



INFO

AETINAPE

**BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
NOVIEMBRE 2018**



Contenido DOSSIER AETINAPE noviembre 2018

2	Contenido
3	Norte
4-13	Informes
14-16	Entrevista: Francisco González Rodríguez <i>Director General de Pesca Marítima del Principado de Asturias</i>
17	Publicaciones
18-39	Colaboraciones - Alicia Villauriz Iglesias - Secretaria General de Pesca - Jose Ignacio Espel Fernández - Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco - Benito Núñez Quintanilla - Director General de Marina Mercante - Eduardo Cruz Iturzaeta - Licenciado en Ciencias Físicas - José Manuel Costas Capelo - Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas - Vicente Yañez González - Profesor jubilado de Formación Profesional - Manuel Queimaño Piñeiro - Secretario General de AETINAPE - Isidro J. Pérez de Aragón - Capitán de Pesca - Marco Antonio de la Sierra - Patrón de Altura - Enric Tarrida - Secretario General de CGT - Mar - Francisco Javier Martínez Couto - Vicepresidente 2º de AETINAPE - Motores Patelo - José M. Hermo Barreiro - M. Mayores Naval..
40-49	Revista de Prensa
50	Legislación

Portada: Bocana de entrada al Puerto de Pasaia, Guipuzkoa.

Humor



Firmes ante cualquier peligro

■ Cuando parecía que las aguas se habían calmado, surge de nuevo la tormenta. Como si se tratase de una consecuencia más del cambio climático, las turbulencias continúan al acecho de la profesión náutico pesquera. En este caso, nos pillan bien entrenados. Vamos por partes.

■ Sabido es que existe un sector de armadores interesados en romper el actual sistema de formación académica para el acceso a las titulaciones náutico-pesqueras. La última intentona la protagonizaron hace algunos meses, cuando intensificaron sus presiones ante las autoridades, con la excusa de que no encuentran profesionales.

■ En vez de preguntarse sinceramente por qué ocurre eso, inventaron reclamar un atajo para que algunos de sus empleados sin cualificar consiguiesen titulaciones low-cost, por la puerta de atrás y sin someterse al rigor de los currículums que marca la normativa. Ni les importa la seguridad a bordo, ni que España incumpla sus compromisos internacionales. Lo único que buscan es convertir marineros fieles en técnicos titulados pero no cualificados. Un intento de fraude que, en primera instancia, no les salió bien.

■ Gracias al debate público generado y también a la enorme presión de la familia náutico pesquera, las autoridades dieron la espalda a ese reducido grupo de armadores, y además tomaron nota de lo importante que resulta adaptar las prácticas profesionales a la realidad del sector. Al poco tiempo, surgieron sinergias entre escuelas y empresas en lo que podían resultar interesantes aportaciones positivas para ir superando el atasco.

■ Pero de repente, a la vista del Proyecto de Real Decreto por el que se modificará el Real Decreto 36/2014, por el que se

regulan los títulos profesionales del sector pesquero, comprobamos que había una baza escondida. Si bien el conjunto de la norma contiene importantes avances competenciales para nuestras titulaciones de puente y máquinas, su artículo 8 “cuela” una titulación menor que podría llegar a convertirse en toda una titulación no regulada con las competencias del grado medio en puente (Patrón de Litoral). Puntualmente haremos llegar a la Secretaría General de Pesca nuestra oposición a través de unas razonadas alegaciones.

■ Para ello no vamos a ahorrar esfuerzos, como hicimos en la primera acometida a principios de año con una campaña de envíos masivos de e-mails. Os haremos llegar nuestras alegaciones a este Proyecto de Real Decreto y llamaremos de nuevo a las escuelas, los alumnos, profesores, a titulados y a toda persona que desee sumarse a una nueva fase de la campaña “Soy TNP”, porque nadie nos va a chulear con sinrazones o artimañas. La profesión náutico pesquera está firme ante cualquier batalla por las competencias. Llevamos muchos años bregados en la lucha contra unos y otros, que en realidad no es contra nadie, sino en favor de nuestra dignidad social y profesional. Ahí hemos estado, estamos y estaremos, con una profesión que merece también en España el respeto que se le tiene en todos los mares del mundo.

■ AETINAPE

Se va superando la amenaza de los atajos

AETINAPE consigue con su campaña situar el debate donde tiene que estar: en las deficientes conexiones entre las escuelas y la profesión

Al destaparse el descarado intento de los atajos que un pequeño grupo de armadores quería convertir en norma para acceder a los títulos marítimo pesqueros, AETINAPE puso en marcha la campaña “Yo TNP”, que provocó una potente reacción de la comunidad marítimo pesquera contra esos intentos de convertir los títulos marítimo pesqueros en papel mojado.

Más allá de las acciones de la campaña, AETINAPE puso toda su capacidad organizativa y sumó todos los esfuerzos necesarios para situar el debate donde tenía que estar: No es que no existan titulados suficientes para embarcar. Es que la actual estructura no facilita la realización de prácticas y aleja cada vez más al alumno de su salida profesional natural. Eso es lo que hay que corregir, además de humanizar la flota y provocar mayores interacciones entre empresas y centros de formación.

Un informe elaborado y presentado el pasado mayo por AETINAPE al entonces Secretario General de Pesca Alberto López-Asenjo explica que las profesiones catalogadas como “reguladas” son aquellas cuyo ejercicio implica riesgos graves para las personas que operan en dichos ámbitos. Las actividades marítimas son profesiones de “alto riesgo” por lo cual su ejercicio requiere una titulación profesional específica.

Las competencias profesionales mínimas que se requieren para garantizar la seguridad a bordo están reguladas por el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995, del que España es firmante. (STCW-F 1995). Cualquier “reforma del sistema de enseñanzas” debe tener en cuenta este Convenio y las Directivas Comunitarias al respecto.

Los aspirantes a las titulaciones llamadas menores (patrón costero polivalente, patrón local de pesca, maríniero pescador) no necesitan conocimientos previos y el período de formación no supera las cuatro semanas. El patrón costero polivalente necesita un

curso de formación náutica (puente) de 350 horas lectivas. El patrón de litoral uno de 1.590.

La propuesta presentada a la Secretaría General de Pesca de otorgar a los “patrones costeros polivalentes” la competencia de “oficial de puente” en buques pesqueros <30 m. que navegan en la zona comprendida entre los paralelos 52° N y 10° N y los meridianos 32° O y 30° E es totalmente desproporcionada, con el agravante de que en caso de que faltase el patrón él tendría que asumir el mando. Actualmente la formación de patrón de litoral tiene una carga lectiva de 1.590 horas, más un período de embarque de 12 meses.

La figura del alumno en prácticas, una necesidad apremiante

Las dificultades que se presentan a los aspirantes a la titulación profesional para realizar el período de embarque de un año son prácticamente insalvables, básicamente por no existir la figura del “alumno en prácticas” a bordo de los buques.

El éxito de los programas empieza por la necesaria puesta en común de las administraciones implicadas: Educación, Marina Mercante y Pesca. En una carta al secretario general de Pesca Marítima, Aetinape reclamaba más rigor y profesionalidad a la hora de abordar un tema tan profundo como permitir atajos en la formación de los profesionales del mar.

Pide que se impliquen todas las partes implicadas en este proceso. En principio, las instituciones (ministerios de Educación, Pesca, Fomento y comunidades autónomas. Por la parte docente, Escuelas, Profesores y alumnos, y por la parte social, el grupo de armadores que desea establecer atajos para conseguir el acceso a la profesión, la Asociación Española de Titulados Náutico Pesquera (AETINAPE) y las Centrales Sindicales.

Por parte de AETINAPE, se propuso abordar antes de nada una nueva regulación de la figura del alum-



La formación dual permite abordar convenios entre empresas y centros formativos, y empieza a dar sus frutos

Gracias a esta amenaza tomó fuerza la necesidad de repensar la figura del alumnado en prácticas

no en prácticas, que permitiría acceder con más facilidad a la habilitación profesional y al mercado laboral, mitigando las actuales dificultades para la incorporación al mismo, medida que permitirá incentivar la contratación de alumnos a partir de esa figura del alumno en prácticas. También se aportó la tan recurrente demanda de humanizar el trabajo a bordo y mejorar la habitabilidad de los buques, y como complemento poner en marcha campañas en los centros para fomentar el conocimiento del sector y normalizar la relación entre los alumnos y las actividades de la pesca, generando curiosidad e interés.

En España el régimen ordinario de enseñanzas para las titulaciones profesionales puede realizarse por tres vías diferentes. La presencial se realiza en ciclos completos o por módulos en la medida que el alumno disponga de tiempo; la semipresencial, una formación dual a bordo y en tierra, y a distancia, a través de medios telemáticos.

El sistema de titulación alternativo tiene dos vías: una que consta de pruebas libres. La otra, una acreditación de la competencia adquirida por medios no formales e informales (experiencia profesional) a través de pruebas de reconocimiento explícito.

La formación dual: otra alternativa más

Hay que precisar que la formación dual es una forma de enseñanza contemplada en el marco académico vigente, en el STCW, así como en la Directiva Europea sobre el nivel mínimo de formación de las profesiones marítimas. La EMSA es la encargada de vigilar que las enseñanzas se impartan con las garantías de calidad que el STCW establece, aunque para ello deben sincronizarse todos los controles previstos en los protocolos que la legalidad vigente prevé para este sistema de formación. Ello no suprime el sistema de formación actual, las condiciones de acceso y los niveles de exigencia formativa son los mismos, aunque los procedimientos son distintos.

El acogerse al sistema de formación dual es una de las alternativas legales que les quedaba, ya que no

prosperó el intento de atajo para poner en marcha los cursillos patrióticos y volver al viejo sistema de adultos.

La estrategia 2020 de la Unión Europea establece que las políticas de educación y formación deben permitir que toda la ciudadanía, independientemente de las circunstancias personales, sociales y económicas, alcancen, actualicen y desarrollen durante toda la vida tanto las aptitudes profesionales específicas como las competencias clave necesarias para su empleabilidad.

Para alcanzar una titulación profesional marítima actualmente es necesario acreditar un periodo de embarque de al menos un año en el que se desarrolle el programa de formación establecido en la Sección A-II/1 del Código STCW 1978/2010 así como superar una Prueba de idoneidad.

La formación profesional dual del sistema educativo que desarrolla el Título III del Real Decreto-ley 10/2011, de 26 de agosto, puede ser una solución para crear la figura del alumno en prácticas, al combinar los procesos de enseñanza y aprendizaje en el centro de formación y en la empresa.

La normativa refleja que la duración del ciclo formativo podrá ampliarse hasta tres años, y que el alumno deberá cursar previamente la formación necesaria que garantice el desarrollo de la misma en la empresa, con seguridad y eficacia. También indica que la actividad formativa en la empresa y en el centro educativo se coordinará mediante reuniones mensuales de control en las que se hará seguimiento de cada uno de los alumnos. Para ello, se establecerán las tutorías a que se refiere el artículo 20 de este real decreto.

La evaluación del alumnado será responsabilidad de los Profesores de los módulos profesionales del centro de adscripción, teniendo en cuenta las aportaciones de los formadores de la empresa y el resultado de las actividades desarrolladas en la misma.



Empiezan a verse resultados

Dado que los intentos de vulnerar la normativa académica surgieron de un grupo de armadores gallegos, se establecieron contactos con la administración pesquera de esta comunidad para exponer la indignación y sobre todo las razones de los titulados náuticos pesqueros ante semejante tropelía.

Una de las ideas fuerza que la organización defendió fue que la formación profesional dual del sistema educativo actual, puede ser una solución para crear la figura del alumno en prácticas, al combinar los procesos de enseñanza y aprendizaje en el centro de formación y en la empresa.

Al poco tiempo el Diario Oficial de Galicia publica una Orden de la Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria por la que se autorizan proyectos experimentales de formación profesional dual de ciclos formativos de formación profesional en centros educativos, en colaboración con diversas entidades. Ponen en marcha un ciclo medio de formación profesional dual de varias familias profesionales, entre ellas la marítimo-pesquera, en colaboración con la Universidad Laboral de A Coruña, el Puerto de Celeiro y veinte empresas armadoras asociadas a esa Organización de la Mariña lucense, precisamente una de las zonas más beligerantes en este conflicto.

A nuestro juicio, en principio esa puede ser otra alternativa más. Según expertos en la materia, lo han desarrollado con suficiente detalle y respetando, como no podía ser de otra manera, lo dispuesto por la Ley educativa actualmente en vigor. Han reducido el periodo a dos años para la obtención del título profesional, lo cual supone una mejora de al menos un año, suponiendo que los alumnos consiguieran realizar las prácticas al finalizar el ciclo y conseguir el título académico.

Aún así, persisten algunas reservas al respecto de la calidad de la formación a bordo. Habrá que estar atentos y realizar el seguimiento necesario para encontrar otra alternativa más.

Una solución idéntica han adoptado en el sur de Galicia, donde los armadores vigueses y el Instituto Marítimo Pesqueiro do Atlántico a través de un convenio similar al de Celeiro, optando por la formación dual. Una iniciativa que esperan completar con una política de imagen positiva sobre el hecho de embarcarse, fomentando la difusión de datos positivos y atractivos para los titulados.





OBITUARIO:

Paco Curbelo Villalba, Mecánico Naval Mayor, nacido en Arrecife de Lanzarote, ha fallecido el pasado mayo a los 77 años.

Ha sido uno de los fundadores de **AETINAPE**, y un referente tanto para facilitar nuestra presencia en el archipiélago como durante todos los años de trayectoria de la entidad. Su prestigiosa vida profesional se ha desarrollado navegando en diferentes flotas, y acabó su vida laboral en UNELCO (Unión Eléctrica de Canarias).

Era persona de pocas palabras pero de muchos compromisos con la profesión, por lo que se había ganado el respeto y cariño de las personas que hemos tenido el honor de conocerlo. Descanse en paz, **Francisco Curbelo Villalba**.

Un debate público

Los diarios Faro de Vigo y La Opinión prestaron sus páginas para debatir sobre este interesante asunto. Publicamos aquí los argumentos del representante de los armadores que proponen el acceso ilegal a las titulaciones y la respuesta del presidente náutico-pesquero, José Manuel Muñiz.

De marinero a capitán

Artículo de Iván López (armadores pro-atajos)

Hay últimamente mar de fondo en el sector pesquero sobre las titulaciones náutico pesqueras necesarias para poder actuar como mandos en los buques de nuestra flota pesquera. En los últimos días leíamos de nuevo encendidas opiniones de representantes de Aetinape [Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros] atacando los esfuerzos colectivos del sector para intentar solventar el problema de las titulaciones náutico-pesqueras y la ruta educativa y profesional que debe seguir una persona para poder llegar a ejercer de mando en un buque de pesca español.

La realidad es que hay una fuerte escasez de mandos para poder cumplir con las necesidades de la flota. Esto se debe a un envejecimiento de la edad media del colectivo a medida que las jubilaciones son mayores que las nuevas incorporaciones. Es verdad que la actividad tiene dificultades en atraer a jóvenes titulados a incorporarse al oficio, y desde luego que habrá que estudiar las razones de que esto ocurra. Las escuelas náutico-pesqueras están bastante llenas pero la realidad es que los nuevos titulados tienden a elegir trabajos en tierra o en otras alternativas de embarque, como pueden ser los cruceros.

Desde las empresas muchos pensamos que otro problema es que, por el sistema de ingreso a las escuelas, se prima a los jóvenes provenientes de la enseñanza media y en gran medida se cierra las puertas a profesionales de la mar que, después de años como marinero o contraamaestre, o incluso con una titulación menor, deciden retornar a las aulas para retomar sus estudios y mejorar su titulación y por lo tanto sus opciones profesionales. El problema se agrava cuando, si el profesional es aceptado, éste debe de quedarse en tierra durante un periodo de uno a dos años debiendo de renunciar a su remuneración, pudiendo incluso perder su plaza en el buque.

A efecto de estudiar la problemática y posibles soluciones, recientemente se ha constituido una mesa mixta con presencia de todos los actores involucrados, desde las administraciones a la patronal Cepesca, cofradías y sindicatos, también Aetinape. También se estudiarán los requerimientos mínimos establecidos por Marina Mercante y otros problemas paralelos. Es en esta mesa donde se deben de plantear los argumentos de cada parte, de nada sirve cacarear en los medios lo que no se dice en dicha mesa.

La realidad es que se necesita un sistema educativo mas flexible, que se pueda compatibilizar con la actividad, estudiar desde los propios buques y aprovechar la creciente presencia de internet de banda ancha en los buques de bandera española. Hay que crear un escenario donde alguien pueda enrolarse como marinero e ir progresando en la profesión sin deber de abandonarla. También una mejor integración de la educación y el sistema de prácticas.

Pero también se deben de abandonar culturas instauradas en el sector, el alumno debe de entender que las prácticas de mando requieren entender los eslabones de la cadena productiva del buque, y que para ello hay que pasar por esos eslabones. Nunca mejor dicho hay que saber ser marinero antes de ser capitán.

Publicado el día 26 de marzo de 2018



En el mar no sirven atajos

Respuesta de José Manuel Muñiz (Aetinape)

Nos preguntamos qué tipo de Cola Cao desayunarán algunos para sacar pecho ante una realidad que les sobrepasa: quieren crear titulaciones pesqueras light ante su incapacidad de generar empleos dignos.

