



INFO

AETINAPE

**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
MARZO 2019**



Contenido DOSSIER AETINAPE marzo 2019

2	Contenido
3	Norte
4-11	Informes: Alegaciones RD 36/2014-Información
12-23	XX Pleno Aetinape
24-26	Entrevista-José Antonio Larruskáin
27	Reuniones-Noticias
28-47	Colaboraciones
	- José Luis Abalos Meco - Ministro de Fomento
	- José Ignacio Espel Fernández - Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
	- Eduardo Cruz Iturzaeta - Licenciado en Ciencias Físicas
	- Francisco González Rodríguez - Director G. Pesca Marítima-P.Asturias
	- José Manuel Costas Capelo - Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas
	- Antonio Fernández - Periodista Españoles en la Mar
	- Vicente Yañez González - Profesor jubilado de Formación Profesional
	- Manuel Queimaño Piñeiro - Secretario General de AETINAPE
	- Isidro J. Pérez de Aragón - Capitán de Pesca
	- Francisco Javier Martínez Couto - Vicepresidente 2º AETINAPE
	- José Antonio Prendes Serrano - Vicepresidente 1º AETINAPE
	- Enric Tarrida - Secretario General de CGT-Mar
48-49	Formación
50-61	Revista de Prensa
62	Legislación

Humor



El mundo se mueve, pero ellos no

La mayoría de los sectores económicos y de la sociedad, van evolucionando gracias a los avances tecnológicos, a la presión social y a los procesos de calidad que mejoran la vida de las personas. La agricultura, la ganadería, la industria, la gestión administrativa, los espacios domésticos, el comercio...todo a nuestro alrededor registra cambios sustanciales que reducen la penosidad laboral.

Otra cosa son las consecuencias laborales que traen esos cambios, normalmente negativas para los intereses de los empleados y pingües beneficios para los empleadores, que suelen beneficiarse de esos avances.

Ocurre también en el mar, en general. Una parte de la flota está más y mejor dotada con sistemas de navegación, de detección de bancos de peces, de gestión y procesado del producto. Hasta ahí, en la pesca ocurre como en otros sectores.

Pero la huella de calidad que felizmente invade la producción en la actualidad- al menos en los países de alto desarrollo como el nuestro-no tiene su reflejo en el factor humano, capital esencial de toda actividad económica. Los hombres del mar continúan en la gran mayoría de las empresas, siendo los últimos de la fila para muchos empleadores

No se exagera cuando se dice que en la actividad pesquera se perpetuó un modelo medieval de relación laboral y de relación del hombre con el medio. La inmensa mayoría de los barcos ni vieron de lejos el siglo XXI.

¿Por qué nadie se pregunta profundamente las razones por las cuales la pesca dejó de ser atractiva para las nuevas generaciones de españoles? Sabemos que hay un problema con la gestión de las prácticas de mar, que alguna iniciativa ya trata de resolver con soluciones imaginativas. Sabemos que los salarios que pagan por embarcar son claramente mejorables en relación a los que se perciben en tierra.

Pero no nos limitemos a pensar únicamente en el dinero. Vayamos a otras cuestiones importantes para los jóvenes de hoy en día. Sin minusvalorar la importancia de un buen salario, los nuevos titulados quieren que se humanice el trabajo a bordo, con camarotes individuales, conectividad desde los barcos con las redes sociales y en general con su familia y amigos, para ayudarles a romper el aislamiento y la dureza del entorno. Quieren un horario claro de trabajo, unas condiciones dignas de conciliación familiar...

La pesca no puede seguir siendo un pozo al que sólo entra quien no tiene más remedio, quien perdió toda esperanza de vivir como una persona de su tiempo. La pesca en buena medida sigue siendo un sector cautivo. De ahí la existencia de esa vergonzosa clasificación de sus puestos de trabajo como "de difícil cobertura", eufemismo que significa "vengan los parias de la tierra a cubrir empleos que en lo esencial no han mejorado en los últimos años".

Esos puestos que no interesan a nuestros compatriotas porque ya no quieren ser los "esclavos" de un sistema que no hace nada por mejorar sus vidas. Los profesionales tienen un alto nivel de formación y preparación y los marineros hacen cursos para ser mejores, las empresas alimentarias crean más productos de más valor añadido para conquistar más mercados...todos se mueven, menos los que pretenden socavar el prestigio y la dignidad de los titulados, rebajando sus niveles de formación.

Pero a muchos de los empleadores del mar... ¿qué les está pasando? ¿Por qué no quieren emplearse en sus barcos? La respuesta es fácil: porque no se han movido. Porque obligan a su gente a dormir hacinados, porque los condenan a un aislamiento social y familiar. Porque organizan sus empresas racaneando salarios y bienestar. Porque lo único que les importa es pescar todo lo que pueden y les permiten. Porque les importa todo, menos el factor humano, menos sus empleados. Todo cambia, todo fluye, pero ellos no se mueven. Conclusión: aquellos armadores que se mueven-que los hay-no tienen problema de relevo generacional.

AETINAPE



La amenaza no desaparece

De los más de 8.000 buques pesqueros españoles, poco más de 500 superan los 24 metros de eslora. El resto —más del 90%— de la flota, que en su gran mayoría son “gamelas”, pueden ser mandados por una titulación menor que un grupo de armadores quiere potenciar para ahorrar costes de explotación de sus empresas.

Si las atribuciones de este tipo de profesionales de escasa formación llegasen a aumentar el mando como propone el Proyecto de Real Decreto, de 24 a 32 m de eslora, de 60 a 100 millas de distancia de la costa, como primer oficial u oficial de puente en cualquier buque de pesca hasta 100 millas de la costa y como oficial encargado de la guardia de máquinas en cualquier buque de pesca, se reduciría aún más el segmento de flota disponible para los titulados náutico pesqueros. Además el sector resultaría perjudicado por las cuestiones de seguridad, ya que la formación que en esta materia reciben los titulados náutico pesqueros cumple con las condiciones del Convenio STCW-F-95 de la Organización Marítima Internacional (OMI) que España ha ratificado, mientras que las no regladas no cumplen con este obligatorio Convenio.

Estos datos son parte de un informe elaborado por un grupo de profesores ante la amenaza de que el Estado pudiese ceder ante el grupo de armadores que piden relajar las titulaciones en el sector pesquero, lo que provocó que el Gobierno anterior, hace un año, elaborase un Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el RD 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.

Alegaciones de AETINAPE a la futura regulación de títulos pesqueros

ALEGACIONES AL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 36/2014, DE 24 DE ENERO POR EL QUE SE REGULAN LOS TÍTULOS PROFESIONALES DEL SECTOR PESQUERO

Introducción.

Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995, hecho en Londres el 7 de julio de 1995.

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de Buques Pesqueros, 1995. STCW-F, 1995.

Firma del presente Instrumento, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación. Madrid, a 28 de noviembre de 2008.

ARTÍCULO 2. Definiciones.

8 «Buque pesquero de navegación marítima»: un buque pesquero distinto de los destinados a navegar exclusivamente en aguas interiores o incluidas en aguas abrigadas, o en las inmediaciones de éstas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

ARTÍCULO 3

Ámbito de aplicación.- El Convenio se aplicará al personal que preste servicio a bordo de buques pesqueros de navegación marítima con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte.

Titulaciones de patrones, oficiales, oficiales de máquinas y radio operadores de buques pesqueros de navegación marítima mayores de 24 metros de eslora que, operen en aguas limitadas o sin límites.

Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero

Artículo 2.- Definiciones:

18. Pesca litoral: la ejercida por la flota pesquera que realiza mareas de duración inferior a veinticuatro horas.

22. Oficial de puente: el oficial que, hallándose en posesión del título que acredita su competencia conforme a lo dispuesto en las reglas II/1, II/2, II/3 y II/4 del Convenio STCW-F 1995, ejerce como oficial encargado de las

guardias de navegación y de puerto en el servicio de puente y cubierta de los buques pesqueros, así como las demás funciones que le atribuya la normativa vigente.

Nota: La Regla II/1 y la II/3 regulan la competencia de la titulación de los “patrones de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operen en aguas sin límites y con límite” respectivamente.

33. Navegaciones próximas a la costa: las navegaciones realizadas a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 60 millas paralela a la misma. Se tomarán como referencia para medir las 60 millas las líneas de base rectas establecidas en el Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto.

A) Propuesta de la Secretaría General de Pesca para la Modificación del:

Artículo 8. Patrón Costero Polivalente.

Punto 2. Atribuciones; texto:

a) Ejercer como capitán o patrón de buques de hasta 32 metros de eslora hasta una distancia de 100 millas de la costa española. La base para el cálculo de la distancia a la costa serán las líneas de base rectas definidas en la Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre el mar territorial, cuya delimitación figura en el Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, de aguas jurisdiccionales, líneas de base rectas para su delimitación.

Para poder ejercer la función de capitán prevista en el presente apartado el interesado debe haber cumplido un período de embarque no inferior a 12 meses como oficial encargado de la guardia de navegación, o patrón en buques pesqueros de eslora no inferior a 12 metros.

b) Ejercer como capitán o patrón y jefe de máquinas, en buques de hasta 24 metros de eslora entre perpendiculares y 550 kilovatios de potencia efectiva de la máquina hasta una distancia de 60 millas de la costa española.

c) Enrolarse como primer oficial u oficial de puente en cualquier buque de pesca que no se aleje más de 100 millas de la costa española.

d) Ejercer como jefe de máquinas en buques de pesca de potencia propulsora no superior a 750 kilovatios.

e) Enrolarse como primer oficial de máquinas en buques de potencia inferior a 750 kilovatios y como oficial encargado de la guardia de máquinas en cualquier buque de pesca.

Alegación 1.

Punto 2 Atribuciones; apartado a) “distancia de 100 millas de la costa”.

Observación 1.-

La distancia a la costa en la que existe un grado de seguridad que permite fijar las normas de competencia y titulación aplicables a los patrones y tripulantes de buques pesqueros no está determinada

por el Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto; solo establece las líneas de base rectas para delimitar la zona de aguas jurisdiccionales.

Referentes legislativos:

STCW-F 1995: Regla 1 Definiciones.

14. «Aguas limitadas»: aquellas aguas en las proximidades de unas de las Partes según la definición de su Administración dentro de las cuales se considera que existe un grado de seguridad que permite fijar las normas de competencia y titulación aplicables a los patrones y tripulantes de buques pesqueros a un nivel inferior al requerido cuando el buque presta servicio fuera de dichos límites.

Real Decreto 97/2009 por lo que se regulan las titulaciones profesionales y de competencia de la Marina Mercante.

Definiciones. 11. Navegaciones próximas a la costa: Las navegaciones a lo largo de la costa española dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 60 millas náuticas paralela a la misma.

Conclusión alegación 1

Debe prevalecer la distancia de 60 millas para definir el término “aguas limitadas” siguiendo el criterio descrito en el punto 33. Navegaciones próximas a la costa, del Artículo 2 del Real Decreto 36/2014.

Alegación 2

Punto 2 Atribuciones; apartado c) “Enrolarse como primer oficial u oficial de puente en cualquier buque de pesca que no se aleje más de 100 millas de la costa española”

Observación 1.-

Regla 4 Capítulo II, STCW-F 1995. La atribución de oficial de puente se obtendrá después de realizar el período de embarque establecido y haber superado un examen o exámenes de evaluación de la competencia. En ellos se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la Regla 4 y los requisitos pertinentes de la regla 6 para desempeñar, en cada caso, funciones específicas de radiocomunicaciones de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

Referentes legislativos:

Convenio STCW-F 1995

Regla 4.- Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas

2. Todo aspirante al título deberá:

.4 haber superado un examen o exámenes de evaluación de la competencia que la Parte juzgue satisfactorias. En ellos se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la Regla 4 y

.5 reunir los requisitos pertinentes de la regla 6 para desempeñar, en cada caso, funciones específicas de radiocomunicaciones de conformidad con lo dis-

puesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones. Conclusión alegación 2.

El artículo 8 del RD 36/2014; no cumple los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas, puntos 2.4 y 2.5 de la Regla 4,;

No se ha establecido ningún examen de evaluación de la competencia relativa al Apéndice de la regla 4 relativa a los “conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas”. Con especial atención a los Principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación a bordo de los buques pesqueros, Regla 1 Capítulo IV) y a la Formación y conocimientos complementarios mínimos exigidos al personal de radiocomunicaciones del SMSSM. Regla 6, Capítulo II.

Alegación 3

Punto 2 Atribuciones; apartado a) “capitán o patrón de buques de hasta 32 metros”

Observaciones 1.-

1. El plan de estudios descrito en el Apéndice de la Regla 3 del STCW-F 1995, ha sido preparado para el examen de aspirantes al título de patrón de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas. Teniendo presente que en última instancia el patrón ha de responder de la seguridad del buque y de la tripulación en todo momento, incluso cuando se esté faenando, el examen sobre estos temas estará concebido con miras a verificar que los aspirantes han asimilado correctamente toda la información disponible que afecte a la seguridad del buque y de su tripulación de acuerdo con el plan de estudios.

El RD 36/2014 considera que los cursos para impartir los conocimientos necesarios mínimos en la sección de puente y máquinas para la obtención del título de patrón costero polivalente, tendrá al menos una duración de 600 horas.

Referentes legislativos:

Convenio STCW-F, 1995.

Regla 3.- Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los patrones de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas.

2. Todo aspirante al título deberá:

3 haber superado un examen o exámenes de evaluación de la competencia que la Parte juzgue satisfactorios. En ellos se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la Regla 3.

Conclusión alegación 3:

Los conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los patrones de buques pesqueros de

eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas, descritos en el Apéndice de la Regla 3 del STCW-F 1995, difícilmente podrán ser alcanzados en un programa de formación de 600 horas de duración.

Consecuencias de la modificación propuesta.

a) El aumento de eslora de 24 m. a 32 m. hace que la titulación se regule por los requisitos que el convenio STCW-F. 1995 establece para esta eslora.

b) Las propuestas de modificación de las atribuciones del título de Patrón Costero Polivalente lo equiparan a las del Patrón de Litoral regulado en el Artículo 7 con requisitos de obtención diferentes.

c) Cada una de las Partes garantizará que toda formación y evaluación de la gente de mar esté estructurada de conformidad con programas publicados, métodos, medios de realización, procedimientos y material del curso según lo prescrito en el Convenio para alcanzar las normas de competencia a efectos de titulación.

d) La competencia profesional que, sin conocimientos previos, se alcanza con un curso de 600 horas, de los cuales la mitad están dedicados a la sección de máquinas, no es la misma que la que se obtiene después dieciocho meses de formación con nivel de ESO o equivalente.

e) Las profesiones marítimas están clasificadas dentro de las actividades de alto riesgo.

f) La modificación que se propone aumenta el grado de responsabilidad de los patrones y oficiales de modo que pasan de mandar un buque de 12 metros con tres tripulantes y navegación de menos de 24 horas a mandar un buque de 32 m. con diez tripulantes y navegación de hasta 10 días, a 100 millas de la costa.

B) Propuesta de AETINAPE para la creación de la figura del alumno en prácticas.

Introducción

Artículo 15. Formación a bordo.

Para la obtención del título profesional de puente y máquinas se requiere un período de embarque que acredite:

Haber prestado servicio en la sección puente o cámara de máquinas en calidad de marinero. Este período de embarque, podrá ser sustituido por otro como alumno o marinero, realizando al menos 6 meses en actividades de la guardia de navegación o guardias en la cámara de máquinas, como parte de un programa de formación conforme a los requisitos de la sección A-II/1, A-III/1 del Código STCW, siempre que este hecho conste en un libro de registro de la formación aprobado de acuerdo con el Convenio de Formación, 1978.

Programas de formación: propuesta

Cuando el periodo de embarque forme parte de un programa de formación aprobado, modalidad de enseñanzas dual, deberían observarse los siguientes principios:

.1 Estar integrado en el plan general de formación.

. 2 La compañía que administre el buque en el cual se vaya a realizar el periodo de embarque se encargará de gestionar y coordinar el programa de formación a bordo:

a) Toda persona que imparta formación o realice una evaluación en el empleo a bordo de un buque efectuará dichas actividades cuando no afecten negativamente al funcionamiento normal del buque.

b) El responsable de supervisar la formación de la gente de mar a bordo a efectos de titulación, tendrá que haber adquirido una comprensión plena del programa y de los objetivos didácticos apropiados para el tipo de formación que se imparta.

Libro registro de formación aprobado. El actual libro registro de formación aprobado tiene carencias importantes y principales. En él no se especifican las tareas y cometidos que se deben realizar para alcanzar la competencia mínima de la norma descrita en la columna 1 del cuadro de especificaciones que corresponden a la titulación.

Esto dificulta a los alumnos, al instructor, al evaluador y coordinador el cumplimiento y seguimiento del programa.

Cuatro cuestiones son importantes para que los programas de formación a bordo se realicen según lo estipulado en el Convenio STCW.

1. Coordinación de los programas de formación entre las administraciones con competencias: Educación. Agricultura y Pesca, Fomento.

2. Compromiso de la compañía naviera que administra el buque, de encargarse de la gestión y coordinación del programa de formación a bordo.

3. Aprobación de un plan de formación a bordo para permitir al alumno que practique, bajo la supervisión adecuada, las tareas y cometidos propios de la profesión.

4. Adaptación del Libro registro de formación actual a las recomendaciones del Convenio STCW.

A Coruña 12 de noviembre de 2018

Alegaciones complementarias a la futura regulación de títulos pesqueros



Alegaciones complementarias al punto A) de las presentadas con fecha de 12/11/2018, al Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, presentadas por AETINAPE.

A) Propuesta de la Secretaría General de Pesca para la Modificación del:

Artículo 8. Patrón Costero Polivalente.

Punto 2. Atribuciones; texto:

a) Ejercer como capitán o patrón de buques de hasta 32 metros de eslora hasta una distancia de 100 millas de la costa española.

Para poder ejercer la función de capitán prevista en el presente apartado el interesado debe haber cumplido un período de embarque no inferior a 12 meses como oficial encargado de la guardia de navegación, o patrón en buques pesqueros de eslora no inferior a 12 metros.

b) Ejercer como capitán o patrón y jefe de máquinas, en buques de hasta 24 metros de eslora entre perpendiculares y 550 kilovatios de potencia efectiva de la máquina hasta una distancia de 60 millas de la costa española.

c) Enrolarse como primer oficial u oficial de puente en cualquier buque de pesca que no se aleje más de 100 millas de la costa española.

d) Ejercer como jefe de máquinas en buques de pesca de potencia propulsora no superior a 750 kilovatios.

e) Enrolarse como primer oficial de máquinas en buques de potencia inferior a 750 kilovatios y como oficial encargado de la guardia de máquinas en cualquier buque de pesca.

Alegación 1.

Punto 2 Atribuciones; apartado a) "distancia de 100 millas de la costa".

Observación 1.-

La distancia a la costa en la que existe un grado de seguridad que permite fijar las normas de competencia y titulación aplicables a los patrones y tripulantes de buques pesqueros no está determinada por el Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto; solo establece las líneas de base rectas para delimitar la zona de aguas jurisdiccionales.

Referentes legislativos:

STCW-F 1995: Regla 1. Definiciones.

14. «Aguas limitadas»: aquellas aguas en las proximidades de unas de las Partes según la definición de su Administración dentro de las cuales se considera que existe un grado de segu-

ridad que permite fijar las normas de competencia y titulación aplicables a los patrones y tripulantes de buques pesqueros a un nivel inferior al requerido cuando el buque presta servicio fuera de dichos límites.

Real Decreto 97/2009 por lo que se regulan las titulaciones profesionales y de competencia de la Marina Mercante.

Definiciones. 11. Navegaciones próximas a la costa: Las navegaciones a lo largo de la costa española dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 60 millas náuticas paralela a la misma.

Conclusión alegación 1

Debe prevalecer la distancia de 60 millas para definir el término “aguas limitadas” siguiendo el criterio descrito en el punto 33. Navegaciones próximas a la costa, del Artículo 2 del Real Decreto 36/2014.

Alegación 2

Punto 2 Atribuciones; apartado c) “Enrolarse como primer oficial u oficial de puente en cualquier buque de pesca que no se aleje más de 100 millas de la costa española”

Observación 1.-

Regla 4 Capítulo II, STCW-F 1995. La atribución de oficial de puente se obtendrá después de realizar el período de embarque establecido y haber superado un examen o exámenes de evaluación de la competencia. En ellos se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la Regla 4 y los requisitos pertinentes de la regla 6 para desempeñar, en cada caso, funciones específicas de radiocomunicaciones de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

Referentes legislativos:

Convenio STCW-F 1995

Regla 4.- Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas

2. Todo aspirante al título deberá:

.4 haber superado un examen o exámenes de evaluación de la competencia que la Parte juzgue satisfactorias. En ellos se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la Regla 4 y

.5 reunir los requisitos pertinentes de la regla 6 para desempeñar, en cada caso, funciones específicas de radiocomunicaciones de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

Conclusión alegación 2.

El artículo 8 del RD 36/2014; no cumple los requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas, puntos 2.4 y 2.5 de la Regla 4,;

No se ha establecido ningún examen de evaluación

de la competencia relativa al Apéndice de la regla 4 relativa a los “conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas”. Con especial atención a los Principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación a bordo de los buques pesqueros, Regla 1 Capítulo IV) y a la Formación y conocimientos complementarios mínimos exigidos al personal de radiocomunicaciones del SMSSM. Regla 6, Capítulo II.

Alegación 3

Punto 2 Atribuciones; apartado a) “capitán o patrón de buques de hasta 32 metros”

Observaciones 1.-

1. El plan de estudios descrito en el Apéndice de la Regla 3 del STCW-F 1995, ha sido preparado para el examen de aspirantes al título de patrón de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas. Teniendo presente que en última instancia el patrón ha de responder de la seguridad del buque y de la tripulación en todo momento, incluso cuando se esté faenando, el examen sobre estos temas estará concebido con miras a verificar que los aspirantes han asimilado correctamente toda la información disponible que afecte a la seguridad del buque y de su tripulación de acuerdo con el plan de estudios.

El RD 36/2014 considera que los cursos para impartir los conocimientos necesarios mínimos en la sección de puente y máquinas para la obtención del título de patrón costero polivalente, tendrá al menos una duración de 600 horas.

Referentes legislativos:

Convenio STCW-F, 1995.

Regla 3.- Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los patrones de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas.

2. Todo aspirante al título deberá:

.3 haber superado un examen o exámenes de evaluación de la competencia que la Parte juzgue satisfactorios. En ellos se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la Regla 3.

Conclusión alegación 3:

Los conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los patrones de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas, descritos en el Apéndice de la Regla 3 del STCW-F 1995, difícilmente podrán ser alcanzados en un programa de formación de 600 horas de duración.

Por otro lado, al adquirir atribuciones hasta los 32 metros de eslora, este titulado pierde su condición de polivalente, que es la esencia del mismo, razón por la que fue creado, e invade las competencias del Patrón de Litoral.

Alegación 4

Punto 2 Atribuciones; apartado b), añadir los párrafos: “dedicados a la pesca de litoral” y “Para poder ejercer la función de capitán prevista en el presente apartado el interesado debe haber cumplido un periodo de embarque no inferior a 12 meses como oficial encargado de la guardia de navegación, o patrón, en buques pesqueros de eslora no inferior a 12 metros.”

Observación 1.-

Real Decreto 662/1997, de 12 de mayo, estableció los requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de patrón local de pesca y patrón costero polivalente de las actuales titulaciones menores náutico-pesqueras, unificando atribuciones y conocimientos en puente y máquinas.

2. Patrón costero polivalente Atribuciones ANEXO II a) Mando de buques pesqueros de hasta 20 metros de eslora entre perpendiculares y 300 KW de potencia efectiva de la máquina, dedicado a la pesca costera, de litoral o auxiliar de acuicultura y a una distancia de hasta 60 millas de la costa

Referentes legislativos:

Artículo 2 Definiciones. RD 36/2014.

18. Pesca litoral: la ejercida por la flota pesquera que realiza mareas de duración inferior a veinticuatro horas.

Apartado c), Punto 2. Atribuciones. Artículo 8. Patrón costero polivalente

c) Ejercer como capitán o patrón y/o jefe de máquinas, en buques de hasta 24 metros de eslora entre perpendiculares y 400 kilovatios de potencia efectiva de la máquina, dedicados a la pesca costera de litoral, hasta una distancia de 60 millas de la costa.

Para poder ejercer la función de capitán prevista en el presente apartado el interesado debe haber cumplido un periodo de embarque no inferior a 12 meses como oficial encargado de la guardia de navegación, o patrón, en buques pesqueros de eslora no inferior a 12 metros.

Conclusión alegación 4

La supresión de las condiciones de: buque dedicado a la “pesca de litoral” y el período de embarque de “12 meses” como oficial encargado de la guardia; hacen que un marinero pase a mandar un barco de 24 m y responsabilidad sobre una máquina de 550 Kw, con un examen de 600 horas, en el que no se definen competencias profesionales ni se establecen criterios de evaluación precisos y verificables por cualquier autoridad marítima.

El período de tiempo en el que se va a realizar la actividad, “pesca de litoral”, es determinante para establecer la competencia que se precisa alcanzar. La experiencia forma parte de la competencia, “12 meses” como oficial encargado de la guardia es el estándar mínimo que se debe mantener para garantizar la competencia en el mando.

Alegación 5

Punto 2 Atribuciones; añadir a los apartados e) y d) los párrafos escritos en cursiva en la conclusión alegación 5.

