión y sin complejos, construyendo buques extraordinarios, rápidos, potentes y de vanguardia técnica, que son una referencia mundial en eficiencia y capacidad.

La flota bacaladera evolucionó hacia los bacaladeros-congeladores como los factoría de PEBSA, "Arriscado", "Esguio", "Brincador", "Cernello", "Dianteiro" y "Farfalleiro" y las parejas como: "León Marco y León Marco 5", "Arosas 12 y 13,14 y 15", "Nvo. Virgen de Lodairo y Nvo. Virgen de la Barca."

Mientras en tierra, para intentar dar respuesta a las necesidades de esta gran flota de pesca, se construyeron frigoríficos y plantas de elaboración.
Se crearon empresas de comercialización y exportación y de maquinaria de procesamiento de pescado.

Empresas de pertrechos de pesca y de redes como las extraordinarias de Nylon que fabricaba León Marco Praes que evolucionaron con la flota y sin las cuales no hubiera sido posible las capturas necesarias para rentabilizar las campañas de las flotas congeladora, bacaladera y atunera.

Pero llegó la década de los 80 o de la incertidumbre, en la que la mayor parte de los países implantaron las 200 millas de aguas jurisdiccionales y ahí comenzaron las dificultades para la gran flota de gran altura.

Se llegaron a acuerdos con países y se crearon sociedades mixtas, siendo Pescanova y Pleamar las empresas pioneras, trasladando los buques y perdiendo bandera y autonomía operativa.

En los 90, fuimos perdiendo nuestro liderazgo, pasando del Top 10 Productores al Top 10 de Importadores y Consumidores.

Mi homenaje, reconocimiento y agradecimiento a los brillantes dirigentes emprendedores como D. José Fernández López, D. Javier Sensat Curbera, D. Francisco Rodríguez Pérez, D. José Barreras Puente, D. León Marco Praes y otros muchos que no tuve la oportunidad de conocer, por sus ideas, esfuerzo económico y confianza en la gente de mar, que hizo posible el desarrollo industrial pesquero.

También a mis colegas que, además de ser expertos navegantes, en aquella época, también fueron exploradores, tecnólogos, oceanógrafos y hasta

cartógrafos autodidactas, pues con tan solo un sextante y una sonda, a veces ayudados por alguna señal decca o loran, crearon Cartas de Pesca precisas y fiables y al mismo tiempo gestionaban la producción de una factoría en medio del océano.

Siempre esta ha sido una profesión dura por los largos periodos de soledad y la lucha diaria contra los elementos, a veces criticada por sectores ignorantes e interesados, pero la realidad es que la flota española siempre ha cumplido con las leyes y normas pesqueras, cuotas, tallas y mallajes y ha sido de una gran importancia social por extraer un recurso fundamental para la alimentación humana sana y saludable.

Mi admiración para todos aquellos que han vivido aquella “época prodigiosa” y mi felicitación por todo lo bueno que hicimos en aquellos caladeros que, unas veces exploramos, otras descubrimos, otras sufrimos y casi siempre superamos con tesón y honradez, propia de la gente de la mar.

Mi agradecimiento a Aetinape por su labor de defensa de esta digna profesión, así como por darme la oportunidad de poder recordar y plasmar algunos recuerdos memorables.

# La pesca sí es cosa de mujeres

**Antonio Fernández,**
Periodista de Españoles en la Mar, de Radio Exterior de España (REE)

La pesca es uno de los sectores económicos que goza de menos reconocimiento en nuestro país, pese a su indudable contribución a la economía, especialmente en algunas zonas altamente dependientes de esta actividad, como Galicia y buena parte de Andalucía. Esa falta de reconocimiento afecta y desanima a todas las gentes de la mar, pero es especialmente dura para las mujeres que hasta hace muy poco tiempo han sido invisibilizadas casi por completo.

La pesca ha sido durante mucho tiempo un sector asociado al hombre, aunque esa imagen no se ajusta para nada a la realidad, puesto que la presencia de mujeres en el mundo del mar es muy antigua. De hecho, las mujeres son la gran mayoría en oficios como las mariscadoras, las rederas y la industria transformadora, entre otros. Es cierto que la presencia femenina ha sido muy escasa, por no decir nula, a bordo de los buques de pesca. No obstante, esta situación ha empezado a cambiar y se observa un ligero aumento de mujeres embarcadas en los pesqueros en distintos puestos desde marineras, a patronas y armadoras.

La voz de las mujeres cada vez se hace más fuerte en el sector de la pesca gracias al movimiento asociativo.

Así nacía en 2016 la Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca (ANMUPESCA), cuyos objetivos principales son la defensa de los intereses económicos y profesionales de las mujeres que trabajan en la pesca y la acuicultura. También pretende visibilizar el papel que desempeñan para contribuir al aumento de su reconocimiento.

Los datos avalan que sus reivindicaciones están más que justificadas. Las mujeres representan en torno al 33% del empleo en el sector pesquero y acuícola, con un total de 45.000 trabajadoras en las diferentes actividades de la pesca extractiva y el marisqueo, la acuicultura, la industria auxiliar y el resto de subsectores. De ellas, casi 10.000 están afiliadas al Régimen Especial del Mar, lo que supone el 16% del total de trabajadores del mar.

Son cifras aportadas por la ministra de Agricultura y Pesca, Isabel García Tejerina en el V congreso de la Red Española de Mujeres en el sector pesquero que se celebró en Valencia el pasado mes de noviembre bajo el lema “Mujeres hacia el liderazgo en el sector pesquero y acuícola”. Ese liderazgo queda patente en el hecho de que cada vez más mujeres tienen puestos de responsabilidad en distintas entidades, como Rocío Béjar, secretaria general adjunta de la Confederación Española de Pesca (Cepesca), María Luisa Álvarez, directora gerente de FEDEPESCA y María Ángeles Cayuela, presidenta de la Asociación de Armadores de Almería (ASOPESCA), por citar sólo algunos ejemplos.

Sabiendo que todavía queda una larga travesía para conseguir la plena igualdad y un mayor reconocimiento del sector del mar, estas profesionales están demostrando que la pesca también es cosa de mujeres.



# Reflexiones y sugerencias en relación a los coeficientes reductores.

**Francisco Javier Martínez Couto**
Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho
Vicepresidente 2º de AETINAPE

Es sabido por quienes trabajan (o hayan trabajado) a bordo de buques o embarcaciones mercantes y de pesca –marítima–, que tienen el derecho a reducir la edad mínima para causar la pensión de jubilación, o lo que es lo mismo, anticipar su pase a la jubilación sin que por ello la cuantía de su pensión se vea minorada. Ya que para ello se han establecido unos coeficientes aplicados al tiempo de trabajo efectivamente realizado a bordo. Coeficientes y parámetros para su cálculo, que actualmente encontramos en el Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (BOE nº 255 del 24 de octubre de 2007).

Hemos de llamar la atención sobre el dato de que las actividades que determinan esa reducción de la edad mínima de jubilación, reseñadas en dicha norma, no sólo se refieren al desempeño del trabajo a bordo de buques o embarcaciones de los sectores de la marina mercante y de la pesca marítima, sino también a los estibadores portuarios, mariscadores, percebeiros y recogedores de algas (Artículo 1 Decreto 133/2007). Decreto que recomiendo tener a mano para toda consulta en materia de jubilación para todos aquellos que se encuentren a punto de dar el paso a la situación jubilar.

Reducción de la edad mínima de jubilación, que se justifica por tratarse las actividades relacionadas directamente con la mar, excepcionalmente penosas, peligrosas y conllevar, en algunos de los supuestos que se contemplan en el mencionado Decreto, una continua separación familiar y alejamiento del hogar.

Decreto en el que se puede observar de forma clara, que a la hora de asignar los coeficientes reductores se prima más la eslora, el arqueo bruto de los buques y embarcaciones y la actividad económica en la que desarrolla la actividad el trabajador; que la índole de los trabajos desarrollados por éste y que es lo que justifica al menos “prima facie” la existencia de tales coeficientes, a la vista de lo anteriormente expuesto; y que confirma, como no podría ser menos, la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, pues ello, ya se avanza en el apartado I de su preámbulo, que comienza de la siguiente forma: “El trabajo marítimo y pesquero está caracterizado por una serie de notas diferenciadoras que se apartan, sustancialmente, de aquéllas que definen y propician la aplicación de mecanismos protectores a otros colectivos profesionales: el espacio físico en que se lleva a cabo la actividad, la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, el alejamiento del hogar familiar, las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad…” Y se viene a reiterar en el artículo 30.2 de dicha Ley, a la par que se remite a los coeficientes establecidos en el Real Decreto 1311/2007, antes mencionado.

Una vez expuesto en grandes rasgos la naturaleza y/o el porqué de la existencia de los “coeficientes reductores”, si se analiza con un mínimo espíritu crítico la actual regulación en esta materia, saltan las alarmas; pues no parece que la fijación de tales coeficientes atienda, en puridad, al espíritu y finalidad que da lugar a su establecimiento, y mucho menos se observa que sea justa y equitativa la concreta asignación de coeficientes.

En mi opinión, no parece que sea acertado que a la hora de establecer los coeficientes reductores, se hayan segregado los trabajos a bordo, en dos categorías generales, según sean tripulantes de buques o embarcaciones mercantes, o de pesca. Ni que las diferencias en los coeficientes reductores, en el caso de los tripulantes de los buques y embarcaciones englobados en el epígrafe: marina mercante, se justifiquen únicamente en el arqueo de los buques, tipo de la carga que transporten y/o actividad o tráfico al que se dediquen, y la índole mercantil de su actividad económica o su condición de adscriptos a un servicio público (caso de los buques del Instituto Social de la Marina y de las embarcaciones y buques de salvamento y lucha contra la contaminación). Y que, en el caso de los

trabajos a bordo de los buques y embarcaciones dedicados a la pesca, los diferentes coeficientes, se asignen en base al tipo de pesca a la que se dediquen, y a su arqueo.