Es el caso del presidente de Agarba (un minúsculo grupo de armadores de bacaladeros), autor de un artículo que justifica la bofetada que quieren propinar a uno de los mejores sistemas de formación marítimo-pesquera del mundo. A pesar de las presiones, el Gobierno es garante de la legalidad y confiamos en que esta se cumpla.

Algunos están empeñados en crear titulaciones paralelas al actual sistema de formación que permite que cada alumno pueda adaptar a su vida: presencial o a distancia, por curso completo o módulos formativos, pero bajo el rigor que marcan las unidades de competencia de la ley de educación, que también prevé validar la experiencia laboral como recoge el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales.

Los méritos extraacadémicos no pueden generar técnicos directivos. Pretenden retroceder décadas y regresar a los terribles índices de siniestralidad marítima, a las condiciones de trabajo de otros tiempos y a ponerse al nivel de países carentes de rigor y garantías en cuanto al cumplimiento de convenios en materia de seguridad, formación, titulación y guardia para la gente de mar y a las dinámicas empresariales y laborales.

¿Por qué cientos de jóvenes alumnos que salen de las escuelas no fichan por el sector pesquero? Porque no son tontos. Esa es la razón. Porque hay empresas que ni les permiten hacer sus días de mar, ni les ofrecen condiciones atractivas, ni por el estado de sus barcos, ni por la conciliación de su vida laboral y familiar.

Se van a sectores que ofrecen condiciones dignas y no a donde no quieren incorporar las reformas sociolaborales de trabajo a bordo al siglo en que viven. La meritocracia y la formación interna sirven para algunos ámbitos de carácter lucrativo o especulativo. Por ejemplo, los bancos, donde muchos de los iluminados que hicieron caer parte del sector financiero eran espabilados chicos de recados que acabaron como brillantes especuladores.

¿Un auxiliar de vuelo puede hacerse piloto de aviación consiguiendo la formación a través de cursillos al margen de la formación reglada para acceder a esa titulación? ¿Un ingeniero es un delineante con banda ancha para que alguien le ayude a calcular resistencias? Pues un titulado náutico-pesquero igual: cursó unos estudios reglados por ley que le habilitan para mandar un barco en óptimas condiciones de seguridad. No sirven atajos.

Y lo del Cola Cao. Los pescadores ya no son aquel negrito, del África tropical. Para aumentar beneficios recurran a la creatividad bien entendida, motor del buen empresario, y no a reducir formación y costes a costa de la seguridad de las personas. Y por cierto, los hermanos africanos también pueden estudiar en nuestras escuelas en condiciones de igualdad y ser directivos como el que más. Advertencia para quien vea fantasmas racistas donde solo hay sarcasmo y réplica.

Publicado el día 4 de abril de 2018

Prácticas en buques “civiles”, no sólo “mercantes”

Se modifican algunas normas para obtener titulaciones profesionales
(ver cuadro en página siguiente)

Un proyecto de Real Decreto persigue en la actualidad realizar cambios en las titulaciones profesionales de la marina mercante. A la vista de los textos preliminares, AETINAPE en su defensa de la profesión marítimo-pesquera, presentó una serie de alegaciones relativas a las figuras profesionales del Patrón de Altura, Patrón de Litoral, Mecánico Mayor Naval, Mecánico Naval y Patrón Portuario.

La nueva norma no debe especificar que las prácticas han de realizarse en buques mercantes, sino en buques civiles, ya que el Convenio STCW no define el tipo de buques en que han de realizarse esas prácticas: “Si la titulación a la que aspira el alumno, y que justifica esas prácticas, le atribuye competencias en buques civiles, parece razonable que estas se realicen en un sector marítimo menos restringido que el propio de la marina mercante”.

Según las alegaciones, “Es obvio el enorme perjuicio que esto ocasionaría a los alumnos náuticos de los ciclos de formación profesional. Significaría que

aquellos que hubieran iniciado su vida profesional en el sector de la pesca marítima, habiendo realizado sus prácticas de alumno en este sector, deberían realizarlas ahora en buques mercantes, cualquiera que sea su experiencia como oficial en la guardia de puente, para tener acceso a esa misma función en este otro sector marítimo. Parece una medida desafortunada”.

Así mismo se propone eliminar ciertos requisitos relacionados con la formación práctica en talleres en tierra para Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval, puesto que el contenido de estos módulos se estudia ya en los currículos ordinarios de las diferentes titulaciones que se imparten en los Institutos Marítimo-Pesqueros.

También se reclama una mayor racionalidad en asuntos como la posesión de certificados de formación sanitaria, la limitación geográfica que disponen para ciertas titulaciones, algunas atribuciones de los poseedores de los títulos Mecánico Mayor Naval, Mecánico Naval y Patrón Portuario.

La STCW no determina que el buque sea “mercante”

También se modifica la validez y el cómputo de los periodos de embarque

La nueva configuración de las tarjetas profesionales de la marina mercante que prepara el gobierno para actualizar su función profesional suscitó un debate en el sector en el que AETINAPE se posicionó claramente defendiendo el interés de los titulados náutico pesqueros. Las razones las extrae de una de las principales normas internacionales asumida hace décadas por España: el Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de la OMI, popularmente conocido como STCW 1978.

Este convenio define exhaustivamente en su artículo 8 los requisitos que debe tener la formación de un patrón de altura para responsabilizarse de la navegación en un barco igual o superior a 500 TRB, si bien no define las condiciones del buque en el que debe realizarse el período de embarque, por lo que la normativa española no debe especificar que tiene que realizarse “en buques mercantes”. La propuesta es que se modifique por la expresión “en buques civiles”, lógicamente manteniendo las características de empaque y volumen que requiere cada habilitación profesional.

Estos cuadros recogen los principales cambios que preveía la normativa sobre titulaciones profesionales, a la espera del resultado de las alegaciones presentadas por AETINAPE

PATRÓN LITORAL ACTUAL	Oficial	≤ 1.600 GT (C)	
	1er. Oficial	≥ 200 GT - < 250 pasajeros - 30 millas costa (C)	Embarque: 12 meses
		≥ 700 GT - Navegaciones próximas a la costa (C)	Embarque: 36 meses. 24 meses si 12 como patrón o 1er. oficial
	Patrón	≥ 200 GT - < 250 pasajeros - 30 millas costa (C)	Embarque: 12 meses
		≥ 700 GT - Navegaciones próximas a la costa (C)	Embarque: 36 meses. 24 meses si 12 como patrón o 1er. Oficial

PATRÓN LITORAL PROYECTO	Oficial	≤ 1.600 GT (C)		Igual
		≥ 3.000 GT (C)	Embarque: 12 meses en buque ≥ 500 GT (M)	Mejora
	1er. Oficial	≥ 200 GT - < 250 pasajeros - 30 millas costa (C)	Embarque: 12 meses (M)	Igual -
		≥ 500 GT Navegaciones próximas a la costa (M)	Embarque: 36 meses. 24 meses si 12 como patrón o 1er. oficial (M)	Empeora
	Patrón	≥ 200 GT - < 250 pasajeros - 30 millas costa (C)	Embarque: 12 meses (M)	Igual -
		≥ 500 GT Navegaciones próximas a la costa (M)	Embarque: 36 meses. 24 meses si 12 como patrón o 1er. Oficial (M)	Empeora
		≥ 100 GT - < 150 pasajeros - < 3' de puerto (C)	Además: máquina hasta 375 KW o 2*375 KW (si 2 motores)	Nueva

PATRÓN ALTURA ACTUAL	Oficial	≤ 1.600 GT (C)	Si ha realizado las prácticas como marinero
		≥ 3.000 GT (C)	Si ha realizado las prácticas como alumno
		> 3.000 GT (C)	Embarque de 24 meses en buques entre 100 y 1.600 GT
	1er. Oficial	≤ 1.600 GT (C)	Si ha realizado las prácticas como marinero
		≥ 3.000 GT (C)	Si ha realizado las prácticas como alumno
	Patrón	≥ 500 GT - < 350 pasajeros - Próximas costa (C)	Embarque 12 meses
		≥ 1.600 GT (C)	Embarque 36 meses. 24 meses si 12 como capitán o 1er. Oficial

PATRÓN ALTURA PROYECTO	Oficial	≤ 3.000 GT (C)		Mejora
		> 3.000 GT (C)	Embarque 24 meses. 12 meses en buques ≥ 500 GT (M)	Empeora
	1er. Oficial	≤ 3.000 GT (C)		Mejora
	Patrón	≥ 500 GT - < 350 pasajeros - Próximas costa (C)	Embarque 12 meses en buques ≥ 500 GT (M)	Empeora
		≤ 1.600 GT (C)	Embarque 36 meses. 24 meses si 12 como 1er. oficial	Igual
		≥ 100 GT - < 150 pasajeros - 3' puerto (C)	Además máquina hasta 375 Kw o 2*375 KW	Nueva

MECÁNICO NAVAL ACTUAL	Oficial de máquinas	≤ 3.000 KW (C)	
		≥ 6.000 KW (C) *	Superación curso centro de formación autorizado
	1er. Oficial de máquinas	≤ 3.000 KW (C)	Embarque 12 meses como oficial de máquinas
	Jefe de máquinas	≤ 1.400 KW (C)	Embarque 24 meses. 12 meses como 1er. oficial de máquinas

MECÁNICO NAVAL PROYECTO	Oficial de máquinas	≤ 3.000 KW (M)		Empeora
		≥ 6.000 KW (C)	Embarque 24 meses. 12 meses en buques > 750 KW (C)	¿Mejora?
	1er. Oficial de máquinas	≤ 750 KW (C)		Nueva
		≥ 3.000 KW (M)	Embarque 12 meses en buques potencia > 750 KW	Empeora
	Jefe de máquinas	≤ 750 KW (C)		Nueva
		≥ 1.400 KW (C)	Embarque 36 meses. 12 como 1er. oficial en buques > 750 KW	Empeora

MECÁNICO MAYOR NAVAL ACTUAL	Oficial de máquinas	≤ 3.000 KW (C)	
		> 3.000 KW (C)	Embarque 12 meses como oficial de máquinas en buques entre 500 KW y 3.000 KW
	1er. Oficial de máquinas	≤ 3.000 KW (C)	Embarque 12 meses como oficial de máquinas
		≥ 6.000 KW (C) *	Superación curso en centro de formación autorizado
	Jefe de máquinas	< 750 KW (C)	
		≥ 3.000 GT (C)	Embarque 24 meses como oficial en buques entre 500 KW y 3.000 KW. 12 como 1er. oficial
		≥ 6.000 KW (C) *	Embarque 36 meses como oficial en buques entre 500 KW y 3.000 KW. 12 como 1er. oficial

MECÁNICO MAYOR NAVAL PROYECTO	Oficial	≤ 3.000 KW (M)		Igual
		> 3.000 KW (C)	Embarque 24 meses como oficial. 12 meses en buques entre 750 KW y 3.000 KW	Igual (?)
	1er. Oficial	< 750 KW (C)		Nueva
		≤ 3.000 KW (M)	Embarque 12 meses como oficial de máquinas	Igual
		≥ 6.000 KW (C) *	Navegaciones próximas a la costa. Embarque 12 meses como 1er. oficial buques hasta 3.000 KW	Empeora
	Jefe	< 750 KW (C)	Embarque 12 meses en buques ≥ 500 GT	Igual (?)
		≥ 6.000 KW (C)	Navegaciones próximas a la costa. Embarque 12 meses como 1er. oficial buques hasta 3.000 KW	Empeora

Piden que los refugiados de las pateras se conviertan en pescadores

Algunos armadores sueñan con una nueva esclavitud

Las estrambóticas declaraciones de algunos armadores ante la trágica situación de miles de emigrantes que vagan por el Mediterráneo huyendo del hambre y de las guerras, solo puede explicarse desde el profundo racismo y desprecio a la dignidad humana.

Según ellos, el sector pesquero se encuentra con grandes obstáculos a la hora de encontrar personal cualificado para incorporarse a las tripulaciones, especialmente en los puestos de mando. Ante este problema la Confederación Española de Pesca (Cepesca) propuso ofrecer formación y empleo a los inmigrantes que llegan a las costas españolas y de esta forma solventar la falta de mano de obra.

Pensar que una solución para los refugiados consiste en ponerlos a mandar barcos tras un breve cursillo equivale a despreciarles profundamente, a ellos y a los miles de alumnos que cursan sus estudios en las escuelas náutico-pesqueras de todo el litoral español, cuyos títulos les habilitan para ocupar los puestos que la normativa les otorga.

Frivolar así con la trágica situación de las personas refugiadas supone a ver en ellas esclavos en potencia, tal como hace 200 años ocurría con los que llegaban a América. Utilizar esta desgracia humana como argumento para alcanzar los espurios objetivos de conseguir personal barato para mandar los barcos choca no solo con la normativa interna, sino sobre todo con la internacional que vela por la seguridad de la vida humana a bordo.

La profesión de pescador no puede volver a las condiciones de marginalidad que se registraban hace años, si bien algunos armadores se resisten a prescindir del dinero fácil que procede del sector público, al que viven aferrados cuando son capaces de buscar culpables exteriores de sus fracasos empresariales.

AETINAPE espera que las autoridades hagan todo lo necesario para frenar los ciclos migratorios, sobre todo promoviendo políticas de paz y respeto a los pueblos y abandonando las estrategias de desestabilización y rapiña económica de que son objeto por parte del primer mundo.

Igualmente desea que todas las personas refugiadas que lleguen a nuestro país sean atendidas dignamente como seres humanos que son, y les hagan partícipes de los mecanismos de integración necesarios para que puedan realizar su vida en igualdad de condiciones que nuestros ciudadanos, única forma de garantizar con respeto sus condiciones de vida de cara a un futuro más próspero.

Por lo que a este tipo de vergonzosas declaraciones se refiere, esperemos que se queden en el olvido, ya que como payasada mediática puede tener un mínimo recorrido, pero como propuesta seria se cae desde la base. Los armadores deben esforzarse en respetar las condiciones legales de sus empleados y los rigores técnicos que impone la normativa para el ejercicio de mando de buques.



El gobierno central renueva su cúpula marítima

ALICIA VILLauriz
SECRETARIA GENERAL
DE PESCA

Alicia Villauriz ha regresado al cargo de Secretaria General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, responsabilidad que ya ocupó en el pasado y que la llevó a participar en diferentes Plenos de AETINAPE y a colaborar en nuestra revista. Esperemos que esta nueva etapa sirva para frenar el desatino que algunos armadores han abierto para, bajo un gran despropósito, intentar crear un sistema de formación y titulaciones al margen del actual sistema académico, vulnerando así los Convenios internacionales y degradando nuestra profesión.

BENITO NÚÑEZ
DIRECTOR GENERAL
DE MARINA MERCANTE

Benito Núñez Quintanilla es Ingeniero Naval y lleva desde 2010 vinculado a la DG de Marina Mercante como asesor-jefe de la Unidad de Apoyo. Desde AETINAPE le hemos manifestado nuestros mejores deseos al frente de sus nuevas responsabilidades. Esperamos que sea una etapa en la que exista buena fluidez en la comunicación, pues es una persona con una alta habilidad en la gestión y capaz de crear una gran empatía con nuestra organización.

Una actividad incesante

La delegación de AETINAPE, encabezada por su presidente José Manuel Muñiz, celebra habitualmente reuniones con múltiples personas relacionadas con el sector y los problemas más actuales del mundo marítimo pesquero. Este es un repaso de las que tuvieron lugar últimamente.

Sobre el problema con los armadores que deseaban organizar atajos para acceder a las titulaciones náutico pesqueras, se mantuvieron reuniones en delegaciones y escuelas con profesores y alumnos, además de armadores y enlaces sindicales a lo largo de todo el año.

Con el ex Portavoz de Pesca del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados, Joaquín García Díez.

En la Secretaría General de Pesca, para analizar los resultados de la encuesta al alumnado sobre la futura orientación profesional de los actuales estudiantes. También se aprovechó para estudiar el incremento de atribuciones de los títulos náutico pesqueros, el proyecto de modificación del RD. 36/2014 en relación con el título de Capitán de Pesca y en general el estudio de nuevas posibilidades de formación.

Con Susana Rodríguez Carballo, Directora Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro de la Xunta de Galicia

Con los portavoces de la Comisión de Pesca del Parlamento Gallego, Loli Toja (PSdG); Montse Prado (BNG); Carmen Santos (En Marea) y Teresa Egerique (PP).

Con Manuel Corredoira López, Director Xeral de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa de la Xunta de Galicia

Con Alberto López Asenjo Secretario General de Pesca Y Jose Luis González Serrano, Director General de Ordenación Pesquera y Acuicultura,

Con el Portavoz del PSOE en la Comisión de Pesca del Congreso de los Diputados, Miguel Ángel Heredia

Reunión conjunta con Susana Rodríguez Carballo, Directora Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro y Manuel Corredoira, Director Xeral de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa de la Xunta de Galicia.

Con el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima José Luis García Lena, el Subdirector General Adjunto Ramón Álvarez Viñes y el Subdirector General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, Julio Fuentes Gómez, para estudiar monográficamente el tema de las titulaciones.

Con el Portavoz del PSOE en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, Salvador de la Encina

Francisco González, director general de Pesca Marítima del Principado de Asturias

“Para que el alumnado vuelva al mar, tenemos que crear una pesca diferente”

Francisco González, Capitán de Pesca por la Escuela de Pasajes, ha sido nombrado director general de Pesca Marítima del gobierno del Principado. La jubilación de su antecesor permitió el salto a la política a este luanquín de 52 años que mantiene su contacto profesional con el mar desde los 15, cuando salía a pescar sardinas al bareque en los veranos mientras hacía el bachillerato.