Observación 1.-

2. Atribuciones. Patrón costero polivalente. RD 36/2014

b) Enrolarse como primer oficial de máquinas en buques pesqueros de potencia inferior a 750 Kw, y como oficial encargado de la guardia de máquinas.
d) Ejercer la jefatura de máquinas en buques de pesca con potencia propulsora no superior a 550 kilovatios.

Referentes legislativos:

Artículo 11. Mecánico naval, RD 36/2014

1. Requisitos. c) Hallarse en posesión del título académico de Técnico. Haber superado exámenes que incluyan las materias señaladas en el apéndice de la regla II/5 del anexo al Convenio STCW-F.

2. Atribuciones. c) Ejercer como jefe de máquinas en buques pesqueros de potencia propulsora menor de 750 Kw.

Conclusión alegación 5

A los apartados e) y d) de la propuesta, por coherencia con los Mecánicos Navales, deberían añadirse los párrafos siguientes.

e) Enrolarse como primer oficial de máquinas en buques de potencia inferior a 750 Kw y como oficial encargado de la guardia de máquinas en cualquier buque de pesca de litoral, siempre que se supere un curso, en un centro de formación autorizado para la impartición del título de Técnico en Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones, cuyos conocimientos y materias mínimas serán fijados por el Ministerio de Agricultura, 1

d) Ejercer como jefe de máquinas en buques de pesca de potencia propulsora no superior a 750 Kw. Para ello, además de cumplir los requisitos establecidos en el apartado e) de este artículo, deberá acreditar un período de embarque de al menos 24 meses, de los cuales doce deben haber sido realizados como primer oficial de máquinas.

A Coruña 22 de noviembre de 2018





La UGT reafirma que con su ayuda no se pondrá en cuestión la seguridad marítima

El secretario general de la UGT, Pepe Álvarez, ha reafirmado que el sindicato “no estará en la línea de facilitar ninguna actividad que ponga en tela de juicio la seguridad de la vida humana en la mar”. Publicamos aquí la totalidad de la carta en la que responde a los titulados y alumnos sobre las amenazas a la profesión que derivan de la presión de algunos armadores hacia la administración para que relajen las condiciones académicas de los tripulantes responsables de la pesca y la navegación.

Una vez leído su escrito, entiendo su preocupación y su lucha por el logro de condiciones dignas de trabajo en el Sector Náutico Pesquero. Desde esta Organización Sindical siempre hemos perseguido y trabajado para regular un sector que carece de negociación colectiva en casi todos sus ámbitos.

Entendimos, desde el principio, que la falta de vocaciones se debe a que tanto los profesionales actuales como los jóvenes que pueden hacer de la pesca su profesión, no se ven atraídos hacía esta actividad por la falta de unas condiciones laborales dignas.

Hace falta que se desarrollen y se negocien las bases que hagan que todos los actores de la actividad jueguen con las mismas reglas y esto solo se conseguirá si son reguladas a través de un convenio colectivo marco del sector, adecuándolo a cada necesidad específica: tipos de pesca, artes de pesca, etc... mediante acuerdos específicos para cada uno de ellos.

El actual Convenio 188 de la OIT sobre el trabajo en la pesca - en el cual se recogen condiciones laborales y sociales mínimas - todavía no ha sido ratificado por España, a pesar de que es país signatario del mismo, y podría sentar las bases de toda la negociación colectiva en la pesca a nivel nacional.

La problemática de las titulaciones – y sus correspondientes atribuciones - no son algo nuevo. Primero ocurrió en Marina Mercante o Marina Civil y ahora se repite en las titulaciones Náutico Pesqueras. Con la bandera de la globalización, los armadores tratan de ser competitivos a costa de las condiciones laborales y, en el peor de los casos, a costa de la seguridad en el trabajo, convirtiendo la precarización laboral en la solución para obtener beneficios a toda costa.

La Unión General de Trabajadores no estará en la línea de facilitar ninguna actividad que ponga en tela de juicio la seguridad de la vida humana en la mar y velará porque cualquier cambio que se pretenda hacer en referencia a titulaciones y atribuciones esté en consonancia con la reglamentación internacional en la materia. No apoyaremos ningún cambio que esté por debajo del STCW y de STCW (F), que son los dos Convenios Internacionales que están ratificados por España en materia de formación marítima tanto en el sector de Marina Mercante como en el de Pesca.

Espero que la contestación a su amable escrito haya sido suficientemente clarificadora con respecto a la posición de esta organización sindical en lo que respecta a condiciones socio/laborales y titulaciones/atribuciones en el Sector.

Un saludo.

Pepe Álvarez
Secretario General de UGT

Se pide el posicionamiento del profesorado de las escuelas marítimo-pesqueras



Desde la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE) hacemos una llamada a todas las instituciones educativas y organismos reconocidos para que sean conscientes de la preocupación y puedan llegar a expresar el rotundo rechazo del Claustro de profesores a dicho proyecto por las razones que a continuación se exponen:

Propuesta de modificación:

Artículo 8.- Patrón costero polivalente.

El punto 2. (Atribuciones) queda redactado como sigue:

- a) Ejercer como capitán o patrón de buques de hasta 32 metros de eslora hasta una distancia de 100 millas de la costa española.
- c) Enrolarse como primer oficial u oficial de puente en cualquier buque de pesca que no se aleje más de 100 millas de la costa española.
- d) Ejercer como jefe de máquinas en buques de pesca de potencia propulsora no superior a 750 kilovatios.
- e) Enrolarse como primer oficial de máquinas en buques de potencia inferior a 750 kilovatios y como oficial encargado de la guardia de máquinas en cualquier buque de pesca.

Consideraciones

- 2. El aumento de eslora de 24m actual a 32m implica que la titulación se regule por los requisitos que el convenio STCW-F establece para esta eslora y aguas de navegación.
- 3. La competencia del Patrón costero polivalente, que le permite realizar mareas de duración inferior a veinticuatro horas, no reúne los requisitos necesarios en cuanto a periodos de embarco, formación, competencia y exámenes requeridos para el mando en buques de más de 24 m. y en navegación de hasta 100 millas de la costa. (Reglas 3, 4, 6, Capítulo II; Regla 1, Capítulo IV)
- 4. La Orden del día del 6º periodo de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW) que se celebrará del 29 de abril al 3 de mayo, establece en su punto 6 Examen amplio del Convenio de formación para pescadores 1995 (1.22). No es oportuno atribuir nuevas competencias a un título profesional antes de conocer los resultados del estudio técnico que el Comité de seguridad marítima (MSC) de la OMI está realizando.

Implicaciones.

5. Según informe elaborado por Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación de 2017 (*) la flota pesquera consta de 8295 buques y sólo 691 buques son mayores de 24 metros de eslora.

Teniendo en cuenta que más del 90% de la flota pesquera española es inferior a los 24 m. de eslora, el mando de estos buques estaría ejercido por Patrones Costeros Polivalentes.

Consecuencias

6. Con la propuesta de aumento de atribuciones al Patrón costero polivalente:

- a) Se rebaja el nivel de seguridad de la navegación en este segmento de la flota.
- b) Se limita la salida profesional del Patrón de Litoral y del Mecánico Naval.

Conclusiones

Por todas las razones expuestas queremos expresar el más rotundo rechazo del Claustro de profesores a dicho proyecto.

(*) Informe Anual de la Actividad de la Flota Pesquera Española Año 2018 (datos 2017) Ministerio de Agricultura y Alimentación y Medio Ambiente.



“Hay que mejorar la habitabilidad de los barcos, las condiciones sociolaborales y la conciliación de la vida laboral y familiar”



Francisco González Rodríguez, Director General de Pesca Marítima del Principado de Asturias; José Luis García Lena, Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante; Jon Azkue Manterola, Viceconsejero de Trabajo y Seguridad Social del Gobierno Vasco; José Manuel Muñiz, Presidente de AETINAPE; Ana Redondo, Subdirectora de Competitividad y Asuntos Sociales de la Secretaría General de Pesca; Lore Suárez Linazasoro, 2ª Teniente Alcalde del Ayuntamiento de Pasaia y Mikel Arrieta, Director del Blas de Lezo-Pasaiko Itsas Arrantza BHI-IES Náutico Pesquero Blas de Lezo.

Egun on-Buenos días
Queridas amigas, queridos amigos,

Antes de nada quiero agradeceros vuestra presencia en este acto que para nosotros tiene muchísima significación. Estamos realmente emocionados por estar aquí, en Pasaia, celebrando el cincuenta aniversario de esta legendaria Escuela.

Emocionados porque no siempre se cumplen 50 años. Pero sobre todo por los amigos, las horas compartidas, los recuerdos que tantos y tantos miembros de nuestra Asociación centran en este lugar de singular y potente arquitectura, enmarcado en lo que sin duda es uno de los puertos naturales mejor diseñados por la madre tierra en este mundo.

Además, con su nombre honra a un ilustre marino de guerra que hace más de 300 años simbolizó la dignidad, la valentía y la inteligencia que los vascos aportaron y aportan a sus propósitos. El marino, nacido en este noble pueblo, forma parte de nuestra más honrosa historia, y aunque hoy no es tiempo de guerras navales, sí que nos enorgullece recordar esta gran figura de la estrategia militar marítima.

Otra batalla tradicional por estas fechas se libra anualmente en Bruselas, puesto que el Consejo de Ministros de Pesca de la UE aprueba los TACS y cuotas para el próximo año. Y como cada año, la misma historia. Que necesitamos recortar muchísimo, que intentaremos que sea menos, que logramos contener la ira europea. Sea del color que sea, el Gobierno siempre logra recortar menos de lo que anuncia Europa, y así, con paños calientes van re-

cortando cada vez más, sin que los heroicos defensores de cada diciembre, digan ni mu. No obstante, vayan por delante, también como cada año, nuestros mejores deseos para la abnegada delegación española que nos defiende ante la UE.

Así mismo, seguimos esperando de nuestros representantes políticos que fueren ante la Unión Europea medidas eficaces para recuperar el transporte marítimo comunitario, ahora bajo el control de buques subestándar, banderas de conveniencia o segundos registros, en especial en las transacciones marítimas intra comunitarias.

Otras guerras, menos crueles pero también sordas, como las que algunos están organizando para que el Estado permita mandar buques a personas que no tienen la capacitación necesaria para hacerlo.

Aprovechando la presencia en este acto de Dña. Ana Redondo Garrido, Subdirectora General de Competitividad y Asuntos Sociales de la Secretaría General de Pesca, solicitamos que se atiendan nuestras alegaciones elaboradas en el marco del Convenio STCW-F OMI, sobre la reforma en curso de las atribuciones marítimo pesqueras en la pesca y esto ayude a poner punto final a la amenaza que sobrevuela el futuro de tantas alumnas y alumnos, y de los titulados que ya se encuentran en fase laboral.

Esperamos también que el sector, los armadores, las instituciones públicas, las escuelas, los alumnos y los titulados, aprovechemos la ocasión para organizar de una vez por todas la necesaria conexión de las escuelas con el sector económico y reorientar así la realización de prácticas profesionales, creando y regulando la figura del alumno y que estos puedan interesarse por embarcar, permitiéndoles hacer sus días de mar, ofreciéndoles condiciones atractivas, mejorando la habitabilidad de sus barcos, las condiciones sociolaborales y la conciliación de su vida laboral y familiar.

La formación debe estar bajo las rigurosas condiciones que marcan las unidades de competencia de la Ley de Educación, que también prevé convalidar la experiencia laboral, como recoge el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales.

Por tanto, menos presionar al Estado para que permita mandar buques sin las necesarias garantías formativas y el imprescindible respeto a convenios y estándares internacionales, y más esforzarse en sacar adelante un sector de futuro, fortalecido por el tiempo y orgulloso de su vocación marinera. A pesar de las presiones, el Gobierno es garante de la legalidad y confiamos en que esta se cumpla.

Vivimos en un mundo globalizado y con un sector primario sometido a duras condiciones económicas



“Guerras que algunos organizan para que el Estado permita mandar buques a quien no tiene la capacitación necesaria para hacerlo”

“La SGP debe respetar el Convenio STCW-F FOMI, para reformar las atribuciones marítimo pesqueras en la pesca”

“A pesar de las presiones, el Gobierno es garante de la legalidad y confiamos en que esta se cumpla”

“Hay que conectar las escuelas con las empresas y reorientar las prácticas profesionales, con la figura del alumno, permitiéndoles hacer sus días de mar”



“Pondremos nuestro empeño, en que el sector no retroceda a condiciones de seguridad felizmente superadas”

“El Blas de Lezo es uno de los referentes de la educación marítimo-pesquera europea, y el centro vasco de referencia para toda la profesión”

y de productividad. Pero confiamos en la viabilidad de una flota dimensionada, capaz de poner en el mercado productos de alta calidad y generadores de un alto valor añadido. Es nuestro deseo y en ello pondremos todo nuestro empeño, por encima de los que quieren que el sector viva en la marginalidad y retroceda a condiciones de seguridad felizmente superadas.

En otro orden de cosas, pero también relacionado con las titulaciones, cabe recordar que se está elaborando un Proyecto de Real Decreto por el que se regulan las titulaciones profesionales y de competencia de la Marina Mercante.

Aprovechamos la presencia aquí del Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, José Luis García Lena, para que se analicen bien nuestras propuestas, siempre referidas al innegociable respeto al STCW-OMI, flexibilizando las condiciones de acceso a las prácticas de mar en los dos aspectos más importantes de acuerdo a la realidad de nuestra flota: la denominación de “buque civil” y la reducción de las GTs.

Más allá de los problemas que atraviesa hoy el sector, estamos aquí para rendir homenaje al conjunto de mujeres y hombres que han tenido y tienen relación con este prestigioso centro educativo.

El Blas de Lezo es uno de los referentes de la educación marítimo-pesquera europea, y el centro vasco de referencia para toda la profesión. Buena parte de los titulados españoles han pasado por sus aulas en algún momento de su formación, conservando intactos en su memoria los momentos de convivencia, de experiencia y de aprendizaje, unidos a las juergas o el ocio que en la biografía de cualquier estudiante está íntimamente ligado a su carrera. Citaríamos una lista interminable de nombres propios para agradecer tantos momentos felices, tanto servicio público, tanto rigor, tanta nobleza como rezuman estas paredes. Pero permítanme simbolizar nuestro cariño hacia profesores, responsables, empleados y alumnos en la figura del que fue director y que además es Socio de Honor de AETINAPE y uno

de nuestros principales colaboradores, del que tan orgullosos nos sentimos.

José Ignacio Espel representa nuestra sólida identificación con este centro educativo y no podíamos dejar de citarle en el momento en que realizamos este sincero y emocionado homenaje. Gracias a su implicación y su compromiso, esta escuela, y sin duda otros muchos aspectos del mundo marítimo pesquero vasco, brillaron con más fuerza y lucieron unos resultados muchísimo más positivos para todas y todos.

Gracias, Espel, gracias, Mikel Arrieta por conservar tan dignamente el mástil de esta Escuela, y gracias a Jaime Legarra, Isabel Zuazo, Juan Luis Gómez Ripalda y a todos y cada uno de los miembros de la comunidad educativa del Blas de Lezo por habernos dado tantas cosas buenas durante sus primeros 50 años, y un afectuoso recuerdo a uno de sus principales referentes, D. Jesús Lasheras.

En este acto vamos a homenajear a don Eduardo Cruz, y también a tantos compañeros que hace ya años pusieron todo de su parte para que AETINAPE fuese una realidad también aquí en Euskadi, como en las principales zonas marítimas del Estado. En ellos queremos homenajear a todos y cada uno de nuestros afiliados.

En hermandad y armonía fuimos juntándonos los titulados más activos del litoral para llegar a constituir lo que ha sido y es el principal referente profesional del sector marítimo en España.

Del País Vasco llegó la hermandad, pero también la capacidad operativa, la creatividad, la solidaridad de tantas personas que habéis contribuido a que la asociación fuese esa familia activa y protectora, y también ese motor con el corazón de acero que impulsa y defiende nuestra profesión en todos los mares.

Gracias por vuestra actitud, vuestro apoyo y tanta vida que durante estos más de 35 años habéis ido aportando a la idea colectiva de AETINAPE como fuerza profesional que todos cuidamos y queremos.



“Queremos simbolizar nuestro cariño hacia la dirección, profesores, empleados y alumnos en la figura del que fue director y que además es Socio de Honor de AETINAPE y uno de nuestros principales colaboradores y referente del que tan orgullosos nos sentimos: José Ignacio Espel”

Quiero recordar también 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, a través de algunos de sus familiares que hoy nos acompañan.

Fuisteis bastantes los vascos que jugasteis 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 cooperando como el que más en el proceso de construcción de nuestra entidad.

A vosotros, a los que participasteis de una u otra forma en esa fase inicial, queremos reconocer vuestra 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 siempre tuvimos a Euskadi como un puntal básico de nuestra asociación, con la memoria llena de abrazos, con el barco lleno de futuro, para que recordemos todo este tiempo juntos como viejos compañeros de viaje. Vosotros, amigos, sois quienes mejor representáis la dignidad de nuestra profesión.

“Aprovechamos la presencia del Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, para que se analicen bien nuestras propuestas, flexibilizando las condiciones de acceso para los títulos de marina mercante a las prácticas de mar en los dos aspectos más importantes de acuerdo a la realidad de nuestra flota: la denominación de “buque civil” y la reducción de las GTs”

También quisimos nombrar Socio de Honor de nuestra entidad a don Eduardo Cruz. Toda una vida a la que se referirá más adelante José Ignacio Espel. Cruz siempre ha sido un referente de prestigio para nuestra organización y para todos los marinos allí donde estuvo: en la Organización Marítima Internacional, en la Unión Europea y en distintas responsabilidades Institucionales y docentes, siendo además el primer presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

Precisamente esa visión panorámica y global del sector siempre nos ha ayudado a enmarcar nuestras luchas, a orientar nuestras opiniones y en definitiva a participar en el debate público con más responsabilidad y acierto.

Estimados amigos y amigas, quiero agradecerles de nuevo vuestra presencia y desearos de paso unas felices fiestas y próspero año nuevo en compañía de vuestra gente. Ojalá el futuro sea mejor para todas y todos, y que dentro de un año nos veamos de nuevo con mejores y más esperanzadoras noticias.

Eskerrik Asko. Muchas gracias

“De Euskadi llegó la hermandad, pero también la capacidad operativa, la creatividad, la solidaridad de tantas personas que habéis contribuido a que la asociación fuese esa familia activa, y también ese motor con el corazón de acero que impulsa y defiende nuestra profesión en todos los mares”

“Siempre tuvimos a Euskadi como un puntal básico de nuestra asociación, con la memoria llena de abrazos, con el barco lleno de futuro, para que recordemos todo este tiempo juntos como viejos compañeros de viaje”



El nuevo Socio de Honor de AETINAPE, Eduardo Cruz Iturzaeta

El sector marítimo-pesquero reafirma su interés en normalizar la profesión



Muñiz reclama una mayor conexión entre alumnado y empresas para fomentar la incorporación de nuevos profesionales a la pesca

Eduardo Cruz, alto funcionario de la OMI, homenajeado por AETINAPE

Las condiciones de trabajo a bordo mejorarán gracias a la próxima ratificación por España del Convenio 188 de la OIT (Organización Internacional del Trabajo), algo para lo cual la flota española “ya se está adelantando” según la Subdirectora de Competitividad y Asuntos Sociales de la Secretaría General de Pesca, Ana Redondo.

La mejora de las condiciones de trabajo a bordo fue una de las constantes referencias en el XX Pleno de AETINAPE que se celebró en Pasaia el 14 de diciembre ante más de 130 asistentes y en el que además de Redondo participaron también Jon Azkue Manterola, Viceconsejero de Trabajo y Seguridad Social del Gobierno Vasco; Lore Suárez Linazasoro, 2ª Teniente Alcalde del Ayuntamiento de Pasaia; Francisco González Rodríguez, Director General de Pesca Marítima del Principado de Asturias y José Luis García Lena, Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante y Mikel Arrieta, Director del Blas de Lezo-Pasaiko Itsas Arrantza BHI-IES Náutico Pesquero Blas de Lezo, quien se dirigió a los asistentes agradeciéndoles su participación y a AETINAPE por su compromiso con el centro en su cincuenta aniversario.

El cincuenta aniversario del Blas de Lezo-Pasaiko Itsas Arrantza BHI-IES Náutico Pesquero Blas de Lezo, fue el motivo principal por el cual la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) se trasladó a este puerto vasco para celebrar su evento anual, donde también se rindió un emotivo homenaje al alto funcionario de la Organización Marítima Internacional, Eduardo Cruz, primer presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) que siempre mantuvo estrechos lazos con la profesión pesquera y cooperó a la formación y el debate social de los asuntos más importantes que atravesó el sector en las últimas décadas. Aprovechó para recomendar a los profesores actuales “que fomenten la vocación de los marinos, más que ofrecer conocimientos que los alumnos pueden adquirir por Internet”.

El presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, reclamó que el sector empresarial y el sistema educativo remen con el mismo rumbo facilitando las prácticas profesionales y consiguiendo una mayor conexión entre los alumnos y el sector. Optó por que a los alumnos se les facilite “hacer sus prácticas de mar, ofreciéndoles condiciones atractivas, mejorando la habitabilidad de sus barcos, las condiciones sociolaborales y la conciliación de su vida laboral y familiar”.

Hacía así referencia a la actual modificación de las atribuciones en buques de pesca, sobre la que algunos armadores están ejerciendo una fuerte presión sobre el Estado para que éste permita mandar buques a personas sin la debida titulación, poniendo en grave riesgo la seguridad de la flota.

En este sentido el Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante, José Luis García Lena, indicó que actualmente también ese departamento está estudiando las alegaciones presentadas por AETINAPE a las atribuciones profesionales de los diferentes títulos académicos. Así mismo abogó por la mejora de las condiciones de seguridad de los buques a partir del trabajo de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), cuyo trabajo ha sido fundamental para mejorar las estadísticas de siniestralidad.

Por su parte, el Viceconsejero vasco de Trabajo y Seguridad Social, Jon Azkue, se congratuló de que gracias al Convenio 188 de la OIT los trabajadores del mar pasen a considerarse “gente normal”, acabando con las condiciones abusivas que en la actualidad deben soportar, a lo que añadió la normalización del papel de la mujer en la profesión marítimo-pesquera.

Intensa emoción en el recuerdo de los primeros pasos de AETINAPE en Euskadi



Los socios fundadores en el País Vasco, homenajeados en un emotivo acto



La organización profesional aprovechó su presencia en Euskadi para rendir un homenaje a los compañeros vascos que participaron en la fundación de AETINAPE hace más de 35 años, entregando un diploma de recuerdo (3 a título póstumo) a 16 de los socios pioneros que juntaron sus esfuerzos para conseguir una entidad profesional fuerte y con capacidad de dignificar el sector náutico pesquero.

El acto resultó muy emotivo, con todos abandonados a los recuerdos y las anécdotas personales que traban las fuertes relaciones de amistad entre los veteranos marinos que formaron la organización marítimo pesquera tres décadas atrás.

Fue un momento irrepetible en la historia de AETINAPE, en el que brillaron las palabras y los ojos de cada interviniente al semblar las relaciones con los demás, al recordar vivencias y experiencias de aquellos años, tanto en la Escuela náutico pesquera —que también celebraba sus 50 años— como a bordo o en convivencias informales.

Los diplomas de Socio Distinguido, fueron entregados a los siguientes compañeros:

- XABIER ANATOL LOPETEGUI
- FERNANDO RÍOS PARDAVILA
- JESÚS MARURI ELOSEGUI
- JOSÉ ANTONIO LARRUSKAIN ERRAZQUIN
- FRANCISCO JAVIER GARCÍA DE GARAYO PÉREZ
- JUAN MANUEL SANLÉS FONTÁN
- MANUEL GÓMEZ CES
- JOSÉ MANUEL OTERO PESQUEIRA
- JULIO CESAR DIEZ QUIJANO
- JUAN ANTONIO BILBAO LARRABASTER
- JON KEPA AIESTARAN AIESTARAN
- JOSE LUIS ZABALA FIGUEROA
- MANUEL PEREZ IBEAS (TITO)

En cuanto a los diplomas a título póstumo fueron entregados a familiares de:

- JUAN M. AIZPURUA CINCUNEGUI
- MANUEL ÁLVAREZ PÉREZ (MAGÍN)
- JULIO ALFONSI CASTRO



José Ignacio Espel entrega el Diploma de Socio de Honor a Eduardo Cruz



Xabier Anatol Lopetegui con Mikel Arrieta, Director del IES Blas de Lezo



Fernando Ríos Pardavila con Muñiz



Jesús Maruri Elósegui recoge el diploma de manos de Ana Redondo, Subdirectora de Competitividad y Asuntos Sociales de la Secretaría General de Pesca



*José Antonio Larruskain
Errazkin y Lore Suárez,
Segunda Teniente de Alcalde
del Ayuntamiento de Pasaia.*



*Francisco Javier García de
Garayo recoge el diploma
de manos de Mikel Arrieta,
Director del IES Blas de Lezo*



*Juan Manuel Sanlés Fontán,
recibe su diploma de manos de
Francisco González Rodríguez,
Director General de Pesca
Marítima del Principado de
Asturias*



*Manolo Gómez Ces y Ana
Redondo, Subdirectora de
Competitividad y Asuntos
Sociales de la Secretaría
General de Pesca.*





José Mnauel Otero Pesqueira recoge el diploma de manos de José Luis García Lena, Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM.