Pues, de atender a las razones que han motivado el establecimiento de los coeficientes reductores, tales criterios, los reflejados en el párrafo precedente, no pueden primar sobre la dureza de las condiciones en que realizan su trabajo los tripulantes de dichos buques, ni sobre las limitaciones de sus buques, en cuanto a habilitación y acondicionamiento de los lugares de trabajo; ni mucho menos sobre el tiempo de permanencia en la mar, y zona o caladeros por donde navegan o faenan.

Si ya en lo concerniente al grupo que se engloba bajo el epígrafe: Marina Mercante, la discriminación, a mi entender, carece de justificación y es arbitraria, puesto que no encontramos razones de peso que expliquen cómo es que en el caso de que los trabajos a bordo de buques del Instituto Social de la Marina (sin distinguir su arqueo), tengan asignado un coeficiente del 0,4; mientras que los trabajos a bordo de embarcaciones y buques de salvamento y lucha contra la contaminación, sea del 0,35 (igualmente sin distinción de arqueo). Y a bordo de buques mixtos de carga y pasaje, esté fijado en: 0,30. Al igual que, y es bien llamativo, los trabajos a bordo de buques de pasaje de más de 1.500 toneladas de arqueo bruto, tengan reconocido un coeficiente del 0,25; y de no superar tal límite, baja al 0,20.

Por lo que respecta al epígrafe: Pesca. (Trabajos a bordo de buques y embarcaciones pesqueras), la discriminación se hace mucho más llamativa, por ilógica, ya que si atendemos a que lo razonable es partir de la base de que en los buques pesqueros de mayor eslora y arqueo, sus condiciones de habilitación y distribución de servicios y acondicionamiento de los puestos de trabajo, serán mejores que las que presentan otros pesqueros de menor porte. Lo que, cuando menos, llevaría a una equiparación de los coeficientes reductores de los trabajos a bordo de embarcaciones que faenen en los mismos caladeros o permanezcan en la mar más allá de un tiempo, que, prudencialmente, podríamos fijar en una semana, y que arriben a un puerto que no sea su puerto base. Y ello con total independencia de la eslora y arqueo del buque o embarcación. Pues, no puede ser que siendo cierta las premisas: peores barcos, peores condiciones, y por ende mayor dureza;  y con peores condiciones de trabajo a bordo; resulte que  en vez de aplicarse un coeficiente superior, sea al revés.

a

Y ya por último, nos preguntamos, ¿cómo es que un tripulante de una embarcación de menor porte que sale a faenar todos los días laborables de la semana (caso de las embarcaciones de pesca litoral y local que faenan a lo largo de nuestras aguas interiores y jurisdiccionales, en jornadas laborales que diariamente, es habitual alcancen las doce horas de trabajo efectivo); tenga un menor coeficiente (entre el 0,15 y el 0,25) que el de un estibador portuario (del 0,30), quien no supera las ocho horas de trabajo efectivo diariamente, ni las cuarenta horas en la semana?

Como no puede desconocerse la dureza y peligrosidad que de ordinario entrañan las labores de estiba y desestiba portuaria; y como quiera que, por lo que hace al coeficiente reductor asignado a dicho colectivo de trabajadores, que es un derecho adquirido que hay que respetar. De ahí que, considere que su coeficiente ha de servir (y debería de haber servido) como uno de los parámetros básicos a tomar en cuenta a la hora de establecer los coeficientes reguladores para los trabajos prestados a bordo de buques y embarcaciones mercantes y de pesca de menor porte.

Una vez expuesto lo que antecede, sugiero que se modifiquen los vigentes coeficientes reductores, en el sentido de que prime como parámetro para su establecimiento o fijación, el de día de embarque completo, al que se le ha de asignar un coeficiente del 1,2, resultado de multiplicar el coeficiente reductor máximo actual, por tres, para el supuesto de que el trabajador haya de permanecer 24 horas o más a bordo de su buque, ya sea mercante o de pesca, y que éste navegue fuera de aguas abrigadas. Criterio de fijación de los coeficientes reductores que se trasladaría a todo tipo de buques que hayan de permanecer en la mar 24 horas o más.

Multiplicador (3), que he tomado, partiendo de la consideración de que en nuestro país, la jornada ordinaria de trabajo diaria es de ocho horas y en cómputo semanal no ha de superar las cuarenta horas. Y consecuentemente con ello, todo tripulante que preste sus servicios a bordo de un buque mercante o de pesca que permanezca fuera de aguas portuarias 24 horas, en situación de servicio activo o stand-by, habrá de ver compensado el gran esfuerzo y sacrificio personal que representa tener que trabajar y vivir en un espacio confinado y alejado o al margen de su familia y/o su entorno social

Puede que la propuesta de modificación de los coeficientes reductores que planteo, no vaya acorde con los tiempos de estrecheces para las arcas del estado, en los  que vivimos; pero entiendo que ello debería de llevarse a cabo a la mayor brevedad por razones de mera justicia y equidad.

# El aprendizaje y la cualificación en el lugar de trabajo: Formación Dual

**Vicente Yáñez González**
Ex Jefe del G.T.P. Actividades Marítimo Pesqueras, del Proyecto de Reforma de los Contenidos de la Formación Profesional del Ministerio de Educación.

**Preámbulo**

Las sociedades que progresan son las que tienen estima por los logros académicos y fuerte espíritu crítico que evite la obediencia ciega a cualquier autoridad moral.
Albert Einsting Koch, 1879-1955

**Resumen**

En este artículo se hace un análisis de los actuales sistemas de formación profesional en España y de los procedimientos, instrumentos, métodos e incertidumbres relacionados con la formación y la evaluación de la competencia en un lugar de trabajo de ámbito marítimo.

**Palabras clave**

Catálogo Nacional del Sistema Nacional de Cualificaciones, sistema de formación profesional para el empleo, certificado de profesionalidad, formación profesional reglada del sistema educativo, título de formación profesional, certificado académico, acreditación parcial acumulable, título profesional marina mercante, título profesional pesca, Convenio Internacional STCW 1978/10, Convenio Internacional STCW-F 1995, requisitos de formación, formación dual, contrato para la formación y el empleo, centro acreditado, estándar profesional, Consejo Nacional de las Cualificaciones Profesionales (NCVQ), estándar profesional, Agencia de Seguridad Marítima (MSA), examen oral, examen escrito, Portafolio de Formación, Estandar Nacional para la Evaluación y la Validación, asesor del centro, plan específico de formación, actuación del candidato, evaluador.

**Introducción**

Actualmente, la formación profesional constituye una prioridad de la política económica de la Unión Europea. Los objetivos fijados para el año 2020 recogen la necesidad de incrementar el nivel de formación y cualificación tanto de los jóvenes en edad escolar como de la población trabajadora, para lo que es necesario reforzar, modernizar y flexibilizar las enseñanzas de formación profesional.

En España la formación profesional se imparte dentro del marco del subsistema de formación para el empleo y el sistema reglado de educación.

El subsistema de formación profesional para el empleo tiene por objeto impulsar y extender una formación entre las empresas y los trabajadores ocupados y desempleados avalada por un certificado de profesionalidad, que responda a sus necesidades y contribuya al desarrollo de una economía basada en el conocimiento.

La formación profesional reglada del sistema educativo tiene como finalidad prepar a los alumnos para la actividad en un campo profesional legitimada por un título.

Los dos sistemas tienen como referente de competencia el Catálogo Nacional de Cualificaciones del Sistema Nacional de Cualificaciones. Ley Orgánica 5/2002.

Las titulaciones profesionales “náutico pesqueras” de marina mercante y pesca se hallan reguladas, respectivamente, por el Real Decreto 36/2014 y Real Decreto 973/2009, en cumplimiento del Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros, (STCW-F 1995), y del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, (Convenio STCW-78/10).

Los requisitos de formación para la obtención de los títulos profesionales de marina mercante son poseer el correspondiente certificado de profesionalidad o título de formación profesional. Los títulos profesionales de pesca solo se pueden obtener acreditando el título de formación profesional relacionado, con la excepción de los títulos de patrón portuario, patrón costero polivalente y patrón local de pesca para los que la formación puede ser acreditada con el certificado de profesionalidad o superando el examen correspondiente (ver tabla).

| Títulos profesionales | | | Requisitos de formación | |
|---|---|---|---|---|
| | **Marina Mercante** | **Pesca** | **Certificado de profesionalidad del Repertorio Nacional.** | **Título de Formación Profesional / Curso** |
| **Patrón de altura** | X | | Certificado de profesionalidad (pendiente de elaboración) | Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura |
| | | X | El certificado de profesionalidad no valida la formación para este Título | |
| **Mecánico mayor naval** | X | | Certificado de profesionalidad (pendiente de elaboración) | Técnico Superior en Organización del Mantenimiento de Maquinaria de Buques y Embarcaciones. |
| | | X | El certificado de profesionalidad no valida la formación para este Título | |
| **Patrón de litoral** | X | | Certificado de profesionalidad (pendiente de elaboración) | Técnico en Navegación y Pesca de Litoral |
| | | X | El certificado de profesionalidad no valida la formación para este Título | |
| **Mecánico naval** | X | | Certificado de profesionalidad (pendiente de elaboración) | Técnico en Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones |
| | | X | El certificado de profesionalidad no valida la formación para este Título | |
| **Patrón portuario** | | | Navegación en Aguas Interiores y Próximas a la Costa (R.D. 1533/2011, de 31 de octubre) | Superar examen |
| **Patrón costero polivalente** | | X | Operaciones en Transporte Marítimo y Pesca de Bajura (R.D. 1533/2011, de 31 de octubre) | Superar examen |
| **Patrón local de pesca** | | X | Pesca Local (R.D. 1774/2011, de 2 de diciembre) | Superar examen |
| **Marinero de puente** | X | | Actividades en Pesca con Artes de Enmalle y Marisqueo, y en Transporte Marítimo (R.D. 1533/2011, de 31 de octubre, modificado por el R.D. 622/2013, de 2 de agosto, modificado por el R.D. 988/2013, de 13 de diciembre) | Superar examen |
| **Marinero de máquinas** | X | | | Superar examen |
| **Marinero pescador** | | X | | Superar examen |

## La formación en el empleo en España

Si bien el sistema de cualificaciones por competencia lleva más de veinte años implantada en España, la modalidad de formación y evaluación en el lugar de trabajo es muy reciente y totalmente inédita en el sector marítimo.