Cuando la consejera de Desarrollo Rural y Recursos Naturales, María Jesús Álvarez, le llamó para ocupar el cargo, era profesor de Tecnología Pesquera en el Centro Integrado de Formación Profesional del Mar de Gijón.

Kiko (como lo conoce su gente) se lo pensó mucho, pero decidió en positivo y con valentía: “es ver la pesca desde otra perspectiva”, dice satisfecho y parece que bastante orgulloso de su trabajo.



— Habrá sido una transición bastante tranquila, porque sólo ha tenido que cambiarse de planta (la escuela en la que impartía docencia y la dirección general comparten edificio en el nuevo oeste de Gijón)

— No tiene nada que ver. Es otro mundo, una visión diferente. Es todo pesca, pero aquí intervienen factores económicos, problemas de cuotas, de relación con otras administraciones... una dimensión muy distinta que realmente me apetecía conocer como experiencia profesional.

—Un cargo que sin duda está también muy relacionado con la educación

— Bueno, el centro educativo pertenece a la consejería de Educación, aunque en la dimensión profesional de los títulos que imparten aquí, tenemos nosotros las competencias. Existe una vinculación total entre ambas entidades, administración y escuela, como no podía ser de otra forma. Y ahora, si cabe, será más intensa por haber sido profesor allí.

■

“Mientras no se creen condiciones de trabajo distintas a las actuales no habrá mucha solución”

■

“El mayor problema de la pesca asturiana es el reparto de cuotas. Es una reivindicación permanente”

■

— Hace unos meses venimos asistiendo al llamado conflicto de los atajos, provocado por la intención de algunos armadores de saltarse los rigores de la educación marítimo-pesquera. ¿Cómo lo ha visto desde su puesto de profesor?

— Lo viví con preocupación, aunque estaba seguro de que no iba a salir adelante. Una preocupación compartida con Muñiz y toda la gente de AETINAPE. Era un paso atrás que esos armadores querían conseguir porque no veían otra salida. Realmente con las titulaciones hay un problema que no es sólo de la parte formativa, sino también de los armadores. Hay que crear una pesca diferente, unos barcos diferentes, unas condiciones de trabajo diferentes. Mientras no se creen esas condiciones de trabajo muy distintas a las actuales, que hagan atractivo el trabajo en el mar, no habrá mucha solución. Pongo un ejemplo... la conectividad a internet. Sólo el 10 o el 15% de la flota está conectada, y recuerda que estamos en el siglo XXI. Tenemos que hacer barcos más vivibles, más contemporáneos. Eso y la alternancia de tripulaciones por ejemplo, las mejores condiciones de trabajo en la mar... eso haría más atractivo el sector y que los alumnos que están en las escuelas vayan a la pesca, claro que sí, ¿por qué no van a ir?

■

— Entonces hay que dar una vuelta completa al sector, no sólo modificar un pequeño aspecto

— Claro... por ejemplo, un patrón de costa no puede ser a la vez patrón de costa y marinero, porque entonces no querrá ir... estudiando dos años para después hacer trabajos de marinero... pues no. También tenemos un problema muy importante que es la figura del alumno en prácticas en la pesca, algo que se debe de normalizar y tenemos que reclamarlo en todo momento.

■

— Ocurre algo parecido con los llamados “puestos de difícil cobertura” y esa visión simplista de muchos sectores que nunca hablan de las condiciones materiales del trabajo en el mar y prefieren contratar emigrantes acostumbrados a unas condiciones laborales inferiores.

— Volvemos a lo mismo, se trata de intentar atajos con los que no estoy en absoluto de acuerdo.

Los que estamos dentro de la formación y además fuimos marinos en la pesca no entendemos esa situación ni queremos aceptar esa realidad, que es ir hacia atrás.

■

— ¿Puede hacer en pocas palabras una radiografía de la pesca asturiana?

— Asturias en este momento tiene un problema con las cuotas pesqueras, que es un problema general. Tenemos cada año más reducidas las posibilidades de pesca. Hoy he tenido dos reuniones, y en las dos me planteaban la misma cuestión. El stock de merluza sur, que se prevé que van a reducir... y además está mal repartida entre comunidades. Por ejemplo, en la caballa, reparto del que Galicia y Asturias salieron perjudicadas en 2015... eso es una reivindicación permanente. En breve me reuniré en Madrid con la directora general de recursos pesqueros y le expondré lo que me pide el sector: más cuotas y un reparto más justo. Resulta paradójico que en muchas especies haya excedentes que no se reparten; se pierden, pues algunas flotas no tienen posibilidad de consumir su propia cuota y existen otras que ya no tienen cuota a mediados de año.

En Asturias tenemos una flota fundamentalmente artesanal, compuesta por 256 pequeños barcos, a los que unimos una pequeña flota que va a aguas comunitarias, compuesta por 4 cerqueros y 5 arrastreros. La flota artesanal alterna las campañas de bonito y caballa, y después están las artes de enmalle, palangre, etc. Y otra parte muy importante son los planes de explotación del percebe, la angula y el pulpo. El sector va subsistiendo gracias a que se llegó a un equilibrio saludable.

■

— ¿Existe alguna actividad marítima relacionada con el turismo, por ejemplo?

— Si, hay alguna iniciativa de pesca y turismo, pero no son muy relevantes. Todavía no sabemos si serán turistas que vayan a bordo a ver cómo se pesca, o que vaya a pescar el propio turista dentro del barco. Veo difícil que el pescador tradicional pueda adaptarse a eso, y también algún problema de seguridad. Es una alternativa para alguien que lo quiera explotar, sin duda.

“Tenemos un problema muy importante que es la figura del alumno en prácticas en la pesca, algo que se debe de normalizar y tenemos que reclamarlo en todo momento.”



— **Su trayectoria profesional es interesante. Desde ir a pescar en los veranos del instituto, a profesor. Cuéntenos.**

— Empecé a los 15 o 16 años a ir a la pesca artesanal en mi pueblo, Luanco. Mientras estaba en el instituto, los veranos salía a la mar a un oficio que ahora ya no existe, el bareque, la pesca de sardina con arte de enmalle. Luego dejé el instituto y empecé en la escuela náutico pesquera a hacer todos los estudios hasta que llegué a capitán. Los veranos embarcaba en la pesca de litoral. Fui algo al bonito, embarqué en un barco de arrastre y acabé patrón de altura. Después me fui a Malvinas en los barcos gallegos de Pebsa, en los Arosas. También estuve en África. Me hice Capitán de Pesca, volví a embarcar y en el 92 salió una plaza en la escuela náutico pesquera de Gijón y ya me quedé aquí.

Estando aquí trabajé también como surveyo, como inspector de buques, para lo cual pedí la compatibilidad y estuve 7 años alternando la docencia y la inspección. Hice también mis trabajos en la náutica deportiva formando patrones de yate y recreo. Además estoy haciendo la carrera de ciencias ambientales. Todo eso hasta hace dos meses que me llamaron para desempeñar este cargo. Ahora estoy viendo la pesca desde otra perspectiva, que te exige mucho trabajo y horas y horas, pero resulta muy gratificante cuando se solucionan cosas. Hay que acostumbrarse a los medios, la prensa, la televisión, eso quizá sea lo más difícil para quien no está acostumbrado.

— **El Instituto de Pasajes está este año celebrando sus 50 años. Vd. ha estado allí, ¿recuerda la escuela, recuerda por ejemplo a José Ignacio Espel?**

— Espel es una figura muy importante para mí. Cuando estudié en Pasajes, él no me daba clase, pero era el director de la Escuela. Era un poco el pater, el gran director. Y siempre lo seguí a través de

la revista de AETINAPE, siempre me pareció muy interesante todo lo que apuntaba. Recuerdo artículos suyos pidiendo las especializaciones pesqueras..., cómo es que había curso de quimiqueros, de gaseros y nadie se daba cuenta de que hay cerqueros, arrastreros, todas las modalidades de pesca totalmente diferentes y que no tenían su propio curso de especialización... detalles como ese, que revelan un profundo conocimiento del sector y una gran inteligencia.

Por otra parte, la escuela fue muy especial para mí. Estábamos estudiando para capitanes de pesca y los más o menos 35 compañeros veníamos ya de la mar, que no es lo que ocurre ahora. Ahora es un grado formativo al que vienen alumnos sin relación previa con la profesión, y tienes que empezar explicándoles qué es una carta náutica. Todos veníamos de algún barco. Yo venía de estar de primer oficial en el Arosa VI, otros de atuneros, teníamos ya dinero y por eso fue una época muy especial... muy buenas experiencias de formación y de amistad que todavía permanecen. Felices 50 años para ellos

— **Y ya para finalizar, hableme de AETINAPE. ¿Qué supone en su vida profesional?**

— Creo que los profesionales náuticos pesqueros le deben mucho a AETINAPE, el asociacionismo en un sector como la pesca es fundamental para el avance hacia un futuro diferente. Conocí a Muñiz, su presidente, siendo un estudiante, hace como 30 años, y desde entonces he seguido todas las acciones de AETINAPE, sus luchas, sus reivindicaciones, etc. En la Escuela Náutica de Gijón, en su entrada, lo primero que se ve es un tablón de anuncios con noticias de AETINAPE, en la sala de profesores, las aulas, siempre presentes sus revistas que de alguna manera conectan a la actividad docente con la realidad y problemática laboral de la mar y la pesca. Una labor, sin duda, imprescindible.

La historia de la pesca del bacalao, en las publicaciones de Valdemar Aveiro

Se presentó en Ferrol su obra ante numeroso público, recordando la gran vinculación de la comarca con esta actividad

La pesca del bacalao con buques europeos es el argumento de la prolífica vida divulgativa e historiográfica de Valdemar Aveiro, un capitán jubilado que dedicó su vida profesional al mar y a quien Portugal, y por extensión todo el litoral ibérico, deben sus interesantes aportaciones a la historia de estas importantes pesquerías, capaces de crear un auténtico signo de identidad para el país hermano y una estela de hermandad entre todos los tripulantes que se encontraban allende los mares, especialmente en Terranova.

Como ya había hecho en otros puntos de Galicia, Valdemar Aveiro fue invitado por el Ateneo Ferrolán y Aetinape a charlar sobre sus experiencias e investigaciones en una comarca que vivió como pocas la importancia de esas flotas en los años dorados.

Según publicaba La Voz de Galicia, Aveiro tiene una vida apasionante, que comenzó en el seno de una familia muy humilde de Ilhavo (Aveiro), lugar de donde salieron, como fue su caso, muchos tripulantes de las flotas que acudían a las campañas del

bacalao. Llegó a ser capitán del Coimbra, un buque de referencia en el país luso. Ahora, con 84 años, ha publicado ya siete libros en los que combina su experiencia con los datos hallados en sus investigaciones sobre la historia de la pesca del bacalao que se remonta hasta el siglo VII.

Según palabras de José Manuel Muñiz, es un hombre tremendamente culto y probablemente sea uno de los mayores expertos en la pesca del bacalao. En su obra se pone de manifiesto que la historia de la pesca del bacalao es parte de la historia de Galicia, y concretamente de zonas como Ferrolterra.

Una de las aportaciones más importantes del acto fue el cantautor Manolo Bacallao, llamado así precisamente por su vinculación al puerto y sus gentes. Se lamentaba así de la escasa memoria histórica de la gente: "Aquí las fábricas se destruyen y no queda memoria. Hoy, lo único que queda de la PYSBE es el recuerdo de la gente que trabajó con el bacalao, porque el edificio, que podía haberse reconvertido en cualquier otra cosa, fue demolido"



PRESENTACIÓN EN
FERROL
DA OBRA DE
VALDEMAR AVEIRO
SOBRE A PESCA NOS
MARES DO NORTE

A GRANDE AVENTURA DO BACALLAO

Charla, coloquio, audiovisuais

VENRES, 24 DE AGOSTO, 20H
ATENEU FERROLÁN
Magdalena, 202

COA ACTUACIÓN DE
MANOLO BACALLAO



La ampliación de las atribuciones de los títulos profesionales náutico-pesqueros, el Convenio con el ISM y la ratificación del Convenio sobre el trabajo en la pesca

Alicia Villauriz Iglesias

Secretaría General de Pesca

Agradezco a la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (AETINAPE) el poder utilizar esta tribuna para dirigirme a los profesionales y técnicos del sector pesquero.

Uno de los grandes retos a los que se enfrenta en la actualidad el sector pesquero comunitario, y por supuesto también el español, es el de conseguir ser suficientemente atractivo para la incorporación de nuevos profesionales. Profesionales que han de contar con la formación adecuada y la motivación necesaria para embarcarse en un sector cuyas características intrínsecas comportan una especial dureza.

Por ello desde los distintos departamentos competentes de la Administración se ha trabajado, y se seguirá haciendo, conjuntamente con el sector, sindicatos y asociaciones para encontrar las soluciones más adecuadas a esta situación. Desde esta tribuna cabe reconocer el papel activo que AETINAPE desempeña en estos debates.

En el ámbito específico de las titulaciones y fruto de ese diálogo entre todas las partes interesadas, se han ido introduciendo en los últimos años una serie de cuestiones novedosas que tratan de adaptar la normativa a la nueva realidad. Así, se han ido modernizando los contenidos de los exámenes de Capitán de Pesca, los cursos para eliminar restricciones a los títulos de Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval o los días de embarco necesarios para la obtención del título de patrón costero polivalente. También se han adaptado los requisitos que han de cumplir los capitanes y pilotos de la marina mercante, tanto para ocupar plazas en buques de pesca como para obtener el título de Capitán de Pesca.

Me gustaría destacar que la Comisión de Asuntos Sociales del Comité Consultivo del Sector Pesquero se ha demostrado como un foro muy adecuado para la discusión de todas estas cuestiones entre todas las partes interesadas y ha permitido que se haya ido incrementando la ambición de las propuestas planteadas, consiguiendo durante la pasada prima-

vera un consenso para proponer una amplia modificación del Real Decreto.

Esta modificación contempla, entre otras cuestiones, una ampliación de las atribuciones de los diferentes títulos de pesca. Por poner un ejemplo, ampliaría las atribuciones de mando de los Patrones de Altura hasta los 70 metros de eslora y las de los Patrones de Litoral hasta los 42 metros, estos últimos dentro de una zona limitada que también se amplía con respecto a la actualmente vigente.

Dado que existe consenso entre todas las partes, desde la Secretaría General de Pesca no se escatimarán esfuerzos para que esta modificación normativa pueda ver la luz en el plazo de tiempo más corto posible.

La colaboración entre la Secretaría General de Pesca y el Instituto Social de la Marina ha sido siempre un elemento fundamental para que la Administración pueda servir de manera adecuada a los profesionales de la pesca. Pero además, desde el pasado mes de mayo contamos con un nuevo instrumento que permite reforzar dicha colaboración: se trata del convenio suscrito entre ambos departamentos con el objeto de favorecer el conocimiento, difusión y mejora de las estadísticas de los diferentes colectivos profesionales del sector pesquero.

El reconocimiento del papel estratégico de la Mujer en el sector de la Pesca es una prioridad de la Secretaría General de Pesca y este convenio, entre otras cuestiones permitirá conseguir una mejor identificación del nivel de empleo masculino y femenino, su grado de representación y contribución en las distintas actividades pesqueras, contribuyendo así a visibilizar su situación real y a identificar sus principales problemáticas.

Por otra parte, el Convenio tiene entre sus objetivos la puesta en marcha de actuaciones encaminadas a afrontar y solucionar algunos desafíos que afectan al ámbito de Seguridad Social, así como la organización de actividades formativas para los profesionales del sector.

La colaboración en la realización de actividades conjuntas para la lucha contra el fraude en materia

de Seguridad Social en el ámbito pesquero, permitirá contribuir a que afloren determinadas situaciones que son tan perjudiciales para todos y velar porque todos los trabajadores de nuestros buques pesqueros estén respaldados por unas garantías y beneficios socioeconómicos siempre dentro de la legalidad establecida.

La Comisión Mixta de Seguimiento de este Convenio ya está en marcha y trabajará para garantizar y supervisar la buena marcha en su ejecución del mismo.

Para finalizar, quisiera hacer una breve referencia al denominado Convenio nº 188 de la Organización Internacional del Trabajo (C188) que tiene por objeto garantizar que los pescadores gocen de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros. Estamos convencidos de que la ratificación de este Convenio supondrá un beneficio para los pescadores que trabajan en la flota española que en todo caso ya se ha ido adaptando a las condiciones que se establecen en dicho Convenio aun cuando todavía no ha entrado en vigor. En la actualidad se están llevando a cabo las acciones administrativas correspondientes para que el Convenio pueda formar parte del acervo jurídico español.

España cuenta con un sector pesquero líder a nivel mundial y eso nos exige estar siempre a la vanguardia especialmente en todos los aspectos relativos a la formación de los trabajadores y sus condiciones laborales. Por ello, desde la Secretaría General de Pesca, seguiremos trabajando en coordinación con todas las partes interesadas y por supuesto con AETINAPE, para garantizar que nuestros profesionales cuenten con todas las herramientas que les permitan seguir sintiéndose orgullosos de la actividad profesional que ejercen que tantos beneficios, directos e indirectos, aportan a nuestro país.