Julio Díez Quijano y Francisco González Rodríguez, Director General de Pesca Marítima del Principado de Asturias.



Juan Antonio Bilbao Larrabaster y José Luis García Lena, Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM.



Maite, viuda de Juan Aizpurúa Cincunegui, recoge el diploma de socio distinguido a título póstumo de manos de Mikel Arrieta, Director del IES Blas de Lezo.



Patxi, hijo de Manuel Álvarez (Magín), recoge el diploma de socio distinguido a título póstumo de manos de Mikel Arrieta, Director del IES Blas de Lezo.

“Manifiesto Mediterráneo”, por el rescate de los migrantes



DECLARACIÓN NÁUTICO PESQUERA SOBRE LA TRAGEDIA MIGRATORIA MARÍTIMA DESDE ÁFRICA



Izar de la Hoz y Andrea Muñoz, alumnas del Instituto Náutico Pesquero Blas de Lezo de Pasaia, fueron las encargadas de leer el Manifiesto Mediterráneo, elaborado por AETINAPE ante las políticas de abandono de los emigrantes africanos que promueven algunas autoridades.

1. Todas las personas somos iguales, naveguemos en la nave que naveguemos
2. Cualquier código de navegación y cualquier planteamiento moral obliga a auxiliar a los demás cuando tienen dificultades
3. Cualquier persona o institución pública o privada, incluidos los Estados, tienen la obligación de rescatar a personas cuando estas se encuentran con dificultades en el mar
4. Los pescadores que faenan o se desplazan por el mar lo hacen para defender su economía y la de su empresa: sus vidas, su profesión, su riqueza y el bienestar de sus familias
5. Cuando un pescador rescata un naufrago no mira su color ni su procedencia. Se compromete con su supervivencia y se esfuerza en ofrecerle bienestar
6. Los pescadores forman parte del país que indica su bandera, por lo que de alguna forma su comportamiento representa a toda la ciudadanía de ese país
7. Ni los pescadores ni los naufragos son responsables de las condiciones geopolíticas a ambos lados del Mediterráneo, que competen a los gobiernos y las empresas con intereses en África y Europa y cuyo comportamiento explica el tráfico de personas en pésimas condiciones de navegación
8. Estados como el Español y nuestros socios europeos tienen la obligación de ofrecer atraque lo más cercano y seguro posible, a cualquier barco que haya rescatado a una persona en peligro, y ofrecerle los recursos básicos de supervivencia. La diplomacia profesional debe cooperar a que eso ocurra
9. El Estado debería agradecer públicamente cualquier rescate que realice un buque español, además de ofrecerle la ayuda económica necesaria para compensar las pérdidas que el rescate o el transporte haya causado a la actividad económica de la nave, puesto que en algunas ocasiones se causan perjuicios económicos a la actividad laboral y empresarial
10. La comunidad marítimo-pesquera española agradece orgullosa la heroicidad de las personas que salvan vidas humanas en el mar

En Pasaia, a 14 de diciembre de 2018



Manuel Queimaño, Secretario General; José M. Muñiz, Presidente y José Antonio Prendes, Vicepresidente 1º

La Asamblea de AETINAPE llama al alumnado a comprometerse con la profesión

En el marco del XX Pleno de AETINAPE se celebró la Asamblea General, dando el Secretario General lectura al Acta anterior, que fue aprobada por unanimidad.

Se informa del estado de cuentas y del capítulo de ingresos y gastos y se sometió a votación el presupuesto para el ejercicio 2019. La Asamblea aprueba por unanimidad la congelación de las cuotas y continuando con la política de austeridad y contención del gasto se ha reducido el presupuesto en un 5% en este pasado ejercicio, continuando así con la política de ajustes que en los últimos 11 años ha supuesto una reducción del presupuesto del 35%.

Una vez más y como consecuencia de la subida de las comisiones bancarias por los trámites realizados con los bancos, se ruega a los socios que actualicen sus datos bancarios para evitar los gastos de devolución de los recibos.

Los socios en la Escuela o en el paro, deberán justificar su situación enviando copia actualizada de la matrícula en la Escuela o de la Tarjeta de Demandante de Empleo.

En cuanto a la renovación de cargos, la Asamblea General ratifica al Comité Ejecutivo, Delegados y Colaboradores.

El Presidente informó a la Asamblea de los objetivos recogidos en su discurso, e hizo un llamamiento a los alumnos para que asuman un compromiso en estos momentos trascendentales para el futuro de la profesión.



La histórica bandera vasca de AETINAPE presidió el XX Pleno

Confesiones de un bacaladero vasco en Terranova

Garazi Rezabal, de El Diario Vasco, realizaba el 18 de enero de 2018 una interesante entrevista a nuestro compañero y amigo José Antonio Larruskain, uno de los más importantes referentes de la historia de la pesca del bacalao.

Aquí la reproducimos por su extraordinario interés, relacionado con la memoria histórica marítimo-pesquera

José Antonio Larruskain, patrón de Hondarribia, rememora a sus 81 años los mejores y peores momentos de una vida marcada por la dureza en alta mar, tal y como hace en el documental “Arte al agua”, del que es uno de los protagonistas.

José Antonio Larruskain, se sumergió con apenas 14 años en el mundo de la pesca. Tras la muerte de su padre a los 39, el “vikingo” hondarribitarra, mayor de siete hermanos, se vio obligado a dejar atrás tierra firme y hacer del mar su nuevo hogar. A sus 81 años, el veterano patrón luce unos ojos claros y vivos como los de un veinteañero, quizá por todo el mundo que ha visto con ellos, y cada arruga que dibuja su cara esconde una pequeña gran historia en la que casi nunca falta un barco. Él se describe como una persona luchadora, de mente abierta y, sobre todo como un hombre con mucho humor. Tras 42 años faenando en el mar, da la bienvenida al 2018 como una estrella de la gran pantalla. Y no por desempeñar un gran papel en una película hollywoodiense, sino porque junto a otros dieciocho protagonistas más, narra su historia íntima y personal sobre sus años ejerciendo como bacaladero de Terranova en el documental “Arte al agua”. Esta proyección en ocho semanas ya ha superado los 4.000 espectadores, convirtiéndose en un fenómeno que ha atraído a los Cines Príncipe incluso a ciudadanos de Bermeo y Ondarroa vinculados al mar.

Una pregunta obligatoria, ¿le ha gustado el documental?

- Me ha encantado. El director el holandés Oliver van der Zee, es una gran persona. Ha sido un placer compartirle mis recuerdos y las grabaciones que hice en “Super 8”. Hace unos cuantos años tres catalanes también se interesaron por esas imágenes, incluso vinieron a casa para llevarse unas cuantas de gran valor. Pero una vez que salieron por la puerta, no los volví a ver. Ni a ellos, ni a las imágenes... una pena. Retomando la pregunta, me ha gustado mucho, mucho, mucho la proyección, y por lo que tengo entendido está siendo un éxito de taquilla.

Todas las historias que narran usted y sus compañeros son muy duras....

- Si te digo la verdad, lo que se ve en la pantalla es una mera pincelada de la realidad. Coser y cantar en comparación con lo que nosotros tuvimos que vivir. Es muy difícil mostrar lo que vivimos y, si te soy sincero, no merece la pena. Yo soy de las personas que dicen “lo malo guardar y lo bueno contar”, eso es más cierto que Dios.

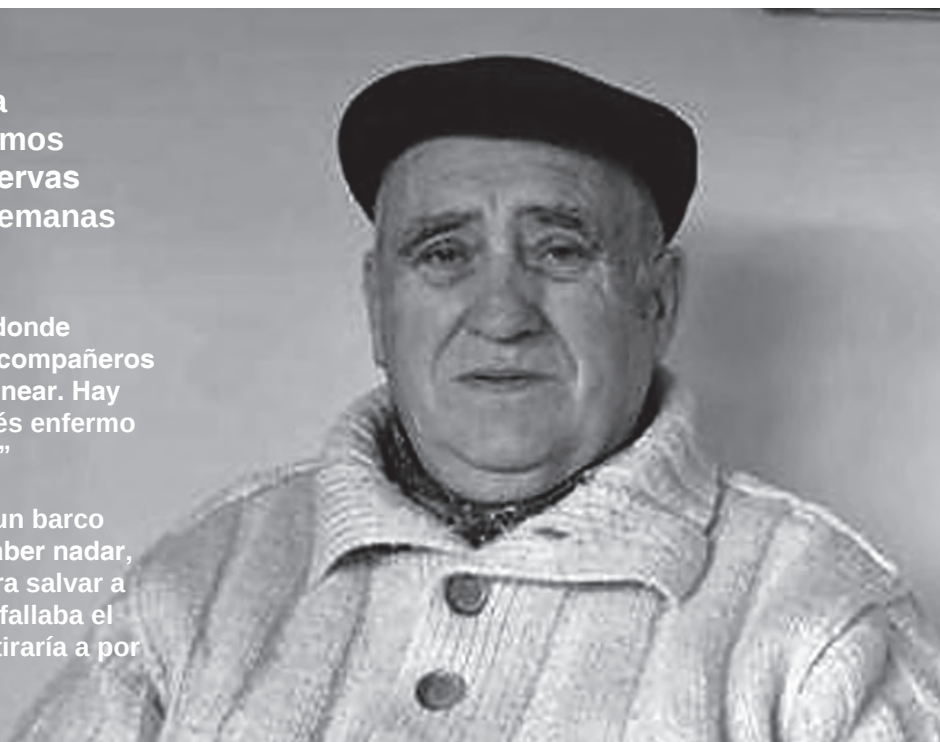
En la proyección se ve que las condiciones de trabajo eran malas.....

- Pésimas. Después de dos días trabajando sin descanso, llenos de sangre, no teníamos agua para limpiarnos todos. El médico del barco, muchas veces era yo. Menos mal que gracias al doctor José Luis Alarcos en los años cincuenta obligaron a todos los barcos, de pesca y mercante, a llevar un botiquín de emergencia. Cuando necesitábamos usarlo un experto nos explicaba qué teníamos que hacer y nosotros, siguiendo sus indicaciones, hacíamos lo que podíamos en plena mar. La comida era una porquería, no teníamos frigorífico y las reservas después de unas semanas daban asco. Lo único que me ha mareado en un barco ha sido el olor a pan pasado...menos mal que para los 60 ya hacíamos nuestro pan. Y bueno, las horas de comer y dormir no se respetaban. Amanecías con un “santo y buenos días y arte al agua”, frase que por cierto hoy en día aún se utiliza, y nos poníamos directamente a trabajar. La pesca es así, cuando hay peces no se puede esperar. No había excusa que valiera para no trabajar: podías estar enfermo o con un brazo herido, que te levantabas y trabajabas como el resto de los compañeros. En mi opinión, trabajar en un barco de pesca es el oficio donde menos vagos hay. Tus compañeros no te permitirán nunca holgazanear mientras haya pesca. Eso sí, cuando encontramos una ocasión para echarnos una cabezadita, descansábamos estupendamente. Creo que era por estar ocho personas como sardinas en lata en un camarote, sudados, sucios..... ¡le sumabas al hedor que se respiraba el cansancio del cuerpo y uno se quedaba seco!.

“La comida era una porquería, no teníamos frigorífico y las reservas después de unas semanas daban asco”

“La pesca es el oficio donde menos vagos hay, tus compañeros no te permiten holgazanear. Hay que faenar aunque estés enfermo o tengas un brazo roto”

“El compañerismo en un barco era excepcional. Sin saber nadar, me he tirado al mar para salvar a amigos, seguro que si fallaba el rescate, algún otro se tiraría a por nosotros”



¿Cómo le resultaba la convivencia con sus compañeros cuando estaban en el mar?

- Nunca he tenido problemas con mis compañeros. Siempre he intentado cuidarles, y ellos también me cuidaban bien a mí, éramos como hermanos. Confiaba tanto en ellos que yo, sin saber nadar, me he tirado en dos ocasiones al mar para salvar a amigos. Estaba seguro de que si fallaba el rescate, alguien se tiraría al agua a por nosotros. Pero es cierto que había patrones y capitanes que se portaban muy mal con la tripulación. Muchos no tenían piedad, pero eso no era mi caso. Fíjate cómo eran algunos que recuerdo unos cuantos barcos con una cárcel en el rancho de proa y los que tenían el mando no dudaban en utilizarla. Muchas armadoras también se portaban muy mal con los pescadores, y yo siempre que he podido los he defendido ante los superiores. En una ocasión, antes de zarpar hacia Terranova a por bacalao, como patrón decidí contar las anchoas que llevábamos en el barco para comer durante el viaje. Yo soy casero, pero también espabilado, y no había que ser muy listo para saber que ahí no había suficiente comida. Con las sumas y divisiones hechas vi que con las reservas que llevábamos nos daba a una anchoa y media por cabeza al día, algo inhumano. Así que le dije al Capitán que no íbamos a zarpar aún y fui directamente a hablar con el viejo Serra, con la armadora que trabajaba por aquel entonces. Después de hablar con él conseguí duplicar la ración de anchoas para el viaje. Hoy en día aún sigo peleando por los derechos de los trabajadores a través de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, donde luchamos por dignificar una profesión antigua y modernizar el sector marítimo-pesquero en su conjunto.

Y siendo tan cruda la realidad, ¿Cómo decide uno ser parte de esa aventura?

- Nadie buscaba aventura, todos íbamos por una cosa: dinero. Aunque somos pocos los que nos acordamos, hace cincuenta años había mucha pobreza, no teníamos que llevarnos a la boca. Todos empezábamos a trabajar a una edad temprana. Es lo que había. En mi caso tuve que comenzar a trabajar a los 14 años. Mi padre murió a los 39 y yo era el mayor de siete hermanos, debía ayudar a mi madre y mantener a la familia. Primero empecé a trabajar en la radio, pero lo que ganaba no daba para alimentar a tantos estómagos, así que empecé a trabajar como pescador con un tío mío en la merluza. No cobraba ni un duro pero había que salir. A los 16 partí con la armadora Laboa, del padre de Mikel Laboa, a Terranova. Por cierto, el barco que sale en el documental es suyo, una de las mejores casas que ha habido en Pasaia. Una pena que ningún hijo quisiera seguir con el negocio. A los 21 la casa Laboa quiso que me quedase en tierra para sacarme el título de patrón, convirtiéndome en uno de los más jóvenes que marchaba a Terranova con ese cargo.

Ascendió mucho en poco tiempo.....

- Siempre he sido muy trabajador. Cuando iba al colegio era de los que se quedaban a la noche leyendo libros para aprender más. Además, siempre he tenido predisposición para trabajar de manera profesional. Se podría decir que he sido como Messi, pues he tenido muchas y cuantiosas ofertas durante mi carrera profesional. Los que íbamos a Terranova teníamos buenos sueldos. Pescábamos mucho y ganábamos más, y por supuesto había que aprovecharlo. Celebrábamos fiestas espectaculares.

“Cuando la industria del bacalao se hundió en Pasaia, las empresas armadoras se portaron muy mal con nosotros. Yo pude reengancharme e ir a Groenlandia y Noruega”

No solo cuando llegábamos a nuestro destino, también cuando estábamos en plena mar. Si tocaba un día especial, por ejemplo un cumpleaños, yo como patrón permitía un poco de parranda, a veces incluso nos íbamos al puerto más cercano para celebrar, una de las razones por las que me querían tanto los trabajadores. Cuando me enteré de que nació mi hija, estuvimos tres días de celebración. Con el dinero del bacalao, además, yo compraba todo lo caro y moderno. Así compré una Super 8. Diría que fui uno de los primeros en meter una de esas cámaras a bordo, y como patrón no me molestaba el trabajar empecé a grabar dentro del barco.

A Terranova, además de guipuzcoanos, iban muchos gallegos como se puede ver en el documental...

- Más de la mitad que venía en las parejas de barcos eran gallegos como ellos matizaban, gallegos de Trintxerpe...y la verdad es que nos llevábamos muy bien. Les recuerdo siempre preocupados por tener un traje nuevo, con un periódico bajo el brazo y un reloj brillante luciendo en la muñeca. Tenía gracia, porque con que se mojara solo un poco con la lluvia el traje se estropeaba, el periódico no lo podían disfrutar porque no sabían leer y el reloj no importaba que funcionase o no. Como ellos decían, solo querían un “reloxo que brilla moito”. Y eso sí, siempre queriendo comer una patata cocida, tenían un aprecio a ese “manjar” que yo no entenderé nunca. “Nadie se embarcaba en busca de aventura... solo por dinero. Pescábamos mucho y ganábamos más. Yo compraba todo lo caro y moderno”

Pero esa época pronto llegó a su fin...

- Llegaron máquinas que nos facilitaban mucho el trabajo. Nuestra labor era cada vez más amena, pero los canadienses se pusieron duros y no pudimos volver a por bacalao. Los canadienses son muy rectos, nada que ver con los españoles, y las multas si pescabas en zona prohibida eran muy cuantiosas; nadie quería arriesgarse. De esta manera el negocio fue decayendo. Es verdad que se gestionó muy mal la pesca del bacalao en la zona, pero yo soy de los que opina que esas nuevas normas fueron implantadas por intereses económicos, ya que era una zona donde había petróleo.

Sin el bacalao de Terranova, ¿cómo se reconvirtieron?

- Cuando la industria del bacalao se hundió en los setenta, en Pasaia las armadoras empezaron a vender sus barcos. Así, de la noche a la mañana, todos los que trabajábamos en Terranova nos vimos en la calle, y por aquel entonces eso del paro no existía. Las armadoras se portaron muy mal con nosotros, hicieron mucho daño. Yo supe sacarme las castañas del fuego y conseguí otros trabajos. Siempre he sido muy abierto de mente y, además, siempre me he sentido muy apoyado por las casas armadoras. Fui el primero en ir a Groenlandia en pareja a por bacalao y el segundo a Noruega. Hasta me ha llamado el Gobierno Vasco para impartir clase de pesca en países africanos.

Antes de la drástica decisión tomada por el Gobierno de Canadá, los bacaladeros sí debíais cumplir ciertos requisitos, ¿verdad?

- Sí, a bordo contábamos con un inspector o aprendiz, y se suponía que este debía controlar nuestra pesca. Pero no hacía nada. Con tal de tener lleno el estómago, suficiente. Se suponía que debíamos cumplir unas cuotas, pero falseábamos todo; si teníamos con nosotros 100 toneladas, nosotros apuntábamos que llevábamos 300-500 Kg y, aunque se suponía que era obligatorio nunca apuntábamos el bacalao que una vez pescado desperdiciábamos echándolo otra vez al mar... no había ningún control real. Ahora la situación es completamente distinta. Hoy en día es como en el tango, se baila en el cuadrado, solo te puedes mover en una zona y las inspecciones son muy rigurosas.

Cuáles han sido los peores momentos?

- Mentiría si dijese que no tengo malos recuerdos. He vivido momentos duros en el mar que no volvería a pasar. Para mí el peor momento era cuando tenías que comunicarle a un compañero que algún ser querido había muerto en tierra. Eso era muy duro. Y también que muriera alguien faenando. Mi tripulación y yo fuimos los primeros en mandar un cuerpo a casa. En ese momento era patrón de tres parejas de bacaladeros y un compañero murió. Ordené a los seis barcos que estaban a mi cargo ir a tierra y entre todos pagamos los costes del ataúd y traslado del cuerpo. No, no era un trabajo fácil, pero también he vivido momentos que no cambiaría. Tengo claro que si volviera a nacer repetiría mi experiencia en el mar y en Terranova sin duda alguna.

La UE hace suyo el Convenio 188 de la OIT y España adaptará su normativa para cumplirlo

El pasado día 26 de febrero, Aetinape representada por el Vicepresidente segundo, Francisco Javier Martínez Couto, asistió a la reunión de la Comisión de Asuntos Sociales del Comité Consultivo del Sector Pesquero, que tuvo lugar en la sede de la Secretaría General de Pesca (Madrid).

Siendo los asuntos tratados: La presentación del anteproyecto de ley por el que se modifica el Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, en materia de trabajo en la pesca. Y el Estudio del Informe sobre la trasposición de la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016; revisado. Directiva, por la que se viene a asumir como Derecho comunitario casi la totalidad del texto del Convenio 188 OIT, salvo la parte relativa a la certificación de los buques, así como algunas disposiciones sobre Seguridad Social. Directiva que ha de incorporarse a nuestro ordenamiento jurídico antes del 15 de noviembre de 2019.

Reunión en la que participaron representantes de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura; de la Dirección General de la Marina Mercante; de la Dirección General de Trabajo; de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social; del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo; del Instituto Social de la Marina; de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social; de las Centrales Sindicales: Comisiones Obreras y UGT; de la Confederación Española de Pesca (CEPESCA); de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores; y de AETINAPE.

Europa da la razón a España

Los marinos embarcados en buques con bandera francesa vuelven a cotizar a la Seguridad Social Española. El conflicto entre España y Francia por las cotizaciones de los marinos embarcados en pesqueros con bandera de Francia, pertenecientes a empresas armadoras españolas establecidas en España se resuelve a favor de nuestro país.

España recurrió al Consejo de Conciliación de la Comisión Europea y esta resolvió que hay que aplicar la legislación española, aquellos trabajadores que cumplen los requisitos se han ido dando de alta en el Régimen Especial del Mar español a lo largo del 2018.

La Delegación española y francesa están manteniendo reuniones para negociar la forma más idónea para recuperar las cotizaciones que empresas y marineros han pagado a la Seguridad Social francesa.

Se pide a los socialistas gallegos que se impliquen en defensa de la profesión náutico-pesquera

La delegación de AETINAPE que trabaja en defensa de los títulos náutico pesqueros ante las amenazas de un grupo de armadores que quiere desvalorizarlos ha pedido a los socialistas gallegos que se impliquen en la defensa de los TNP.

Esta delegación ha elaborado las alegaciones al Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero y que participa en las reuniones en la Secretaría General de Pesca de la Comisión de Asuntos Sociales del Comité Consultivo del Sector Pesquero.

Sus componentes han mantenido el pasado 17 de diciembre una reunión con el Secretario General del PSDG-PSOE, Gonzalo Caballero, en Santiago de Compostela para informarle de la posición de AETINAPE respecto a este Proyecto y pedirle su apoyo a las alegaciones de la Asociación y la defensa del cumplimiento de la legalidad marítima internacional.

Amarradores y remolcadores amenazan con huelgas si liberalizan el sector

Los trabajadores de los servicios portuarios de amarre y remolque han planteado convocar huelgas en todos los puertos españoles si se permite la entrada de buques de banderas de conveniencia para la prestación de dichos servicios.

La Reserva de Bandera está contemplada en el Reglamento UE2017/352 del Parlamento Europeo.

Los trabajadores de las empresas de Tráfico Interior de Puertos de los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Castellón, Cartagena, Ferrol, Huelva, Las Palmas, Sagunto, Tenerife y Valencia, consideran que la entrada de buques de otras banderas es una amenaza que precariza su trabajo.

Los buques de pabellón distinto al español que puedan cubrir estos servicios se registrarán por la normativa y legislación del país de bandera lo que acabará con los derechos laborales de los trabajadores del sector. Exigen que lo hagan en igualdad de condiciones y que respeten los derechos y obligaciones.

La formación náutico-pesquera, una prioridad para Fomento

José Luis Abalos Meco
Ministro de Fomento

En España la población se concentra principalmente en la costa. Su ubicación geográfica la sitúa en el cruce de las grandes rutas de navegación del Atlántico y el Mediterráneo. De ahí el altísimo grado de internacionalización de nuestra economía, cuya actividad se nutre de los principales mercados internacionales gracias al dinamismo portuario. La vocación exportadora forma parte de la cultura empresarial española.

El sector marítimo en nuestro país cobra importancia en multitud de actividades: desde la pesca -España es uno de los principales productores del mundo- hasta las actividades de turismo náutico o vinculadas a la actividad costera, con un elevado número de embarcaciones destinadas a tráfico turístico. No es de extrañar, pues, que los titulados náutico-pesqueros encuentren en estos sectores productivos un importante caladero profesional, que crecen año tras año.

Esta suma de condiciones de nuestro país hacen que una de las principales preocupaciones del Ministerio de Fomento sea la de disponer de profesionales del sector marítimo cualificados y formados de primer nivel. Lograr la máxima formación y especialización laboral se convierte en una condición necesaria para que la actividad de las empresas del sector marítimo español puedan desarrollar su actividad de manera satisfactoria, sostenible y, sobre todo, segura.

La seguridad es un requisito imprescindible de cualquier actividad de transporte, y por eso constituye una de las principales líneas de actuación del Ministerio de Fomento. Es un hecho conocido que en el sector marítimo la seguridad está vinculada de una forma especial al factor humano, es decir, a la profesionalidad y pericia de los trabajadores. Por ello, desde Fomento prestamos una especial atención a todo lo que esté relacionado con la formación y capacitación de los profesionales del transporte marítimo. Esta especial preocupación por la seguridad está y va estar presente a la hora de abordar las diferentes reformas regulatorias que afectan al colectivo de los titulados náutico pesqueros, como son la modificación del Real Decreto 973/2009 por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Esta modificación, necesaria para corregir los diferentes incumplimientos de la normativa europea que puso de manifiesto la auditoría de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, se encuentra ya en marcha. La reforma recogerá las diferentes perspectivas de todos los colectivos implicados con la seguridad como pilar básico.