La formación profesional dual es entendida como el conjunto de acciones mixtas de empleo y formación, que tienen por objeto la cualificación profesional de los trabajadores en un régimen de alternancia de actividad laboral en una empresa y la actividad formativa recibida en el marco del "sistema de formación profesional para el empleo" o del "sistema educativo".

Con esta modalidad se pretende que la empresa y los centros de formación profesional estrechen sus vínculos, y favorezcan una mayor inserción del alumnado en el mundo laboral.

La actividad formativa será la necesaria para la obtención de un título de formación profesional de grado medio o superior o de un certificado de profesionalidad o, en su caso, certificación académica o acreditación parcial acumulable.

Las acciones, proyectos e iniciativas formativas de la formación profesional dual son inherente a los "contratos para la formación y el aprendizaje" regulado en el Real Decreto 1529/2012

En los contratos para la formación y el aprendizaje la empresa estará obligada a proporcionar a la persona trabajadora un trabajo efectivo relacionado con el perfil profesional del título o del certificado de profesionalidad y a garantizar las condiciones que permitan su asistencia a los programas formativos, determinados en el acuerdo para la actividad formativa anexo al contrato.

Por su parte la persona trabajadora contratada para la formación y el aprendizaje estará obligada a prestar el trabajo efectivo y a participar de manera efectiva en la actividad formativa.

La duración de la actividad formativa será, al menos, la necesaria para la obtención del título, del certificado de profesionalidad o de la certificación académica o acreditación parcial acumulable.

El contrato para la formación y el aprendizaje se puede celebrar con trabajadores, mayores de dieciséis y menores de veinticinco años, que carezcan de la cualificación profesional obtenida y reconocida por el sistema de formación profesional para el empleo o del sistema educativo requerida para concertar un contrato en prácticas para el puesto de trabajo u ocupación, objeto del contrato.

La retribución será la establecida en convenio colectivo, y no podrá ser, en ningún caso, inferior al salario mínimo interprofesional en proporción al tiempo de trabajo efectivo.

En todo caso, la empresa deberá estar autorizada para ofertar la formación de ciclos formativos y/o acreditada como centro para impartir la formación dirigida a la obtención de certificados de profesionalidad, para lo cual deberá reunir los requisitos establecidos en la normativa de aplicación, así como las condiciones que puedan determinar las Administraciones educativas y laborales en el ámbito de sus competencias.

**La formación en el empleo del sector marítimo en el Reino Unido.**

En el Reino Unido (U.K.) se hizo un gran esfuerzo en los años ochenta para remodelar a fondo el sistema de educación y formación profesional siguiendo pautas basadas en la competencia, que hizo cambiar la estructura de las cualificaciones priorizando lo que se debe hacer sobre lo que se debería aprender.

La revolución producida por el enfoque orientado cara a las competencias fue institucionalizado en Inglaterra por el Consejo Nacional de las Cualificaciones Profesionales (NCVQ). Su principal defensor es Jessup, G. (1991), Director de Investigación, Desenvolvimiento e Información, argumentando que:

"Al especificar los objetivos del aprendizaje en forma de resultado "standar profesional", independientemente del curso, programa o método de aprendizaje, se hace posible la creación de un marco de formación adaptable a cualquier curso o programa. Los standares profesionales proporcionan por lo tanto un concepto unificado de todo aprendizaje"

Las cualificaciones profesionales nacionales en U.K. (NVQ) y Escocia (SVQ) están basadas en descripciones de stándares profesionales.

El aviso Nº M1634 de septiembre de 1995 de la Agencia de Seguridad Marítima (MSA) de la Marina Mercante significa el principio del primer cambio importante en 60 años de gestión de exámenes de la gente de mar en los certificados de competencia y licencias para servir a bordo de los buques.

Desde ahora los candidatos para certificados y licencias que obtengan SVQ o NVQ estarán exentos del tradicional examen escrito. Serán merecedores de un certificado/licencia por el valor de haber superado un examen oral que será gestionado por la MSA.

El portafolio de formación proporcionará una guía completa para registrar la formación y un medio para mostrar las evidencias de competencia relacionadas con las tareas y deberes.

La evaluación se realizará en un centro aprobado en tierra, normalmente un centro náutico. El papel del personal de a bordo es soportar, supervisar el programa de formación y, autentificar el cumplimiento de tareas y asignaciones del Portafolio de Formación. La naturaleza de los procedimientos de evaluación, conlleva una revisión y contacto con los aprendices. El evaluador ayudará y fortalecerá el proceso de aprendizaje, por lo que debe ser persona cualificada.

Para evaluar la actuación de los candidatos el NCVQ estableció en el año 1994 el Stándar Nacional para la Evaluación y la Verificación D32, Evaluación de la actuación del candidato que específica lo que debe hacer la persona que realiza la evaluación de la actuación de un candidato en el lugar de trabajo, en un centro de formación o en un Colegio. Consta de cuatro elementos: 1 acordar y revisar el plan para evaluar la actuación, 2 recoger y juzgar las pruebas surgidas de la actuación, 3 recoger y juzgar las evidencias de conocimientos, 4 tomar decisiones y ofrecer revisión de lo juzgado.

La opinión de las compañías en cuanto al desarrollo de programa de formación a bordo, Cap. T Hughes. BP Shipping Ltd, UK, manifiesta que la experiencia le dice que los gestores seniors decidirán sobre el sistema de formación más adecuado para su empleado, y la compañía podía, si se le pidiera, llegar a ser un centro aprobado para impartir el programa. El alumno podría tener varios educadores. El asesor/evaluador debe tener credibilidad y ser cualificado con experiencia para hacer un buen juicio de las evidencias observadas, gestionar y asegurar con suficiente rigor académico un programa equilibrado.

Las escuelas náuticas, J Millican, BA, y M L Barnett, BSc,PhD, MNI, de la Warshash Maritime Centre,UK, piden a las instituciones académicas asegurar la calidad del procedimiento, y que sean informadas del diseño de los cursos por asesores de los empleadores y la industria. El asesoramiento de un candidato en la mar es un asunto diferente al del trabajo en tierra: a) las consecuencias de un error en un medio hostil y peligroso pueden ser irreversibles, b) hay dificultades prácticas para hacer coincidir el candidato y el evaluador en una plataforma aislada y en movimiento en el momento justo.

Las actuaciones profesionales de alto nivel de competencia son a menudo el resultado de un grupo de trabajo pero la cualificación y certificación trata de la competencia de un individuo por tanto el método de evaluación en estas circunstancias debe ser desarrollado.

La opinión personal de Bob Manfield sobre las cualificaciones profesionales que describen los NVQ es que la competencia no concuerda con la cualificación que otorgan. Muchas cualificaciones se reducen simplemente a empleos existentes por lo que están lejos de reflejar el "standar de oro", solo acreditan lo que el individuo hace actualmente, en lugar de ser un incentivo para la mejora. Las cualificaciones profesionales fueron vendidas a la patronal y al público como una forma rápida, barata y fácil para el reconocimiento de la competencia; esto puede ser un atractivo para algunos, pero reduce su credibilidad en grupos con aspiraciones más altas.

En el caso de que todos los resultados descriptos en la cualificación sean evaluados en el lugar de trabajo, debido al complejo conjunto de conocimientos, a las variaciones en la gestión, a las contingencias y a las destrezas técnicas complejas que no son parte de la práctica profesional, el modelo evaluación no es seguro ni válido.

De la observación directa de una actuación, Alison Wolff y Lindsay Mitchel (1991) argumenta que, las evidencias de conocimientos y destrezas cognitivas a menudo son insuficientes para determinar la competencia en los términos que la cualificación establece, debido fundamentalmente a que:

No podemos esperar que las situaciones críticas surjan durante la evaluación que se realiza en el centro de trabajo.

Resulta imposible actuar en todas las situaciones que la competencia describe.

Faltan pruebas para atribuir competencia a un aspirante cuando en un centro de trabajo participa en procesos productivos conjuntamente con otras personas.

**Conclusiones**

El desenvolvimiento de un programa de formación y evaluación en un medio como es la mar plantea singularidades que condicionan enormemente su ejecución.