El Niño y la Niña

José Ignacio Espel Fernández

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de Honor de AETINAPE

No vamos a hablar del niño y la niña humanos sino de un espectacular fenómeno oceánico y meteorológico que se produce algunos años en las costas de Perú y Ecuador y que va acompañado de fuertes vientos y lluvias y, curiosamente, sequías y otros fenómenos en otras partes del planeta. Se origina en fechas próximas a la Navidad y de ahí su nombre. Los navegantes españoles del siglo XVIII ya detectaron el problema y los pescadores peruanos a principios del siglo XX observaban una subida anormal de la temperatura del agua de mar.

Una consecuencia clara del fenómeno es la práctica desaparición de las capturas de anchoveta, especie muy abundante en la costa peruana, lo que origina cuantiosas pérdidas económicas. No olvidemos que Perú es uno de los grandes productores de harina de pescado del mundo.

Aualmente, en las costas peruanas la temperatura sube uno o dos grados en diciembre sobre la habitualmente corriente fría de Humbolt o de Perú. Pero con una frecuencia de tres u ocho años la subida es superior a los cinco grados, llegando a 8 en ocasiones, y es cuando se produce el fenómeno.

Fue en 1966 cuando el meteorólogo Noruego Jacob Bjerknes, creador de la teoría de los frentes y las borrascas, descubrió la relación entre las anomalías térmicas del Océano Pacífico y el Niño. Su influencia en el clima planetario se ha ido descubriendo a lo largo de la segunda mitad del siglo XX. El Niño de 1972-73 produjo un colapso en la pesquería de anchoveta peruana y una gran sequía en la Unión Soviética, Australia e Indonesia. Otro episodio del Niño en 1982-83 fue el causante de una gran sequía en el Pacífico Oriental Central, grandes inundaciones en California y sequía en África, lo que nos indica que el Niño tiene un efecto planetario.

El efecto opuesto se llama "la Niña" y se ha comprobado su efecto también a nivel planetario. La Niña de 1988 originó un verano muy caluroso en EEUU y un monzón en la India muy débil, originando una gran sequía.

Estos y otros muchos ejemplos nos indican que la interacción entre la atmósfera y los océanos origina una importante variabilidad climática. En la actualidad se trabaja en la posibilidad de predecir el comienzo del Niño y de la Niña, con lo que se podrían realizar pronósticos del tiempo a largo plazo.

Marinos del siglo XXI, entrega y dedicación para afrontar los retos de un sector en constante evolución

Benito Núñez Quintanilla

Director General de la Marina Mercante

Con relativa frecuencia recibo comentarios sobre los constantes requisitos de formación que se exigen a los marinos y distintos profesionales de la mar. No son pocas las quejas en este sentido y cierto es que son perfectamente entendibles, ya que el marino es el único que ha de renovar su acreditación profesional periódicamente, o por lo menos no me consta que haya otro profesional al que se le imponga este requisito.

¿Se somete al marino a unas exigencias excesivas en comparación con otros sectores? Quizás sí, pero también es cierto que debemos hacer un examen en conciencia del ritmo vertiginoso al que se desarrollan los acontecimientos en un sector totalmente globalizado, que recibe “inputs” de cualquier parte del planeta y a los que debe dar respuesta de una forma práctica, rápida y eficaz; máxime, si tenemos en cuenta que es un elemento básico para el desarrollo de otros sectores que se apoyan en él. No hace falta que explique al lector que supone el transporte marítimo en el desarrollo de la economía, tanto a nivel nacional, internacional como global.

Prueba de lo anterior, es la normativa que cada año se desarrolla y entra en vigor, ya sea a través de la OMI, de la Comisión Europea o cualquier otro organismo regulador que pueda tener un impacto en el sector marítimo como puede ser la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Normativa que conlleva la implementación de nuevas tareas a bordo, cambios en la forma de trabajar, en la forma de pensar, pero sobre todo un esfuerzo y formación constante por parte del profesional marítimo para llevar a cabo el desempeño de sus funciones de la mejor forma posible.

El marino del siglo XXI, ya no ha de limitarse a realizar una serie de tareas concretas, sino que debe tomar conciencia de su entorno y llevarlas a cabo en dicha forma. La preocupación por el medio ambiente, refleja esta necesidad de toma de conciencia y el esfuerzo de adaptación han de realizarlo todos los actores implicados.

Un ejemplo claro de lo anterior son las Resoluciones de la OMI que suponen un goteo constante de cambios y reformas a llevar a cabo, de entre las que me gustaría destacar las siguientes, relacionadas con aspectos medioambientales, que son el campo en el que más relevantes novedades se están produciendo:

- Resolución MEPC 277(70), que enmienda el Anexo V del MARPOL, introduciendo modificaciones relativas a la descarga de basuras fuera y dentro de las zonas especiales, el control de las anotaciones hechas sobre las incineraciones hechas a bordo o la adición de criterios para la clasificación de cargas sólidas a granel como sustancias perjudiciales para el medio marino.

- Resolución MEPC 278 (70), que enmienda el Anexo VI del MARPOL, siendo las principales aquellas que afectan a la inclusión de la nueva regla 22A, correspondiente a la recopilación y notificación de los datos sobre el consumo de fueloil del buque. Asociada a la misma, están las Directrices de 2016 para la elaboración de un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP), por las cuales se sustituyen las Directrices de 2012 adoptadas mediante la resolución MEPC.213(63). El objetivo principal de esta enmienda es precisamente ayudar a las tripulaciones y compañías a elaborar al SEEMP que se exige en las reglas 22 y 22A del Anexo VI del Convenio MARPOL. A diferencia de las anteriores Directrices se recoge una nueva parte II del SEEMP: “Plan de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques” y una parte I cuyo texto se encuentra bajo el título: “Plan de gestión del buque para mejorar la eficiencia energética”. La mejora de la eficiencia energética, y por tanto, la reducción de emisiones de CO₂, debe ser una parte imprescindible del trabajo de los marinos a bordo de los buques.

- Resolución MEPC 300(72), que crea el código para la aprobación de los sistemas de gestión de aguas de lastre (Código BWMs), que entrará en vigor en octubre de 2018. Como sabemos, la gestión de agua de lastre y el Convenio que lo regula es una de las más importantes novedades que se ha introducido en los últimos años, y trata como es conocido

de frenar la constante proliferación de especies invasoras en nuestros mares, tratando de frenar su principal vía de difusión, que es el agua de lastre. La Resolución determina los equipos que se han de llevar a bordo para una correcta gestión del agua de lastre y sus sedimentos. Asociado a la misma, y ya con entrada en vigor en 2019, está el Código para la aprobación de los sistemas de gestión de aguas de lastre (Código BWMs). Compuesto por 8 capítulos, 7 anexos y un apéndice que incluye el certificado. El código trata precisamente sobre los equipos que se deben llevar a bordo para una correcta gestión del agua de lastre y sus sedimentos.

En el ámbito de la seguridad de la vida humana en la mar, también se han producido novedades recientes y se avecinan otras en los próximos años. Ejemplos de las mismas, entre otros muchos son:

- Entre las recientes normas que han entrado en vigor se puede mencionar como ejemplo el Código Internacional para los buques que operan en aguas polares (Código polar. El Código polar entró en vigor el 1 de enero de 2017, y busca proteger tanto a los buques como a las personas que viajan a bordo, sean marinos o pasajeros, en el inhóspito y hostil entorno de las aguas que rodean los polos. Abarca cuestiones relacionadas con el proyecto, construcción y equipo de buques; cuestiones operativas y de formación; búsqueda y salvamento; e, igualmente importante, también la protección del singular entorno de las regiones polares y de sus ecosistemas.

- Otro ejemplo es la Resolución MSC.402(96), que entra en vigor en el año 2020, y que es una más relacionada con el mantenimiento y la necesidad de nuevos conocimientos que se exige tanto a los marinos, como a los especialistas y empresas que realizan estos trabajos.

Esta introduce las prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, revisión y reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta, que regula entre otras cosas, los niveles de competencia y certificación, quien son los encargados de realizar las inspecciones, así como procedimientos específicos de inspección, mantenimiento, examen minucioso, prueba de funciona-

miento, revisión y reparación, la persona que realice el procedimiento seguirá el manual que esté a bordo y se realizará un examen minucioso y cumplirá con todo lo establecido.

Igualmente la Comisión Europea, genera mucha normativa que ha de implementarse, en ocasiones adelantándose a la entrada de Convenios Internacionales que regulan una materia concreta, como es el caso del Convenio de Hong Kong, cuya entrada en vigor en Europa ha adelantado el Reglamento (UE) 1257/2003, que si bien establece de forma escalonada su aplicación, el 31 de diciembre de 2018 puede considerarse como una fecha de inflexión para el desguace de buques.

El Convenio sobre el reciclaje de buques tiene como finalidad garantizar que los buques, cuando se reciclan al llegar al final de su vida útil, no planteen riesgos innecesarios para la salud y seguridad de los seres humanos o la seguridad del medio ambiente.

El reglamento establece numerosos requerimientos para los propietarios de los buques relativos tanto a la realización de un plan de reciclaje del buque al final de su vida útil como la necesidad de mantener a lo largo de su vida, un registro de materiales peligrosos a bordo.

No es una tarea fácil la que le espera al marino, el trabajo en la mar es duro de por sí y la continua exigencia de nuevos conocimientos y habilidades no siempre contribuye a una mejor o más rápida adaptación, pero el reto está ahí y no lo podemos obviar.

Formación continua, exigencia, responsabilidad, implicación y compromiso, son en mi opinión, las palabras clave que definen lo que el futuro cercano ya está exigiendo a los profesionales de la mar. En las manos de todos los que trabajamos en y por el sector marítimo está la responsabilidad de dar respuesta satisfactoria a estas exigencias, y en esa respuesta la posibilidad de generar empleo cualificado y de calidad para los marinos españoles.

Actualizar la formación marítima: Hay herramientas

Capitán Eduardo Cruz Iturzaeta
Licenciado en Ciencias Físicas

En España se han venido formando miles y miles de marinos desde hace siglos. Tenemos abundantes y estupendos centros formativos de variados niveles y diferentes especialidades, en general bien dotados de personal docente, simuladores, equipos de formación práctica y bibliotecas, junto con un considerable apoyo informático.

A lo largo de los últimos decenios y en referencia exclusiva al ámbito civil de las profesiones marítimas, ha habido subidas y bajadas en ese conectado binomio de formación-empleo a bordo, como también sucede en otras actividades. Hubo tiempos en que era bastante fácil encontrar empleo a bordo. Hubo tiempos en que se tardaban años en conseguirlo. Pero además, en lo marítimo hay muy distintas características básicas importantes, con las que estamos acostumbrados a convivir. Ejemplos: marina mercante y pesca; pesca de tipos tan diferentes; empleos a bordo de buques y embarcaciones del Estado y CC.AA.; profundos cambios sociales que vivimos que hacen que muchos jóvenes se sientan poco o nada interesados en las profesiones marítimas; la oferta de trabajo a bordo de personal de terceros países, en general de inferior desarrollo al nuestro, por solo mencionar algunas características destacadas.

La formación marítima que hace años se nos daba en la escuela fue buena, sin duda, a pesar de los limitados recursos de todo tipo entonces disponibles. Al complementarse la formación en la escuela con la formación a bordo durante los periodos de prácticas, era muy probable que terminases siendo un aceptable profesional, en general con más valores de tipo humano que conocimientos técnicos concretos. Porque en lo técnico la escuela casi siempre estaba desactualizada y tal vez lo siga estando ahora también en algún grado. Porque la vida va por delante del papel. Porque los programas de estudio se revisan pocas veces, con retraso y con frecuencia sujetos a visiones cortoplacistas o de interés particular. Porque el profesorado enseña, además de la teoría, lo que conoció y experimentó a bordo y que ahora, probablemente, se usa poco o ha quedado obsoleto.

No debería pasarse por alto que en cualquier tipo de formación hay valores que no se desactualizan. Valores que una vez asumidos, siempre están y se quedan en las mentes y corazones de los que los tienen. Solo de pasada menciono algunos de estos valores: Orgullo por el trabajo bien hecho; Responsabilidad permanente; Anticiparse y prever lo que puede fallar; Atención constante a personas, equipos y buque; Absorber (como esponja) toda experiencia formativa a bordo; Ser organizado/a, puntual y aseado/a; Ayudar y corregir a otros. Hay más valores positivos. Por ejemplo todos los contrarios al aburrimiento, apatía, desmotivación, buscar solo lo cómodo, fácil y simple, escaquearse etc.

Los valores positivos están conectados con lo que debe ser una buena formación en el centro formativo. Una escuela hace y vale poco si solo se limita a dar conocimientos técnicos a los alumnos, incluso en el caso de que esos conocimientos técnicos estuviesen actualizados. Vale poco esa escuela porque no se es un aceptable y empleable profesional, al menos a bordo, si solo sabes técnica. La escuela tiene el deber y la oportunidad de “educar la inteligencia” de los alumnos. Por ejemplo, para que aprendan a profundizar en los temas, para saber cómo enfrentarse a problemas, para no cansarse enseguida en el esfuerzo de entender y retener, para saber buscar ayudas (no para que alguien te haga tu trabajo), para trabajar en equipo, para aspirar a la promoción profesional, etc. No debería terminar ahí la función de la escuela, pues tendría que esforzarse y cooperar también para “forjar el carácter” de los jóvenes que tiene a su cargo durante muchas horas al día y muchos días en la vida. Planeado todo a un plazo a la vez inmediato y largo, para poder responder con garantía a preguntas como ¿tener un título capacita ya lo suficiente para ejercer la profesión? Hay respuestas afirmativas, pero abundan también las evidencias que demuestran que no.

Volviendo al título de este artículo, pensemos un poco en la actualización de las enseñanzas. Al fin de cuentas, actualizar enseñanzas marítimas es traer la “vida” marítima de hoy a las aulas, como si se proyectase un vídeo de lo que está pasando ahora en los buques y embarcaciones cuando están realizando sus respectivas funciones en la

mar, cuando se reparan y se mantienen operativos, cuando se aprovisionan y pertrechan, cuando se inspeccionan, etc. Pero no solo cuando la actividad es normal, o sea, cuando todo funciona bien, todo el mundo hace bien lo que tiene que hacer y la vida transcurre sin sobresaltos, que es muy bonito, pero irreal. Sino también cuando surgen los problemas y hay accidentes, unos leves de relativamente fácil arreglo, otros graves de difícil o imposible solución. Ese vídeo que pudiera traer a las aulas la “vida real” a bordo será más instructivo e interesante cuando nos muestre, no solo la vida plácida de un barco sin dificultades (¿los hay?), sino también la vida a bordo cuando hay problemas y nos descubra como se han afrontado y que pasó al final.

Tenemos una buena herramienta para traer a las aulas la “vida” a bordo. A fácil disposición de todos los interesados en actualizar enseñanzas marítimas, hay varios cientos de informes pormenorizados de accidentes sucedidos en buques y embarcaciones, donde se detalla con abundancia de fotografías, gráficos y explicaciones, la génesis del accidente a bordo, cómo se detectó, cómo se afrontó, qué se hizo para resolver el problema o para minimizar sus consecuencias y en el que se especifica anónimamente el inventario de víctimas, daños y pérdidas que pudo haber.

¿Dónde se encuentran estos informes? Como tantas cosas hoy en día, están en una página web de libre acceso y sin costo para todo el que la visite. Es la web de la “Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes marítimos” (la “CIAIM”) (www.ciaim.es) del Ministerio de Fomento. Otra manera de acceder a esa página web es entrar en un buscador cualquiera con “CIAIM”. Esa página web nos lleva a un mundo lleno de retazos reales de la “vida a bordo” cuando hay problemas. La CIAIM inició sus actividades en 2008, pero antes hubo otra Comisión que asimismo produjo muchos y buenos informes de accidentes. También se pueden ver informes de accidentes hechos por comisiones extranjeras, lo que implica doble aprendizaje, por un lado el del accidente y por otro lado, el idioma inglés siempre tan esencial en lo marítimo.

¿De que materias tratan los informes de accidentes? De todo tipo de fallos y problemas a bordo. De navegación de altura y costera, de meteorología, de la maquinaria de propulsión, de estabilidad, del RIPA, de los equipos y servicios a bordo, de oceanografía, de incendios, de abandonos, de jornadas de trabajo, de protección personal, de alarmas, de inspecciones, despachos, del SOLAS, MARPOL, STCW, etc., etc.

Los informes están escritos siguiendo un mismo formato. Comienzan con una “Sinopsis” del accidente, esto es, unas pocas líneas de texto con una descripción resumida del problema. La Sinopsis

sirve muy bien para elegir o descartar el tema del accidente según el interés del consultante. El informe sigue dando datos y detalles de los buques, de sus viajes, de la intervención de las autoridades, de la asistencia y salvamento, etc. Luego se detalla el accidente y su cronología. Seguidamente contiene el “Análisis” del accidente, es decir, qué paso, cómo pasó, por qué pasó, qué consecuencias tuvo, si se cumplieron las normas de aplicación, cómo se afrontó, qué resultó y cosas así. Termina el informe con “Conclusiones” y “Recomendaciones”, éstas encaminadas a que nunca más se repita este accidente si se ponen en práctica según se formulan. Estos informes no se hacen para determinar responsabilidades ni tampoco para establecer quien tuvo la culpa. Eso corresponde a los órganos judiciales.