El esfuerzo y la implicación de los titulados náutico-pesqueros es crucial para contar con un sector marítimo eficiente, seguro, sostenible y al servicio del desarrollo, la generación de trabajo y riqueza. La calidad y eficiencia de nuestros puertos depende de los hombres y mujeres que trabajan en ellos.





El buque sin tripulación

José Ignacio Espel Fernández

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de Honor de AETINAPE

Estamos recibiendo últimamente mucha información de los vehículos sin conductor. Numerosas pruebas se realizan en EEUU y otros países. Al parecer la tecnología nos permitirá ver en unos años coches auto dirigidos mientras sus pasajeros se dedican a actividades como la lectura o el trabajo con su PC... Se han producido algunos accidentes, pero la seguridad de estos vehículos es alta y no olvidemos que los actuales conductores producimos también muchos accidentes.

¿Y los barcos? ¿podrán algún día navegar sin tripulación? Según un informe de la división Marítima de Rolls-Royce hacia el año 2030 será frecuente ver en el mar buques autónomos. Recientemente han firmado un acuerdo con la naviera japonesa Mitsui O.S.K para realizar unas pruebas con un ferry en la isla de Seto en Japón.

Es evidente que estas embarcaciones han de disponer de unos programas lo suficientemente robustos para que puedan hacer frente a cualquier incidente imprevisto y cumplir con todas las leyes y regulaciones vigentes en el mundo marítimo.

Al contrario, SorenSkou, director ejecutivo de la naviera de MAERSK (la más importante del mundo en movimientos de contenedores), no ve grandes ventajas económicas por eliminar las tripulaciones de los buques: "No veo que sea posible en un portacontenedores de 400 metros de eslora y 200.000 toneladas de peso muerto que no exista una tripulación, más o menos reducida, a bordo".

En la actualidad los avances tecnológicos: máquinas desasistidas, sistemas informáticos para que el buque atraque sin actuación humana, son cada vez más frecuentes. Todo ello reduce la tripulación y hace que la vida a bordo sea más agradable y se navegue con mayor seguridad.

Estadísticamente el 85% de los accidentes en la mar de deben a factores humanos. El buque autónomo ¿podrá reducirlos? o bien, ¿el riesgo de error humano se transferirá al control remoto terrestre?

Los proyectos en estudio o pruebas son numerosos. En 2015 el Gobierno de Finlandia financió un proyecto entre los Ferrys finlandeses y Rolls-Royce. Otros proyectos son financiados por la unión europea, el gobierno noruego y el Reino Unido. China, Estados Unidos y Japón realizan ya pruebas...

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha acordado una definición para los buques autónomos que navegan en superficie (MASS) y pretende crear una regularización específica para ellos. De momento y hasta que OMI los regule Dinamarca, Finlandia y Noruega han adaptado su regulación doméstica para los buques autónomos.

Nos quedan unas preguntas de difícil contestación: ¿serán rentables estos buques? a futuro, ¿el marino "será terrestre" y dirigirá la nave desde instalaciones en tierra? ¿llegaremos a ver en unas generaciones el buque de pesca autónomo?

Lo que si podemos afirmar es que el marino, embarcado o terrestre, seguirá existiendo.

¿Quién tiene la culpa?

Eduardo Cruz Iturzaeta

Capitán de la Marina Mercante, Capitán de Pesca, Licenciado en Ciencias Físicas y Socio de Honor de AETINAPE

Cuando algo malo sucede, cuando la noticia de una desgracia nos llega, cuando se produce un accidente con víctimas y daños, nos sentimos mal. Pasados los primeros momentos de estupor y pena, surge con fuerza la pregunta de este titular, generalmente acompañada de repetidos “¿Por qué? ¿Por qué pasó lo que pasó?”.

De todas las múltiples cosas malas que pueden suceder - que a veces suceden - nos enfocamos ahora hacia los accidentes marítimos, no pretendiendo que sean los más importantes de todo tipo de accidentes, sino por ser tema más afín con nuestra propia vida e historia y, dicho sea sin presunción, por ser asunto más conocido.

Bien es cierto que los accidentes marítimos, es decir, los que suceden en buques o botes o lanchas o balsas o pateras cuando entre ellas se abordan, o embarrancan, o chocan o se hunden, se aprecian dos mundos que están alejados uno de otro a pesar de compartir la aventura de flotar y navegar. Uno de estos mundos son las embarcaciones que van cargadas de personas que escapan de guerras y persecuciones o se lanzan sin red en busca de un futuro mejor o, simplemente, en busca de un futuro.

El otro mundo es el compuesto por buques y embarcaciones que transportan mercancías (por mar se mueve el 90% de todas las mercancías del mundo). Está integrado también por pesqueros en sus múltiples variantes, por buques que con confort o lujo llevan miles de pasajeros a bordo, por tantos buques y embarcaciones de servicios varios (rescate, salvamento, lucha contra la contaminación, vigilancias, militares, etc.), sin olvidar a las muchas personas que hay en el mundo que disfrutan de la vela, o de la pesca deportiva o que gozan navegando de acá para allá y más si la brisa es suave, la mar en calma y la tarde apacible. Que, además, el turismo náutico es asunto económicamente muy importante. En otras palabras, un mundo es el de las personas que mueren cuando escapan por la mar. El otro mundo es de las personas que mueren cuando trabajan o disfrutan por la mar.

¿Cuál es el más importante de estos dos mundos?

Es una pregunta que se suele contestar con estadísticas y números que se comparan fácil, porque los números aguantan todo. Véanse sino los análisis de los resultados de elecciones, donde todos demuestran que han ganado algo. Decimos que una persona muerta no tiene comparación con nada, pero la realidad no es así, porque la proximidad de la persona muerta y la inmediatez del suceso aportan componentes que desfiguran la comparación. Hubo catástrofes marítimas donde se produjeron miles de muertos (p. ej., “JOOLA”, Gambia, año 2002, unos 2000 muertos, no pocos comidos por tiburones, o también “DOÑA PAZ”, Filipinas, año 1987, 4341 muertos, hay muchos más casos) que recibieron escasa atención de los medios de comunicación social de por aquí, muy poco o nada más allá de la escueta noticia de agencia. Sin duda se lamentan estas y otras tragedias lejanas pero se comprende que duela más la pérdida de tripulantes compañeros en el oficio y no digamos si son colegas o conocidos o paisanos.

Es en estos casos cuando surgen con fuerza las preguntas que encabezan este artículo: “¿Por qué?” y la que va a continuación, “¿Quién es el culpable?” Son preguntas legítimas y lógicas a las que los ciudadanos tenemos el derecho de que sean válidamente respondidas. Son preguntas de interés. La que pregunta por el “por qué pasó lo que pasó” está referida al pasado. La que se preocupa por el culpable mira al futuro. Al culpable se le castiga para que nunca más repita lo que hizo mal. Parece asunto claro, pero ¿es así de simple?

Desde luego que no. Las preguntas son legítimas sin duda, pero tomadas a la ligera son rampas resbaladizas que casi sin enterarte te adentras en ellas, pierdes tu agarradero y ahí te vas deslizando ganando velocidad y sin parar llegas a ninguna conclusión, a ninguna observación de provecho, a ninguna parte.

El escenario de esta caída por rampa es conocido por repetido. Sucede un accidente marítimo, se siente dolor por las posibles víctimas y daños y rápidamente, con desahogos de suficiencia, se elabora la historia de lo que pasó, por qué pasó y se apuntan culpables. No es solo cosa de unos colegas una tarde en un bar, que también. Los medios de

comunicación social, prensa, radio, televisión, especialmente si son de ámbito local, también asociaciones profesionales y grupos sociales, se posicionan en las rampas resbaladizas citadas y, más o menos veladamente, explican el accidente, a su polarizada manera, claro.

Explicaciones que tienen características comunes. Por ejemplo, referencias a “expertos bien informados” sin citar ni nombres ni sus méritos para ser expertos. Se describe el accidente mediante generalidades gruesas y sin lógica. Se insinúan culpabilidades de las autoridades o de los que operan y manejan el buque, u otros colectivos, según afinidades, sometimientos y prioridades. La extensión y duración de los lamentables diagnósticos de lo que pasó y de quien es la culpa dependen de la mayor o menor gravedad del accidente. También dependen de si surge pronto otra noticia de entidad suficiente que deja sin espacio ni tiempo al tratamiento amateur del accidente marítimo. O sea, todo muy lejos de la realidad y sin la mínima solvencia para que el análisis del accidente cumpla sus legítimos objetivos de saber que pasó, por qué pasó y qué lecciones se pueden aprender para posibilitar que ese accidente no se repita más.

La investigación de los accidentes es una obligación de los Estados. En el caso de los accidentes marítimos los Estados están obligados a investigar porque lo dispone el Convenio SOLAS (de la OMI), que en nuestro caso es Ley española. Y también porque lo manda la Unión Europea, que, además, fiscaliza a los Estados miembros con auditorías, para saber si investigan los accidentes marítimos como deben. Ambas organizaciones dan doce meses de plazo a los países para que publiquen sus informes, plazo este que puede extenderse si se justifica la necesidad. ¿Qué tal concuerda esto con la pretensión de que en pocos días se determine quién fue el culpable? ¿Por qué doce meses? ¿No es demasiado? No, no lo es porque investigar, analizar, concluir y recomendar medidas de seguridad es algo muy serio, donde hay que dar audiencia a todos, donde hay que estar exhaustivamente seguro de lo que se afirma, en la medida de lo posible.

Los que escriben los informes de accidentes, además, jamás usarán la palabra “culpable” en sus textos. Lo tienen prohibido por ley. La culpabilidad o inocencia de las personas u organizaciones

implicadas en un accidente marítimo la establecen los tribunales de justicia, según sus procedimientos. La investigación de accidentes que dispone la OMI y la UE no buscan culpabilidades, buscan conocer las causas técnicas que produjeron el accidente. En los informes no figuran los nombres de las personas implicadas y se omite la mayor cantidad posible de datos que permitan identificarlos.

Los accidentes marítimos se tienen que investigar por un organismo oficial del Estado que sea muy independiente y muy libre para aguantar con decoro las posibles presiones que puedan venir de los intereses implicados. Investigar un accidente es señalar fallos, sus causas, consecuencias, incumplimientos legislativos o de procedimiento que haya habido, sean cuales sean las organizaciones o las administraciones implicadas, por fallos de su personal, sean empleados, funcionarios o servidores públicos. Ninguna autoridad pública o empresa privada debería tener posibilidad alguna de interferir en la investigación del accidente presionando a los profesionales que la realizan. Cosa que ha podido suceder, pero en la dirección equivocada, es decir, porque presionan al “mensajero” (que es el órgano investigador que escribe el informe de la investigación) y no a la corrección de sus propios fallos o incumplimientos detectados.

Los informes de los accidentes los produce el órgano investigador tras concluida la investigación. Pero antes de hacer públicos esos informes, el órgano investigador los tiene que remitir a las partes implicadas para que aleguen lo que deseen si lo creen necesario. El órgano investigador tiene que revisar sus informes a la luz de lo que expongan las partes implicadas y corregirlos en lo que proceda. A partir de este momento es cuando se hacen públicos los informes, generalmente en una página web. En España el órgano investigador es la CIAIM. Muy conocidos por su extensa experiencia son el MAIB del Reino Unido y el USCG de USA. Cada país que tiene flota tiene su propio órgano investigador y publica sus informes de accidentes marítimos.

Una interesante línea en la investigación de accidentes, en especial en las declaraciones de tripulantes u otras personas que por su trabajo han intervenido en la génesis y desarrollo del accidente, es la llamada “Declaración sin temor”. ¿Por qué hay tripulantes o supervivientes que no quieren declarar o que decla-

ran falsamente? Porque temen sufrir consecuencias perjudiciales por parte de otros si evidencian situaciones de inseguridad o deficiencias organizativas o fallos de equipamiento, etc., a bordo. Se comprende que así sea pero supone una pérdida de información que acarrearía pérdidas de seguridad.

Investigar accidentes marítimos es difícil siempre. A veces no hay materia para investigar, el barco ha quedado destrozado o se ha hundido muy hondo, no hay supervivientes o los hay pero ocultan información y no hablan, o hablan pero se contradicen, no se encuentra información del barco o muy limitada, no coincide el número de tripulantes con el rol, etc. Aún así hay que investigar, buscando información, buscando testimonios, buscando coherencias, buscando indicios y componiendo a retazos la historia de algo malo que sucedió en la mar y que todos deseamos que nunca más vuelva a suceder.

El sector pesquero asturiano. Nuevos planes de gestión

Francisco González Rodríguez

Director General de Pesca Marítima
Principado de Asturias

La flota pesquera asturiana, salvo unas pocas unidades que faenan en aguas NEAFC, está compuesta por embarcaciones que faenan al día en zonas de pesca cercanas a tierra, es decir, se trata de una flota fundamentalmente de bajura, en total son unas 258 unidades de las que el 80% pertenecen al segmento de artes menores, combinando la pesca de unas especies principales con pesquerías estacionales como la caballa y el bonito. También para parte de esta flota adquiere muchísima importancia las posibilidades de pesca alternativas relacionadas con los planes de explotación de especies como: el percebe, la angula, el pulpo y otras actividades como la recolección de algas.

Esta flota, salvo la excepción anteriormente citada, actúa sobre un espacio muy limitado, la plataforma continental asturiana, con unas limitaciones semejantes a las características generales de la plataforma continental española, dada la importancia que para la productividad pesquera representa la profundidad, se podría decir, que esta circunstancia se conforma como un factor limitante en el desarrollo de este tipo de flotas, además, de ofrecer la problemática de disputar el espacio entre las diferentes modalidades pesqueras, consecuencia en frecuentes ocasiones de constantes disputas.

A la actividad pesquera extractiva hay que sumar la actividad indirecta que es capaz de generar: Lonjas y centros de comercialización, talleres, rederas, efectos navales, conserveras, etc. Todo un conglomerado social, cultural y económico cuya continuidad es irrenunciable para muchas de las localidades costeras donde la pesca esta presente en su ADN.

Esta flota – artesanal o de bajura – tiene también como principal característica la dependencia de su rentabilidad, sujeta a múltiples factores, muchos de ellos ajenos a la propia actividad pesquera y por lo tanto sin poder de intervención: factores climatológicos adversos, evolución de los costes de producción, evolución de los precios en primera venta, dinámica poblacional de las especies..., conjunto de factores y circunstancias que interactúan, en frecuentes ocasiones, afectando muy especialmente a flotas de pequeña escala, como la asturiana.

La búsqueda del rendimiento máximo sostenible en una pesca libre de descartes y con unas limitaciones importantes de captura en la mayoría de las especies de interés comercial está actualmente generando una etapa de incertidumbre para el sector pesquero – en general – provocando reformas en la gestión de las posibilidades de pesca en un escenario donde existen modalidades de pesca con cuota asignada que no es capaz de consumir mientras otras a mediados de año ya han consumido la suya.

La última reforma planteada, fruto, en parte, de la adaptación necesaria de la actividad pesquera a la nueva política de descartes, y con el objetivo de agilizar los consumos de las cuotas pesqueras, pretende aplicar un modelo de gestión similar al que ya tienen las flotas que operan en aguas comunitarias y también en la flota de arrastre de litoral, facilitando las transferencias de los derechos de pesca entre las diferentes modalidades pesqueras –generando serias preocupaciones en el sector y en las administraciones competentes- no por el objetivo: Lograr un mejor consumo de las cuotas, sobre el que parece una necesidad irrenunciable, sino por sus efectos sobre la flota.

Es pues, lo que no queda claro, las consecuencias de la aplicación de este modelo de gestión sin previamente realizar valoraciones sobre sus efectos sociales y económicos en los distintos segmentos de flota –particularmente la dedicada a pequeña escala o pesca al día – y en las poblaciones dependientes de la pesca. Parece una obviedad que el objetivo de lograr una mejor gestión de las posibilidades de pesca sin olvidar la sostenibilidad de esta, llevando a los stocks a niveles que produzcan el RMS, no puede cumplirse a costa del futuro de la propia actividad pesquera.

En definitiva, nos dirigimos hacia la implantación de derechos de pesca transferibles (ITQs), para las flotas con derechos de pesca individualizados, y por el momento, no aplicables a la flota artesanal, por hasta el momento, disponer de cuotas de pesca conjuntas, mayoritaria en los puertos pesqueros asturianos.

La experiencia sobre las flotas que ya tienen aplicado este sistema de gestión pone de manifiesto la eliminación de una parte significativa de unidades, provocando un debilitamiento de nuestro sector pesquero, además de promover la concentración de la titularidad de los derechos de pesca en determinados puertos, lo que ocasiona importantes desequilibrios regionales. Situación que contrasta con las no muy lejanas en el tiempo políticas de apoyo a la construcción de buques pesqueros y las actuales inversiones que pretenden dotar a todos nuestros puertos de las infraestructuras y tecnologías necesarias para un óptimo desarrollo de la actividad

pesquera: lonjas, muelles de descarga, fábricas de hielo, sistemas de venta y comercialización, etc..

Por otra parte, siendo nuestro país especialmente consumidor de pescado, el progresivo debilitamiento de la actividad pesquera local acentuará el riesgo de dependencia de otros mercados poseedores de importantes recursos pesqueros.

Por todo ello, se entiende que cualquier cambio normativo debe considerar la dimensión social de la gestión pesquera, teniendo en cuenta, los cambios en el empleo, en la estructura de la industria de la pesca, en los puertos y en las localidades costeras, efectos que trascienden de lo que se espera de una medida de mera gestión pesquera, y que afectan a otros muchos sectores y pueden poner en riesgo la supervivencia de las poblaciones dependientes de la pesca, argumento que evidencia los riesgos de la aplicación de nuevas medidas de gestión sin el análisis basado en estudios sobre los efectos sociales y económicos.

En este sentido, reitero el que la práctica totalidad de la flota pesquera asturiana –arrastre, cerco, volanta, palangre de fondo, rasco y artes menores -, independientemente de su eslora, faena en el Caladero Nacional componiendo un sector muy atomizado, multiarte y multiespecífico, que exige una planificación elástica y adaptada a la disponibilidad de recursos, lo que requiere medidas específicas y diferenciadas que tengan en cuenta sus características y rasgos distintivos con respecto a la pesca industrial y semi-industrial, medidas que pongan en valor su contribución al empleo y al abastecimiento de los mercados locales con productos saludables capturados con métodos sostenibles medioambientalmente. Planteamientos estos que no se ajustan a la gestión a través de ITQs, por lo que todo nos indica que la pesca artesanal debe seguir manteniéndose al margen de este tipo de gestión.

Una reforma envenenada

José Manuel Costas Capelo

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

En los últimos meses hemos podido comprobar como los medios de comunicación se han hecho eco una y otra vez de la preocupación que muestra el sector pesquero en relación con la reforma que recoge el Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el RD 36/2014, de 24 de enero, en relación con la mejora de las atribuciones de determinadas titulaciones profesionales náutico pesqueras. Es evidente que es un asunto cuyo interés trasciende su propio ámbito de actividad para asomar a las páginas de los periódicos y a las emisiones radiofónicas y de televisión, está poniendo de manifiesto su importancia pública y, por tanto, la necesidad de un análisis riguroso de la Administración, oídas todas las partes interesadas, con el fin de legislar en beneficio de una solución justa en un tema tan controvertido.

Es cierto que muchos armadores están sufriendo algunas dificultades a la hora de contratar a los titulados que requieren sus barcos debido a la escasez que tenemos de ellos en nuestro país, pero no es menos cierto que las escuelas náutico pesqueras están llenas de alumnos curso tras curso. Esta aparente contradicción nos obliga a intentar acercarnos al fondo del problema para tratar de comprender los motivos que puedan justificarla, pero bastaría un simple análisis de estos dos datos para señalar las causas que seguramente están provocando una situación así. Si elegimos las áreas de actividad personal, social y profesional de cualquier tripulante a bordo de un buque y valoramos el nivel de satisfacción de cada una de ellas: salario, alimentación, alojamiento, horarios de trabajo, períodos de vacaciones y prácticas profesionales, seguramente nos resultará muy fácil ponernos de acuerdo en señalar las razones.

De entre las anteriores, yo destacaría tres de ellas: prácticas, horario y alojamiento. Todos sabemos de las pésimas condiciones de habilitación de muchos pesqueros, que obligan a cuatro o más tripulantes a compartir un camarote de dimensiones reducidas, que no dispone de aseo, y sin la mínima concesión a la holgura o a la comodidad. No solo la intimidad en estas condiciones es una quimera, sino hasta la más elemental tarea de cualquier otra índole se hace prácticamente imposible. Por otro lado, es bien conocido también el hecho de que las jornadas de trabajo en un buen número de embarcaciones apenas permiten el descanso diario, haciendo de la vida una dura y alienante rutina diaria; claro, algunos hasta dudarán de esta necesidad de espacio y confort si ni siquiera disponen de tiempo para disfrutarlos. Y qué decir de las prácticas; un alumno puede recorrer, una tras otra las sedes de todos los armadores de pesca, cual procesión del vía crucis, para conseguir, en el mejor de los casos, una lejana oportunidad de embarque sin fecha ni compromiso alguno. Nunca pude entender esa contradicción que supone, por un lado, quejarse de las dificultades para contratar un titulado y, por otro, poner toda clase de trabas para no facilitarle el cumplimiento de esas prácticas a que está obligado por ley con el fin de concluir sus estudios. Aunque quizás no lo entiendan así, estas dificultades se convierten en un factor fundamental en el camino de la solución del problema.

En relación con lo anterior, hoy se pueden leer documentos elaborados por instituciones interesadas en las condiciones de trabajo en el mundo de la pesca, que ya exigen mejoras en la situación en la que los pescadores desarrollan sus tareas a bordo. De hecho, en el año 2007, la OIT aprobó el Convenio 188 sobre el trabajo en la pesca que entró en vigor en el 2017, y que tiene por objeto garantizar que los pescadores gocen de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques de pesca. No sé cuál ha sido la razón por la que España aún no ha ratificado dicho Convenio. Posteriormente, la Unión Europea ha aprobado la Directiva 2017/159 del Consejo, del 19 de diciembre de 2016, por la que se aprueba el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012. Esta directiva, debe incorporarse al ordenamiento jurídico español antes del 15 de noviembre de 2019, y asume como Derecho comunitario casi todo el texto del Convenio 188 OIT.

Es de suponer que a partir de esta incorporación a nuestra legislación y a la presión que una parte del sector pesquero viene ejerciendo frente a la Administración del Estado, podamos avanzar en el sentido de dignificar el trabajo en todos los barcos.

Sin embargo, algunos armadores culpan de la difícil situación de empleo que sufren al exceso de exigencias de los currículos académicos actuales, por lo que intentan forzar a la Administración para que titulados de menor rango formativo, incluso sin formación reglada, puedan sustituir a aquellos cuya formación alcanza el nivel de conocimientos que los expertos han considerado necesarios. Es cierto que si tal cosa ocurriera, probablemente crecería la demanda de empleo y con ella un posible abaratamiento de la mano de obra por razón de su mayor número y de la menor cualificación. Además, sería una solución de implementación casi inmediata. No hace falta devanarse los sesos para entender que esto sería así.

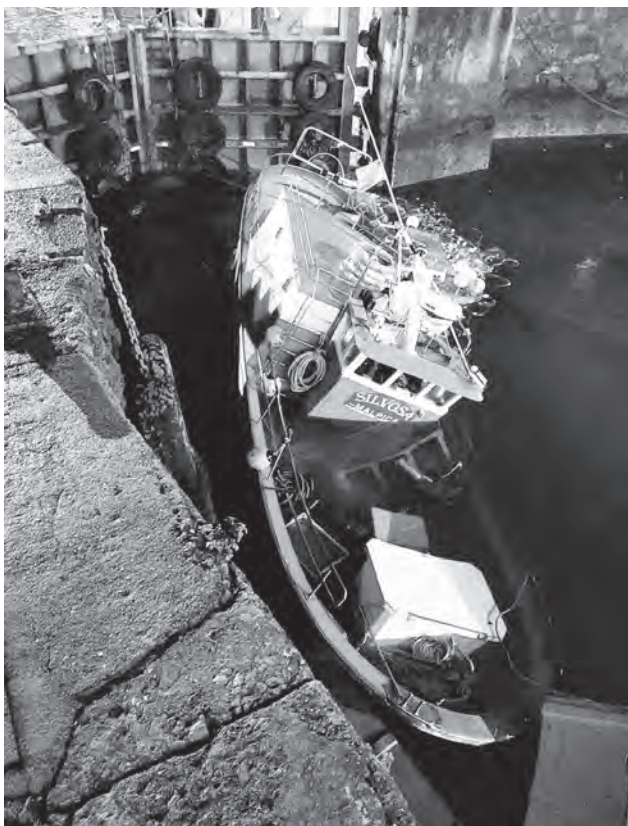
Sin embargo, me pregunto si quienes proponen esta solución se han planteado alguna vez las graves consecuencias que se podrían derivar de tal reforma. Por un lado, los titulados salidos de la formación profesional tendrían una competencia en sus atribuciones por intromisión de otros que ahora no gozan de ella, con graves consecuencias en sus posibilidades de empleo. Y no lo justifica el hecho de asegurar que se han mejorado las atribuciones de todos los títulos, porque el resultado final de esa medida no garantiza la justicia del cambio y puede perjudicar a buena parte de los interesados, como es el caso.