El éxito del programa girará fundamentalmente en torno a cuatro elementos: la implicación de la compañía armadora, la coordinación y comunicación entre el asesor del centro y el evaluador, la elaboración del plan específico de formación para el alumno/buque y, la capacidad del evaluador para asesorar al alumno.

**REFERENTES**


Ley Orgánica 5/2002, de 19 de junio (BOE 20.06.2002), de las Cualificaciones y de la Formación Profesional.

Real Decreto 1147/2011, de 29 de julio, por el que se establece la ordenación general de la formación profesional del sistema educativo.

Real Decreto 1529/2012, de 8 de noviembre, por el que se desarrolla el contrato para la formación y el aprendizaje y se establecen las bases de la formación profesional dual.

Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero. Publicado en: «BOE» núm. 41, de 17 de febrero de 2014, páginas 15265 a 15307 (43 págs.)

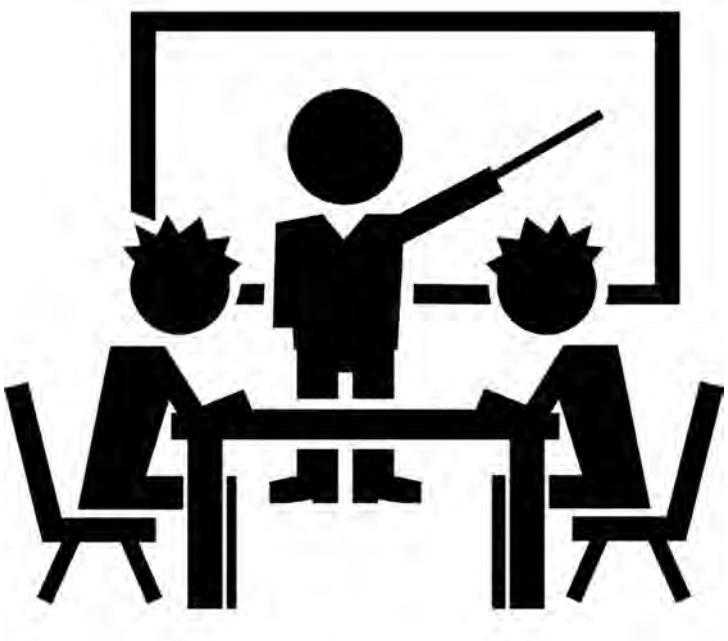
Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, (BOE número 159 de 2/7/2009) por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Jessup, Gilbert. (1991) Outcomes: NVQ s and the Emerging Model of Educatión and Training. Ibid

Wolf, Alison; Mitchell, Lindsay (1991). “Understanding the place of knowledge and understanding in a competence based approach”, en E. Fennell (ed.), Development of assessable standards for national certification. Londres: Employment Department HMSO.

Mansfield, Bob. e Matthews, David. “A Job Competence - a model for use in vocational education and training”. Further Education Staff College 1.985.

Assesment of Higher and Profesional Competence, International Conference. Southampton Institute (Warsash Maritime Center). Merchant Navy Training Board, The Nautical Institute.

**Entrevista a uno de nuestros compañeros, que hace referencia a El Abuelo, Antonio Fernández Viturro, uno de los fundadores de AETINAPE**

La Voz de Galicia

# Pablo Fernández: «El capitán con más experiencia de Galicia me enseñó a no fiarme de nadie»

## El boirense dice que vio las orejas al lobo cuando se quedaron sin máquina con un temporal



soledad antón

11/01/2018

Estaba claro que el mar iba a ser un ingrediente imprescindible en la vida profesional de Pablo Fernández (Boiro, 1982). Su padre es jefe de máquinas y buena parte del resto de la familia se dedica a tareas pesqueras. Confiesa que uno de sus mayores entretenimientos de niño era echar la caña en la playa que tenía al lado de casa en Abanqueiro. Cuando llegó la hora de matricularse en la universidad eligió Ciencias del Mar, pero enseguida descubrió que aquello no era lo suyo. «No me gustaba, necesitaba estar más en contacto con la sal», dice. Y vaya si lo logró. En el 2013 se convirtió en el capitán más joven de los que faenan en Malvinas, con 37 hombres a sus órdenes y al timón de un congelador de 70 metros de eslora.

**-¿La universidad duró poco?**

-Un curso. Con 20 años regresé a casa, compré un barco de bajura y me convertí en autónomo, pero pronto descubrí que quería ir más lejos, y dos años después vendí el barco y regresé a Vigo, esta vez para cursar estudios de patrón de altura en la Escuela Náutico-Pesquera.

**-¿Aquello ya era lo suyo?**

-A la vista está que sí. En las vacaciones ya me enrolé como marinero en un barco de Gran Sol. Era duro, pero me gustó lo que vi. Tanto que al año siguiente elegí Gran Sol para hacer los cuatro meses de prácticas obligatorias.

**-¿Fue allí dónde descubrieron sus dotes para el cargo?**

-Lo de encontrar trabajo de oficial fue una carambola. Mi madre comentó con una persona que ya tenía el título de patrón y, curiosamente, sabía que la armadora Chymar estaba buscando un segundo oficial, y como yo ya tenía los días de mar necesarios... Me incorporé en el 2007 y aquí sigo.

**-Pero no en el mismo puesto. Ahora toma las decisiones.**

-Sí. Tuve que quedar en tierra otro año para hacer el curso de capitán porque las atribuciones de un patrón de altura están limitadas a barcos de 50 metros.

**-En todos los trabajos las prácticas son tan importantes como lo que se aprende en las aulas, pero en este sector más, ¿no?**

-Aquí aprendes a base de echar horas y horas observando lo que hace el capitán. Y yo aprendí con el mejor, porque tuve la suerte de compartir puente con Antonio Fernández Viturro, el capitán con más experiencia de la flota gallega. Le llamaban el Abuelo porque se jubiló con sesenta y muchos años. Le iba tanto la marcha que intentó quedarse en tierra a la edad que le correspondía, pero volvió al mar. Era su vida.

**-¿Qué le enseñó el Abuelo?**

-A no fiarme de nadie, y a tener temple a la hora de tomar decisiones, siempre bien meditadas. Este es un mundo en el que el engaño es moneda corriente porque hay mucho en juego. Si encuentras un lugar en el que hay mucha pesca y desde otro barco te preguntan cómo lo llevas siempre vas a decir que fatal, que no entra nada en el aparejo.

**-¿Cómo es el día a día en un barco de gran altura?**

-De estrés puro y de mínimos descansos. Un capitán duerme poco. Se levanta a las 5 de la madrugada y se acuesta a las 12 de la noche. Sabes que tienes los días contados para pescar y procesar 1.200 toneladas de pescado.

**-¿Cuáles son los principales mandamientos del buen capitán?**

-Tomar las cosas con calma y tener dos dedos de frente. Las bravuconadas nunca acaban bien. Esos que presumen de trabajar con 50 nudos de viento y olas de 6 metros se exponen a arruinar la campaña y, lo que es peor, a matar a alguien.

**-¿Ha tenido problemas para imponer su autoridad por el hecho de ser tan joven?**

-Al principio puede que hubiera suspicacias, sobre todo entre los más veteranos, que podían preguntarse qué les iba a enseñar un rapaz. Al final todo se reduce a una cuestión de respeto. Para que te respeten has de ser antes respetuoso. Si algo aprendí de Antonio es que los gritos no sirven de nada. No hace falta decir aquí mando yo para saber quién manda. Si llega ese momento es que algo ha fallado. En este barco todos sabemos el lugar que ocupamos y el que no lo ha sabido ya no está aquí. La convivencia en pocos metros cuadrados no es fácil porque todos tenemos nuestras peculiaridades, pero hay que procurar que lo sea.

**-¿Cuál ha sido la situación más peligrosa a la que se enfrentó?**

-En el 2014, estando de primer oficial con Antonio, tuvimos una inundación en el puente. Un golpe de mar arrancó una puerta y nos llegó el agua a la cintura. El barco quedó sin máquina, a merced del temporal en plena noche y con olas de hasta nueve metros. Aquella noche le vi las orejas al lobo. No durmió nadie. Acabamos la campaña con un automático, un radar y poco más, casi pescando con caña, pero la acabamos y vinimos cargados. Otro momento malo fue cuando falleció el engrasador de un infarto. Fue duro. No pudimos hacer nada. Accidentes menores son habituales y no es la primera vez que tengo que darle puntos de sutura a algún compañero.

# Aetinape homenajea en Tapia a cuatro mariñanos que ayudaron a fundarla hace casi 36 años

## Ramón Fernández, Roberto Díaz y Luis Ponte recogerán galardones que le serán entregados y a título póstumo a Balbino Moreda.



XAIME RAMALLAL

TAPIA/ LA VOZ 16/12/2017 05:00 h

Casi 36 años han pasado desde que titulados náutico-pesqueros asturianos se integraron en lo que, posteriormente, con la incorporación de otros profesionales del territorio nacional, se convertiría en Aetinape, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros. Con el lema «Tapia, puerto de partida», esa organización rinde hoy homenaje en la casa de cultura tapiega «a nueve de las personas que resultaron clave en la unión de los profesionales marítimo-pesqueros de aquella época». Cuatro de ellos son mariñanos y dos del Occidente asturiano.

A las doce y media de esta mañana comienza un acto en el que la asamblea general de Aetinape nombrará socios distinguidos a los focenses Ramón Fernández (quien fue vicepresidente primero), Roberto Díaz (el primer tesorero) y Balbino Moreda, que recibirá la distinción a título póstumo, así como a Luis Ponte, de San Cibrao. Ese mismo reconocimiento le será entregado a Isidro Mon, de Tapia de Casariego, además de a los también asturianos Arsenio Rodríguez (Coaña), Antonio Gutiérrez (Columbres) y, a título póstumo, a Roberto González (Gijón) y Antonio Asteinza (Avilés).