En clase podrían usarse estos informes de forma muy productiva. El profesor elige los informes que mejor se correspondan a los temas de interés. Los hace llegar a los alumnos, distribuyendo un informe para cada dos o tres alumnos fomentando así el trabajo en equipo. La primera fase es que cada alumno entienda bien los informes. Solo se entienden bien si se leen con mucha atención sin dejar pasar detalle alguno. Para el profesor es fácil saber si los alumnos han entendido bien el informe. Basta con hacerles unas preguntas y escuchar sus respuestas. Superada esta fase de comprensión, vendría la fase de “crítica y creatividad”, es decir, se pediría a los alumnos que formulen su crítica a lo que pasó y a lo que se hizo tras el accidente, pero con visos de realidad, sin fantasías. Tendrían que hacerlo por escrito, para que aprendan esa vital tarea de saber escribir informes. Seguidamente se les pide a los alumnos que dando suelta a su creatividad sugieran y describan otras diferentes posibles y razonables formas de evitar el accidente y de cómo se afrontó. Algo así como responder a “¿cómo lo habrías hecho tú?”, también por escrito y sin imaginaciones irreales.

Como en España hay muchos más pesqueros que mercantes, también se producen más accidentes en pesqueros. La CIAIM produce también Informes anuales, de libre acceso, con mucha información útil para encontrar los informes de interés. Los informes en inglés de comisiones extranjeras son muy útiles para conocer la terminología real en ese idioma, indispensable hoy en día en asuntos marítimos. Posiblemente implicaría también al profesorado de inglés del centro.

No se sabe si ha habido otras experiencias docentes basadas en informes de accidentes marítimos, como las aquí descritas. Si las hubo, su información sería muy bien recibida. Sería una buena aportación para profundizar y mejorar el procedimiento. La vida real a bordo jamás sobra en un centro de formación marítima.

Una apuesta atrevida

José Manuel Costas Capelo

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

El curso escolar que acaba de comenzar en nuestros centros de formación profesional estrena una nueva modalidad, con carácter experimental, de la que cabe esperar, al menos en parte, la solución a un viejo problema enquistado en el proceso de la obtención de los títulos profesionales que venimos padeciendo desde años atrás debido a la enorme dificultad que encuentran nuestros alumnos para realizar sus prácticas de mar, aunque tengamos que lamentar que tuviera que darse como resultado de la atención que a la Administración sí le merecen, no la situación de desamparo de nuestros alumnos, sino las consecuencias que de ello se derivan, cual es la necesidad de poner remedio al problema que sufren los armadores a la hora de encontrar los titulados que requieren sus barcos sin que ello suponga una preocupación permanente.

Al hilo de lo anterior, cualquiera puede entender que los armadores hubieran resuelto su problema atendiendo las solicitudes de plaza de aquellos alumnos que acudieron a sus departamentos de recursos humanos en los últimos años.

El caso es que el Instituto Marítimo Pesquero del Atlántico de Vigo y el IES Universidad Laboral de A Coruña han sumado a su oferta ordinaria dos aulas de los ciclos superiores de puente y de máquinas; esto es, asumirán la formación de cuatro grupos de alumnos que recibirán en su día los títulos profesionales de Patrón de Altura y Mecánico Mayor Naval, respectivamente.

Los alumnos permanecerán por un período ininterrumpido de dos años en el proyecto, divididos en cuatro semestres: el primero arrancará en el centro educativo donde los alumnos cursarán los módulos correspondientes al primer curso, el segundo lo realizarán a bordo de los buques incorporados al proyecto en los cuales realizarán las actividades previstas en su plan de formación correspondiente a ese período; otros seis meses del segundo curso en sus aulas del instituto, para terminar el último semestre de nuevo a bordo de los buques donde

finalizarán sus prácticas académicas y profesionales. De este modo, el proyecto llegará a su fin, y los alumnos que hayan superado todos los módulos de ambos cursos recibirán sus títulos tanto académico como profesional.

Hace algún tiempo, cuando se empezaba a hablar de la enseñanza dual por los buenos resultados que estaba teniendo su implantación en Alemania, en pleno diseño curricular de los nuevos módulos de la reforma LOE, se oía cierto ruido en boca de algunos expertos de nuestra Consellería que apostaban por copiar el modelo en nuestro país. Uno de aquellos días, alguien me pidió opinión respecto de la viabilidad de una hipotética puesta en marcha de esta enseñanza en los ciclos marítimos de nuestra Comunidad.

Mi respuesta fue claramente negativa, a pesar de reconocerle que el proyecto sería viable con un proyecto bien diseñado, implicando a grandes y medianas empresas que pusieran a su servicio todos los recursos necesarios, estableciendo un plan de formación de sus técnicos con el fin de darles a conocer los objetivos que persigue el currículo y estableciendo un calendario riguroso de contactos que permitiera mantener un número suficiente de reuniones presenciales de los tutores del instituto y de la empresa, al margen de aquellos otros que hoy facilitan las redes sociales.

Pero, ¿cómo conseguimos la calidad de estos recursos tanto materiales como personales cuando una parte de la formación tiene lugar a bordo de un buque de pesca? En ese momento recordé un modelo que conocí en mi época de estudiante, en los años sesenta, el que podríamos considerar como el mejor de todos los posibles desde el punto de vista educativo, aún lejos de ser perfecto.

Una empresa naviera del estado, conocida como Empresa Nacional Elcano, disponía de dos barcos mercantes, el “Alonso de Ojeda” y el “Pedro de Alvarado”, que se dedicaban al transporte comercial y a su vez ejercían funciones como escuela de náutica. Llevaban 24 alumnos cada uno, 12 de puente y 12 de máquinas, que dividían en grupos de 6 de cada especialidad; de tal modo que mientras unos recibían docencia en las aulas con un horario de 6 horas

el otro grupo realizaba sus prácticas en el puente o en la sala de máquinas en el mismo horario. El capitán era el director de la escuela, el jefe de máquinas era el vicedirector y los primeros oficiales de puente y máquinas eran los jefes de estudio de cada una de las secciones.

La enseñanza estaba a cargo de una numerosa nómina de oficiales de puente y de máquinas que atendían alternativamente sus guardias y la enseñanza. Me pareció tan buena la idea que pretendí matricularme cursando mi solicitud, pero la mala fortuna quiso que ya no quedaran plazas disponibles.

Una vez que esa idea de renovar el modelo toma cuerpo y ya, por fin, leemos su implantación en el Diario Oficial de Galicia, tengo que reconocer que los detalles del articulado de su puesta en marcha hizo mejorar notablemente la imagen que me había formado de este proyecto, aunque no hayan conseguido disipar todas las dudas que me provoca una apuesta de esta envergadura.

Que se avance en la resolución del problema de las prácticas y, por tanto, de la escasez de titulados; y que, además, se reduzca el período escolar a dos años, me parece un gran paso en la buena dirección. Esto significa que finalizada la etapa académica, incluidas las prácticas, el alumno se incorpora al mercado de trabajo, debidamente cualificado, con lo que ello representa para él, para las empresas pesqueras y para el propio Estado que cumple su función de ocuparse de la formación de sus ciudadanos y de que estos no llenen las listas del paro o estén subempleados.

Desconozco cómo se llevó a cabo la selección de los barcos que formarán parte del proyecto, pero cualquiera que conozca el sector de la pesca sabe de las precarias condiciones de habitabilidad de la mayor parte de los mismos. Es cierto que no se llevarán a cabo actividades de aula, sino tareas en los puestos de trabajo de cada uno de los alumnos por lo que no se requerirán grandes espacios para atender las funciones a las que se obligan los pesqueros.

Sin embargo, los alumnos necesitarán de un espacio de trabajo que garantice una cierta intimidad, con recursos suficientes de mobiliario y servicios informáticos para llevar a cabo sus tareas de estudio. Tengamos en cuenta que no se trata de alumnos que se hallan a bordo para cumplir únicamente un período de prácticas, sino para conseguir la superación de algunos de sus módulos formativos. No sería bueno que, como ocurre frecuentemente, los buenos propósitos de quienes asumen la tarea de alumbrar las reformas termine fracasando porque los responsables de su implementación no han alcanzado a comprender su espíritu y/o carecen del necesario compromiso.

En este sentido, cabría decir que no parece que los oficiales de los barcos que ejerzan como tutores vayan a seguir algún curso de orientación en relación con el programa formativo que han de cumplir los alumnos a bordo. No se trata solo de que se les transmita la destreza que sin duda aquellos poseen sobradamente, sino también aquellos conocimientos relacionados con el entorno conceptual, técnico y de seguridad que pueda llevar aparejada.

Por otro lado, teniendo en cuenta las enormes distancias que separan habitualmente el centro de trabajo del centro educativo, las puestas en común de profesores y tutores es prácticamente imposible. Es cierto que las redes sociales facilitan el contacto, pero nunca sustituirán a las reuniones presenciales que facilitan el flujo de información entre profesores y tutores en relación con la actitud de los alumnos tanto desde el punto de vista personal como de las actividades profesionales. No olvidemos que el embarque supone una experiencia nueva para ellos, que, por otro lado, implica un cambio radical en sus vidas que se traducirá en un porcentaje de abandonos que habrá que gestionar.

Dicho lo anterior, quiero expresar mi deseo de que este proyecto resulte una apuesta de éxito y venga para quedarse, a pesar de las dificultades que, sin duda, se encontrarán en el camino. De todos modos, es necesario reconocer que este proyecto lleva implícitos muchos esfuerzos, de grupos diferentes, que le confiere una gran complejidad, y que mantenerlo en el tiempo no va a resultar fácil.

Por esa razón, no podemos dejar de defender el actual como un buen modelo, más simple que el dual, y que permite al alumno mayor libertad a la hora de gestionar sus prácticas, incluso de tomar la decisión de realizar solo las académicas, que podría cumplir en menos de dos meses, y que le darían el derecho a recibir el título de Técnico Superior; y a posponer las profesionales, e incluso renunciar a ellas, si la experiencia de las primeras le llevarán a tomar esa decisión.

A este fin, solo sería necesario resolver el acceso al período de las prácticas profesionales mediante un convenio de la Administración con los armadores a cambio de alguna exención fiscal que obligue a aquellos a aceptar alumnos finalizado el segundo curso en el centro educativo, enlazando las prácticas académicas con las profesionales, si este fuera el deseo del alumno.

Títulos profesionales de la marina mercante: período de embarque

Vicente Yáñez González

Profesor jubilado de Formación Profesional.
IES Universidade 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

Títulos de competencia; certificado de suficiencia; Convenio STCW 1978; Código de formación; Enmienda Manila 2010; Marco Europeo de las Cualificaciones; competencia profesional; Plan de formación; programa de formación; normas mínimas de competencia; proceso de evaluación; aptitudes; funciones; niveles; normas mínimas de competencia; conocimientos teóricos, comprensión y conocimientos prácticos; métodos de demostración de la competencia; criterios de evaluación de la competencia; alumno en prácticas, tareas y cometidos; periodo de embarque; formación a bordo; libro registro de formación.

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 mercantes españoles están reguladas por Real Decreto 973/2009[1], en cumplimiento de las disposiciones del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW-78-10).

Con la entrada en vigor de las Enmienda, Manila 2010, al Convenio STCW 1978, se producen cambios encaminados al robustecimiento de las disposiciones sobre formación y evaluación, expedición

de títulos de competencia y prevención del fraude que afectan a lo dispuesto en el Real Decreto antes mencionado, y a la Orden [2] sobre expedición de tarjetas profesionales.

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

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”.

Las “aptitudes” que los aspirantes a un título marítimo tienen que demostrar para que les sea expedido y revalidado, según el Código de formación del Convenio STCW 1978-10 [4], se agrupan en torno a siete funciones:

. 1 Navegación;. 2 Manipulación y estiba de la carga;. 3 Control del funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo;. 4 Maquinaria naval;. 5 Instalaciones eléctricas, electrónicas y de control;. 6 Mantenimiento y reparaciones;. 7 Radiocomunicaciones; en los siguientes niveles de responsabilidad: .1 Nivel de gestión;. 2 Nivel operacional;. 3 Nivel de apoyo.

Los aspirantes a oficial encargado de la guardia deberán concluir un “programa de formación”, planificado y estructurado, que satisfaga las “normas mínimas de competencia” especificadas para el título. La especificación de “competencia” está caracterizada con los “conocimientos teóricos, comprensión y conocimientos prácticos” que fundamentan un proceso formativo. (ver cuadro A-II/1)

Los aspirantes a un título están obligados a aportar pruebas que acrediten la consecución de la competencia requerida, con arreglo a los “métodos de demostración de la competencia” y los “criterios de

Cuadro A-II/1 Especificación de las normas mínimas de competencia aplicables a los oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500.			
Función: Navegación, Nivel operacional			
Columna 1	Columna 2	Columna 3	Columna 4
Competencia	Conocimiento, comprensión y suficiencia	Métodos de demostración de la competencia	Criterios de evaluación de la competencia
Planificar y dirigir una travesía y determinar la situación	Navegación astronómica: capacidad para determinar la situación Navegación terrestre y costera: capacidad para determinar la situación utilizando:..... Sistemas electrónicos de determinar la situación....	Examen y evaluación de resultados obtenidos por: -Experiencia en empleo -Experiencia buque escuela -Formación con simulador - Formación en laboratorio	La información obtenida de la carta y publicaciones es pertinente El método primordial elegido para determinar la situación es el más adecuado.

evaluación” que figuran en las columnas 3 y 4 del cuadro de especificaciones de normas mínimas.

La Directiva 2008/106/CE [5] del Parlamento de Europa y del Consejo, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, garantiza una formación adecuada para la expedición de diplomas, títulos y certificados de aptitud profesional de los marinos en aras de la seguridad marítima, estableciendo los criterios que la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) aplicará en la inspección de los centros de formación náutica, así como a los programas y cursos.

La figura del alumno en prácticas

Está regulada en el Real Decreto 973 de 2009[1] Las “tareas y cometidos” realizadas por el alumno en el “periodo de embarque” siguiendo el programa de “formación a bordo”, permite obtener pruebas válidas y fiables de los conocimientos teóricos adquiridos en la formación previa y adquirir destrezas prácticas de suficiencia[6].

Durante los períodos de embarque el alumno deberá cumplimentar un “libro registro de formación” aprobado. Este registro deberá estar diseñado de modo que facilite información pormenorizada sobre las “tareas y cometidos” que deben realizarse y constatar los logros observados. Este registro, una vez completado, constituye una prueba de competencia válida y fiable que podrá tenerse en cuenta para expedir el título profesional conforme a lo estipulado en las normas mínimas de competencia del Convenio STCW 1978-10.

Antecedentes

Las enseñanzas de las titulaciones marítimas en España (mercante y pesca), ya antes de la firma del Convenio STCW 78, han estado basadas en la competencia que acredita el ejercicio eficaz y responsable en los cargos, funciones y niveles de la profesión.

El “período de embarque” de los alumnos de las enseñanzas marítimas de los años 60[7], se realizaba de forma obligatoria y previo al examen de titulación, debía acreditar haber realizado 400 singladuras (días de navegación), cumplimentando un diario de las guardias de mar y, presentar documentación de las tareas y cometidos realizados durante la estancia a bordo.

Los alumnos de cubierta realizaban como mínimo: 100 cálculos astronómicos de posicionamiento de los cuales 50 serían con tres rectas de altura; 50 cálculos de: mareas, situación por marcaciones a puntos de la costa, radiogoniometrías, derrota ortodrómica etc.; 50 cálculos de: calados, cambio de asiento, resistencia de puntales y pescantes, etc. De cada buque en el que se hubiese prestado servicio se elaborarían los esquemas simples de la compartimentación, sistema de gobierno, servicio de achique, servicio contraincendios, aparatos radioeléctricos de navegación, medios de carga y descarga y, un resumen de las curvas hidrostáticas del buque.

Los alumnos de máquinas debían realizar las prácticas en dos tipos de buques: con máquina de propul-

sión a vapor y con máquina de combustión interna, cumplimentando los diarios de guardia y realizando las tareas y cometidos específicos de cada uno.

Recomendaciones del STCW a la formación y evaluación en el empleo

Es interesante apuntar aquí las consideraciones que sobre la formación a bordo se describen en la parte B del código del Convenio STCW, en aras a la trazabilidad del proceso de formación y evaluación en el empleo:

Funciones y responsabilidades

Cada Parte debería cerciorarse de que los instructores y evaluadores poseen las cualificaciones y experiencia necesarias para los distintos tipos y niveles de formación y evaluación de la competencia de la gente de mar.

Programas de formación

Cuando el periodo de embarco forme parte de un programa de formación aprobado (como pueden ser la modalidad de enseñanzas dual) deberían observarse los siguientes principios:

.1 Debería 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 embarco debería encargarse 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 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) toda 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.

Libro registro de formación aprobado

Las tareas y cometidos a realizar por los alumnos de la sección de puente, deberían referirse, como mínimo, a los siguientes ámbitos:

.1 sistemas de gobierno del buque;.2 buenas prácticas marineras en general;.3 amarre, fondeo y operaciones portuarias;.4 dispositivos de salvamento y de lucha contra incendios;.5 sistemas y equipos;.6 tareas relacionadas con la carga;.7 tareas de puente y el servicio de guardia; y.8 familiarización con la cámara de máquinas.

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 correspondiente a la titulación.