Por otro lado, me pregunto si los armadores de los que hablo no alcanzan a comprender la enorme responsabilidad que asume el titulado que ejerce el mando de un buque; no basta haber adquirido el contenido de un programa técnico de mínimos, como sería el caso, sino que es imprescindible demostrar una formación robusta en múltiples disciplinas que garanticen la seguridad y el bienestar de toda la tripulación. Esos recursos se han ido incorporando al acervo intelectual de cada aspirante a un título a lo largo del proceso escolar previsto en el Sistema Educativo Español y que es exigido, por ejemplo, para el acceso a la enseñanza de los ciclos formativos.

Detrás de una buena decisión está siempre una buena formación, pero pareciera que la premiosidad del problema impide la capacidad de reflexión necesaria y se prefiere el corto plazo a una solución más duradera. Eso me recuerda la frase de un intelectual americano que decía: "El castigo de los ansiosos es que pierden el futuro por ceder a la tentación del presente". No se puede confundir lo urgente con lo necesario. El proyecto actual de la enseñanza Dual, que se ha puesto en marcha este curso escolar, puede ser una alternativa para resolver el corto plazo, pero lo realmente necesario es humanizar la vida en los barcos por el bien de los tripulantes, de sus familias y, yo diría también, por el de los propios armadores, que encontrarían una solución equilibrada y estable en el largo plazo.



Silvosa: crónica de un naufragio anunciado



Antonio Fernández

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

Galicia despidió el 2018 con dos naufragios en apenas 24 horas que dejaban un triste balance de cuatro muertos y un desaparecido que tiñeron de luto la pesca gallega. Primero fue el hundimiento del “Sin Querer Dos” y un día más tarde “El Silvosa”. Me quiero detener en el hundimiento del “Silvosa”, porque, en buena medida es un accidente que se podría haber evitado. Así al menos lo aseguran los familiares de José Ángel Sanjurjo, el patrón del barco que falleció en el accidente del pesquero cuando se disponía a dejar el puerto de Malpica para salir a faenar.

El siniestro ocurrió en la madrugada del 20 de diciembre cuando el “Silvosa” golpeó el muro del puerto al intentar salir. Tres de sus cuatro tripulantes lograron abandonar la embarcación antes de que se hundiera, pero el patrón del barco, José Ángel Sanjurjo Láuzara, no pudo hacerlo ya que estaba en el puente y no pudo salir a tiempo.

El puerto de Malpica tiene unas compuertas para proteger a las embarcaciones del oleaje cuando

están amarradas y al abrirlas se genera una gran corriente, lo que convierte cada maniobra de entrada y salida del muelle en una operación arriesgada en la que los barcos se la juegan y los patrones tienen que demostrar una increíble pericia. El naufragio del “Silvosa” ha sido el primer accidente de esta magnitud, pero anteriormente se han registrado otros percances. Lo cierto es que pone los pelos de punta ver algunos vídeos en Youtube y comprobar cómo las embarcaciones tienen que pasar por una estrecha bocana.

Ángeles Láuzara, la madre de José Ángel, en una emotiva entrevista en el programa Españoles en la Mar de Radio Exterior de España, aseguraba que el hundimiento del “Silvosa” y, por lo tanto, la muerte de su hijo se podrían haber evitado.

Los familiares de José Ángel han recogido más de 1.800 firmas para pedir a la Xunta de Galicia que realice las obras necesarias en el puerto de Malpica para que una operación tan sencilla como es la entrada o salida de los barcos no se convierta en una maniobra peligrosa en la que los barcos se la juegan. Esperemos que las autoridades tomen cartas en el asunto y actúen con diligencia para evitar un nuevo “Silvosa”.

Títulos profesionales de Pesca: formación a bordo

Vicente Yáñez González

Profesor jubilado de Formación Profesional.
IES Universidad Laboral, Culleredo

Pilar Cabanas Bermúdez

Diplomada en Profesorado de E.G.B.

Preámbulo

Las sociedades que progresan son las que valoran los logros académicos, tienen fuerte espíritu crítico y evitan la obediencia ciega a cualquier autoridad moral.

Albert Einstein Koch, 1879-1955

Resumen

En este papel se quiere hacer un análisis del plan de formación a bordo, su estructura, programación y evaluación, desde la perspectiva de la norma nacional e internacional.

Palabras clave

Gente de mar, título de competencia, cualificación, formación práctica, instrucción educativa, plan de estudios, guardia de navegación, alumno, servicio de navegación marítima, período de embarque, programa de formación especial, libro de registro, prestar servicio, aprobar un programa.

Introducción

Los requisitos básicos para la obtención de los títulos de competencia aplicables a quienes ejercen cargos, funciones y niveles a bordo de los buques pesqueros españoles están regulados por Real Decreto 36/2014[1], en transposición del instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques de pesca, 1995[2], (STCW-F-75) hecho en Londres el 7 de julio de 1995; publicado en el BOE, Nº 65, del 16 de marzo de 2012.

Competencia

La definición más actualizada de competencia profesional proviene del “Marco Europeo de las Cualificaciones y el aprendizaje a lo largo de la vida, 2006” [3] (EQF-LLL):

“Demostrada capacidad para utilizar conocimientos, destrezas y habilidades personales, sociales y meto-

dológicas, en situaciones de trabajo o estudio y en el desenvolvimiento profesional y personal; se describe en términos de responsabilidad y autonomía”.

La formación en la industria marítima ha ido evolucionando a lo largo de los siglos; la Organización Marítima Internacional (IMO) destaca este hecho en particular, “para asegurarse de que las personas que manejan las naves estén alerta, motivadas, educadas y cualificadas de acuerdo con los estándares adecuados, y de hecho, posean las habilidades necesarias para realizar correctamente su tarea”[4]. (O’Neil, 2001, p.5)

Está reconocido que la causa principal de las víctimas en siniestros marítimos, son debidos al error humano, motivada por la carencia de cualificación de la gente de mar.

Formación, titulación y calidad: referentes

El EQF-LL[3] describe la “cualificación” como: “el resultado formal de un proceso de evaluación y validación que se obtiene cuando un organismo competente establece que el aprendizaje de un individuo superó un nivel determinado”.

Doctor Kline[5] (1985) explica que la formación práctica desarrolla los niveles inferiores de conocimientos y comprensión, mientras que la instrucción educativa proporciona generalmente habilidades teóricas y cognitivas de niveles superiores.

La capacidad de un individuo para adquirir conocimientos, destrezas y actitudes en un contexto de formación práctica depende directa o indirectamente de la calidad de las experiencias educativas previas. De igual modo, la educación puede estar influenciada por las destrezas adquiridas en la formación práctica.

La formación práctica a menudo se utiliza como elemento estratégico esencial para mejorar la competitividad de una organización. Si la formación práctica está mal dirigida o no está enfocada adecuadamente, no se conseguirá el propósito del formador, el alumno o la organización.

El Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques de pesca, 1995, (STCW-F-75) es de aplicación obligatoria para el personal que preste servicio a bordo de buques pesqueros de navegación marítima con eslora $\geq$ a 24 m. y potencia $\geq$ 750 kW.

Los procedimientos administrativos relacionados con

STCW - F- 1995							
TITULACIÓN DE PATRONES, OFICIALES, OFICIALES DE MÁQUINAS Y RADIOOPERADORES, Capítulo II, STCW-F-1995							
Buques pesqueros eslora ≥ 24 m. que operen en aguas sin límites.							
TITULO DE COMPETENCIA	REQUISITOS						
	Instrucción	Formación práctica / Período de embarque			Período de embarque		
	Aprobar exámenes de evaluación de la competencia	Aprobar servicio de navegación marítima en Departa. cubierta	o, programa de formación especial	o un servicio de navegación marítima aprobado	Oficial encargado guardia navegación. Pesquero ≥ 12 m.	Patrón Buque pesquero ≥ 12 m.	Oficial encargado guardia navegación (OOW) STCW-78 buques mercantes
-Oficial encargado de la guardia de navegación (Regla 2, Capítulo II)	Se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de: Regla 2, (Guardia) y Regla 6, (SMSSM) del Capítulo II Regla 1, Principios que procede observar en la guardia, Capítulo IV	24 meses. Es. ≥ 12 m.	-	-	-	-	-
		-	-	12 meses Código STCW-1978: Libro registro, Sección. A-II/1	-	-	-
		-	12 meses	-	-	-	-
- Patrón, (Regla 1, Capítulo II)	Se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la Regla 1 (Patrón) del Capítulo II.	-	-	-	12 meses de Servicio marítimo	-	-
					-	12 meses de servicio marítimo	-
					-	-	6 meses de servicio marítimo

Leyenda:

CAPÍTULO II TITULACIÓN DE PATRONES, OFICIALES, OFICIALES DE MÁQUINAS Y RADIOOPERADORES
Regla 6 Requisitos mínimos aplicables a la titulación del personal encargado de organizar o desempeñar funciones de radiocomunicaciones a bordo de buques pesqueros
Regla 8 Requisitos mínimos para garantizar en todo momento la suficiencia y la actualización de conocimientos del personal de radiocomunicaciones del SMSSM

CAPÍTULO III FORMACIÓN BÁSICA SOBRE SEGURIDAD PARA TODO EL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS
Regla 1 Formación básica sobre seguridad para todo el personal de los buques pesqueros: técnicas de supervivencia personal, prevención y lucha contra incendios, procedimientos de emergencia, nociones de primeros auxilios, prevención de la contaminación, prevención accidentes a bordo.

CAPÍTULO IV GUARDIAS
Regla 1 Principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación a bordo de los buques pesqueros

Elaboración: Vicente Yáñez González

Elaboración: Vicente. Yáñez. González

Buques pesqueros eslora ≥ 24 m. que operen en aguas límites.							
TÍTULO DE COMPETENCIA	REQUISITOS						
	Instrucción	Formación práctica / período de embarque			Período de embarque		
	Aprobar exámenes de evaluación de la competencia	Aprobar servicio de navegación marítima en Departa. cubierta	o, programa de formación especial	o un servicio de navegación marítima aprobado	Oficial encargado guardia de navegación. Es. ≥ 24 m.	Patrón Buque pesquero ≥ 12 m.	Oficial encargado guardia de navegación (OOW) buque mercante
-Oficial encargado de la guardia de navegación (Regla 4, Capítulo II)	Se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de: Regla 4, (Guardia) y 6, (SMSSM) del Capítulo II Regla 1, Principios que procede observar en la guardia, Capítulo IV	24 meses. Es. ≥ 12 m.					
				12 meses Código STCW-1978: Libro registro, Sección. A-II/1	-	-	
			12 meses				
- Patrón. (Regla 3, Capítulo II)	Se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la regla 3 (Patrón) del Capítulo II	-	-	-	12 meses de servicio marítimo		-
					-	12 meses de servicio marítimo	-
					-	-	6 meses de servicio marítimo

Leyenda:
CAPÍTULO II TITULACIÓN DE PATRONES, OFICIALES, OFICIALES DE MÁQUINAS Y RADIOOPERADORES
 Regla 6 Requisitos mínimos aplicables a la titulación del personal encargado de organizar o desempeñar funciones de radiocomunicaciones a bordo de buques pesqueros
 Regla 8 Requisitos mínimos para garantizar en todo momento la suficiencia y la actualización de conocimientos del personal de radiocomunicaciones del SMSSM

CAPÍTULO III FORMACIÓN BÁSICA SOBRE SEGURIDAD PARA TODO EL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS
 Regla 1 Formación básica sobre seguridad para todo el personal de los buques pesqueros: técnicas de supervivencia personal, prevención y lucha contra incendios, procedimientos de emergencia, nociones de primeros auxilios, prevención de la contaminación, prevención accidentes a bordo.

CAPÍTULO IV GUARDIAS
 Regla 1 Principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación a bordo de los buques pesqueros

Elaboración: Vicente Yáñez González

Elaboración: Vicente. Yáñez. González

la titulación, Regla 6; Capítulo I, dispone que cada Administración se compromete a establecer y mantener un mecanismo que garantice que los programas de formación práctica e instrucción sean objeto de seguimiento para lograr los niveles de competencia, y asegurar su eficacia. Los aspirantes a oficial encargado de la guardia deberán satisfacer los “requisitos mínimos aplicables” a las titulaciones especificadas en las reglas 2 y 4

del capítulo II del Convenio:

a) “instrucción educativa”, haber superado un examen o exámenes de la competencia que la administración juzgue satisfactorios. En ellos se incluirán las materias enumeradas en el apéndice de la regla que configura el plan de estudios del título, entre otros, demostrar conocimiento de los Principios fundamentales que procede observar en la realización de guardias de navegación, establecidos en el capítulo IV.

b) “formación práctica”, haber aprobado un servicio de navegación marítima de al menos dos años en el departamento de cubierta en buques pesqueros de no menos de 12 metros de eslora.

La Administración puede permitir la sustitución del servicio de navegación marítima por un período de formación especial no superior a un año, siempre que el programa de formación especial sea al menos equivalente en valor al período de servicio de navegación marítima que sustituye o, por un período de servicio de navegación marítima aprobado que conste en un libro de registro aprobado de acuerdo con el Convenio STCW 1978.

Transcurridos 25 años desde la elaboración del Convenio de formación para pescadores, 1995, un examen amplio de su redacción será uno de los puntos a tratar en el Subcomité de Factor Humano, Formación y Guardia del 6º período de sesiones que se celebrará en la sede de la OMI, en Londres, del 29 de abril al 3 de mayo.

Títulos profesionales del sector pesquero

El Real Decreto 36/2014 regula los requisitos y atribuciones de los títulos profesionales del sector pesquero en transposición del Convenio STCW-F-75. Establece como “instrucción educativa” estar en posesión del título académico de Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura para el Título profesional de Patrón de Altura y el título académico de Técnico en Navegación y Pesca de Litoral para el Título profesional de Patrón de Litoral.

La “formación práctica” correspondiente al Título profesional de Oficial encargado de la guardia de navegación no es la misma que la establecida en el Convenio (versión inglesa) para dicho título competencial con la diferencia de matiz siguiente.

Donde el Convenio dice: “haber aprobado un servicio de navegación marítima de al menos dos años en el departamento de cubierta en buques pesqueros de no menos de 12 metros de longitud”, el R.D. dice: “Haber prestado servicio en la sección puente de buques pesqueros de eslora no inferior a 12 metros, durante un período de embarque de al menos dos años.

Esta diferencia nos permite en España validar la formación práctica sólo con el hecho de estar enrolado dos años en un buque pesquero como tripulante de cubierta, mientras que en el Convenio se exige haber aprobado un programa de formación en el servicio de navegación marítima.

Esta importante diferencia de matiz se puede comprobar viendo el programa de formación práctica que debe desarrollar a bordo un pescador danés que aspira a alcanzar la competencia de oficial encargado de la guardia de navegación.

Programas de formación práctica: la figura del alumno

Cuando el período de embarco forme parte de un programa de formación aprobado (como puede ser

la modalidad de enseñanzas dual) debería observarse los siguientes principios:

.1 El programa de formación práctica estará integrado en el plan general de formación y tendrá en cuenta las directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, Parte A.

.2 La compañía armadora que administre el buque en el cual se vaya a realizar la formación práctica debería encargarse de gestionar y coordinar el programa de formación a bordo:

a) Quien imparta formación o realice una evaluación en el empleo a bordo de un buque sólo efectuará tales actividades cuando éstas no afecten negativamente al funcionamiento normal del buque y pueda dedicar su tiempo y atención a la formación o evaluación;

b) La persona responsable de supervisar la formación de la gente de mar en empleo a efectos de titulación, tendrá que haber adquirido una comprensión plena del programa y de los objetivos didácticos apropiados para el tipo de formación que se imparta.

Conclusiones

Tres cuestiones son importantes para que los programas de formación práctica se realicen según lo estipulado en el Convenio STCW-F-1975

1. Coordinación de los programas de formación práctica entre las administraciones con competencias: Educación, Agricultura y Pesca, Fomento.

2. Compromiso de la compañía armadora que administre el buque durante el período de embarco, de encargarse de la gestión y coordinación del programa de formación práctica con la institución educativa.

3 Aprobación de un plan de formación práctica a bordo para permitir al alumno que practique, las tareas y cometidos propios de la profesión bajo la supervisión adecuada.

Referencias

[1] Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que los títulos profesionales del sector pesquero.

Publicado en: «BOE» núm. 41, de 17 de febrero de 2014, páginas 15265 a 15307 (43 págs.)

[2] Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995(STCW-f-95), dado en Madrid el 28 de noviembre de 2008. Juan Carlos R.

[3] Recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo, 23 de abril de 2008, relativa a la creación del Marco Europeo de Cualificaciones para el aprendizaje permanente (EQF-LLL) [Diario Oficial C 111 de 6.5.2008]

[4] O'Neil, W.A., (2001). IMO-Globalization and the role of the seafarer. IMO news (3), 4-5

[5] Kline, J.A. (1985) Education and training: some differences. Retrieved June 18, 2003. Web: <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/aureview/1985/jan-feb/kline.html>

Memorias

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

Secretario General de Aetinape

Una vez más voy a intentar escribir algo para la revista de AETINAPE, tema libre pero que sea de interés para el sector y por supuesto para los titulados. Tarea que no estoy seguro de realizar. No recuerdo con exactitud los artículos, o mejor dicho las colaboraciones que he tenido el honor de compartir con todos a través de las páginas de esta revista. Pero como todo en esta vida, también los temas de interés se han ido agotando y creo que ya no me queda nada por decir en ese sentido, desde mi punto de vista claro. Con el artículo de hoy, aunque se salga un poco del interés específico de los titulados pretendo ampliar un poco el interés general y al mismo tiempo iniciar una nueva línea de partida para posibles artículos futuros y no se me ocurre nada mejor que empezar por el límite de mi memoria.

LA MEMORIA ES LA INTELIGENCIA DE LOS BURROS, nos decía (no había día que no lo dijera tres o cuatro veces) D. José. D. José Castro Alonso, El Pata como le conocía todo el mundo era El Maestro en la escuela pública A Mangallona, hoy convertida en Museo Popular.

Yo con apenas seis años no alcanzaba a comprender tal aseveración, pero más o menos quería decir que la gente confundía en aquel entonces tener memoria con ser inteligente y para mí era exactamente lo mismo, pues el sistema de enseñanza estaba basado en aprender la lección de memoria. Y en todas partes, desde los mayores hasta los más pequeños estaban de acuerdo en que cuanta más memoria tenía un niño o una persona más listo y más inteligente era. El mismo Pata presumía de su buena memoria pues nos decía que a él cuando era estudiante le llamaban “el de la memoria feliz”. Poco a poco fui comprendiendo el significado de las palabras (de algunas solamente) y de algunos conceptos básicos, más o menos como todo el mundo. De forma que me parece que distingo la memoria de la inteligencia, aunque no tengo la seguridad absoluta, pues en muchos casos van tan unidas y entrelazadas que es difícil distinguirlas. Me basta recordar el día que ingresamos en el Cuartel de Instrucción



para hacer el Servicio Militar, antes de firmar tenían la costumbre de preguntar a los inscritos si teníamos algo que alegar que nos impidiera hacer la mili y por lo tanto librar de dicho Servicio y claro, había todo tipo de alegaciones, la mayoría por enfermedad, que había que justificar con los correspondientes informes y reconocimientos médicos. Pero hubo uno que me llamó la atención a mí y a todos los que estábamos cerca, pues cuando el Sargento Mayor le preguntó si tenía algo que alegar le respondió en apenas un susurro --: ¡soy frágil de memoria, señor!- -el Sargento sorprendido le pregunta levantando un poco la voz-¿Qué ha dicho usted?- Pues ya no me acuerdo... No sé si la fragilidad de memoria fue suficiente motivo para librar o no, pero evidentemente el chaval no tenía memoria pero inteligencia le sobraba.

Yo tuve una memoria normal, es decir como todo el mundo más o menos, ahora noto que me va fallando y supongo que también como todos, la edad va cumpliendo con su deber.

Pero hay un pequeño detalle en mi memoria que la distingue de la mayoría, la mayoría que yo conozco claro y es un recuerdo que me acompaña a lo largo de los años, no tiene nada de particular y nunca se me ocurrió consultar con un psicólogo o un especialista en la materia.

MORREU SIÑO RÍOS (murió el señor Ríos)

El señor Ríos era un hombre que vivía en una aldea de Cangas vecino nuestro. Lo recuerdo aun hoy, fumando un pitillo liado a mano del tabaco que iba juntando de las colillas ya consumidas que iba guardando en el bolsillo, lo mismo que hacía mi abuelo con las colillas de los Peninsulares. Era una tarde de verano, estábamos jugando en el camino en la Encrucijada que formaban los dos caminos al cruzarse el que subía al Outeiro de Arriba y el que seguía por el Río Vello. En dicha Encrucijada el camino se hacía más ancho y cuando hacía buen tiempo los niños nos juntábamos allí a jugar y los mayores se sentaban a veces en un poyo de piedra o en el muro a charlar un poco al finalizar las tareas. Pues aquella tarde el señor Ríos (Siño Ríos) se despidió de mi abuelo y nos dio el paquete de tabaco vacío a los niños, que como era de color rojo nos llamaba la atención y lo considerábamos un juguete o algo valioso.

Al día siguiente nos enteramos: MORREU SIÑO RIOS. ¿Cómo es posible si ayer por la tarde estaba aquí con nosotros? Se preguntaban los vecinos. Familiares solo tenía una hija y dos sobrinos que andaban a la mar. Fuimos a verlo por última vez, como era costumbre en aquella época antes de enterrarlo. Otra cosa que me quedó muy grabada en mi memoria fue que estaba vestido con su traje y calcetines, uno de los cuales tenía un agujero por el que asomaba el dedo gordo del pie. Aunque parezca un relato macabro, hasta aquí es donde alcanza mi memoria el recuerdo más antiguo y no tendría mayor importancia si no fuera que yo en aquel entonces no llegaba a los dos años de edad. Recuerdo también que cuando yo tenía 8 ó 10 años surgió en una conversación el tema y cuando yo dije que me acordaba perfectamente de SIÑO RIOS todos se quedaron mirándome incrédulos, pero en cuanto les dije algunos detalles de como era y como había ocurrido el desenlace les entró la duda, pero sin más importancia, lo cual es lógico pues es un pequeño detalle personal que me sirve ahora que me viene a la memoria como hilo conductor del presente relato sobre la memoria o memorias.

Memoria es la capacidad que tiene el cerebro de retener información y recuperarla voluntariamente. Esta es la definición de La Memoria, pero evidentemente es mucho más compleja y hay muchos tipos de memoria, incluso se utiliza como un saludo cuando le decimos a alguien que vuelve a casa o se dirige a un nuevo destino: dale memorias a los familiares o amigos.

Como todos sabemos hay diferentes tipos de memorias y solo a modo de ejemplo, tenemos la memoria auditiva, la memoria visual, la memoria RAM, etc... En fin que cada día se descubre un nuevo tipo de memoria, pero hay uno que desde que oí nombrarlo no deja de interesarme y sorprenderme y es LA MEMORIA SELECTIVA, esta es una memoria muy compleja y no tengo conocimientos ni capacidad suficiente para explicarla, ni yo consigo comprender el concepto en su totalidad. Entre sus características tiene la capacidad de seleccionar la información como su nombre indica y de esta selección o bien se acuerda o bien se olvida. Yo la llamo MEMORIA DE CONVENIENCIA, pues actúa según le conviene.

Hay recuerdos que producen dolor, y provocan muchas enfermedades no solo psíquicas incluso depresiones y a veces suicidios. Hace bastantes años para tratar de solucionar estos síntomas, eliminar estos malos recuerdos y los daños que producían, los psiquiatras y psicoanalistas decían y aplicaban la terapia de traer a la superficie los recuerdos más profundos y así echarlos fuera, o más bien familiarizarse con ellos hasta acostumbrarse a vivir con ese dolor siempre presente.

Hoy en día está demostrado que ha sido y es un error ese tipo de teoría y su tratamiento. Lo que se hace hoy en día (hasta donde yo sé) es todo lo contrario, o sea tratar de no recordar la vivencia o desgracia personal o familiar que nos produce el intenso dolor afectivo y emocional. Cuando un mal recuerdo asoma hay que intentar por todos los medios de olvidarlo, de esta manera su recuerdo se irá haciendo cada vez más lejano hasta que finalmente desaparece de nuestra memoria o aparece de forma tan lejana y debilitada que sus efectos ya no producen dolor.

Desde hace unos años a esta parte, y creo que en buena parte debido a la evolución de la sociedad en general y a los diferentes encargados de la Cultura en particular, se está haciendo un gran trabajo en la recuperación de antiguas tradiciones, música, bailes, oficios etc. Cosas que suelen ir para museos, o zonas de exposición, pues como ya no tienen un uso práctico en la actualidad se van perdiendo. Esto lo reflejaban muy bien unos versos de Pepe Castrillón, Poeta Popular de Coiro que se pueden leer en su tumba a modo de epitafio.

Adeus o run run do muiño
Adeus o canto do carro
Adeus o vellos camiños
Sempre cheiños de barro
Adeus os vellos lagares
Adeus as vellas lareiras
Adeus os vellos cantares
Que se cantaban nas eiras.