Aunque no acudirá, «debido a su delicado estado de salud», Aetinape homenajea hoy al médico asturiano José Luis Alarcos. Entre otras razones, porque «sus atenciones a la flota en Terranova al frente del dispensario médico español del Instituto Social de la Marina en Santa Pierre et Miquelon, y su legendaria afabilidad, le destacaron entre los médicos españoles en los puntos de mayor interés pesquero».

El secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo, secretario general de Pesca de España, clausurará un acto en el que también participarán, entre otras autoridades, el alcalde focense Javier Jorge Castiñeira y el tapiego, Enrique Fernández Castelao.



Inmigrantes de siete nacionalidades que quieren obtener la española se forman estos días en un curso organizado por el Concello de Burela.

**EN TRES CIFRAS**

**9.524 personas**

**Habitantes de Burela**
Según el padrón municipal más reciente del Instituto Galego de Estatística, de enero del 2018.

**11,6 % extranjeros**

**En torno a 40 nacionalidades**
Datos del IGE reflejan que en el municipio mariñano residen más de mil extranjeros. Priman los ciudadanos de países como Cabo Verde, Perú, Marruecos, Indonesia, Senegal, Rumanía, Portugal, Colombia o Brasil.

**Casi 5 de cada 100**

**El 4,8 %, de Cabo Verde**
Casi 5 de cada 100 vecinos de Burela tienen esta nacionalidad. El Concello aclara que esa cifra «no es real», puesto que hay que sumarle la de caboverdianos que tienen nacionalidad española, por haberla conseguido o por haber nacido aquí ya.

**EN DIRECTO UNA TORRE DE BABEL EN A MARIÑA**

# Cuarenta países conviven en Burela por el mar

*La pesca y afines son el gran motor de empleo en un concello donde más de 1.000 de sus 9.500 vecinos son extranjeros*

**LUCÍA REY** TEXTO
**PEPA LOSADA** FOTOS
BURELA / LA VOZ

Hace ocho años que Lizzbet Palacios, que tiene 35, se subió con su hijo mayor a un avión en Perú para reunirse en Burela con su marido, que había emigrado antes para embarcarse en un pesquero. Algo parecido vivió María Edna Monteiro. Tiene 36 años y en mayo hará diez que abandonó Cabo Verde con su primogénito para reencontrarse en el municipio mariñano con su esposo, que es marinero. «En Cabo Verde hay poco trabajo, y en Burela o mar é o que hai», sonríe la mujer, que trabaja en una compañía pesquera puntera en el sector del congelado, aunque antes pasó seis años como masajista en una empresa de fisioterapia. A grandes rasgos, estas son solo dos de la historias humanas que a diario tejen en Burela las redes del mar. Unas redes que han convertido este concello de la costa de Lugo en una especie de torre de Babel donde conviven alrededor de cuarenta nacionalidades diferentes.

Y en este punto las estadísticas son reveladoras, puesto que en poco más de ocho kilómetros cuadrados de superficie residen, según datos del padrón más reciente del Instituto Galego de Estatística, algo más de 9.500 personas. De ellas, casi el 12 % son extranjeras, nacidas en países tan variados como Cabo Verde, Perú, Indonesia, Marruecos, Senegal, Brasil, Venezuela, Cuba o Rumanía. Un porcentaje muy alto recaló en Burela atraído por las perspectivas laborales.

**«Relacionados co peixe»**

«Sexa en terra firme ou no mar, case todos os empregos están relacionados co sector do peixe», explica Bibiana Bermúdez, educadora y trabajadora social de Academia A Mariña, que durante este mes imparte un curso para formar a una quincena de inmigrantes asentados en Burela y en Foz que tienen previsto examinarse próximamente para conseguir la nacionalidad española. «A metade da clase leva máis de dez anos aquí, e chámame a atención que é xente superrespectuosa», comenta la docente, que se vuelca en explicar mapas, hacer esquemas y explicarles todo lo relacionado con las habilidades y conocimientos de cultura general que necesitan para superar la prueba. Entre los alumnos hay siete nacionalidades distintas, pero la convivencia es buena. «Na clase non lles permito falar no seu propio idioma porque aquí somos todos iguais», indica.

Además de Lizzbet y María Edna, al seminario asisten Ana, caboverdiana que también es operaria en una empresa de ultracongelados; Haquima, Halima y Hayat, de Marruecos; Mary Carmen, de Cuba; Tatiana, de Rumanía; Romina Andrea, de Argentina; Dora, de Perú; Yanivis, de Venezuela; y cuatro hombres nacidos en Cabo Verde: Felisberto, Nicolao, Joao y Jose. Este último, de 34 años, está en el paro, pero es marinero. «Habendo traballo, aquí vívese ben», destaca el hombre, que vive en Burela desde hace once años, y que tiene un hijo de dos. «O máis difícil [del examen para lograr la nacionalidad] é a lingua, falar e escribir», lamenta. Junto a él está su compatriota Joao, que lleva en A Mariña el mismo tiempo. Con 40 años, ahora es autónomo del sector de la construcción, pero llegó por el mar. «Primeiro veu o home da miña tía, despois veu ela, logo viñeron os meus irmáns, e despois vin eu, que acabei traendo á miña esposa e ás fillas», relata. Y es que, en muchos casos, el mar actuó como imán, pero dio paso a una realidad diversa en la que la población inmigrante está ocupada en sectores tan dispares como la hostelería o la atención a domicilio de personas mayores.

## La colonia caboverdiana sigue creciendo

Burela es un concello pionero en muchos sentidos. Por un lado, sus barcos fueron de los primeros de Galicia en incorporar extranjeros a sus tripulaciones. Finalizaban los años setenta, y muchos marineros autóctonos dejaron el mar para trabajar en la fábrica de Alúmina-Aluminio (hoy Alcoa) que acababa de abrir sus puertas en la vecina San Cibrao. El hueco que dejaron fue cubierto en parte por hombres de la isla africana de Cabo Verde que aceptaron trabajos en la pesca de altura. Desde entonces, la colonia caboverdiana de Burela no ha dejado de crecer, como destaca el alcalde, Alfredo Llano, y supone ya en torno al 5 % de la población total. Con todo, según indican desde el departamento municipal de Inmigración, esa cifra es mayor, puesto que en este tiempo muchos han adquirido la nacionalidad española y han nacido muchos niños. «O incremento non se nota tanto no censo como na raza ou na comunidade, que é onde realmente se percibe que cada vez hai máis», manifiestan.

Casi desde el principio, Burela vio una oportunidad que había que aprovechar en el fenómeno migratorio, y fue uno de los primeros municipios en impulsar un plan municipal de integración de inmigrantes para mejorar, entre otras cosas, la atención educativa a los niños y adolescentes; ayudar a los trabajadores a conseguir permisos de trabajo y residencia; facilitar el asentamiento o fomentar la participación en actos sociales y culturales.

*El alcalde: «Somos un pobo atractivo para a xente que vén de fóra polas oportunidades laborais que temos»*

**Una concejalía de Inmigración**

Para ayudar a gestionar esta torre de Babel, el Ayuntamiento burelense cuenta con una Concejalía de Inmigración e Cooperación, que dirige Angélica Gómez, de origen peruano. ¿Hay racismo? «Pode haber casos illados, pero non hai enfrontamentos étnicos e iso xa di moito», concluye Llano.

**Padre extranjero, hijo español**

De las tres hijas de Joao, la más pequeña, de 7 años, tiene la nacionalidad española porque nació aquí. Las dos mayores, de 12 y 10, todavía no, aunque ya son dos burelenses más. «As miñas fillas —relata Joao— gústalles moito a festa de Burela porque hai divertimentos no muelle». Una realidad que, según explican desde el Concello, es bastante habitual, puesto que muchos trabajadores extranjeros han formado aquí sus familias. «Hai moitos casos de pais que non teñen a nacionalidade española con fillos que si a teñen», apuntan.

L2 | A MARIÑA/ ASTURIAS | Domingo, 17 de diciembre del 2017 | La Voz de Galicia

# Mariñanos reciben un homenaje por ayudar a la unión de titulados náutico-pesqueros

## Aetinape distingue en Tapia a Ramón Fernández, Roberto Díaz y Luis Ponte, así como al fallecido Balbino Moreda

TAPIA / LA VOZ

A principios de los años ochenta, titulados náutico-pesqueros de Galicia y de Asturias promovieron en la localidad asturiana de Tapia de Casariego la integración de las asociaciones que les representaban. Ahí comenzó la fundación de Aetinape, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, a la que se incorporaron profesionales vascos, andaluces, canarios y del Mediterráneo. Como reconocimiento a su papel en la unión de ese colectivo, cuatro mariñanos recibieron ayer un homenaje en la casa de cultura tapiega.

A recoger los nombramientos de socios distinguidos de Aetinape acudieron los focenses Ramón Fernández y Roberto Díaz, así como la esposa del fallecido Balbino Moreda. Entre los nueve homenajeados estaba otro mariñano, Luis Ponte, natural de San Cibrao, que no pudo acudir; y otros dos, Isidro Mon y Arsenio Rodríguez, son del Occidente astur.