Un ejemplo de buena práctica lo encontramos en el

modelo de Libro Registro de Formación[8]del Departamento de Transporte de los EE.UU, para Candidatos a Certificado de oficial encargado de la Guardia de Navegación, aprobado por el Servicio de Guarda Costas de EE.UU.

Función: Navegación (nivel operacional)

Competencia: Planifica y gestiona una travesía y determina la posición. (STCW Code, Table A-II/1) (Ver cuadro en página siguiente)

Conclusiones

Cuatro cuestiones son importantes para que los programas de formación abordo se realicen según lo estipulado en el Convenio STCW 1978-10 y de la Directiva 2008/106/CE Del Parlamento Europeo

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

2. Compromiso de la compañía naviera que administre el buque durante el periodo de embarco, 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 a las recomendaciones del Convenio STCW 1978-10.

Referencias:

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

Real Decreto 80/2014, de 7 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Real Decreto 938/2014, de 7 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

[2] Orden de 21 de junio de 2001 (BOE número 164 de 10/7/2001) sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante.

[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] ANEXO Enmienda de Manila al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código Formación) B.O.E. nº 133, del 4 de junio de 2012.

				Asignación completada					
No.	TAREA Planificación de la Travesía	CRITERIOS DE REALIZACIÓN SATISFACTORIOS	Buque Ref. No.	Fecha	Confirma- do por un instructor cualificado	Fecha	Confir- mado por un asesor cualifica- do	* Tipo de evalua- ción	Observaciones
1.1	Consulta publicaciones náuticas.	La información obtenida de las cartas de navegación y las publicaciones es relevante, se interpreta correctamente y se aplica correctamente. Todos los peligros están identificados							
1.2	Selecciona cartas de escala adecuada	Las cartas seleccionadas son la escala más grande adecuada para el área de navegación y los gráficos se corrigen de acuerdo con la información más reciente disponible.							
1.3	Traza rumbos	Los rumbos se establecen adecuadamente en relación con el tamaño del barco, el calado y la movilidad, y se establecen con una distancia suficiente de aguas poco profundas, bancos y otros peligros para la navegación.							
1.4	Calcula hora estimada de llegada (ETA).	La distancia total se calcula correctamente y la ETA se da dentro de límites de tiempo aceptables.							
* Para detalles sobre tipos de evaluación.									

[5] Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de noviembre de 2008 relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas.

[6] Wolf, Alison. Mitchell, Lindsay. (1991). *Undertanding the place of knowledge and understanding in a competence based approach*. In E. Fennell (ed.) *Development of assessable standards for national certification*. London: Employment Department HMSO.

[7] Orden 7 de diciembre 1963 BOE 308; por el que se regulan los exámenes para obtención de títulos o certificados profesionales marítimos.

[8] *Guidance on Coast Guard Accepted Training Record Book*. Navigation and Vessel Inspection Circular Nº. COMDT PUBP16700.4NVIC. U.S. Department of Transportation. United States Coast Guard.



Levar dereito = Mantener el rumbo

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca

Secretario General de AETINAPE

—¡Cuidado, cuidado!...Aguanta el balance, cuidado con el cuchillo-dice el contraestre soltando el cuchillo de abrir pescado e intentando que no se caigan las cajas de pescado.

—Joder, cagoentodo ya -se escuchan maldiciones de todo tipo cuando el barco empieza a dar balances de forma inesperada y las cajas y demás objetos se mueven de sitio y caen al suelo o se desplazan de babor a estribor.

Los marineros maldicen, el cocinero grita: ¡Quen carallo está "Levando Dereito"?

Desde el puente no se escucha nada, ni una disculpa ni una palabra de aviso, nada. Mutis por foro-dice alguien.

—Seguro que es el nuevo, "o rapaz" ese que embarcó esta marea.

—No creo, responde otro marinero, ya no está de guardia

—No te fíes porque en cuanto tiene un momento libre se va para el puente aunque no tenga guardia, nunca vi cosa igual. Además ya sabe "Levar Dereito" bastante bien.

—Pues puede ser verdad, mientras que todo el mundo escapa del puente en cuanto puede y a veces no subes ni aunque te llamen, el chaval este es todo lo contrario: en cuanto puede se va para el puente y la derrota.

—Creo que está estudiando para Patrón de Costa-dice otro desde el costado de babor.

Yo era nuevo en aquel barco y como era mi primera marea aun no tenía derecho a hablar- ya se sabe que en los barcos de pesca no se puede hablar hasta la tercera marea. Hablar de derechos laborales, trabajo etc.. De otros temas se podía hablar, claro.

Entonces dice el contraestre sin dirigirse a nadie en concreto: Vete al puente y dile al Patrón que ponga el barco derecho que no hay quien aguante.

Sin esperar dos veces Manolo "el nevero" (picaba hielo en la nevera) sube al puente y ve que no hay nadie, pero ya escuchamos la voz un poco fuerte

del Pesca: ¿Qué pasa Touriñán?. Aquel patrón tenía la costumbre de llamar a todo el mundo "Touriñán", bien para dirigirse a alguien o bien para llamarlo etc. y de tanto usar ese nombre al final le quedó de apodo Touriñán.

—Dice el contraestre que a ver si pone el barco derecho que así no hay quien pare y que no se puede trabajar.

—¡Derecho te voy a poner a ti, y dile a ese contraestre que.....!

A medida que iba hablando, la voz iba subiendo de tono hasta convertirse en un estruendo. Las risas no tardaron en comenzar en cubierta y cuando Manolo regresó del puente, al ver la cara que traía las risas se convirtieron en carcajadas. ¿Qué te dijo el Patrón? Pues parece que mucho más derechos no vamos, jajajaja.

—Boh ide po carallo!- Respondió Manolo y no volvió a decir nada más en el resto de la marea. Teníamos un sentido del humor algo primitivo, la verdad.

Hace días que recibí la amable petición de AETINAPE, para que escribiera un artículo para publicar en la revista de la asociación. Tamaño dos páginas y tema libre de interés para los asociados de AETINAPE y gente de mar en general.

Me pongo a pensar y llego a la conclusión de que en asuntos de pesca y temas relacionados con la misma, tanto en aspectos técnicos, como de convivencia y relaciones humanas en ese difícil mundo: ya está todo dicho e incluso escrito, al menos por mi parte. Libros Técnicos de Pesca hoy en día los hay de todo tipo y en casi todos los idiomas y por Internet circulan programas desde cómo acondicionar un arte de pesca, hasta ensamblar todos los elementos del barco para ponerlo a punto para pescar.

Sobre la historia de la pesca en su lado más humano y social también hay ahora mismo varios libros escritos "por gente de mar". Y la verdad es que no se me ocurre nada interesante que decir al colectivo Náutico Pesquero que no hayamos comentado con anterioridad.

Creo que también influye bastante en esta especie de apatía la evolución del jubilado del sector de la pesca. Como ya he comentado en más de una oca-

sión, nosotros, los que hemos estado durante años en la pesca, mientras estamos en activo, más o menos nos relacionamos, nos encontramos en tierra y por supuesto en la mar estamos en contacto permanente a través de la radio. En cuanto nos jubilamos y nos convertimos en "Viejas Glorias" empezamos a alejarnos de lo que fue nuestro medio de vida y en menos de lo que duran "dos peces de hielo en un whisky on the rocks" como dice la canción, desaparecemos de la faz de la tierra y no nos vemos ni volvemos a encontrarnos hasta que coincidimos en el funeral de un compañero, si es que nos enteramos. En fin, hace tiempo que me he dado cuenta de este comportamiento, y hasta ahora siempre he tratado de evitarlo, manteniendo el contacto con los compañeros de diversas maneras, organizando reuniones, almuerzos, etc. Pero los efectos de la evolución (parece que natural) de la profesión son inevitables, es decir, que cada día veo como se va alejando mi relación con lo que fue mi medio de vida, cada vez me resulta más difícil encontrar antiguos colegas. Todo el mundo tiene sus quehaceres y sus problemas y nunca tenemos tiempo para nada. Es lo que hay, y con estos pensamientos... ¿qué voy a escribir de interés que no se haya dicho antes? A llorar no nos vamos a poner, llevamos toda la vida lamentándonos de nuestros males, de los achaques propios de la edad ya cada uno tiene los suyos.

Entonces me viene a la memoria algún que otro recuerdo de cuando éramos jóvenes e inexpertos pero con ganas de aprender la profesión, y uno de los trabajos más importantes, por no decir el más importante del oficio de marinero era "LEVAR DEREITO", o sea, mantener el rumbo del barco que te mandaba el patrón de costa.

—Ti sabes Levar Dereito, rapaz? -me pregunta el patrón de pesca Sr, Antonio "O Raposo".

—Non señor! Es la primera vez que embarco y no tengo mucha idea (yo pensaba que sería más o menos como conducir un coche).

—Bueno, pues vamos a ver. Mira por aquí ¿ves?

—Me dice señalándome el espejo del periscopio del compás magnético. Efectivamente miro y veo reflejado en el espejo la parte del compás que señala el rumbo del barco.

—Pues lo que tienes que hacer es que esa raya mas gruesa (la línea de fe) coincida con el 010°, que es el rumbo que hay que llevar, cuando el barco empiece a caer a babor le metes una cabilla a estribor y cuando se te vaya a estribor la metes a babor —¿Entendido?

—Si Señor- contesto no muy convencido.

Me agarro con fuerza a la rueda del timón y comienzo a conducir un barco por primera vez, un poco a babor, cabilla a estribor, cinco a estribor y así poco a poco fui, fuimos, aprendiendo a "Levar Dereito" con una precisión insuperable, hasta que llegaron los pilotos automáticos, con todas sus ventajas y la gente dejó de "Levar Dereito" el barco. Ya no hay

timoneles en los barcos, no hacen falta.

Un barco, como todo el mundo sabe aparte de la definición técnica o jurídica de buque, es una empresa flotante, una casa, una comunidad de personas e incluso un país según los políticos. No es la primera vez que escuchamos al presidente decir "Hay que dar un golpe de timón" o "Vamos a llevar este barco a buen puerto" refiriéndose al país. O la más popular "Estamos todos en el mismo barco".

Cuando escucho alguna de estas expresiones en boca de algún político o dirigente de nuevo cuño me pregunto ¿Este hombre sabrá "Levar Dereito"? Porque mantener el rumbo lo hace perfectamente el piloto automático de forma mecánica o electrónica, pero "Levar Dereito" es otra cosa. "Levar Dereito" es un arte, es el arte de saber llevar el barco a buen puerto sin que los tripulantes sufran accidentes ni las mercancías se pierdan por culpa de un golpe de mar al que no se le maniobró a tiempo, etc. Veníamos de vuelta de mi primera marea de Gran Sol, estábamos llegando y ya teníamos tierra a la vista, yo venía de guardia: "Levando Dereito". Se acerca el patrón:

—Estás cayendo a babor, dale a estribor

—Sí señor.

Meto cabilla a estribor. Con todo esto el barco no obedece y sigue cayendo un poco a babor, el patrón se acerca de nuevo y me vuelve a repetir que meta más a estribor.

—Debemos estar en zona de corriente que siempre caemos a babor - le digo-.

En ese momento coge la rueda del timón y mete cuatro cabillas a estribor, el barco obedece rápido debido al elevado ángulo de timón y tengo que quitar un poco para no pasarme de rumbo.

Entonces Sr. Antonio dice que el problema es que este barco lo construyeron con la quilla torcida y por eso siempre cae a babor por lo tanto siempre hay que navegar con una cabilla a estribor. Pasó algún tiempo hasta que me di cuenta de la ironía de Sr. Antonio, por algo le apodaban el Raposo: EL BARCO SIEMPRE TIENE TENDENCIA A CAER A BABOR, POR ESO SIEMPRE HAY QUE NAVEGAR CON UNA CABILLA A ESTRIBOR Y SI NO LLEGA UNA PUES DOS, PERO SIEMPRE A ESTRIBOR.

Planeta azul marino

Isidro J. Pérez de Aragón

Capitán de Pesca

Vivimos en este extraordinario Planeta Tierra, que tal vez debería ser llamado “Océano Azul,” teniendo en cuenta que representa el 70% de su superficie, predomina el color azul y ha sido el origen de la vida en el planeta.

Tenemos 5 océanos y un centenar de mares que unen continentes y países, habitados por 7.500 millones de seres humanos aproximadamente en los 5 continentes que representan el 30% del planeta.

En estos océanos, solo explorados en un 10%, se sabe de la existencia de más de un millón de especies y plantas marinas, y se estima que puede haber otro tanto por descubrir, que son y serán fuente de vida y futuro de la humanidad.

Estas inmensas masas de agua salada, son los equilibradores naturales del clima, generadores del 50% del oxígeno que respiramos, además de importante despensa, sin lo cuál la vida en el planeta no sería viable.

Estos océanos son surcados por unas 50.000 naves mercantes, tripuladas por más de un millón de marinos que desarrollan la importante labor del 90% del transporte de todo tipo de mercancías, fundamental para la industria y el comercio mundial.

Otra marina, la de pesca de altura y gran altura, no menos importante en número de naves y marinos, además de navegar por mares y océanos, exploran, capturan, procesan a bordo y suministran la mayor parte de los recursos pesqueros, fundamentales para la industria y el comercio alimentario mundial.

De menor porte, pero mucho más numerosa y con mayor peso social, es la pesca costera y artesanal, compuesta por más de 4,5 millones de embarcaciones, la mayor parte localizada en Asia, que llevan su pesca fresca cada día a tierra.

Todos ellos conforman un “universo marino” de seres especiales que desarrollan sus vidas en un mundo muy diferente a la vida y trabajo en tierra, siendo

estadísticamente la profesión más dura, inestable y peligrosa.

El caso más extremo y sacrificado de este mundo especial de los marinos, es el de la pesca de gran altura, por su permanencia prolongada “aislados” en caladeros remotos, viviendo a bordo de un buque-casa-fabrica, trabajando durante amplios horarios laborales e ininterrumpidamente durante meses en medio del océano, para lo que se requiere una gran capacidad de soledad, trabajo y entrega en esta profesión tan necesaria como singular y poco reconocida.

Estos marinos conocen e intuyen antes que nadie cuando una pesquería no va bien, porque lo viven y lo sufren en primera persona.

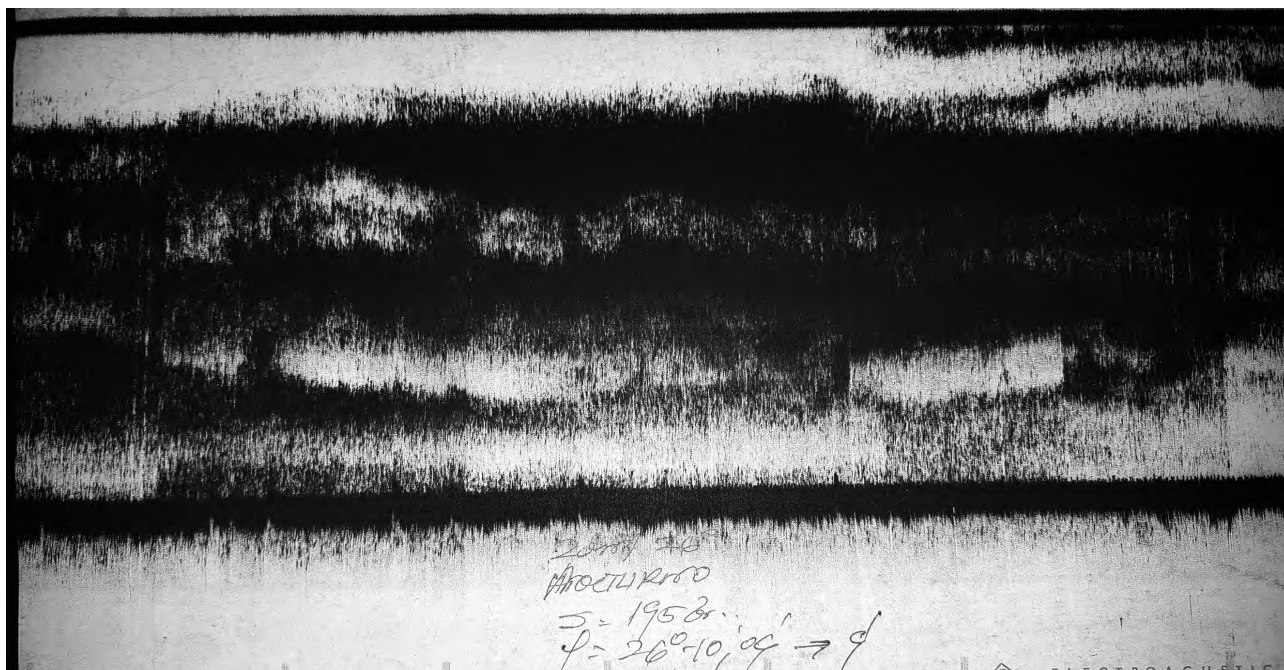
Sienten que la disminución de los recursos pesqueros han sido producidos por cambios climáticos naturales y desde los 80 por el calentamiento global del efecto invernadero, provocado por la contaminación industrial terrestre, que ha alterado corrientes y migraciones y desplazado stocks, aunque algunas organizaciones y grupos de presión culpabilizan a los pescadores e industria pesquera de todos los males, en lugar de profundizar en las múltiples, complejas y verdaderas causas.

Hace medio siglo fue precisamente un marino, el Capitán Cousteau quién alertó al mundo antes que nadie sobre los desechos radioactivos que irresponsablemente vertieron en los océanos países como: EEUU, URSS, Gran Bretaña, Bélgica, Holanda, Francia, Suiza, Suecia, Alemania e Italia.