Más o menos como los recuerdo yo, a lo mejor le sobra o falta alguna frase. Son las pasadas que nos gasta la memoria, sobre todo la MEMORIA SELECTIVA, que como hemos dicho antes selecciona lo que le interesa o le conviene y como no tenemos todos UNA MEMORIA FELIZ como tenía D. José el Pata, estamos a expensas de lo que nos cuentan y debido a la gran ignorancia que tenemos la mayoría, entre los cuales me cuento. En vez de seguir la terapia adecuada para evitar el sufrimiento o recordando los buenos momentos a lo mejor estamos realizando la terapia equivocada.

Vaya casi se me olvida: La Memoria Histórica. Esta ya es otra historia, pues como estoy comprobando suele jugar malas pasadas, pero malas de verdad. Sin ir más lejos pensaba centrar el asunto del presente artículo en la Memoria Histórica, pero como no quiere saber nada de "historias" me mandó el santo al cielo y se acabó. Menos mal que a veces viene en mi ayuda un mecanismo de autodefensa y me protege de posibles daños colaterales: MORREU SIÑO RIOS, NO SE SI ME ENTIENDEN. Saludos a todos.

El valor de la experiencia

Isidro J. Pérez de Aragón
Capitán de Pesca

Sabios geniales e irrepetibles de muy diferentes épocas y actividades como Séneca, Leonardo da Vinci o Albert Einstein, reflexionaron profundamente sobre la Ciencia, el Conocimiento y la Sabiduría y todos ellos coincidieron en afirmar que estas virtudes eran hijas de la Experiencia.

Organizaciones y Empresas a veces no son capaces de valorar adecuadamente el potencial de las personas con amplia experiencia, sin entender que es un bien escaso de valor incalculable.

La experiencia es la sabiduría y profundo conocimiento factual por vivencia propia, con lo que se consigue, no solo saber sino además entender cualquier situación o problema, encontrando la mejor solución con buen criterio experimental desarrollado en las múltiples gestiones realizadas.

Así, la experiencia es requerida y absolutamente imprescindible en las profesiones y actividades de más responsabilidad, complejidad y transcendencia, como la medicina, ciencia, ingeniería, navegación y gobierno de países, organizaciones y empresas.

En este acelerado mundo globalizado y homogéneo en formación, tecnología y medios, es esencial contar con personas con amplia experiencia, que aportan desde el primer momento un compendio de conocimientos experimentales y procedimientos aplicados precisos para cada situación para dar respuestas idóneas sin demoras, errores ni riesgos.

No aprovechar este valioso recurso humano es un grave error que se paga, porque las causas y efectos de las decisiones y gestiones, no se descubren por razonamientos teóricos, sino por conocimientos derivados de la experiencia.

La experiencia es un Grado que no se da en las Facultades, ni se mide por títulos académicos que son importantes por la aportación de conocimientos teóricos.

Tampoco es antigüedad o veteranía que aporta pericia en una especialidad concreta, que también es importante.

La experiencia es la más dura y difícil carrera que no acaba nunca y cuyo inmenso plan de estudios es la incorporación y acumulación constante de nuevos conocimientos, reflexiones, investigaciones, comprobaciones y gestiones experimentadas de múltiples asuntos en diversos ámbitos.

Esta amplia acumulación de conocimientos faculta a las personas con amplia experiencia a identificar y actuar con amplitud de perspectivas necesarias para poder tomar o aconsejar decisiones acertadas con maestría estratégica, eficacia y eficiencia.

Organizaciones y Empresas inteligentes cuentan con personas con amplia experiencia en la Dirección, Consejo o Asesoría, porque aportan, además de lo mencionado anteriormente, Seriedad, Prudencia y Responsabilidad en cualquier acción o decisión y así llegar a la excelencia.



La falta de tripulantes españoles en los buques pesqueros nacionales

Francisco Javier Martínez Couto

Capitán de Pesca y Licenciado en Derecho
Vicepresidente 2º de Aetinape

Viene siendo una constante en los últimos meses, que los medios de comunicación social de gran difusión en nuestra Comunidad Autónoma, se hagan eco de las quejas de armadores de buques pesqueros españoles —y sus representantes— por las dificultades con las que se encuentran para completar sus tripulaciones con personal nacional en la mayoría de los puestos que ofertan, y en particular los cuadros de mandos.

Para un observador ajeno al sector pesquero, tales noticias le pueden llevar a pensar que ello es indicativo o se viene a corresponder con un estado de cosas bien distinto a la realidad, cual es el de que en dicho sector se estaría ante una situación de pleno empleo, y en el que los trabajadores nacionales del sector pesquero, pueden obtener ventajas ante sus empleadores, en orden a salario y condiciones laborales. Y que ello conlleva un efecto llamada a trabajadores de otros sectores para buscar empleo en la pesca.

Si bien es más cierto que, no obstante tal lamento público de los armadores (y sus representantes), no nos encontramos ante una situación que haya repercutido en un mejor posicionamiento laboral de los tripulantes de los buques pesqueros nacionales. Toda vez que si bien es una evidencia de que cada vez hay menos tripulantes de nacionalidad española a bordo de los buques pesqueros de pabellón español, ello no obedece a que no haya trabajadores nacionales con disposición a embarcarse, sino, a que no están dispuestos a hacerlo en unas condiciones que están en estándar muy inferior a la que se encuentran en tierra.

Si se me permite un consejo, expongo como una de las soluciones para paliar esa situación, la de mejorar las condiciones laborales y de seguridad social de los trabajadores del sector pesquero. Tales como un respeto estricto de las normas que regulan, por un lado, las condiciones mínimas de habitabilidad y salubridad que han de observarse en los alojamientos y espacios comunes de los buques pesqueros,

en lo relativo a iluminación, temperatura, ruidos, y la asistencia sanitaria y manutención. Y de otro, la duración máxima de la jornada laboral diaria, las horas extras, el tiempo de descanso entre jornadas, el tiempo máximo de permanencia en la mar, las vacaciones, etc.

Solución propuesta en la que si bien es muy importante la intervención de los empleadores, también exige la colaboración del Estado (léase en términos generales), ya que, sin un tratamiento fiscal diferenciado de las retribuciones de los pescadores, favorable a éstos; y sin una mejora de las prestaciones en materia de Seguridad Social, que compense la dureza que entraña desarrollar el trabajo a bordo de un buque pesquero; propiciando un adelanto, superior al actual, de la edad de jubilación. Está claro que carece de atractivo el trabajo a bordo de un buque pesquero, sea nacional o no.

Es una pena que, existiendo posibilidades de empleo a bordo de nuestros buques pesqueros, no se dé el trasvase de trabajadores de otros sectores laborales al pesquero; y que nos encontremos con que las tripulaciones de los pesqueros nacionales se tengan que completar con trabajadores no patrios, quienes, por esa lógica de la vida, que tenemos que comprender y debemos de respetar; pero, no por ello compartir. No suelen ser tan escrupulosos en materia de salarios, condiciones laborales y de seguridad social como nuestros connacionales. Si reparamos en la nacionalidad de dichos tripulantes, al provenir de países cuyo nivel de vida es muy inferior al nuestro.

Tengo por seguro, que de respetarse a bordo de las embarcaciones pesqueras nacionales los requerimientos medios que en materia de condiciones laborales son de uso común en otros sectores económicos nacionales, los armadores no se encontrarían con los problemas que en los últimos años vienen denunciando.

Otro gallo cantaría, si se les ofreciese a los posibles candidatos nacionales a trabajar en un pesquero con pabellón español, un puesto de trabajo en el que, cuando menos, la jornada diaria no supere las nueve horas y el descanso entre jornadas, como mínimo sea de ocho horas, y la estancia permanente en la

mar no supere el mes. Junto a disponer de un camarote individual dotado del equipamiento preciso, que le permita un reparador descanso y mantener una adecuada higiene personal. Unido a una regulación del Estado que contemple la reducción del tipo impositivo a aplicar a los ingresos de los tripulantes de los buques pesqueros nacionales, y un incremento en el coeficiente reductor de la edad de jubilación de éstos (pues, el actual no deja de presentar serias injusticias, como es el caso de que se les otorgue un coeficiente reductor igual, cuando no superior, a trabajadores que operan fuera de la flota pesquera, que no realizan jornadas laborales superiores a las ocho horas diarias, se les respeta su tiempo de descanso semanal y no pernoctan en su centro de trabajo; tal como ocurre en el caso, entre otros, de los tripulantes de embarcaciones portuarias, estibadores portuarios, mariscadores, rederos, etc.). Otro "gallo cantaría"

Un repaso al convenio colectivo que regula las condiciones económicas, sociales y de trabajo, entre el Instituto Social de la Marina y el personal laboral tripulante de sus buques (publicado en el B.O.E. del 10/4/2009, el cual sigue vigente a día de la fecha, tras sucesivas revisiones), nos evidencia que es factible dotar de unas condiciones económicas, laborales y sociales dignas a la gente del mar. Y por ende, paliar la escasez de tripulantes nacionales a bordo de los pesqueros españoles. Así que, sugiero, que sirva tal convenio colectivo como el modelo a aplicar a los buques pesqueros nacionales, con las justas matizaciones pertinentes. Ya que, soy de la opinión, que de implantarse tal modelo de convenio, seguramente nos encontraríamos con que las quejas de los armadores, en cuanto a la carencia de tripulantes españoles, desaparecería casi por arte de magia; ¿o, no?

El ocaso de las escuelas náutico-pesqueras

José Antonio Prendes Serrano

Capitán de Pesca y Vicepresidente 1º de Aetinape

El 13 de Febrero del 2017, escribí un artículo titulado: ¿Qué pasa con las TITULACIONES NAUTICO PESQUERAS?

Ahora, dos años más tarde, seguimos sin solucionar el problema, pero con el agravante de querer sacar un Real Decreto, para contentar a un sector que solo busca su rentabilidad, que es lógico, pero olvidándose de la "Seguridad de la Vida Humana en el Mar". Sin lugar a dudas, la rentabilidad económica en un barco es la razón por la cual el armador y la tripulación consiguen sus respectivas ganancias, ahora bien, para conseguirlo no se puede olvidar la importancia de tener un equipo de personas cualificadas para desarrollar este trabajo, desde un buen técnico de pesca o patrón responsable de la pesca y de la seguridad de la embarcación y un jefe de máquinas cualificado.

Dicho lo anterior, conviene recordar que, para navegar hoy en día con la tecnología que existe cualquier persona con unos pequeños conocimientos náuticos puede navegar por todo el mundo con una pequeña titulación.

Pero en un barco de pesca, como su nombre indica, no solo es navegar: hay que pescar y para eso se trabaja a un ritmo muy duro. Seguramente que algunos dirigentes tendrían que darse una vuelta por esos mares donde faenan nuestra flota para comprender en profundidad como tienen que ser nuestros profesionales al mando de estos buques.

Los que hemos vivido de la pesca sabemos de la necesidad de la preparación que se necesita hoy en día y para eso están las escuelas Náutico-Pesqueras, en donde se prepara a estos futuros profesionales.

En Galicia hay cuatro, a una media de 300 alumnos son 1200. Con esta cantidad es impensable y muy extraño que haya falta de titulados náutico pesqueros. Es de suponer que algunos no acaben los estudios y que otros no embarquen, pero todavía quedan muchos para continuar en la pesca con su titulación profesional.

Cabe hacerse una pregunta: si los armadores dicen una y mil veces que no hay titulados ¿Para qué queremos cuatro escuelas Náutico-Pesqueras? . Si esto es así alguien tendrá que decir cuantos alumnos obtienen el título académico, para de este modo saber dónde hasta el problema.

Pero los que estamos cerca de esta profesión sabemos dónde está, y nadie pone interés en solucionarlo. La culpa de esto está en, los malditos días de mar. Quiero hacer hincapié en los embarques para los días de mar. El trabajo en la pesca es muy duro y no todo el

mundo es capaz de superar esa dura prueba, en mi época la gente accedía a las escuelas náuticas, habiendo superado dicha prueba al haber navegado de marinero varios años, es decir ya sabíamos lo que era sufrir la dureza de la pesca.

Pero hoy en día las cosas han cambiado y la mayoría de alumnos de estas escuelas no estuvo nunca en un barco de pesca. Por lo tanto pedirle a una persona que en muchos casos nunca trabajó, se estrene en un barco de pesca de marinero es muy difícil de superar esa dura prueba.

Por lo tanto a día de hoy es muy importante buscar soluciones a este gran problema y esta pasa por crear la Figura del Alumno en prácticas, tanto en puente como en máquinas, y a partir de aquí sabremos si tenemos profesionales o no.

Con sacar Decretos para contentar a una minoría, no solucionamos el problema. Voy a ser respetuoso con los Costeros Polivalentes: tienen unas atribuciones ya establecidas que están acordes a las necesidades actuales. Quiero recordar que en el litoral gallego, concretamente que es el que nos ocupa, a más de 60 millas de la costa hay más de 3.000 metros de profundidad, ya me dirán que es lo que se puede pescar ahí, lo que quiere decir que para la pesca de bajura, que es la que ocupa a los Costeros Polivalentes, que como su nombre indica es para cerca de la costa, son más que suficientes las atribuciones actuales. Incluso aumentando a 100 millas la distancia solo podrían pescar en todo el litoral gallego en el Banco de Galicia, situado al W de Finisterre. Por lo tanto, se ve a las claras cual es la intención de algunos armadores que sus barcos faenan en Gran Sol y otros lugares lejanos para tener la posibilidad de abaratar sus gastos a cambio de olvidarse de la seguridad de las tripulaciones, es decir, volver al pasado.

Estoy completamente de acuerdo con los alumnos que piden a la administración que de llevarse a cabo ese Decreto vaya acompañado del cierre de las escuelas, que cuesta un dineral su mantenimiento y al final no servirán para lo que fueron creadas y que tantos buenos profesionales han creado. Una pena que pase esto, pero el rumbo que llevamos nos lleva ahí.

Como están las cosas nunca sabremos de verdad cuantos alumnos de los que están estudiando tienen vocación profesional, mientras no se cambie el Muro de los días de mar.

La lógica de lo ilógico

Enric Tarrida

Marino y Ciudadano
Secretario General de CGT Mar

Hoy estamos de nuevo a vueltas con la exigencia de algunas autonomías de las competencias de Salvamento Marítimo. Galicia es una de ellas, aunque también Canarias y Euskadi, están reclamando aquello que se supone su parte del pastel.

Cataluña, que ya en el pasado también las exigió, y con no poca insistencia, de momento no abre boca, entretenida con problemas mayores.

Justamente con la Administración de esta última, en el pasado, ya mantuvimos reuniones desde CGT para explicar el sinsentido de dividir un Servicio que se ejerce de manera coordinada no solo en las aguas territoriales españolas (de cada comunidad), sino que se extiende mucho más allá, en una zona SAR que abarca incluso aguas internacionales, y del mismo modo que los medios se movilizan según necesidades sin atender a estar, o pertenecer a una, u otra zona o comunidad. Poniéndole los ejemplos de que las embarcaciones más cercanas al Golfo de León, solían intervenir en aguas francesas, en algún caso se había arribado a las Islas Baleares, o que la E/S más occidental de Cataluña, actuaba continuamente en "aguas territoriales" valencianas, y viceversa. La respuesta de nuestro interlocutor fue: "entonces, tendremos que firmar acuerdos con las otras comunidades autónomas".

Dividir, repartir, transferir los actuales recursos, solo va a generar una gestión más ineficaz de los mismos. Eso sí, vamos a multiplicar los jefes y jefecillos puestos a dedo, y facilitar el enchufismo "familiar" y político que tanto conocemos en nuestro país. Incluso podría asegurar que algunos ya se frotan las manos imaginándose los "Jefes" de sus propios salvamentos, y van haciendo caja de las "ventajas" de dicha posibilidad.

Las autonomías reclaman esos recursos, y ciertamente en sus estatutos tienen reconocido que tienen competencias en la materia (solo hasta las 12 millas), y nadie les impide, que como hizo Galicia pusiera sus propios medios, aunque resulta más que

discutible que si dichos recursos se pusieran al servicio común, todos saldríamos ganando, mejorando sin duda la eficacia en la tarea de proteger vidas y medios en toda la zona SAR.

■ No olvidemos tampoco que multitud de percances marítimos transcurren y tienen consecuencias en las aguas y costas de varias CCAA, necesitando una actuación coordinada que garantice la actuación eficaz de todos los medios disponibles. Pocas dudas nos pueden caber sobre las dificultades añadidas en el caso de que en lugar de uno, se tuvieran que coordinar los trabajos, actividades y recursos de varios Salvamentos Autonómicos, cada uno “obedeciendo” a sus respectivos jefes.

■ Resulta especialmente curioso, que desde Galicia se reclame dichas atribuciones en base al conocimiento de la lengua y la costa, cuando una gran parte de las tripulaciones de Salvamento, controladores e incluso Directores del Ente, son naturales de Galicia, y ejercen su actividad no solo en dicha CA, sino en todas nuestras costas. Recordemos que el Presidente del Gobierno, cuando el desastre del “Prestige” (que siempre todo el mundo pone como ejemplo) compartía “nacionalidad”, y que no fueron pocos los profesionales y técnicos de SASEMAR, REMOLQUES MARITIMOS, o simplemente del sector, que no compartieron las decisiones tomadas, sin ser originarios de esta región peninsular, y que tampoco fueron escuchados por quien o quienes tomaron las decisiones.

■ También hay que recordar que el armador del “Ría de Vigo”, cuya actuación inicial fue más que cuestionable, gestiona la flota del Guardacostas Gallego (con barcos propios) al módico precio de 6 millones de euros al año, por no olvidar que también gestiona algún que otro hospital público (POVISA), sacando de ello pingües beneficios que pagamos entre todas, sin que parezca que ello preocupe a los que hoy reclaman tomar estas competencias.

■ Podemos también hacer un pequeño recordatorio de otras competencias del sector, transferidas a las Comunidades Autónomas, y su devenir. Hablamos concretamente del Instituto Social de la Marina, el cual quedó en su mínima expresión. En el pasado el ISM era un lugar de referencia

para el Marino. Encontrábamos asesoramiento, formación, asistencia médica, las prestaciones que requeríamos, etc. Con sus más y sus menos pero era así. Hoy la formación ocupacional, transferida a las CCAA, es prácticamente nula, en muchos servicios de ocupación no saben ni entienden de nuestras profesiones, y solo hay que ver el declive de la mayoría de las Casas del Mar y especialmente de las Hospederías, lugar donde la Gente de Mar (no solo los funcionarios de Madrid, como alguien dijo), encontraban un lugar donde alojarse a la espera de embarque, en un transbordo, o simplemente la oportunidad de dormir en una cama si atracabas en un puerto con este servicio, y contar con la oportunidad de ser atendido en los cortos periodos de desembarque por un médico especialista ante una dolencia.

■ Pregunto ¿Han mejorado todos estos servicios para las personas que trabajamos en el mar? ¿Ha mejorado la formación, el acceso a la sanidad, las prestaciones, el asesoramiento, la oportunidad de encontrar un empleo?

■ El ISM tenía y tiene un sentido, obedece a Convenios Internacionales, pensados ante la excepcional actividad que desarrollamos, y la necesaria protección de quienes lo hacen posible, la necesidad de dar un servicio multidisciplinar que intente paliar las duras condiciones de vida y trabajo en la mar, el aislamiento y alejamiento del entorno familiar, los prolongados periodos de embarque, etc.

Salvamento Marítimo, cabe recordar, también nace de acuerdos internacionales, del compromiso de nuestro país de dotarnos de los medios para poder dar cobertura a las operaciones SEARCH AND RESCUE (SAR) en nuestra zona encomendada, que se extiende 1.500.000 km².

■ Desde sus inicios, a principios de los años 90 del siglo pasado, mucho ha cambiado la realidad de este servicio, y recientemente se ha celebrado los simbólicos 25 años, en base a la creación de SASEMAR. 87 unidades marítimas y aéreas, coordinadas por un total de 20 CCS, 6 bases estratégicas y el Centro de Formación de Jovellanos, y lo más importante, los aproximadamente 1600 profesionales que hacen posible que las 24 horas durante los 365 días del año se atiendan las emergencias marítimas con un nivel envidiable, a pesar de las carencias, que también existen.

Podría poner otros ejemplos esperpénticos de lo que han hecho algunas CCAA al intentar “gestionar” emergencias marítimas, el despilfarro producido y la ineficacia generada, confirmando que el argumento de que “la cercanía” al lugar favorece “per se” una mejor gestión, es una falacia, pero no pretendo herir susceptibilidades.

Lo que está en juego es muy serio, y la razón para escoger un modelo u otro tiene que estar basada incuestionablemente en que sirva al interés general, que asegure la mayor eficacia, con los recursos que tengamos para salir airoso de las misiones encomendadas, especialmente la de preservar la vida humana en la mar.

Se está jugando con el interés de todos, porque todos somos víctimas ante un desastre marítimo, pero especialmente de aquellos que trabajan y viven de la mar, que seremos las primeras víctimas, si hacen y lo permitimos, cambalaches que destruyan este servicio público, construido con el esfuerzo de todos,

y cuyos trabajadores, le dedican lo mejor de ellos en beneficio común, sin importarles porque aguas navegamos, donde ocurre el siniestro, ni el origen de los afectados.

Reclamar una competencia, buscando además denostar el trabajo hecho, culpando al Servicio Público, de las decisiones políticas erróneas tomadas, no es justo, no es ético, y desde luego no muestra la mejor cara del ser humano.

Otro tema muy distinto estaría en analizar si justamente ese excesivo peso de las decisiones políticas, a la hora de afrontar posibles situaciones de emergencia / crisis, es el mejor de los escenarios para un servicio público como Salvamento Marítimo. Pero la solución de ese debate no está en compartimentar y dividir nuestros escasos recursos, sino en todo caso en optar por el modo correcto de gestionarlos, y en defender entre todos, el modelo que sirva más y mejor, a la gente de mar y al resto de ciudadanos.



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, transmisión 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.



Obtención de la tarjeta profesional de oficial electrotécnico de la marina mercante

Se sustituye y deroga la Resolución de 21/09/2016 Publicado en el BOE 305, de 19/12/2018

Establece los requisitos que han de satisfacer los interesados para la obtención de la tarjeta profesional de oficial electrotécnico por la gente de mar que hayan estado realizando funciones de oficial electrotécnico a bordo de buques mercantes.

*Requisitos que han de satisfacer los interesados para la obtención de la tarjeta profesional de Oficial Electrotécnico.

Para obtener la tarjeta profesional de oficial electrotécnico de la marina mercante, se tendrá que cumplir los requisitos expuestos en el artículo 18 del RD 973/2009 Enmendado, o bien cumplir las siguientes condiciones:

1.- Haber cumplido 18 años de edad.

2.- Haber prestado servicio en un puesto pertinente durante 12 meses en el curso de los 60 meses anteriores al 04/11/2016.

3.- Satisfacer las normas de competencia que se establecen en la sección A-III/6 del Código de Formación del anexo del Convenio Internacional de normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.

4.- Estar en posesión de los certificados de suficiencia de Formación Básica en Seguridad, Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate no Rápidos, Avanzado en Lucha Contra Incendios, Formación Sanitaria y Gestión, Liderazgo y Trabajo en Equipo.

5.- Estar en posesión del certificado de suficiencia en Alta Tensión (High Voltage), expedido conforme a la Resolución de 08/02/2018, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se determinan las condiciones para la obtención del certificado de suficiencia en alto voltaje, o expedido por un Estado Parte del Convenio STCW.

6.- Tener en vigor el reconocimiento médico realizado en el Instituto Social de la Marina conforme a la regla I/9 y la Sección A-I/9 del Convenio STCW, en el momento de la solicitud de la tarjeta profesional.

* Puesto pertinente

Se considerará que han prestado servicio en un puesto pertinente, aquellas personas enroladas en calidad de oficial electrotécnico, oficial electricista, técnico electricista o electricista; siempre que la Persona Designada, así como aquel miembro de la Dirección de la Compañía responsable de la aprobación del Manual del Código Internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (CódigoIGS) de la misma, certifiquen que las funciones desempeñadas en dichos puestos se corresponden con las de oficial electrotécnico (nivel operacional) y que éstas se han llevado a cabo a bordo de buques mercantes de potencia igual o superior a 750 Kw.

(Para más información consultar el BOE de referencia)



Problema laboral en la pesca española | Visiones enfrentadas entre estudiantes, titulados y armadores

Los alumnos de los institutos pesqueros de Galicia se están moviendo ante el proyecto de modificación del Decreto que regula las titulaciones pesqueras. Entienden que los cambios pueden traer un detri-

mento en la enseñanza y problemas para su futuro laboral. Creen que existen titulados suficientes para la flota frente a lo que opinan los armadores, pero señalan otros problemas más importantes como las

condiciones laborales o la falta de opciones para realizar los embarques obligatorios. Hay división y puntos de vista enfrentados entre titulados, alumnos y sector pesquero.