Javier Jorge Castiñeira, alcalde de focense, fue una de las autoridades invitadas a un acto que clausuró Alberto López-Asenjo, secretario general de Pesca en España. Con ellos estuvieron el regidor tapiego Enrique Fernández y el capitán marítimo de Gijón, en representación de la Dirección General de Marina Mercante. José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape, subrayó la «entrega» de los homenajeados para fundar en ese colectivo profesional. López-Asenjo definió a Aetinape como «perfectos aliados en favor de la gente del mar».



El alcalde de Foz —tercero a la izquierda— escuchando al secretario general de Pesca. FOTOS: PEPA LOSADA



La esposa Balbino Moreda, Ramón Fernández y Roberto Díaz, los tres focenses homenajeados.

La Opinión
Lunes, 5 de marzo de 2018

# *Un relevo generacional que no se produce*

Antón Luaces

Los armadores se quejan. Y los marineros, también. Las administraciones pesqueras dicen trabajar para que el sector siga vivo. Y la Unión Europea se empeña en importar pescado para que se venda en países miembros que, como España, son además de pescadores, consumidores.

Pero la esencia está en que, además de la carencia de posibilidades de pesca en los caladeros nacionales, la Comisión Europea y el Consejo de Ministros de Pesca no hacen sino poner vetos al desarrollo pesquero que España y sus armadores proponen en aguas comunitarias.

A todo ello se suma que el relevo generacional no se produce y el sector pesquero se nutre de ciudadanos de terceros países, con lo que los jóvenes desechan cualquier posibilidad de empleo en la pesca porque resulta evidente que no pueden competir con los salarios que el sector propone a unos y otros. Dicho de otro modo: los locales se niegan a trabajar por los mismos salarios que se pagan a la mano de obra extranjera. ¿Quiere esto decir que se está explotando laboralmente al trabajador no nacional?

Si es así ¿qué futuro le queda a Galicia en este sector?

Datos: los afiliados al Régimen Especial del Mar en 2009 eran en Galicia 24.176; en 2017, 20.741 trabajadores, 3.435 menos. La bajada en el sector fue del 14% (del 22% en el caso de las mujeres) en solo ocho años. Y, según datos expuestos por los socialistas en el pleno del Parlamento gallego, más de la mitad de los jóvenes (hombres y mujeres) del sector no alcanzan el salario mínimo de 6.311 euros al año.

Más: Loli Toja, portavoz de Pesca del grupo socialista, cree que la Xunta no atiende debidamente esta situación cuyas causas radican en la falta de atención a la seguridad del trabajo en la mar, escasa rentabilidad de la actividad, cuotas insuficientes, mala gestión en el cierre de las pesquerías, incremento de costes, indebida ejecución de los fondos comunitarios, etc. Mar y el sector reclaman a Bruselas que facilite el acceso a los fondos estructurales de la pesca y que se eliminen los obstáculos burocráticos que afectan a las empresas pesqueras.

Ante este panorama, los jóvenes no ven en la pesca una salida válida a su situación laboral. Ergo: no hay relevo generacional y son trabajadores extranjeros los que se enrolan en barcos de los puertos gallegos.

+ laopinioncoruna.es

mar La Opinión Sábado, 16 de diciembre de 2017 | 35

# La UE da la razón a la flota y los marineros en barcos de bandera gala cotizarán en España

## La Junta de Conciliación resuelve dos años después el conflicto por el que Francia exigía que las tripulaciones se afiliaran al sistema del país ■ El sector, "satisfecho"

**Adrián Amoedo / Redacción**
A CORUÑA

La Unión Europea da la razón a la flota española en el conflicto que mantenía con Francia sobre las cotizaciones de los marineros y que surgió hace dos años cuando el país exigió que las tripulaciones de los buques de Galicia con bandera francesa se afiliaran a su sistema, lo que levantó las quejas del sector gallego, el más perjudicado por la medida. Los 530 tripulantes afectados —de 53 barcos— podrán seguir cotizando en su país de residencia y no en el que estaba abanderado el barco tras un acuerdo entre las partes. "Es una muy buena noticia, porque en su momento supuso muchos problemas tanto para los armadores como para los marineros", explica un representante de los armadores gallegos.

En un escrito fechado el pasado 27 de noviembre, la Junta de Conciliación de la Comisión Europea resuelve la interpretación del Artículo 11(4) del Reglamento (CE) número 883/2004 que defendía tanto la flota como España. El origen del conflicto estaba en que Francia entendía que la situación es contraria a su propia legislación, que consideraba que los contratos laborales "deberían ser con empresas francesas y estar cubiertos por la Seguridad Social de Francia", como explica la Secretaría de Estado española en una publicación en la página web de su revista mensual.

"[El reglamento] se aplicará cuando los marineros perciban su remuneración de una empresa o una persona cuyo domicilio social o centro de negocios se encuentre en el estado miembro de residencia", explica la Junta de Conciliación en su nota del mes pasado, por lo que la legislación española "es aplicable" en este caso.

Los marineros gallegos que trabajan en los buques abanderados en Francia estarán dados de alta en España, aunque el sector desconoce cuándo ya que hay pendiente una reunión explicativa con el Instituto Social de la Marina (ISM).

Fuentes del sector señalan que al menos la mitad de los 530 tripulantes afectados —pertenecientes a buques de A Coruña, Cedeira, Celeiro, Burela, Vigo y Marín— se dieron de alta en el Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), el sistema galo, ya que Francia amenazaba con fuertes multas e incluso la paralización del barco. Además de provocar problemas a los marineros (reclamar una futura doble pensión o dudas con la asistencia médica), la medida ocasionó más gastos a las armadoras, de alrededor de 900 euros mensuales. "Ahora pediremos que esas tripulaciones puedan volver a continuar sus carreras contributivas en España", matizaron las mismas fuentes, que también se preguntan qué va a pasar con los meses que cotizaron algunos marineros en Francia.

El Gobierno francés decidió el 15 de septiembre de 2015 que las tripulaciones de otros estados miembros embarcadas en buques con bandera gala deberían estar afiliadas al ENIM antes del 15 de enero de 2016. Este medio se hizo eco del problema hace dos años, un periodo en el que no fue posible llegar a un acuerdo entre los dos países, lo que llevó a elevar el conflicto a la Junta de Conciliación de la CE.




**Un pesquero con puerto base en Bayonne (Francia) amarrado en el muelle coruñés de Oza.** | VÍCTOR ECHAVE

### El Ejecutivo actualiza la normativa sobre el puerto base de los pesqueros

El Consejo de Ministros aprobó ayer un real decreto que regula el establecimiento y cambio de puerto base de los pesqueros y que modifica el anterior, de 2009. El objetivo, según el Ministerio de Pesca, es mejorar la rentabilidad económica de la flota y garantizar la sostenibilidad de los recursos e incorpora de forma indefinida las normas que se añadieron con vigencia temporal. Las medidas incluyen facilidades en la aportación de bajas para la construcción, modernización, importación y regularización al permitir fraccionar la capacidad pesquera de un buque dado de baja hasta un año después.

# Argentina acusa a un barco gallego de pescar una milla dentro de sus aguas

## España coteja con el país andino la derrota del Playa Pesmar Uno para dilucidar el caso

M. GAGO, S. ANTÓN, A. BALSEIRO
REDACCIÓN / LA VOZ

Una milla de diferencia separa la legalidad de la pesca no autorizada. Y todo depende de dónde empiece a medirse el punto de referencia. Aquí parece residir la clave de un nuevo episodio que enfrenta a Argentina con el sector pesquero gallego, tras el apresamiento por parte de un buque guardacostas sudamericano del barco marinense Playa Pesmar Uno, con base en Marín. Argentina sostiene que invadió su zona económica exclusiva (ZEE) y que estaba pescando sin permiso en esas aguas, mientras que el secretario general de Pesca de España, Alberto López-Asenjo, no tiene tan claro que estuviera dentro y menos que estuviera pescando, por lo que pide cautela mientras se recibe el histórico de posiciones satelitales de la derrota del buque.

La Prefectura Naval Argentina cree que el buque congelador sí entró en su ZEE para una supuesta pesca ilegal y, por este motivo, el domingo envió un guardacostas, el Fique, para abordarlo. Según los argentinos, cuando llegaron a su posición, contactaron por radio con el capitán del pesquero para que detuviera su marcha, «acorde con las normas internacionales». El capitán acató la orden y paró el buque. También obedeció al mandato de «no levantar la red de pesca que tenía desplegada en el mar».

Una dotación del guardacostas subió al pesquero, junto con personal de la Agrupación Albatros y un inspector de la Dirección Nacional de Pesca de Argentina y se realizó un control del pescado fresco capturado para determinar la cantidad de la carga. Las primeras estimaciones indicarían que a bordo hay más de 320.000 kilos de pescado procesado.



El Playa Pesmar Uno, escoltado por el navío argentino, rumbo a Comodoro Rivadavia. PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

### Escoltado a puerto

El *Playa Pesmar Uno*, con licencia de pesca en Malvinas, caladero cuya soberanía reclama Argentina, tiene 63 metros de eslora, cuenta con 34 tripulantes a bordo —la gran mayoría gallegos— y fue escoltado por el guardacostas hasta el puerto de Comodoro Rivadavia, en Patagonia, donde llegó ayer.

La ministra de Seguridad del país sudamericano afirmó: «Con las fuerzas federales trabajamos para proteger los recursos que son de todos los argentinos». Aunque ahora abrirá un expediente administrativo por esa supuesta infracción, pues no alcanza la consideración de delito, avanza que la armadora del barco se expone a una multa de entre 5 y 10 millones de pesos (207.099 y 414.000 euros).