Igualmente alertó sobre la contaminación y sus negativos efectos en los océanos y advirtió que la humanidad necesita de los océanos para sobrevivir, porque sin vida en ellos sería la más grande catástrofe para la vida en la Tierra.

Según numerosos estudios científicos, en los últimos 30 años, los océanos han absorbido el 90% del calor y el 30% del CO2 generados por la industria terrestre, alterando el PH, elevando la temperatura del agua y alterando la productividad y biodiversidad.

España ha sido pionera y lleva más tiempo que la mayoría de países explorando e investigando con



rigor científico mares y océanos. Ya en 1788, el Capitán Malaspina realizó durante 5 años una gran expedición de circunnavegación con las fragatas “Atrevida” y “Descubierta” en los océanos Atlántico, Pacífico e Índico.

España dispone de 5 buques hidrográficos de la Armada y 18 buques de investigación oceanográfica y pesquera que gestionan prestigiosos organismos como el CSIC e IEO, que han realizado innumerables e interesantes campañas científicas de gran importancia.

La última gran expedición Malaspina (2010-2011), de circunnavegación realizada con los buques oceanográficos “Hespérides” y “Sarmiento de Gamboa”, se hizo para generar un inventario actualizado coherente del impacto global en el ecosistema de los océanos y explorar su biodiversidad, especialmente en aguas profundas.

Fue realizado por medio millar de notables investigadores y técnicos españoles y extranjeros y más de 100 marinos militares y civiles.

El resultado es que las actividades humanas terrestres repercuten sobre los ecosistemas marinos, como contaminación, cambio climático y es complejo determinar si las variaciones de la biomasa se deben a causas naturales o a la pesca, pero se ha podido demostrar que la biomasa de peces mesopelágicos en el océano, es 10 veces superior a lo estimado.

Es necesario tener en cuenta estos datos y no olvidar que los océanos están conectados y sus habitantes no saben de fronteras y que lo que está pasando en la pesca en las 3 últimas décadas se

debe a muchos y complejos factores, pero los más significativos son el cambio climático, la contaminación generada por la actividad humana que utiliza los océanos y mares como vertederos de basuras y residuos plásticos, químicos, etc.

La flota pesquera española, ya muy disminuida y el conjunto de la flota pesquera europea que sólo representa un 5% de la captura mundial, cumple estrictamente con las muchas y rigurosas normas, regulaciones y controles establecidos, por la UE, mientras otras de países terceros, China en particular, crecen constantemente, siendo ya la mayor en buques, capturas, producción y exportación de productos pesqueros.

En la Pesca, como en toda actividad importante, es necesaria la mayor transparencia, con leyes, normas y controles estrictos y universales para prevenir la pesca ilegal, así como la defensa y protección de mares y océanos y sus recursos, garantizando una pesca sostenible y con futuro.

Para ello, sería conveniente y necesario una mayor cohesión y colaboración entre el sector pesquero y el científico, así como una metodología que convine el conocimiento empírico y el científico, para conseguir una conciencia universal para la pesca global responsable y desarrollo sostenible.

Tal vez algún día, las autoridades competentes se acuerden y quieran contar con los inmensos conocimientos y experiencia de los genuinos profesionales de la pesca marítima, los cuales viven, entienden y aman los océanos y mares, que son parte fundamental de sus vidas.

Históricas embarcaciones de pasajeros construidas en madera

Marco Antonio de la Sierra
Patrón de Altura

Es de todos conocido, que el subsector de las embarcaciones de pasaje turístico-costeras (las llamadas golondrinas), representan en nuestro país y a lo largo de todas nuestras costas y playas, un importante yacimiento de empleo y trabajo para los compañeros tanto de puente, como de máquinas.

Próximo a finalizar la actual temporada de 2018, que comenzó a principios de los pasados meses de marzo/abril, parte de la flota de estas embarcaciones, las construidas en madera, algunas con más de cuarenta, cincuenta o sesenta años sobre sus tablas, han salido a la mar con carencias muy importantes en materia de seguridad marítima y contaminación marina, aun con sus correspondientes despachos y haber pasado la Inspección Marítima.

Durante el transcurso de la temporada y como todos los años, han ocurrido incidentes de todo tipo, pues sus tablas y cuadernas no han podido resistir los años: incendios, vías de agua, encallamientos e incluso hundimiento de algunas de ellas, afortunadamente sin desgracias, algunos de estos incidentes incluso han sido publicados por los medios. Nos preguntamos porque no se les restringen sus atribuciones de aforo y espacio de navegación, o simplemente se les dé de baja, antes de que ocurra algo grave con ellas.

Estas (embarcaciones ya históricas), cuando sufren un incidente, de forma oculta, se las llevan a varadero para repararlas (incluso trabajan de noche), haciendo callar a la tripulación para ponerlas a flote de nuevo en el menor tiempo posible, saltándose la Ley por parte de los armadores, en lo referente al Real Decreto 1334/1999, en su Artículo nº 3, párrafo D) sobre Reconocimientos adicionales. b) después de haber sufrido varada, abordaje, serias averías por temporal u otro motivo o averías en sus máquinas y demás elementos y componentes de la embarcación.

Como profesionales que somos, con la responsabilidad que nos inculcaron en las escuelas, sobre todo en materias tan serias e importantes como son la Seguridad Marítima y la Prevención del Medio Mari-

no, no comprendemos como la Administración pueda permitir que estas “Embarcaciones Históricas”, sigan funcionando con personas a bordo y se alejan de la costa en el desarrollo de sus excursiones turísticas. Máxime cuando después de tantos años, ya son embarcaciones más que rentabilizadas.

Para el despacho de este tipo de embarcaciones de pasaje, de madera y tan antiguas, se deberían seguir normas “especiales” como elementos de prevención debido a la edad y la madera:

- a) Limitación del aforo (no más de 100 pasajeros).
- b) Limitación del área de navegación (no más de tres millas del puerto base).
- c) Vigilancia, inspección y comprobación de las playas y embarcaderos que se van a utilizar, sus fondos y posibles zonas de especial peligro, sobre todo con viento y marejada establecida.
- d) Navegación solo para el espacio diurno
- e) Aun con lo limitado del área autorizada y como medidas de ayudas electrónica a la Seguridad y la Navegación, deberán de ir provistos de Radar, GPS navegador, Sonda, y carta electrónica (Plotter), homologados y en buen estado de funcionamiento (casos de niebla, bruma, lluvia cerrada, navegación por espacios de concentración de tráfico marítimo como puertos, radas, bahías, islas/islotes...etc.
- f) Instalaciones de buque (máquinas, baterías, generador, bombas, ejes, chumaceras y prensaestopas, escapes, arbotantes y hélices en perfecto estado), que deberán de pasar una revisión intermedia en mitad de la temporada (son embarcaciones de pasaje de madera y con muchos años).
- g) Inspección y seguimiento de “manera muy especial” sobre la instalación eléctrica (tanto la de corriente continua como la de corriente alterna) de la embarcación, baterías, circuitos de alarmas y paneles de aviso (motivos de muchos incendios en este tipo de embarcaciones).

Como reflexión y conclusión, hacemos hincapié en que la Administración debe de tomar cartas en este asunto y para la próxima temporada, poder contar con unas Normativas lo suficientemente adecuadas (como las que exponemos) para que estas embarcaciones “Históricas” salgan con seguridad a la mar, o simplemente se les den de baja (a las que no lo cumplan) si ello implica proteger la vida humana en el mar y preservar el medio marino.

25 años no es nada

Enric Tarrida

Marino y Ciudadano
Secretario General de CGT Mar

En el año 1991 me contrataron en Remolques Marítimos como tripulante en una de las pocas Salvamares existentes. Ya había terminado una campaña de 4 meses como oficial de puente en un viejo mercante de la KellerShipping, y un amigo, por si me interesaba, me informó que buscaban un Patrón para una embarcación de Salvamento Marítimo en el puerto de Palamós.

De este modo, después de presentar curriculum y pasar una entrevista con el Inspector de la ya hoy extinta Remolques Marítimos, entré a formar parte de la escasa plantilla de la exigua flota, y a formar parte de la tripulación (4 en total para cubrir las 24 horas los 365 días del año) de la “Salvamar Tercera”, embarcación de apenas 10 metros de Eslora y con el casco de fibra, la cual alcanzaba, en perfectas condiciones de mar y viento, los 30 nudos. Cogí los bártulos, busqué un piso de alquiler y me fui a vivir a esta población de la Costa Brava.

Un taburete de bar como asiento, una pequeña mesa de derrota, un sat-nav, y los VHF eran nuestros medios electrónicos. El espacio habitable prácticamente inexistente, y las condiciones de navegación con mal tiempo os las podéis imaginar. Las órdenes las recibíamos del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS), instalado en la Dirección General de la Marina Mercante en Madrid. No existía SASEMAR.

Aunque parezca mentira, con este panorama las expectativas de futuro sobre lo que podría ser este trabajo en cuanto a medios, formación, objetivos y formar parte de un servicio público para las personas que trabajábamos en la mar, me resultaban positivas.

Lamentablemente la realidad que nos tocó vivir no nos puso fácil confiar en que ello fuera posible. Con esa endeble embarcación teníamos que intervenir tanto en aguas de Barcelona como llegar a prestar servicio en el Golfo de León, en condiciones meteorológicas que muchas veces superaban cualquier proporción razonable dados los medios de que disponíamos.

Los servicios se concatenaban, sin darnos respiro a la escasa tripulación. Tres tripulantes en activo y uno de descanso, pero siempre dispuesto a cubrir una baja, jornadas intensivas, empalmando días y noches, daban pocas posibilidades a la relajación. Sin infraestructura ni logística alguna en tierra, teníamos que afrontar todas las situaciones en solitario, en un apañate como puedas difícil de imaginar. En más de una ocasión, en servicios con situaciones muy adversas, nos preguntamos que si algún día tuviéramos un percance en el ejercicio de nuestro trabajo y necesitáramos ayuda, quién y cuándo nos vendría a socorrer.

No siempre contábamos con la colaboración de las autoridades competentes, autonómicas o estatales, y el respeto a lo que hacíamos era prácticamente nulo.

En esta disyuntiva o parecida se encontraban el resto de embarcaciones dispersas por el litoral, a lo sumo las bases más afortunadas, ya contaban con las Salvamares de 15 metros, importadas de Noruega y que al menos ofrecían unas condiciones de seguridad en la mar, muy superiores a las EE/S de 10 metros.

Con este panorama, lo cierto es que encontraban dificultades para conseguir tripulantes, ni las condiciones de trabajo ni los salarios eran especialmente atractivos. Solo la satisfacción por el trabajo realizado, las positivas consecuencias de lo que hacíamos sobre la seguridad de las embarcaciones y especialmente sobre las vidas de las personas, junto a una obstinación porque esto fuera lo que debería ser, nos mantuvieron a muchos de nosotros. Otros hastiados, pidieron la cuenta.

Hoy, casi 27 años después, en este año 2018, estamos celebrando el 25 aniversario de la creación de Salvamento Marítimo, tomando como referencia la creación de la EPE SASEMAR.

Hoy podemos celebrar, que a pesar de todos los temporales sufridos, los absurdos intentos de privatizar algo cuyo motor es y debe ser la voluntad de servir a la gente de mar, a los usuarios y a la sociedad en general, a pesar de la falta de recursos materiales y especialmente humanos, a la lentitud y falta

de ambición de nuestros gobernantes para apoyar al Salvamento Marítimo que necesitamos, tenemos un servicio reconocido como de los mejores del mundo, y de ello nos beneficiamos todos.

Cuando empecé en el año 1991, me suponía que nuestras condiciones cambiarían rápidamente, que nuestros jefes y responsables eran conscientes y se darían cuenta de que era insoportable trabajar de esta forma. Suponía también que íbamos a recibir una formación exquisita, que nos iban a preparar para todo aquello que nuestro servicio nos imponía resolver de manera eficaz, suponíamos lamentablemente muchas cosas, lo cierto es que nada cambió hasta que en lugar de suponer nos pusimos a exigir, a pelear por nuestras condiciones de trabajo, que además iban parejas a las posibilidades de que este incipiente Salvamento Marítimo se consolidara. Frente a las falsas promesas e incluso a las amenazas veladas o no tan veladas, nos organizamos en la Confederación General del Trabajo, y a base de trabajo conjunto, generoso y constante, con el apoyo solidario de toda la CGT, hemos conseguido mucho de lo que creíamos era justo y necesario a principios de los 90, y nos sentimos orgullosos y partícipes de lo alcanzado, aunque siempre ambiciosamente insatisfechos por llevar más lejos a este Ente Público. Y en el año 2018, aquí está, salvando centenares de vidas, resolviendo percances marítimos de todo tipo, haciendo cierto el tener una mar más segura, eso sí a pesar de sus carencias y errores, que también los ha habido.

Pero hoy, ya habrá tiempo para lo otro, quiero celebrar ese cuarto de siglo de existencia, el bagaje adquirido, las miles de vidas salvadas, los millares de servicios prestados que en muchos casos han evitado pérdidas cuantiosas y contaminaciones marítimas con efectos negativos, y como no, también todas aquellas incontables ocasiones que hemos hecho más digerible los percances de los navegantes y ayudado a los usuarios en la mar. Todo esto no se puede cuantificar, es imposible valorar en euros el impacto positivo de lo hecho, pero lo cierto es que es mucho comparado con los medios usados.

La realidad de este mundo es así, o mejor sería de desear que no lo fuera, que no resulte más fácil gastarse millones en dotarnos de medios capaces de quitar vidas y destruir, en lugar de invertirlos en aquello que nos permite salvar.

Brindemos por tanto por estos simbólicos 25 años, que todos, y especialmente la gente de mar, debemos celebrar, porque hoy el Salvamento Marítimo en nuestro País es una realidad gracias a todos, a quienes se han dejado y se dejan la piel por hacer su trabajo, y también a los marinos, pescadores, mariscadores, buceadores, a todos los profesionales y no profesionales que tienen la mar como ámbito de trabajo o recreo. Y es también tarea de todas y todos, cuidarlo, mimarlo, hacer posible que este servicio público no solo perdure sino que mejore en capacidades y eficacia, para el interés general. Por nuestra parte, a seguir peleando también en este propósito, para alcanzar los niveles y estándares que creíamos imprescindibles a principio de los 90 del siglo pasado, y que aún no se han conseguido, pelear para que se mantenga el espíritu de voluntad de servicio público y profesional. Desde CGT Mar, seguiremos exigiendo los medios y la formación necesaria, condiciones de trabajo dignas y justas para todas las personas que desde tierra, mar y aire lo hacen posible, y que el acceso a trabajar en Salvamento Marítimo cumpla con los preceptos de publicidad, capacidad, mérito e igualdad, acordes con su carácter público.

Ya por último, quiero hacer especial mención a los que ya nos han dejado. Dar nuestro apoyo a quienes han sufrido graves accidentes en el ejercicio de sus funciones, y que incluso perdieron la vida. En este 25 aniversario no podemos olvidarlos, son sin querer, nuestros héroes anónimos discretos, silenciosos. En este 2018 no olvidamos a la tripulación del "Helimer 207", precipitado al mar cuando hace 8 años regresaban a base después de realizar un ejercicio. Recordamos a Kevin, José Luis y a Iñigo, y nuestra solidaridad con Alberto, el único superviviente.

Salud y larga vida a Salvamento Marítimo



La finalidad de los Informes de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (en adelante, “CIAIM”).

Francisco Javier Martínez Couto

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

Me gustaría llamar la atención sobre la utilización, a mi entender, inapropiada y sobre todo interesada, que se viene haciendo ante las instancias judiciales por quienes con ocasión de un accidente o un siniestro marítimo se ven en la necesidad de hacer valer sus derechos en la vía judicial –y, por ende, también por los órganos jurisdiccionales– de los Informes que elabora la CIAIM, que como es sabido es un órgano colegiado adscripto a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, con competencia para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos. Y que goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con la función que se le haya confiado.

A mi entender tal uso interesado, proviene de una interpretación contraria al objeto y finalidad de la normativa reguladora de la CIAIM, que se encuentra tanto en el Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante – artículo 265– y en el Real Decreto 800/2011, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos. En donde se establece que el objetivo de la CIAIM es mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros. Y que las investigaciones que se lleven a cabo por la CIAIM no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. Y que la elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades (entre otros, podemos citar, los siguientes preceptos: 1 y 23.2 del Real Decreto citado).

Tesis, que he de reconocer, no es más que un desiderátum, a la vista de los principios que en materia de prueba rigen en los órdenes

jurisdiccionales: civil, contencioso-administrativo, social y penal. Por lo que hace a los tres primeros, es el principio de dispositivo, que se puede condensar en la siguiente expresión: quienes intervienen en un proceso como partes litigantes puedan aportar el material probatorio que juzguen conveniente a sus intereses y siempre que estén conectados con los hechos y causas de pedir que invoquen (tal como se desprende del artículo 281.1 de la Ley de Enjuiciamiento Civil). Y el orden penal, es el principio de investigación oficial, lo que hace que tanto el juez instrucción como el órgano enjuiciador decidirán la admisión y práctica de las pruebas que estimen oportunas. Y que, no obstante, en la práctica, en atención a los principios en materia probatoria establecidos en el artículo 24 de la Constitución, es prácticamente imposible la denegación de los medios de prueba que propongan el Ministerio Fiscal y los demás involucrados en el proceso.