Mar de fondo en la formación pesquera

El proyecto del Gobierno para atajar la falta de tripulaciones anima a los armadores y preocupa a alumnos, que temen un detrimento en la enseñanza ► En Vigo tienden la mano: "Si quieren titulados aquí estamos, que vengan a buscarnos"

ADRIÁN AMOEDO ■ Vigo

Los armadores cuentan los mismos casos. Un empresario busca tripulantes para su barco y solicita personal. Desde el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) envían un buen número de candidatos y, finalmente, ninguno es válido. Bien sea porque no están realmente interesados en la vida de mar, no tienen la formación o no cuentan con los requisitos necesarios, en Galicia en el último año solo el 2% de los puestos de trabajo del sector se cubrieron con esta herramienta. El resultado es que el pesquero permanece amarrado a puerto, perdiendo días de faena. Es decir, perdiendo dinero. "Hay una evidente falta de tripulaciones", se quejan desde la Confederación Española de Pesca (Cepesca). En el otro lado de la balanza están los titulados náutico-pesqueros, que en boca de la asociación Aetinape recuerdan que las escuelas están llenas y que el español es uno de los mejores sistemas de formación en esta materia de todo el mundo. En medio de este fuerte *mar de fondo*, el Gobierno ha sacado a consulta pública un proyecto de modificación del real decreto que regula los títulos profesionales del sector pesquero. Quieren "paliar la actual escasez de capitanes y oficiales existente en la flota pesquera". Los alumnos, sin embargo, reclaman otras medidas que entienden más efectivas, como pueden ser mejorar las condiciones a bordo, facilitar las prácticas obligatorias o un mayor salarial acorde con la dura vida del mar. Un gran *oleaje* que sacude el problema laboral de la pesca española.

Reunidos en la biblioteca del Instituto Marítimo Pesqueiro do Atlántico, en Vigo, más de una veintena de alumnos exponen a FARO sus puntos de vista sobre el conflicto. Tienen edades que van desde los diecinueve hasta pasados los cuarenta, con lo que entre sus filas los hay que ya han pasado largos meses embarcados y han vuelto para seguir formándose. Alumnos como Miguel Outeiral, Álvaro Rodríguez o Jorge Carballo tienen claro que hay que medir mucho los cambios que se pretenden llevar a cabo y temen un detrimento en la enseñanza. "Creemos que es un tema que nos toca con mucha sensibilidad a todos. A medio-largo plazo vamos a sobrar titulados en la pesca y esto se va a acabar", explican.

Entre las principales dificultades que se encuentran están los días de



Representantes de las clases de mecánicos y patrones del Instituto Marítimo Pesqueiro do Atlántico, en Vigo. // Alba Villar

mar. Al acabar la formación teórica los alumnos deben realizar unos meses de prácticas y posteriormente embarcarse durante un período de tiempo para conseguir el título profesional. Recuerdan que "hay empresas que no quieren alumnos" y que al final "cada uno se tiene que buscar la vida". A ello suman que no existe la figura del aprendiz y en la mayoría de las veces alguien que debe hacer sus prácticas en el puente o en la sala de máquinas "acaba en el parque de pesca, como un mari-

nero más".

Por otro lado critican también los bajos sueldos para aquellos que empiezan en el mar y aseguran que "las condiciones no son tan buenas como las pinta los armadores", tanto en lo que respecta a la habilitación como a los salarios. "Es que con lo que ofrecen no compensa salir al mar y dejar en tierra a la familia", explica uno de ellos. Otro, en cambio, añade: "Titulados hay, pero el problema son los sueldos. Y no hablo solo de las empresas pequeñas". Por

ello, reclaman "empresarios dignos" que cuiden de los barcos y de sus trabajadores.

Borrador

Las primeras informaciones que les llegan a través de Aetinape sobre el borrador del nuevo decreto y las atribuciones o exigencias para los títulos les preocupan y, por este motivo, el alumnado ha decidido pasar a la acción. "Vamos a presentar alegaciones entre los tres centros de la comunidad gallega. También se van

a sumar las de otros centros del país. Creemos que es un tema que nos toca con mucha sensibilidad a todos", explican.

Con sus compañeros intentarán sacar el mejor partido para su futuro en el mar revuelto que se forma entre Gobierno, titulados y armadores. De hecho, no descartan movilizarse si finalmente ven afectada su salida laboral y dejan una declaración de intenciones: "Si quieren titulados aquí estamos, que vengan a buscarnos los armadores".

ENGRACIA TRILLO ■ Directora del Instituto Marítimo Pesqueiro do Atlántico

"Tiene que haber voluntad por parte de los armadores para llevar alumnos de prácticas"

"Cualquier aumento de atribuciones debe ir acompañado de más formación"

A.A. ■ Vigo

—¿Cree que faltan tripulantes para la flota pesquera?

—Es la queja de los armadores. Desde las escuelas podemos decir que si existen titulados académicos de ciclos formativos y de enseñanzas no regladas suficientes, lo que sucede en estas profesiones es que además de tener los títulos académicos tienes que tener una experiencia de embarque para obtener el título profesional. Habrá que darle una salida, una solución, y eso pa-

sa por, por ejemplo, por desarrollar la figura del alumno en prácticas, con lo que creo que se prepararían bastante más y estarían mejor capacitados e indudablemente más motivados para formar parte de los barcos de pesca.

—¿Una especie de aprendiz?

—Sería como un becado. Se quiere implementar que los alumnos tengan un contrato en prácticas, para que puedan ir los técnicos superiores en transporte marítimo y técnicos de altura o de mantenimiento de las instalaciones de buques

como alumnos en prácticas, no como marinero o como engrasador.

—Uno de los mayores problemas está también en encontrar barcos para hacer prácticas, ¿cómo se puede solucionar?

—La solución tiene que salir de sentarse a dialogar sector y escuelas. Tiene que haber una voluntad de colaboración por parte de los armadores, que en estos momentos empieza a verla, para llevarlos de prácticas. Que de alguna forma los empresarios vean que es su responsabilidad participar en la formación



Engracia Trillo. // Alba Villar

de los alumnos, lo que nos implica a todos.

—¿Cree que los cambios en las atribuciones van a ayudar a que los alumnos salgan mejor formados?

—En esos cambios se habla de



Alumnos del IES Universidade Laboral iniciarán una campaña para evitar que se desvirtúen sus titulaciones. CÉSAR QUIJAN

LOS ESTUDIANTES ANTE EL PROBLEMA DE LA FALTA DE RELEVO GENERACIONAL

«Como se atreven a decir que non hai patróns se están as escolas cheas?»

La intención de dar más atribución a títulos no reglados solivianta a los alumnos de la rama náutico-pesquera

E. ABUÍN
REDACCIÓN / LA VOZ

Si se nace en Camariñas, el mar marca. Y más si se crece en una casa escuchando hablar de barcos y embarques, de pesca y mercantes... Mucho de eso hay en la historia de Zeltia Tedín, una de las cinco mujeres que este año estudian en el instituto Universidade Laboral da Coruña, en la sección de puente. Cursó un ciclo medio de patrón de litoral. Le gustó y ahora quiere ser patrona de altura. Para eso estudia. Para convertirse en una de esos profesionales por los que ahora mismo los armadores llegarían a las manos si no fuese por ese pacto no escrito que tienen de no *robarse* trabajadores unos a otros.

«Como se atreven a decir que non hai patróns se están as escolas cheas?». Es la pregunta (retórica) de Tedín y sus compañeros

de instituto. No ponen en duda la veracidad de esa acuciante falta de relevo generacional que tiene en vilo a los armadores y que incluso ya ha dejado a algún barco amarrado a puerto. Pero les reprochan que no hagan un esfuerzo por remediarlo cuando, opinan, está en sus manos.

«Para o armador é fácil estar deitado no sofá a lairse e dicir 'non teño patrón': pois fórmaos!», conminan los estudiantes. «Facilita que os alumnos fagan días de mar», requisito imprescindible para obtener el título profesional con el que completar el académico con el que salen de las aulas. Es decir, lo que piden es que se regule «a figura de alumno en prácticas». Y que este no se convierta «nun marifeiro máis, que estea a largar as redes e a limpar o peixe».

A punto del motín

Esa es la solución que apuntan los alumnos que cursan ciclos medios y superiores de la familia náutico-pesquera, que están a punto de *amotinarse* porque la única salida que se le ha ocurrido al Gobierno, azuzado por la ansiedad de los armadores, es «dar más atribuciones ás titulacións non regradas».

Los estudiantes se han hecho

con el borrador del decreto y se han llevado las manos a la cabeza al comprobar que cualquiera con el título de patrón costero polivalente, un certificado que se obtiene en seis meses si se está en posesión del de marinerio pescador —se obtiene en dos semanas—, podrá ir en el puente de un barco de hasta 32 metros de eslora y llevarlo a 100 millas de distancia de la costa. Y no solo eso, también se le habilita para ser jefe de máquinas en buques de hasta 24 metros de eslora y 550 kilovatios de potencia si no se alejan 60 millas del litoral, y sin limitación de potencia si opera como oficial. Es decir, que se dejan sin razón de ser los ciclos medios de puente y de máquinas e incluso los superiores. «Resulta que eu teño que estar dous anos formándome e outros dous de días de mar para levar un barco de 40 metros cunhas limitacións xeográficas, para que outro en seis meses poida facer o

mesmo», inquieren Zeltia Tedín y sus compañeros.

Atraso en la seguridad

Así es que, asesorados por Aetinape, los alumnos están preparando alegaciones a un proyecto de real decreto que, aseguran, incumple el convenio internacional STCW —que estipula mínimos básicos relativos a la formación, titulación y guardia para la gente de mar— y, lo peor, por «aferrar persoal ao armador, que cun patrón polivalente ten xente para a ponte e para a máquina», constituye un «atraso para a seguridade marítima», pues se rebajan las exigencias de formación. Porque no hay que olvidar que «o 80 % da frota galega» tiene menos de 32 metros, por lo que podrá estar en manos de titulados en enseñanzas no regladas.

«Para nós é unha inxustiza», dicen. Una injusticia que tratarán por todos los medios de que no se materialice. Por lo de pronto, van a solicitar una entrevista con la conselleira de Mar, Rosa Quintana, y expondrán su problema a los grupos políticos del Parlamento de Galicia, a los que pedirán que se frene «o intento de deixarmos sen traballo e comprometer a seguridade marítima».

«Para o armador é fácil estar deitado no sofá e lairse de non ter patróns: pois fórmaos!»

La experiencia pionera de la Laboral y Puerto de Celeiro

Que las aulas están llenas no lo dicen los alumnos por decir. La misma Consellería de Mar se llena la boca con que nunca hubo tantos alumnos en las escuelas náutico-pesqueras, que están a rebosar. Desde el 2009, la media anual de matriculados creció un 32 % y si la media estaba en 375 alumnos, ahora está en 404. ¿Por qué, entonces, si las aulas están llenas, los barcos es-

tán vacíos? «É a pescada que se morde a cola, porque se estudo dous anos para patrón e necesito outros dous para ter o título profesional, pero ninguén me embarca na pesca ou, se me embarca e me ensina a virar o aparello e non estou na ponte, non vou ter nunca os días de mar e buscarei outra saída». De ahí la importancia de que se regule la figura de alumno en prácticas.

Y de que se generalice la formación dual. Dos experiencias pueden contribuir a ello. Una es la conversión en centro de excelencia del instituto de enseñanzas náuticas de Vigo, que compaginará formación académica y práctica, y el acuerdo entre la Universidade Laboral y Puerto de Celeiro para implantar la formación dual. Es esta una experiencia pionera en España y po-

siblemente en toda Europa que permite que los alumnos acompañen el tiempo en las aulas —de septiembre a marzo— con periodos de formación a bordo de los pesqueros celeirenses —de marzo a agosto—. De esta manera, van logrando los días de mar a la vez que asisten a las aulas, en campañas en las que, además de recibir formación, tendrán una remuneración.

Jueves, 27 de diciembre del 2018 | La Voz de Galicia

Aetinape pide que se investiguen en profundidad los últimos siniestros, el mejor homenaje a las víctimas

REDACCIÓN / LA VOZ

La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) llama a no resignarse a la fatalidad ante los siniestros marítimos. A su juicio, investigar en profundidad todas las circunstancias que rodean los accidentes es el mejor homenaje que puede hacerse a muertos y desaparecidos.

En un comunicado emitido justo cuando se cumplía una semana del naufragio del Sin Querer Dos, en el que perdieron la vida tres personas y un cuarto tripulante sigue desaparecido, y en visperas de la misma efeméride del

Silvosa, cuyo vuelco se cobró la vida de su patrón, Aetinape insta a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim) a analizar minuciosamente las circunstancias de ambas tragedias para extraer las necesarias conclusiones sobre los mismos. Además de trasladar su pésame a familias y amigos de las víctimas, subraya que lamentarse no es suficiente, pues «nadie debe considerar que un accidente es una simple fatalidad que hay que tomar con resignación». Al contrario, cada siniestro «es una oportunidad de in-

vestigar más, de mejorar la calidad de vida de los tripulantes y de establecer normativas y formación más eficaces sobre la navegación, gracias a las cuales se produjo un descenso de la siniestralidad en las últimas décadas».

Accidentalidad del cerco

La agrupación recuerda que la inmensa mayoría de los siniestros marítimos en los últimos años se han producido en barcos de cerco y es una obligación cuestionar aspectos como el diseño de los buques, las condiciones de flotabilidad, las circunstancias de los

accidentes, el clima y las olas y, sin poner en duda la profesionalidad de nadie, «estudiar qué habilidades manejan los responsables de navegación de este segmento de flota».

Desde Aetinape apuntan que hace décadas, antes de que existiese la Ciaim, el sector clamaba por no reducir cada accidente «a un rezo de plañideras». Hoy, «con esa comisión dando frutos y haciendo un mar más seguro, todos tenemos que compartir esa misión: después de llorar, investigar y homenajear a los muertos sabiendo el porqué de estos episodios».

La Opinión

Martes, 12 de febrero de 2019

Eso que llaman mar

Antón Luaces

Es como un dolor de muelas al que los odontólogos no quisieran hincar el diente (vaya contrasentido). Se dice, y el que firma más arriba lo suscribe, que no hay mejores marinos o marineros que aquellos que han nacido o se han formado en las escuelas gallegas. Resulta difícil realizar un cálculo exacto sobre el número de ciudadanos gallegos —hombres y mujeres— cuya función principal tiene su función como personal marítimo. Pero es más que probable que supere los 50.000 empleos si sumamos los tres tipos de profesionales de la mar que en Galicia existen. La mayor parte de ellos, en la pesca.

Y dentro de esta, en el subsector de la bajura que es, a la vez, la que proporciona vida propia a poblaciones como Malpica, Cedeira, Celeiro, Cedeira, Sada, Portosín, Porto do Son, Ribeira, Rianxo, O Grove, etc. Para embarcaciones de mayor porte dedicadas a la pesca de altura y gran altura, puertos como los de Cangas, Marín, Vigo, Burela, Ribeira, A Coruña, entre otros, tienen mucho que decir en el concierto internacional. Todo ello, a pesar de que se insiste —sin razón, a mi entender— en la carencia de un relevo generacional que pueda ir sustituyendo a aquellos marineros que se aproximan a los 55 años de edad y, por tanto, a su jubilación anticipada, acogiéndose a los beneficios en su momento acordados para otorgarles unos coeficientes reductores de la edad de retiro, medida que

se aplica también a la que se considera como la más dura profesión, que es la de minero. Sé que esto no resulta grato para aquellos armadores que hacen su campaña específica para convencer a la sociedad de que el mar se queda en Galicia sin gente que sustituya a la que está próxima a su retiro profesional. Son proclamas interesadas que no tienen otro objeto que el de lograr salarios que permitan la competencia con los que perciben en la Comunidad gallega marineros senegaleses, marroquíes, peruanos, etc., a los que se pagan jornales de verdadera explotación (aunque para estos sea mucho más de lo que perciben en sus respectivos países). Las escuelas de formación profesional náutico-pesquera están “a tope” en cuanto a número de alumnos. Estos son el verdadero relevo generacional que los arma-

dores rechazan. No son mano de obra barata, mano de obra que no se vende por un plato de arroz, que duerme en sus domicilios y no en el catre de un barco, que exige zonas de habilitación que les permita una vida digna a bordo y con los correspondientes descansos, lejos de aquellas jornadas interminables de trabajo en el parque de pesca un día y otro también. Hoy se exigen vacaciones, horarios —a ser posible con turnos preestablecidos—, pagas mensuales (aunque los sindicatos no se preocupen —y así les vade ellos). Saben cuáles son sus derechos y los demandan para embarcarse. Es el verdadero motivo del que dicen es inexistente relevo generacional. Vayan a las escuelas y pregunten: repito, en Vigo, O Burgo, Ferrol, Ribeira... ahí tienen el relevo. Para que funcione, sólo hay que pagarlo.

Sábado 15.12.18
EL DIARIO VASCO

Los profesionales del sector marítimo pesquero homenajean al Instituto Náutico Blas de Lezo

El centro, convertido en «un referente» en formación en toda Europa, celebra sus bodas de oro

:: ELENA VIÑAS

PASAIA. La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) celebró ayer en Pasaia su reunión anual. Los responsables de esta entidad, que agrupa a los profesionales del sector marítimo-pesquero desde 1982, eligieron el Instituto Náutico Pesquero Blas de Lezo como sede de su encuentro para rendirle un homenaje por sus 50 años de historia.

El presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, y las autoridades



Mikel Arrieta, director del IES Blas de Lezo, entrega un diploma a uno de los homenajeados. :: ARIZMENDI

que tomaron parte en el acto, como el viceconsejero vasco de Trabajo y Seguridad Social, Jon Azkue, subrayaron la labor del IES Blas de Lezo, un «referente» en la formación de los profesionales del mar en toda Europa. El director del centro, Mikel Arrieta, agradeció el reconocimiento. «Somos un foro para la profesión porque respiramos salitre de principio a fin», señaló.

También se rindió un homenaje al alto funcionario de la Organización Marítima Internacional, Eduardo Cruz, primer presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) que cooperó con la formación y el debate social de los asuntos más importantes del sector en las últimas décadas. Se distinguió, igualmente, a varios miembros vascos de la asociación. Para finalizar, dos alumnas del Blas de Lezo leyeron el Manifiesto Mediterráneo ante «las políticas de abandono» de los migrantes africanos que promueven algunas autoridades.

La Opinión
Viernes, 4 de enero de 2019

Un accidente en la mar permite aprender

Antón Luaces

Lamentarse no es suficiente. Nadie debe considerar que un accidente es una simple fatalidad que hay que tomar con resignación. Nunca. Cada accidente es una oportunidad de investigar más, de mejorar la calidad de vida de los tripulantes y de establecer normativas y formación más eficaces sobre la navegación, gracias a las cuales se produjo un descenso en la siniestralidad en las últimas décadas". No lo digo yo. La reflexión corresponde a la Asociación Española de

Titulados Náutico-Pesquera (Aetinape), que considera necesario recordar que la mayoría de los siniestros marítimos en los últimos años se producen en buques similares al *Sin Querer Dos* o al *Silvosa*, que dejaron un triste resultado de cuatro marineros muertos y un desaparecido en dos días consecutivos. La Aetinape destaca que "es una obligación cuestionar aspectos como el diseño de los barcos, sus condiciones de flotabilidad, las circunstancias de los accidentes, los factores exógenos como las condiciones de mar o el viento, y los endógenos, así como —sin dudar de la profesionalidad de nadie— estudiar qué habilidades manejan los responsables de navegación de este

segmento de flota".

En este punto parece oportuno recordar los planteamientos de algunos armadores interesados en modificar los planes de estudios de los profesionales que se preparan en las escuelas de formación náutico-pesquera. La modificación que proponen no contribuye a una mayor y mejor formación (lo que no pone en duda, al menos no es esta mi intención, la que tenían los patrones de los barcos accidentados uno cerca de Fisterra, el otro en la zona de compuertas del puerto de Malpica). Esas modificaciones de los planes de estudios no parecen ser la panacea que permita superar males endémicos de nuestras flotas pesqueras que, como recuerdan los náuticos,

co-pesqueros, bastantes muertes han registrado, sin que se hubieran extraído más consecuencias que las fotos de rigor de los responsables pesqueros de la comunidad y el municipio y las muestras de dolor del entorno familiar de los fallecidos o desaparecidos.

"Hace décadas, antes de que existiese la Ciaim, el sector clamaba por no reducir cada accidente a un rezo de plañideras. Hoy, con esa comisión haciendo un mar más seguro para todos, tenemos que compartir esa misión: después de llorar hay que investigar y homenajear a los muertos sabiendo los por qué de esos luctuosos episodios". Lo dice Aetinape, que sabe de mar. El arriba firmante lo suscribe.

16 | La Opinión
Miércoles, 9 de enero
de 2019

Más vueltas que una patera en el Mediterráneo

Antón Luaces

Sería deseable que el acceso libre a los contenidos de los asuntos que se debaten en las redes sociales fuese el camino para que todos los implicados en el problema (de la que se dice escasez de profesionales de la pesca para enrolarse en barcos que la practican) pudieran enterarse de qué va esta marejada a fuerte marejada que se vive en el sector. Se habla de la inexistencia de tripulaciones de relevo en, por ejemplo, la pesca de altura. El mismo pro-

blema, aunque no tan agudo, aseguran que se produce en la bajura. Y la de gran altura sigue a lo suyo, viviendo de lejos este problema. Hay armadores que dicen estar a punto de tirar la cuchara (o, lo que es lo mismo, abandonar su barco y su gente) porque no hay mandos que garanticen el trabajo a bordo de los barcos de pesca. Y hay armadores que demandan la contratación de tripulaciones de terceros países porque no hallan en Galicia, trabajadores que permitan completar las tripulaciones mínimas establecidas por la normativa española a bordo de cada barco. Y, por si todo esto fuese poco, esa escasez de personal cualificado para incorporarse al sector pesquero como mandos a

bordo, viene a ser motivo para que, según leo en un boletín informativo de Aetinape, la patronal pesquera Cepesca pida que "los refugiados de las pateras se conviertan en pescadores" con el añadido de "algunos armadores sueñan con una nueva esclavitud". Una locura. ¿Qué es lo que realmente ocurre? Para Aetinape —la asociación española de titulados náutico-pesqueros— hay quien pretende utilizar atajos, reduciendo formación y costes del personal de mar, para lograr una mayor rentabilidad económica en cada barco de pesca ante las constantes reducciones de cuotas de pesca que aplica anualmente la UE. Habla Aetinape de formación dual, de la necesidad de profesio-

nales adecuadamente preparados para afrontar la tarea de pescar y salvaguardar sus vidas y rechaza planteamientos como el citado de Cepesca a la vez que denuncia el intento de modificar el Real Decreto 36/2014 (que regula los títulos profesionales del sector pesquero en las especialidades de puente y máquinas) para "introducir" una que califica de "titulación menor" que podría llegar a convertirse en toda una no regulada con las competencias del grado medio de puente (Patrón de Litoral) a la que Aetinape se opone frontalmente. Con absoluta libertad se expresan los profesionales de la pesca a través de las redes sociales. Esto permite colegir que los marineros no

se enrolan porque los salarios son muy bajos (entre 800 y 1.000 euros) por agotadoras jornadas de trabajo a bordo y en los desembarques, ejercicio de una profesión peligrosa, alejamiento de la familia... ¿Es, pues, el afán de ganar más el que enfrenta a armadores y trabajadores, cada uno en su parcela? ¿Es una cuestión de titulación? ¿De verdad no hay relevo generacional porque la pesca no interesa, o esta no interesa porque no se gana lo que se debiera y por esto la patronal recurre a tripulaciones de compromiso para tan solo cumplir lo establecido en cuanto a número de personal enrolado a bordo? ¿Subyace un intento de reducir las tripulaciones mínimas? ¿Se debe regular de otro modo la pesca para hacer esta más atractiva, incluso económicamente, a efectos de contratación de profesionales?

Sábado, 2 de febrero del 2019 | La Voz de Galicia

Titulados náuticos denuncian que el Gobierno pretende que se pueda mandar pesqueros sin formación reglada

REDACCIÓN / LA VOZ

La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) considera una «grave amenaza para la seguridad marítima» la revisión normativa que está realizando el Gobierno, espoleado, según sostienen, «por un grupo de armadores que busca un ahorro de costes en sus empresas». Una modificación que supondrá que, en la práctica, no será necesario disponer de una titulación reglada para mandar «la inmensa mayoría de los pesqueros», apunta el colectivo en un comunicado.

Según explica Aetinape, de los 8.000 barcos españoles, apenas 500 superan los 24 metros de eslora. El resto, gamelas en su ma-

yoría, pueden ser manejadas por quienes disponen de una titulación menor, a la que se le pretenden aumentar las atribuciones. Así, de prosperar el proyecto de real decreto, quienes dispongan de ese certificado podrían actuar como primer oficial, oficial de puente o encargado de guardia de máquinas en cualquier buque de pesca que faene hasta las 100 millas de la costa. Eso «reduce el segmento de flota disponible para los titulados náutico-pesqueros (a partir de 32 metros)», además de que «el sector saldría perjudicado por las cuestiones de seguridad», ya que la formación que recibe este colectivo cumple con las normativas internacio-

nales (el STCW) y «las no regladas no cumplen con este convenio».

Informe del profesorado

Aetinape dice basarse en «un informe elaborado por un grupo de profesores ante la amenaza de que el Estado pudiese ceder ante el grupo de armadores que piden relajar las titulaciones pesqueras», presión que, según explican, llevó

Aetinape cree que aumentar las competencias de los títulos amenaza la seguridad marítima

al Gobierno anterior a redactar el polémico proyecto de ley.

La agrupación confía en que la Consellería do Mar actúe en defensa de la profesión náutico-pesquera y verbalice claramente lo que sugiere al decir que las escuelas están llenas, que la matrícula aumentó un 50 % y que se han formado más de 1.500 personas se formaron como mandos para trabajar en la pesca. Es decir, hablar a las claras de que «las condiciones profesionales y económicas que se ofrecen en el sector» son la principal causa de la falta de relevo generacional. Para la Xunta, asegura Aetinape, lo más importante también es la seguridad de las tripulaciones.