El secretario general de Pesca de España se mostró mucho más cauteloso que los políticos americanos. Asenjo indicó que España está «pidiendo mayores aclaraciones y una mejor precisión de la correcta ubicación del barco, dado que se presume que había entrado una milla en la zona». Añadió que «hay una serie de islotes que pueden delimitar o definir la zona de milla con una interpretación, que es en lo que ahora estamos nosotros, en permanente colaboración con las autoridades argentinas y nuestro Ministerio de Asuntos Exteriores». Es decir que, en gran medida, todo depende de qué peñasco se tome como referencia para medir la zona exclusiva. «Las aclaraciones de todo el proceso duran de 24 a 48 horas», sentenció Asenjo.

## Armadores de Vigo defienden al buque, y Aetinape lo califica de «rehén» del Gobierno de Macri

En los puertos de Marín y Vigo el apresamiento del Playa Pesmar Uno cayó como una bomba. Desde la casa armadora, Pesmar, de Marín, no quisieron hacer valoraciones más allá de señalar que el tema «está en manos de nuestros abogados». Más explícito fue el presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, Javier Touza, que envió un mensaje de tranquilidad a las familias: «Se encuentran todos bien».

Touza precisó que el capitán del buque niega que su barco estuviese pescando dentro de la ZEE argentina. El Playa Pesmar Uno zarpó de Montevideo (Uruguay) el 12 de enero para capturar pota en aguas internacionales. El domingo, a las seis de la tarde en España, fue cuando se produjo el abordaje argentino.

El capitán insistió ante sus superiores españoles en que el buque estaba fuera de las aguas argentinas. Touza pide que se respete la «presunción de inocencia» hasta que se pronuncie un juez y añadió que el volcado de datos de la caja azul será determinante para fijar la posición exacta. Reconoció que «hasta saber qué cargos se les imputan, poco se puede hacer».

### Acción populista

La Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape) acusó al Gobierno de Macri de usar nuevamente un buque español «como rehén para mejorar la imagen interna» de su equipo y, de paso, hacer ruido con la soberanía de las Malvinas y la pretendida extensión de la zona exclusiva. Aetinape defiende al buque y enfatiza que «la ausencia de una autoridad independiente convierte a los barcos en munición barata» ante las pretensiones argentinas.

La Opinión Lunes, 20 de noviembre de 2017

# Anestesiados

Antón Luaces

Los profesionales de la mar, salvo excepciones, son poco dados a reivindicar en tierra aquello que, también en tierra, se les niega y que ellos mismos, los marineros-pescadores, generan en la mar con su esfuerzo interminable en jornadas que nadie en tierra realiza. Sin descanso reglado, sujetos a presiones de todo tipo, alejados durante semanas e incluso meses de sus familias, los suyos son salarios que se ajustan muchas veces en función de las condiciones de la mar y las capturas porque, aunque cada vez son menos, impera el salario a la parte y en éste influyen, además de las capturas, los días de pesca.

Para compensar todo esto, la Administración central creó los coeficientes reductores, nacidos para ser un "arma de equilibrio social" que ahora el Instituto Social de la Marina (ISM) pretende desmontar para los tripulantes de los buques palangreros y arrastreros de altura y gran altura, que podrían perder sus derechos por la aplicación de coeficientes reductores que les permiten adelantar su edad de jubilación.

Teniendo como tiene el ISM la tarea primordial de la gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores de la mar, resulta una incongruencia que España, en lugar de tratar de reconducir los planteamientos de la UE contrarios al reconocimiento que en el Estado español tienen los tripulantes de los buques congeladores para adelantar su edad de jubilación, no solo no lo haya hecho sino que, para mayor escarnio, se adelanta a la propia Unión Europea y aplica recortes allí donde todavía desconoce cuál va a ser la norma a aplicar por las autoridades comunitarias. De este modo, la denominada como "arma de equilibrio social" por Aetinape se convierte en un arma de desequilibrio utilizada por un instituto que, por perder, está perdiendo también su condición de social de la marina.

¿A qué juegan y cuál es el papel que, verdaderamente, desempeña la Xunta en este contrasentido? ¿Ha hecho algún esfuerzo la Administración gallega para evitar ese golpe al sector pesquero de Galicia y a centenares de sus trabajadores presionando al Gobierno amigo asentado en Madrid para que abra los ojos de los administradores comunitarios en la redacción de la nueva normativa y para que tengan en cuenta lo ya existente?

Bruselas ha de igualar por arriba y no por abajo.

Pero claro, nada sabe uno hasta qué punto tiene poder (fuerza) el Gobierno de España para hacerse entender cuando ni siquiera aquí, en la propia España, se le entiende.

La Opinión
Miércoles, 14 de febrero de 2018

# Morir antes de que te maten

Antón Luaces

¿Una estrategia? No me extrañaría nada. Todo por acabar cuanto antes con esta situación y volver a pescar en vez de permanecer mano sobre mano a la espera de que las autoridades argentinas determinasen qué sanción económica aplicar al armador y capitán de pesca del *Playa Pesmar Uno* y si confiscar o no todo o parte de las 320 toneladas de pescado fresco que el buque lleva en sus bodegas. Esto puede entenderse perfectamente, a pesar de las seguridades ofrecidas anteriormente por los tripulantes y los armadores del buque en el sentido de que no pescaban sino que realizaban la conocida como navegación o paso inocente por aguas del país austral, esto es, sin calar los aparejos.

La Prefectura Naval Argentina no demostró que el barco hubiera pescado, pero al haber admitido los armadores que, "por error", el *Playa Pesmar Uno* había sobrepasado la divisoria de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) argentina unos 700 metros y que había pescado durante un par de horas, inevitablemente cierra todas las puertas hasta entonces abiertas para poder litigar adecuadamente. Se podría librar, qué duda cabe, de una sanción importante; pero no sé hasta qué punto es bueno el reconocimiento del delito.

Argentina no olvida lo ocurrido hace más de veinte años, cuando sus patrulleros o guardacostas perseguían a los barcos españoles —en su mayoría gallegos— más allá de las 200 millas de su ZEE. Apresados y muchas veces vejados los tripulantes, no siempre han podido demostrar las autoridades argentinas los incumplimientos de los que acusaban a la flota española, la flota de la "madre Patria". Una actitud que siempre se evidenció como la más adecuada a los intereses, de puertas adentro, para un Gobierno que no siempre halló respuestas favorables a sus planteamientos por parte de los gobernados.

Persiguiendo, hostigando a los barcos de una potencia extranjera como la española, acallaban el griterío en las calles y ofrecían titulares a la prensa que los argentinos devoraban cada mañana esperando encontrar en ella salidas a las cuitas suscitadas en el devenir diario.

Ahora ya tienen el rábano por las hojas y toca espolvorear la hortaliza para que la tierra se desprenda de ella. Otros barcos seguirán, ya se comprobará, al *Playa Pesmar Uno*. Siempre fue así. Se vivió en Argentina y se vivió en Terranova por parte de Canadá, pero ya antes puso en práctica el sistema todo un país amigo como Marruecos y, posteriormente, otros "amigos y aliados" como Irlanda, Reino Unido y Francia: la flota española de altura y gran altura molestaba y molesta. Y tomaron buena nota otros países africanos, sabedores de que la aprehensión de barcos era un negocio rentable, con causa o sin ella.

Es lo que tiene que pagar un país que, como en el caso de España, carece de plataforma pesquera y dispone todavía —a pesar de los pesares— de una flota que otros países quisieran para sí. Como también quieren, mire usted, a los profesionales de la pesca que se forman y ejercen como tales allí donde nos dejan la UE y las múltiples organizaciones pesqueras internacionales que siempre están ojo avizor cuando de una barco español se trata.

Pero Argentina sigue sin aclarar desde dónde empieza a contar realmente para medir las 200 millas de su Zona Económica Exclusiva. De esta manera siempre podrá apresar a un incauto barco español. No hacen lo mismo con los chinos o los coreanos, tal vez porque de incautos no tienen nada y su Patria para nada tiene que ver con la de los chinos y japoneses.

La Opinión
Sábado, 17 de febrero de 2018

# No hay quien nos tosa

Antón Luaces

En España, mire usted, tiene un Centro de Seguimiento Pesquero que es, según el Ministerio de Pesca, "un referente a nivel internacional no solo por el gran número de buques controlados, sino también por su metodología de trabajo". Este centro ha visto modernizado su sistema de localización de barcos pesqueros vía satélite por el que, en teoría, controla la actividad de más de 2.000 buques pesqueros españoles en cualquier océano del mundo.

Y digo "en teoría" porque, curiosamente, con la vanagloria de quien estrena los nuevos sistemas que animan a explicar que "la nueva herramienta es accesible vía visor web desde el exterior de las instalaciones del Centro de Seguimiento Pesquero", lo que ofrece nuevas posibilidades y versatilidad a la utilización de la aplicación realizada con tecnología 100% española, coincidió la entrada del *Playa Pesmar Uno* en aguas argentinas, lo que no impidió que el barco marinense accediera —al parecer por un fallo en su sistema de señalización de posicionamiento— a la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Argentina y pescara durante un par de horas donde no debería haberlo hecho.

Me da mucha rabia decirlo, pero si la fiabilidad del sistema de localización de buques pesqueros vía satélite es la demostrada con el de Marín respecto a lo acontecido en aguas argentinas, mejor volver a las señales de humo y olvidarnos de las nuevas aplicaciones que, ha dicho el Ministerio de la señora Tejerina, abren el camino "al resto de herramientas que conforman el moderno Sistema de Información Pesquero Español (SIPE): Trazapes, actas electrónicas, censo y logística, entre otras, que se irán incorporando paulatinamente" a lo largo de este año. Sin olvidar que ya es para nuestros barcos algo cotidiano el hablar de cajas azules.

Ni siquiera me puedo imaginar a dónde "apuntaban" las cámaras web del Centro de Seguimiento de Pesca cuando el barco de Marín penetraba, sin pretenderlo, en la ZEE de Argentina y la tardanza del servicio español en dar una respuesta adecuada a las acusaciones de la Prefectura Naval Argentina de que el *Playa Pesmar Uno* había pescado en aguas de su competencia.

Un poco ridículo, ¿no? Porque, entre las mejoras que ofrece la modernización del sistema de localización de buques, figuran la automatización del sistema de procesos, la optimización y ampliación de alarmas, la interconexión con otras bases de datos o las referencias cartográficas actualizadas. Y todas estas modernidades han sido incapaces de evitar que un barco entrase en las 200 millas de la ZEE de un país más o menos amigo como es Argentina y obligasen a "confundir" el tocino con la velocidad a oficiales de pesca y navegación tan expertos como los que, se supone, llevaba en el puente el *Playa Pesmar Uno*.

De verdad que no lo entiendo.

Será que se nos atragantan las nuevas tecnologías. Tal vez harán bien esos más de 2.000 buques pesqueros españoles que se encuentran en cualquier océano del mundo y fían al sistema de localización de buques pesqueros vía satélite la seguridad de su posición en volver al sextante y al ojo de buen cubero para determinar si están o no donde suponen. Porque las nuevas aplicaciones del Centro de Seguimiento de Pesca no han comenzado con buen pie. ¿O sí?

# La Justicia europea excluye las aguas del Sáhara Occidental del Acuerdo de Pesca con Marruecos

27.02.2018 |

RTVE.es/AGENCIAS

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) ha fallado que el acuerdo de pesca con Marruecos **no se puede aplicar en las aguas del Sáhara Occidental** porque esos caladeros "no están comprendidos en la zona de pesca marroquí".

La corte europea deja claro que incluir el territorio del Sáhara Occidental en el ámbito de aplicación del acuerdo de pesca "**conculcaría** determinadas normas de **Derecho Internacional**", en especial el **principio de autodeterminación**.

El acuerdo es aplicable a "las aguas bajo soberanía o jurisdicción" del reino alauí. El TJUE subraya que **"el territorio del Sáhara Occidental no forma parte del territorio del reino de Marruecos"** por lo que sus costas quedan fuera del acuerdo. Es decir, la "zona de pesca marroquí" de la que habla el protocolo "no incluye las aguas adyacentes al territorio del Sáhara Occidental".

El problema es que las capturas en esas aguas **suponen aproximadamente el 91,5% del total** de la explotación pesquera prevista en ese acuerdo, por lo que su exclusión prácticamente lo vacía de contenido. Unos **90 barcos de la flota española** de Andalucía, Canarias y Galicia faenan en esos caladeros.

La sentencia explica que la comunicación de las **coordenadas geográficas que delimitaban la zona** de pesca e incluían las costas saharauis no se realizó hasta el 16 de julio de 2014. El tribunal estima que, como el protocolo entró el vigor un día antes (15 de julio de 2014), esas coordenadas **"no forman parte del texto del acuerdo"**, que expira en el mes de julio de 2018.

En este sentido, la Unión Europea (UE) y Marruecos han expresado su voluntad de "preservar su cooperación en materia pesquera" y **"negociar los instrumentos necesarios" de cara a la renovación del protocolo del acuerdo pesquero,** sin precisar cómo abordarán la cuestión de las aguas adyacentes al Sáhara Occidental.

El acuerdo actual permite el acceso a aguas marroquíes a unas 120 embarcaciones comunitarias de once países de la UE y España es el Estado miembro más beneficiado. A cambio, el bloque comunitario **paga a Rabat 30 millones de euros al año,** esto es, 16 millones por el acceso a las aguas y 14 millones para apoyar el sector pesquero marroquí.

La sentencia recoge las preocupaciones del abogado general, que concluyó en enero que **el protocolo no era válido por aplicarse en el territorio del Sáhara Occidental,** aunque ahora la Corte salva la validez excluyendo las aguas saharauis.

El caso fue elevado a la Justicia Europea por el Tribunal Supremo de Reino Unido ante la denuncia presentada por la **Organización Western Sahara Campaing (WSC),** una organización de voluntariado cuyo objetivo es promover el reconocimiento del derecho a la libre determinación del pueblo saharaui.

Según WSC, las autoridades británicas **actúan ilegalmente** cuando aplican dicho acuerdo y, concretamente, cuando dan un **trato arancelario preferente** a los productos originarios del Sáhara Occidental que van certificados como productos originarios del reino de Marruecos. La oenegé cuestionó además que las autoridades británicas puedan otorgar licencias para pescar en las costas del Sáhara Occidental.

En la **sentencia,** el TJUE se declara en primer lugar competente para **analizar si los acuerdos internacionales suscritos por la UE son compatibles con los tratados** y con las normas de derecho internacional que vinculen a la comunidad europea. En segundo lugar, estima que incluir el territorio del Sáhara Occidental en el acuerdo quebrantaría el Derecho internacional.

Así, el dictamen subraya que el acuerdo únicamente es aplicable a las aguas bajo soberanía o jurisdicción de Marruecos, que están limitadas a las adyacentes a su territorio y **comprendidas en su mar territorial o su zona económica exclusiva.** Por tanto, declara que, dado que el Sáhara Occidental no forma parte del reino alauí, sus aguas "no están comprendidas en la zona de pesca marroquí".

El Gobierno de Rabat ha minimizado el fallo del tribunal europeo al asegurar que **"no refuta la capacidad de Marruecos para negociar** un acuerdo incluso en las aguas del sur", en referencia a las del Sáhara Occidental. En una breve declaración, el ministro de Agricultura, **Aziz Ajanuch**, añadió que los barcos europeos podrán **seguir faenando "hasta la caducidad del acuerdo actual".**

# LEGISLACIÓN

### MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- REGULACION PESCA ARTE DE PALANGRE ESPECIES AL. MIGRATORIAS

* BOE 267, de 03-11-17

- ORDENACION PESQUERIA JUREL-GOLFO CADIZ

* BOE 271, de 08-11-17

- VEDAS TEMPORALES DE PESC-CERCO-C. VALENCIANA

* BOE 284, de 22-11-17

- CENSO EMBARCACIONES AUTORIZADAS-CABO DE PALOS- I. HORMIGAS

* BOE 286, de 24-11-17

- ESTABLECIMIENTO Y CAMBIO PUERTO BASE PESQUEROS

* BOE 305, de 16-12-17

- LISTADOS DE PUERTOS DESEMBARQUE PEZ ESPADA-MEDITERRANEO

* BOE 306, de 18-12-17

- LISTADO PUERTOS CONTROL DESEMBARQUE ESPECIES PELAGICAS

* BOE 306, de 18-12-17

* BOE 35, de 08-02-18

- VEDAS TEMPORALES DE CERCO-C.CATALUÑA

* BOE 308, de 20-12-17

- VEDA GAMBA ROSADA-ARRASTRE-PALAMOS

* BOE 316, de 29-12-17

- MODELO CARNET INSPECTOR DE PESCA MARITIMA

* BOE 316, de 29-12-17

- PLAN DE GESTION RECURSOS PESQUEROS MEDITERRANEO

* BOE 3, de 03-01-18

- ORDENACION PESQUERIA JUREL Y CABALLA-CANTABRICO Y NOROESTE

* BOE 15, de 17-01-18

- REGULACION PESCA DE RABIL-FLOTA ATUNERA-INDICO

* BOE 16, de 18-01-18

- VEDAS TEMPORALESARRASTRE- CATALUÑA

* BOE 29, de 01-02-18

- NUEVO FORMULARIO DE COMUNICACIÓN DATOS TITULADOS NAUTICO-PESQUEROS ESPAÑOLES EJERCIENDO EN BUQUES TERCER PAIS

* BOE 34, de 07-02-18

### MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACION

- ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PREVENCION CONTAMINACION BUQUES

* BOE 1, de 01-01-18

### MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

- CATALOGOS DE OCUPACIONES DE DIFICIL COBERTURA

* BOE 259, de 27-10-18

* BOE 22, de 25-01-18

- CONVENIO ISM-CATALUÑA, REALIZACION RECONOCIMIENTOS MEDICOS DE EMBARQUE MARITIMO

* BOE 288, de 27-11-17

- BASES COTIZACION TRABAJADORES REGIMEN ESPECIAL DEL MAR

* BOE 26, de 29-01-18

- CONVENIO COLECTIVO NAVIERA RIA DE AROSA, SA

* BOE 52, de 28-02-18

### MINISTERIO DE FOMENTO

- REGULACION DE VELOCIDADES MAXIMAS PUERTO DE LA SAVINA

* BOE 316, de 29-12-17

- CERTIFICADO DE SUFICIENCIA DE ALTO VOLTAJE

* BOE 47, de 22-02-18

### MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PÚBLICA

- ESTRUCTURA ORGÁNICA DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA

* BOE 253, de 20-10-17

### UNIVERSIDADES

- CAMBIO DENOMINACION TITULO DE NÁUTICA

* BOE 40, de 14-02-18

### DIARIO OFICIAL DE GALICIA

- LEY DE PUERTOS DE GALICIA

* DOG 236, de 14-12-17

- ***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***

# Tienes



# Correo-Electrónico?

**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.**




**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