La Opinión

Martes, 12 de febrero
de 2019

Armadores y formadores discrepan sobre la falta de relevo generacional en la flota

Las escuelas gallegas de formación náutico-pesqueras están a tope de estudiantes al mismo tiempo que los barcos de la comunidad padecen la escasez de personal

A. L. / X. C.
A CORUÑA

La pesca, que genera más del 2% del Producto Interior Bruto (PIB) de Galicia, constituye uno de los sectores estratégicos de la comunidad gallega. La ocupación pesquera da trabajo directo e indirecto a más de 100.000 personas —según datos del Gobierno gallego—, pero tiene un desafío a corto y medio plazo todavía más importante que la negociación de las capturas o la transformación tecnológica. Se trata de la propia sostenibilidad de la flota por la escasez de capital humano, es decir, por la falta del llamado relevo generacional.

Sociológicamente, la pesca debe afrontar los primeros jubilados del denominado *baby boom*, la generación que se gestó en España a raíz del desarrollismo franquista durante la década de los 60. La falta de tripulantes se une a la reconversión de una flota que ha perdido 500 barcos por año en la comunidad durante el último decenio.

Las escuelas de formación náutico-pesqueras, como las de Vigo, Ferrol, O Burgo (A Coruña), o Ribeira, entre otras de titulaciones menores, confirman con su alto número de alumnos matriculados —más de 400— la posibilidad de un relevo generacional que los armadores no acaban de ver.

Según los testimonios consultados por este diario, estos aducen que los jóvenes actuales no están dispuestos a afrontar las duras condiciones que exige el mar, caso de



Barcos de pesca y marineros en el puerto de Dakhla, en el que también opera la flota gallega. | LA OPINIÓN

algunos caladeros en los que llegan a estar medio año enrolados. O también que prefieren dedicarse a sectores “más amables”, como el de las embarcaciones recreativas.

En el lado opuesto se encuentra Aetinape. Esta, como organización profesional de titulados náutico-pesqueros, se ha erigido en la entidad que reivindica de forma más contundente la contratación de tripulantes españoles, “sin que ello suponga en modo alguno el rechazo a los extranjeros; pero siempre que se produzca en igualdad de condiciones”.

Por preparación, por conocimiento, los marineros gallegos son aceptados a bordo de las distintas embarcaciones de bajura, altura o gran altura de buen grado, pero su contratación, según esta organización, depende en gran medida de su exigencia salarial, vacacional o de descanso diario, algo que no siempre el armador admite.

A su juicio, este es uno de los motivos que propician el enrole de tripulantes de otros países, caboverdianos, peruanos, marroquíes y senegaleses fundamentalmente, cuya contratación significa un desem-

bolso mensual muy inferior a aquel que determina una tripulación española o gallega.

También a la dificultad que entraña que los armadores se den cuenta de la importancia de las prácticas y enrolen a los jóvenes en formación o que acaban de rematar sus estudios.

En este sentido, Aetinape considera que los propietarios de los buques deben invertir más en mejorar las condiciones a bordo, con mareas y relevos más cortos, mejores condiciones laborales y mejores equipos de internet.

La Opinión
Sábado, 9 de febrero de 2019

España se adhiere al tratado de la OMI sobre seguridad para la flota pesquera

El objetivo es reducir las muertes en la profesión y la suma española supone un impulso

Redacción
A CORUÑA

La Organización Marítima Internacional (OMI) anunció la adhesión de España al *Acuerdo de Ciudad del Cabo* de 2012 sobre la seguridad en los barcos de pesca. "Con esta adhesión nos estamos acercando a la mitad del camino para alcanzar los criterios de entrada en vigor para este tratado vital. Insto a otros estados miembros de la OMI a que sigan el ejemplo", explicó el secretario general de la OMI, Kitack Lim.

Lim recordó que el objetivo es "reducir las muertes en una de las profesiones más peligrosas del mundo" y, para ello, la organización precisa que la adhesión de España y toda su flota supone un impulso muy importante para poner en vigor el tratado. Con España son 11 estados contratantes (de los 22 necesarios) que forman parte del acuerdo, con un número total de 1.413 buques pesqueros de 24 metros de eslora o más que operan en alta mar (de los 3.600 requeridos).

La Voz de Galicia | Jueves, 28 de febrero del 2019

Alumnos de escuelas náuticas piden al Gobierno que regule la figura del alumno en prácticas

E. A. REDACCIÓN / LA VOZ

Alumnos de las escuelas náutico-pesqueras de Galicia continúan su campaña para evitar que acabe consumándose una reforma del real decreto que regula los títulos profesionales del sector pesquero que, aparte de devaluar sus certificaciones académicas, rebaja los niveles de seguridad al pretender permitir que con una titulación no reglada se pueda mandar en buques de hasta 32 metros de eslora a 100 metros de la costa y ejercer de oficial de máquinas sin limitación alguna.

Una comisión de delegados de los alumnos de esos centros trasladó este martes al delegado del

Gobierno en Galicia, Javier Losada, su rechazo a un proyecto de real decreto que pretende otorgar a ese título más competencias que los de Marina Mercante, aseguran.

Los estudiantes sostienen que, en lugar de «rebajar los niveles de seguridad» aumentando las atribuciones a quienes poseen titulaciones menores, lo que tendría que hacer el Gobierno es «romper el cuello de botella que dificulta la obtención del título profesional regulando la figura del alumno en prácticas». De esta manera, sostienen, se facilitaría que los miles de alumnos de náutica pudiesen completar su título académico con el profesio-



Alumnos de las escuelas náuticas expusieron a Losada su rechazo al proyecto del Gobierno. MARCOS MÍGUEZ

nal, que les permite trabajar en lo suyo. Según explican, ahora tienen que enrolarse como marineros, incumpliendo así los convenios internacionales (el STCW).

Y si, finalmente, el Ejecutivo cede a la presión de los armadores, a los que acusan de tratar de «abaratarse costes de explotación, dejando a los alumnos fuera del mercado laboral y rebajando

los niveles de seguridad marítima», exigen «a quien corresponda», que tenga que «la valentía de cerrar estas escuelas», dado que las titulaciones que expiden serán vacuas.

THE GUARDIAN

Expertos de la ONU condenan el plan de trabajadores migrantes de pesca de Irlanda

El sistema deja a los trabajadores migrantes vulnerables a la esclavitud moderna, dicen cuatro relatores especiales de la ONU

Felicity Lawrence y Ella McSweeney

Mar 19 feb 2019



Los expertos especiales dijeron que los permisos estaban haciendo a los inmigrantes de fuera de la UE vulnerables a la esclavitud moderna y al grave abuso en los buques pesqueros irlandeses

El plan de permisos de Irlanda para los trabajadores migrantes en sus arrastreros de pesca infringe la ley internacional de derechos humanos, dijeron cuatro expertos especiales de la ONU en una carta de advertencia al gobierno irlandés.

Los cuatro expertos de la ONU - sobre la esclavitud moderna, la trata de personas, la discriminación racial y los derechos humanos - se unieron para emitir un reproche excepcional al gobierno irlandés, diciendo que habían recibido información de que los permisos estaban haciendo a los migrantes de fuera de la UE vulnerables a la esclavitud moderna y graves abusos en los buques pesqueros irlandeses.

El plan se introdujo en 2016 después de una investigación de Guardian que descubrió una explotación generalizada y un supuesto tráfico de trabajadores de Asia y África a los arrastreros irlandeses. En un esfuerzo por brindar una mejor protección a los trabajadores indocumentados, el gobierno estableció un grupo de trabajo de emergencia, que introdujo permisos bajo un "esquema de trabajadores atípicos" (AWS) para trabajar en su flota.

Pero las visas bajo el esquema requerían que los empleadores las solicitaran y ataban a los migrantes a jefes individuales, dejándolos vulnerables a operadores sin escrúpulos.

Los expertos dijeron que se les había dado evidencia de que las leyes sobre salario mínimo, horas máximas y seguridad estaban siendo violadas, mientras que una cuarta parte de los trabajadores migrantes asiáticos y africanos en barcos de pesca habían

sufrido abuso verbal o físico, y uno de cada cinco había sufrido discriminación racial .

"Deseamos expresar nuestra preocupación de que el plan de trabajadores atípicos no previene la prevención efectiva de la trata de personas con fines de explotación forzosa y explotación laboral en la industria pesquera", dijeron los expertos.

Es muy inusual que cuatro expertos de la ONU levanten la alarma juntos sobre los abusos de los derechos humanos en un país europeo. La carta es vergonzosa para el gobierno irlandés, que ha estado luchando contra un caso judicial presentado por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) para detener el plan para promover la esclavitud moderna.

El sindicato no pudo obtener un recurso de emergencia contra él en diciembre antes de una audiencia judicial más completa este año. Se ha informado que los trabajadores migrantes suelen ganar tan solo 2,82 € (£ 2,46) por hora, y que dos tercios de los trabajadores migrantes se ven obligados a trabajar más de 100 horas a la semana. The Guardian entiende que el gobierno está buscando conversaciones sobre el caso.

Estados Unidos critica a Irlanda por una acción insuficiente sobre la esclavitud moderna

El coordinador de la ITF para el Reino Unido e Irlanda, Ken Fleming, dijo que la condenada carta de la ONU superó al Departamento de Estado de EE. UU. Que descalificó a Irlanda por su historial de tráfico de personas en la flota pesquera y un informe crítico del Consejo de Europa sobre el mismo problema.

"La advertencia de los expertos es otra reivindicación de lo que la ITF ha estado diciendo desde que se implementó este plan condenado. Dijimos que conduciría a la esclavitud moderna; Tiene. ¿Cuándo hará el gobierno irlandés lo correcto, pondrá fin a este esquema y trabajará con nosotros en un sistema justo que funcione? "

Un portavoz del Departamento de Justicia e Igualdad de Irlanda dijo: "El ministro toma muy en serio cualquier denuncia de explotación, en particular de los expertos especiales de la ONU. Un número de departamentos y agencias tienen responsabilidad en esta área y responderán a todos los asuntos planteados ".



LA VOZ DE GALICIA

Miércoles, 27 febrero de 2019

La lesión de un tripulante puede dejar sin trabajo a un armador y a un patrón

La Fiscalía también les pide cárcel por el accidente del contramaestre de un palangrero

s. serantes

viveiro / la Voz 27/02/2019

Sin trabajo, al menos sin el que ejercen actualmente, pueden quedarse el armador y el patrón de un palangrero de superficie vinculado con A Mariña que serán juzgados por un presunto «delito de lesiones imprudentes». Se lo atribuye la Fiscalía, al considerarlos responsables del accidente que le destrozó la cara del contramaestre del pesquero y lo dejó sin un ojo. Si prospera la petición de la acusación pública, el armador y el patrón serían inhabilitados para sus profesiones dieciocho meses y, además, serían condenados al mismo tiempo de prisión.

La empresa armadora, su titular, el patrón y la aseguradora del barco indemnizaron «a su entera satisfacción» al herido. Por tanto, apunta la Fiscalía, desiste «de todas las acciones» judiciales. En su escrito de acusación, deja constancia de que la armadora tenía un seguro de responsabilidad en febrero del 2014, cuando ocurrió el accidente.

Gafas para recoger el aparejo

Se accidentó cinco años atrás, cuando el palangrero de superficie faenaba a unas trescientas millas de las islas Azores. Él y un marinero trataban de subir a bordo una caella de unos veinticinco kilos de peso. «Al notar que aumentaba la tensión del aparejo», el contramaestre interrumpió la maniobra. Entonces «se rompió el nylon de la brazolada y un plomo salió proyectado, alcanzándolo en su ojo izquierdo».

Como el tripulante «no hacía uso de protección ocular o facial», sufrió múltiples fracturas en la parte derecha de la cara, perdió el ojo izquierdo y se fracturó la nariz y el maxilar. Según la Fiscalía, se le practicaron cuatro operaciones quirúrgicas y tardó 451 días en recuperarse, diez de los cuales estuvo hospitalizado.

Para el ministerio público, se hirió por «la no utilización de protección facial (pantalla o, cuando menos, gafas)» para recoger el aparejo. Una tarea habitual «y potencialmente

peligrosa» por el riesgo de que salgan despedidos objetos. A juicio de la Fiscalía, el armador y el patrón habría incurrido en «falta de cumplimiento, control y seguimiento» de la prevención de riesgos laborales. Se basa en el propio plan del buque, según el cual los tripulantes «deberán hacer uso de protección ocular o, si es posible, facial» cuando suben las capturas al pesquero.

«Omitir la debida diligencia»

Al armador le atribuye la acusación pública «la máxima responsabilidad» a la hora de velar por la salud de los tripulantes, pero «omitió su obligación» porque en el barco no habría puesto «a disposición de los trabajadores protección ocular o facial». Al patrón le asigna «la obligación de hacer cumplir las normas de seguridad», pero el ministerio público sostiene que la «incumplió al no advertir a la empresa ni adoptar medida alguna respecto de la falta de elementos de protección facial u ocular».

La Fiscalía concluye que el patrón y el armador «omitieron la debida diligencia para la adecuada evitación del riesgo que condujo a las lesiones» del contraamaestre. Por eso los acusa de «un delito de lesiones imprudentes» en relación con otro «contra los derechos de los trabajadores».

La Opinión
Lunes, 11 de marzo de 2019

Orpagu, la organización de palangreros de A Guarda, ha cerrado un acuerdo por el que facilita el acceso a los alumnos de FP de Gijón en la adquisición del título de formación pesquera y cumplir los 365 días de mar que han de acreditar para obtener su habilitación profesional. Esta es una de las exigencias que en Galicia plantean los estudiantes del ciclo superior de transporte marítimo y pesca de altura que cursan sus estudios en cualquiera de los cuatro centros de formación náutico-pesquera existentes de esta Comunidad Autónoma: O Burgo (Culleredo), Ribeira, Ferrol y Vigo. Zeltia Tedín Campaña, camarifana de vieja tradición marinera y pescadora en su familia es una de las estudiantes que esperan completar sus estudios en tal especialidad para ejercer como patrón de altura. Es una de las dos mujeres que, en su clase, aspiran a trabajar en la pesca. «Estudio para ir a la mar —afirma con rotundidad—. Si no fuese así, no asumiría una formación como la

El reto de las escuelas de formación

Antón Luaces

de puente que, en la práctica, solo sirve para trabajar en el mar. No me veo realizando una función distinta y en un medio que no sea el mar». Zeltia ha vivido muy de cerca los avatares del sector pesquero y comprueba a diario cómo las aulas de su centro de estudios cullerense tienen cada vez más alumnos: «Son alumnos que quieren ir al mar, a la pesca. En ellos, en nosotros, está el relevo generacional que dicen no existe. Nuestra preparación académica está aquí, pero necesitamos que también nos formen profesionalmente, ejerciendo como titulados en formación a bordo. Y esto no es fácil en Galicia donde, en la mayoría de los casos, quieren

que embarques como marineros de cubierta. Por esto reclamamos una formación dual que permita compatibilizar la realización de los días de mar que demanda la FCT (Formación en Centros de Trabajo) y los estudios. Las prácticas son ineludibles y si se busca de verdad en relevo generacional que los armadores reclaman, estos deben facilitar nuestra contratación como tales alumnos en prácticas». Los antecedentes familiares no tienen por qué influir directamente en tu decisión de trabajar en el mar, en la pesca; pero a Zeltia siempre le atrajo este mundo: «Desde niña me gusta el mar. veo mi futuro en la pesca, en el mar. Quiero, al igual que mis compañeros, vivir de esto, porque la mar es todo para nosotros. Lo experimentamos en carne propia. Yo he estado embarcada durante dos meses. Fue una experiencia muy enrique-

cedora. Sabes lo que realmente quieres ser y hacer. Los días de mar son necesarios para conseguir la titulación correspondiente y por este motivo necesitamos de los barcos, de los armadores que reclaman relevos en sus titulados. Para ello han de llevarnos como alumnos —en mi caso de puente— y no como marineros porque para esto no es necesario estudiar las materias que se nos imponen a nosotros y que serán de aplicación cuando mandemos un barco de pesca». Existen centros de formación que disponen de convenios con organizaciones de armadores como los de Burela para la realización de las prácticas como alumnos. Si no fuese así, el principal problema para los alumnos que optan al título profesional viene dado por la carencia de prácticas. Y si no hay titulados, no hay relevos: «Facilitando las prácticas como

alumnos, se facilita ese deseado relevo generacional. Pero hay quien opta por lo más sencillo y económico: echan mano de los titulados polivalentes, que carecen de nuestra preparación, inciden negativamente en la seguridad marítima, pero resultan más baratos para los armadores», aclara Zeltia Tedín, con la colaboración indirecta de quienes planifican los estudios de formación profesional en la mar. Incide Zeltia en que la formación dual es una «muy buena salida», tanto en puente como en máquinas, porque facilita el acceso al mundo laboral «y contribuimos de modo muy especial a la seguridad de la vida humana en la mar, materia fundamental en nuestros estudios». El relevo generacional en los mandos de los pesqueros gallegos llama a las puertas de las empresas armadoras. Tal vez solo sea cuestión de abrirlas para que la pesca continúe siendo seña de identidad de nuestro país.

EL PROBLEMA DE LA FALTA DE RELEVO GENERACIONAL

Palangreros de altura gallegos lanzan sus anzuelos en la puerta de la escuela

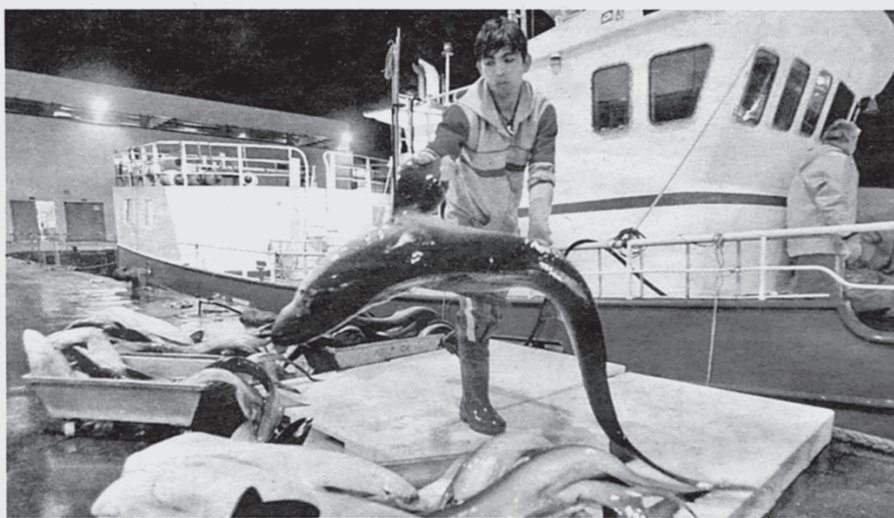
Orpagu firma un convenio con el centro de FP de Gijón para facilitar los días de mar a los recién titulados náuticos

E. ABUÍN

REDACCIÓN / LA VOZ

Antes de llegar al extremo de tener que llamar a la puerta de sus casas para «rescatar» de su jubilación a patrones que hace tiempo que frisaron los 70 —como ya se han visto obligados a hacer los armadores en Japón—, los palangreros de A Guardia han «lanzado sus anzuelos» a las puertas de las escuelas náutico-pesqueras para ver si pescan patrones en ciernes, de esos que tienen el expediente académico lleno de bienes, notables y sobresalientes, pero con un vacío absoluto en las horas de mar que se ven obligados a hacer para que ese título fruto de hincar los codos tenga alguna validez profesional. Y lo mejor de todo: que alguno parece que ha picado.

Todo comenzó en la última edición de Conxemar. En esa feria, el director del Centro Integrado de Formación Profesional del Mar de Gijón, Indalecio Estrada, entró en contacto con la Organización de Palangreros Guardeses (Orpagu), de la que le había hablado muy bien Francisco González, actual director general de Pesca del Principado de Asturias y que durante muchos años se bregó en las aulas de ese centro de FP formando a titulados náuticos-pesqueros. Orpagu expuso los problemas de la falta de relevo generacional, acu-



Los armadores creen que el desconocimiento aleja a los jóvenes de este segmento de flota. GUSTAVO RIVAS

ciantes hasta el extremo de amenazar al barco con el amarre. Y la dirección del centro asturiano comentó las dificultades que encontraban los alumnos para poder conseguir los 365 días de mar que necesitan acreditar para poder obtener la habilitación profesional.

No fueron necesarias muchas palabras más para ver las posibles sinergias. Así es que esta misma semana unos y otros han firmado un convenio de colaboración: los armadores guardeses facilitarán el embarque de los recién titulados en palangreros de superficie de altura, mientras que el centro de formación asturiano se compromete a poner en contacto con Orpagu a los alumnos con interés real en trabajar en el sector pesquero.

Como quiera que este segmento de flota, con sello eminentemente gallego, es un gran desconocido para el alumnado asturiano, el centro de FP invitó

a la dirección de Orpagu a explicar a los alumnos las posibilidades laborales que ofrece. Una experiencia muy positiva, «de gran interés para los alumnos», expuso Indalecio Estrada, y, según fuentes de la organización de A Guardia, «alguno ya ha pedido contactar formalmente con la entidad para embarcar en uno de sus buques».

Descoordinación

¿Por qué en Asturias? «Porque han sido los que nos han llamado», aduce Juana Parada, gerente de Orpagu. No obstante, el éxito de Gijón les ha animado y están dispuestos a trabajar en el caladero que serían las escuelas náuticas gallegas. Si no se ha hecho antes es «porque no éramos conscientes de esa necesidad», admite. Pero, tal y como están las cosas ya «no puede ir la escuela por un lado y la empresa por otro», dice Parada, que ve en la formación dual que han im-

plantado el IES Universidad Laboral de A Coruña y Puerto de Celeiro una vía que ellos también pueden explorar.

La gerente de Orpagu está convencida de que los jóvenes rehúyen del mar porque desconocen cómo han cambiado las cosas a bordo. Las mareas ya no se hacen en latas, sino en modernas embarcaciones con camarotes en algunos casos individuales. Que ya hay Internet gracias a los equipos de comunicación vía satélite, que, con tarifas similares a las que se tienen en tierra, permiten enviar wasaps, entrar en Instagram o descargar películas. Con turnos que permiten tener a bordo horarios como si se trabajase en una oficina... A miles de millas de casa, eso sí. Pero bueno, para aquellos que les guste, quieran ganar dinero y tener oportunidades de promoción, que sepan que en los barcos de Orpagu están esperando a los titulados con los brazos abiertos.

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- CENSO ARRASTRE DE FONDO, CALADERO DE ALBORAN

*BOE 258, de 25-10-18

- PESCA RABIL, FLOTA ATUNERA CONGELADORA OCEANO ÍNDICO

*BOE 16, de 18-01-19

*BOE 33, de 07-02-19

- PESQUERIA ATÚN ROJO-ATLANTICO ORIENTAL Y MEDITERRANEO-

*BOE 35, de 09-02-19

- CENSO PALANGRE DE SUPERFICIE

*BOE 45, de 21-02-19

*BOE 57, de 07-03-19

- COEFICIENTES DE CONVERSION FLOTA PESQUERA OPERATIVA

*BOE 55, de 05-03-19

- ACTUALIZACION PORCENTAJES CUOTAS ATLANTICO NOROCCIDENTAL

*BOE 57, de 07-03-19

- CENSO FLOTA BACALADERA

*BOE 57, de 07-03-19

- CENSO FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA NAFO

*BOE 57, DE 07-03-19

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNION EUROPEA Y COOPERACION

- ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION, TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR

*BOE 252, de 18-10-18

- ENMIENDAS SOBRE LOS DOCUMENTOS DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR

*BOE 270, de 08-11-18

- ENMIENDAS SOBRE EL TRABAJO MARITIMO

*BOE 280, de 20-11-18

MINISTERIO DE DEFENSA

- CONVENIO NAVIERA ARMAS Y DEFENSA

*BOE 26, de 30-01-19

MINISTERIO DE FOMENTO

- OBTENCION DE TARJETA DE OFICIAL ELECTROTECNICO M.MERCANTE

*BOE 305, de 19-12-18

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA Y PARA LAS ADM. TERRITORIALES

- ACUERDO DEL MINISTERIO DEFENSA Y AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION- INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE LAS ACTIVIDADES DE PESCA

*BOE 49, de 26-02-2019

MINISTERIO DE TRABAJO, MIGRACIONES Y SEGURIDAD SOCIAL

- CATALOGO DE OCUPACIONES DE DIFÍCIL COBERTURA

*BOE 255, de 22-10-18

*BOE 22, de 25-01-19

- CONCURSO TRASLADOS/ ASCENSOS PERSONAL LABORAL FIJO, JUAN DE LA COSA Y ESPERANZA DEL MAR

*BOE 281, de 21-11-18

- SALARIO MINIMO INTERPROFESIONAL 2019

*BOE 312, de 27-12-18

- BASES COTIZACION SEGURIDAD SOCIAL REGIMEN ESPECIAL DEL MAR

*BOE 21, de 24-01-19

DIARIO OFICIAL DE GALICIA

- APERTURA DE LISTAS PERSONAL INTERINO- GUARDACOSTAS DE GALICIA-AGENTES-PATRONES Y MECANICOS

*DOG 41, de 27-02-19

- *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 solicites registro en la web de Aetinape 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