Lo que hace que ya no sólo sean las partes que intervienen en los procesos judiciales, sino también que los órganos judiciales, se sumen a aquéllos para servirse de los informes de la CIAIM, y así disponer, al menos a priori, de una base técnica e imparcial sobre la que sustentar su decisión. Lo que a mi juicio es errado, pues los principios y los objetivos que rigen los procesos judiciales se apartan del objetivo y finalidad de los Informes de la CIAIM.

Lo razonable, en mi opinión es que los informes de la CIAIM, deberían de dejarse fuera del ámbito judicial, puesto que las investigaciones de seguridad que realiza y que culminan en los Informes que elabora, tal que hemos dejado expuesto antes, tienen como única y exclusiva finalidad la de la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros. Nunca perseguir o fijar la culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. Lo que, por otra parte, y hemos de destacar, se pone de manifiesto por la CIAIM, en la ADVERTENCIA, que respecto al contenido y finalidad de sus investigaciones, se consigna en la primera página de todos sus informes. Advertencia que también podemos observar en los Informes que realizan –y publican– las Comisiones de Investigación homónimas francesa (BEAMER) e inglesa (MAIB).

De seguirse utilizando los Informes de la CIAIM en el ámbito judicial, ello llevará a su banalización, a su pérdida de “autorictas”, puesto que, como es sabido, en todo proceso judicial el juego de los diversos intereses encontrados que en el mismo se dan, puede llevar a la emisión de elaborados y alambicados dictámenes periciales que más que buscar la verdad objetiva tienen como meta arrimar el ascua a la sardina de quien encarga dicho dictamen. Y consecuentemente dar lugar al dictado de resoluciones judiciales en las que se minimice el resultado de las investigaciones técnicas de seguridad de la CIAIM, contribuyendo de forma grave a minimizar su importancia en el ámbito de la seguridad marítima, lo que no es de recibo.

Salvo que se pretenda subvertir la naturaleza y carácter de la CIAIM, tal como aparece regulada en nuestro ordenamiento jurídico. Lo que no parece posible, o cuando menos deseable, si se parte del dato de que la regulación actual de la CIAIM vino impuesta por una norma comunitaria, la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009; en cuyo epígrafe 26, se reseña que: “Habida cuenta de que el propósito de las investigaciones técnicas de seguridad es prevenir siniestros e incidentes marítimos, las conclusiones y las recomendaciones sobre seguridad no deben en ningún caso determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa.



Últimas creaciones de Motores Patelo

Estos motores han sido contruidos por José Manuel Hermo Barreiro "PATELO", compañero de AETINAPE que fue jefe de Máquinas durante años e Inspector hasta su jubilación.



EQUIPAMIENTO PROPULSOR DE LA SALA DE MÁQUINAS DE UN TRANSATLÁNTICO

DATOS TÉCNICOS

CONSTA DE 4 MOTORES V 16-45° DE 24 cm³ DE CILINDRADA CADA UNO, 2 REDUCTORAS, 4 ALTERNADORES DE COLA Y 2 HÉLICES DE PASO VARIABLE CON TIMÓN TOBERA MÓVIL.

FUNCIONA CON INYECCIÓN DE AIRE COMPRIMIDO

ORDEN DE TRABAJO

SENTIDO GIRO MOTOR Nº 1 BABOR (1-15) (5-9) (2-13) (6-10) (4-14) (8-12) (3-16) (7-11)
SENTIDO GIRO MOTOR Nº 2 BABOR (1-13) (5-10) (2-14) (6-12) (4-16) (8-11) (3-15) (7-9)
SENTIDO GIRO MOTOR Nº 3 ESTRIBOR (1-15) (5-9) (2-13) (6-10) (4-14) (8-12) (3-16) (7-11)
SENTIDO GIRO MOTOR Nº 4 ESTRIBOR (1-13) (5-10) (2-14) (6-12) (4-16) (8-11) (3-15) (7-9)

CONSTRUCCIÓN

Nº DE PIEZAS: 2186
Nº DE TORNILLOS: 1854
HORAS DE TRABAJO: 7800

MATERIALES

ACERO INOXIDABLE, ALUMINIO Y BRONCE

MOTOR W-32 45° DE INYECCIÓN DE AIRE COMPRIMIDO

DATOS TÉCNICOS

MARCA: PATELO
MODELO: PW32/45o
CILINDRADA: 47,5 cm³
Nº DE CILINDROS: 32
DIÁMETRO DE LOS CILINDROS: 13,75 mm
CARRERA DE LOS PISTONES: 10 mm

ORDEN DE TRABAJO

(1-13-18-30)(5-10-22-28)(2-14-20-32)(6-12-24-27)
(4-16-19-31)(8-11-23-25)(3-15-17-29)(7-9-21-26)

CONSTRUCCIÓN

Nº DE PIEZAS: 850
Nº DE TORNILLOS: 632
HORAS DE TRABAJO: 2520

MATERIALES

ACERO INOXIDABLE, ALUMINIO Y BRONCE

Problema laboral en los buques pesqueros

La flota de Vigo urge incorporar al menos 500 marineros y reclama adecuar la formación

Los armadores critican "la rigidez del sistema" actual y negocian con el Gobierno medidas para reformarlo ► "La situación de escasez es peor en los mandos", explica Javier Touza

ADRIÁN AMOEDO • Vigo

La flota pesquera viguesa urge incorporar a un mínimo de 500 marineros. Javier Touza, presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI) critica "la rigidez del sistema formativo actual" y solicita su adecuación a la realidad que viven los buques. "Es una que estemos cortocircuitados por falta de personal cualificado", añade el también armador. Pese a que las matrículas de alumnado en las escuelas náutico-pesqueras crecen a un ritmo de entre el 40 y el 50 por ciento desde hace diez años, la flota lleva meses negociando con sindicatos y Gobierno a nivel nacional para reformar un sistema "que sea menos restrictivo" y permita "dar un relevo generacional" a las tripulaciones actuales.

Tanto Touza como el grueso del sector pesquero español (representado en la Confederación Española de Pesca, Cepesca) explican que existe un envejecimiento de la edad media de las tripulaciones, que avanzan hacia la jubilación y las nuevas incorporaciones no cubren el número de bajas. Además, alegan que el mar sigue siendo "menos atractivo" que un trabajo en tierra, pese a que los sueldos en la flota (sobre todo en el caso de los mandos) son muy altos, precisamente por esta escasez de profesionales.

Para intentar solventar esta situación, los armadores reclaman "un sistema educativo flexible" y que, si hace falta, sea compatible con la actividad a bordo. Para ello, entienden que la educación a distancia es una alternativa efectiva, aprovechando la conectividad actual a la línea de internet que tiene la flota que más tiempo pasa alejada del puerto. En este sentido, este mismo año el secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo, firmó un convenio de colaboración con el recto de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Alejandro Tiana Ferrer, para realizar actividades que



1 Dificultad para encontrar tripulantes

★ Los armadores llevan meses denunciando una escasez de tripulantes para sus barcos, especialmente en el caso de los mandos.

2 Las escuelas náutico-pesqueras, llenas

★ Desde la Administración recuerdan que las escuelas náutico-pesqueras están llenas: hay un 50% más de alumnos que hace diez años.

3 ¿Por qué no logran tripulaciones?

★ Para los armadores, la respuesta a esa pregunta está en que el sistema actual es "muy rígido" e impide a un marinero progresar a bordo.

Marineros trabajando a bordo de un barco de cerco de la ría de Vigo. // FdV

impulsen la mejora de la formación en el sector de la pesca.

Competencia

Los armadores critican que, en la actualidad, "es imposible entrar como marinero y llegar a capitán. Así, un patrón de costa no puede

avanzar al máximo puesto en un buque sin pasar una temporada en tierra realizando los estudios necesarios, pudiendo perder de esta forma su puesto al tener que ser reemplazado y generando un problema a la propia armadora para encontrar otra persona. "Esto está provocando

una competencia brutal entre las empresas, que puján alto por los mandos que hay", señala Touza, que añade que "la cantera no se renueva".

El presidente de ARVI comenta que "la situación de escasez es mayor entre los mandos" y que un cálculo sobre la necesidad que hay "es más difícil de realizar".

El SEPE no es la solución

Por otro lado, los armadores también estiman que el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) no funciona en su sector. En Galicia en el último año solo el 2% de los puestos de trabajo se generaron a través de esta herramienta. Un caso significativo se dio en Celeiro el año pasado. Allí solicitaron cocineros y engrasadores y de los 49 candidatos recibidos ni uno solo cumplía con los requisitos necesarios para ser embarcado.

Aetinape lanza una campaña para frenar a los armadores

La Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros, Aetinape, ha lanzado una campaña para frenar el cambio en la formación que buscan los armadores. Bajo el nombre *SoyTNP* instan a profesores, alumnos y titulados a enviar cartas tanto al presidente del Gobierno, como a la Ministra de Pesca

y al Secretario General de Pesca, para lo que han creado misivas base para un rápido envío.

Entienden que los armadores "está presionando al Estado" y proponen "atajos" y "un sistema de formación paralelo al actual reglado". "Lo único que les interesa es ahorrar costes", sentencian en su página web.

«Ferrolterra foi potencia no bacallau»

Impartirá una charla mañana en el Ateneo sobre la que fue su profesión

M. ANEIRO, A. U.
FERROL / LA VOZ

El Ateneo Ferrolán recordará mañana, viernes, una parte olvidada de la historia ferrolana gracias a una iniciativa de la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape). Su presidente, José Manuel Muñiz afirma que «Ferrol foi un posto de referencia da PYSBE», una empresa dedicada a la manufactura del bacalao que estuvo afinada en la ciudad durante casi 40 años, «o que vencellou á comarca co traballo nos caladoiros de bacallau».

Con el fin de recordar esa parte de la historia, mañana a las 20.00 horas el excapitán portugués Valdemar Aveiro, dará una conferencia abierta al público, sobre la historia de la pesca del bacalao. «O obxectivo é dar unha visión da historia na que Ferrolterra tivo un papel moi importante, a través dos ollos dunha persoa que traballaba cóbado con cóbado cos galegos na pesca deste peixe», explica Muñiz.

Aveiro tiene «unha vida apaixonante», que comenzó en el seno de una familia muy humilde de Ilhavo (Aveiro), lugar de donde salieron, como fue su caso, muchos tripulantes de las flotas que acudían a las campañas del bacalao. «Chegou a ser capitán do Coimbra, no que estivo ata que se xubilou», comenta el presidente de Aetinape. Ahora, con 84 años, Aveiro ha publicado ya siete libros en los que combina su experiencia con los datos hallados en sus investigaciones sobre la historia de la pesca del bacalao que se remonta hasta el siglo VII. «É un home tremendamente culto e probablemente sexa un dos maiores expertos na pesca do bacallau», asegura Muñiz.

Durante la ponencia *Historia da pesca do Bacallau en Terrano-*



Valdemar Aveiro, autor de siete libros sobre la historia de la pesca del bacalao.

va, que ya fue presentada en otras zonas muy vinculadas a la pesca del bacalao como son Vigo y la comarca de Barbanza, se pone de manifiesto la estrecha relación de la industria bacaladera con Galicia, pues en palabras del presidente de la Aetinape: «A historia da pesca do bacallau é parte da historia de Galicia e concretamente de zonas como a comarca de Ferrolterra».

Más difusión

«Hoxe en día, as novas xeracións non saben que Ferrolterra foi unha gran potencia no bacallau e ese é o motivo polo que creo que é necesario facer algo para cambialo», afirma Muñiz que cuenta con la ayuda del cantautor Manolo Bacallao, que debe su nombre artístico a su breve experiencia como pescador de esta especie. «Participei nunha

campaña soamente, no ano 1973, foi unha aventura con 18 anos, pero si que é certo que co tempo reflexionas e dáste de conta de que é un traballo moi duro», comenta Bacallao. De esta dureza se hablará tras la conferencia a la que seguirá la proyección de un vídeo grabado a bordo de una de las embarcaciones durante una campaña de pesca en el que se refleja la dureza de las tareas llevadas a cabo por la flota.

El artista fue el contacto de Muñiz con el Ateneo Ferrolán. «El tivo a idea e, aínda que non me coñecía de nada, púxose en contacto comigo e comezamos a argallar a forma de facelo», explica Manolo Bacallao que participará en el acto, aunque solo en calidad de músico, pues prefiere evitar contar su experiencia y dejar «que os que falen

sexan os expertos», y limitarse a amenizar el acto interpretando «tres cantigas, dúas galegas e unha portuguesa».

Sobre el capitán Valdemar Aveiro, comenta que lo conoció a raíz de entrar en contacto con el presidente de Aetinape. «Mandoume os seus libros e estiven lendo sobre a súa vida», declara y asegura que «será unha conferencia moi interesante» a la que espera que asista la gente, pese a coincidir la fecha con el inicio de las fiestas de la ciudad y conseguir así revivir esa parte de la historia de Ferrolterra.

«Aquí as fábricas destrúense e non queda memoria. Hoxe en día o único que queda da PYSBE é o recordo da xente que traballou co bacallau porque ese edificio, que podería terse reconvertido en moitas cousas, foi demolido», concluye Manolo Bacallao.

Flota gallega urge facilidades para contratar a extranjeros y completar las tripulaciones

Armadores de la comunidad piden al Gobierno flexibilizar la contratación y critican que los mecanismos de la Administración para la colocación de trabajadores “no funcionan”

Paula Quintás L.
A CORUÑA

Las organizaciones pesqueras gallegas urgen soluciones para el problema al que se enfrenta la flota a la hora de encontrar personal cualificado para embarcar y evitar la paralización de las firmas por falta de tripulación. Las asociaciones de armadores, reunidas la semana pasada en el XIX Encontro Empresarial de Organizacións Pesqueiras en Burela (Lugo), reclaman a la Administración que flexibilice el real decreto de contratación de extranjeros o que incluya la pesca en el catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para afrontar la escasez de trabajadores, que se traslada ahora de unas flotas a otras.

“Pedimos que se faciliten los procesos de contratación. Hasta 2011 estuvo abierta la posibilidad de contratar a extranjeros, pero con la crisis se cerró para que se contratase a gente nacional”, explica el gerente de la Organización de Productores Pesqueros de Lugo (OPP-Lugo) —una de las entidades presentes en el encuentro—, Sergio López. Los empresarios piden, entre otros asuntos, unificar el nivel de las titulaciones y tripulaciones mínimas entre los países de la Unión Europea (las escuelas náuticas tienen alta ocupación pero “no se cubren las plazas necesarias”) y la homologación de la experiencia.

López asegura que el Servicio Público de Empleo “no es válido” e indica que en el último año solo el 2% de los puestos de trabajo en Galicia se ocuparon gracias a este organismo, aunque en la pesca el porcentaje fue “mucho menor”.



Varios marineros descargan sardina en un puerto gallego. | ADRIÁN IRAGO

“El sistema no es efectivo porque los trabajadores se anotan para ir al mar sin considerar si tienen los cursos necesarios. Hubo casos de organizaciones que tuvieron que hacer hasta tres procesos de selección para encontrar un candidato que cumpliera con las condiciones establecidas”, lamenta el gerente de la OPP-Lugo. Según López, el número de personas inscritas en el paro para entrar a trabajar en el sector pesquero “no es real”, ya que muchas no tienen los documentos en regla para poder incorporarse cuando es necesario.

La inclusión de la pesca en el catálogo de ocupaciones de difícil cobertura —en el que el 90% de las profesiones de Galicia recogidas están vinculadas al mar—, se-

Los empresarios creen que la falta de personal para trabajar en el sector pesquero “no es un problema económico”

gún algunos de los sindicatos, no es posible mientras haya demandantes de empleo, pero los armadores lamentan que estos no cumplan con los requisitos para formar parte de sus tripulaciones.

El gerente de la organización lucense indica que existe la “sensación” de que la pesca está mal pagada y aclara que, si bien es un oficio “duro” en el que puede haber problemas de conciliación, “no es

un problema económico”. “Gran parte de los chavales que salen de las escuelas y van para empresas de tierra a hacer labores de mantenimiento cobran tres o cuatro veces menos que embarcados”, insiste el portavoz de la OPP-Lugo.

“La falta de gente se podría solucionar flexibilizando la contratación de extranjeros y si el que se apunta en los códigos del paro cumple los requisitos y condiciones para ese trabajo”, concluye López, que insiste en que los mecanismos de la Administración para la contratación “no funcionan”. El representante de la OPP-Lugo lamenta además las dificultades para encontrar el personal que se requiere pese a que las empresas están “dispuestas a pagar” y la gente, “a trabajar”.

La Voz de Galicia | Sábado, 5 de mayo del 2018

La flota clama desde Burela contra «la tormenta perfecta de normas imposibles de cumplir»

Probablemente esperaban lo que Ernesto Penas confirmó en Vigo sobre la eliminación de los descartes a partir de enero. De ahí que diecinueve organizaciones de armadores y cofradías que representan a barcos de toda España clamasen ayer desde Burela contra «la tormenta perfecta de normas imposibles de cumplir». Ante lo que parece inevitable, apelan a la UE porque la flota se juega «la viabilidad de nuestras empresas».

Insiste el sector en rechazar la prohibición de los descartes «tal y como está diseñada», pero se agarra a la ampliación de «posibles flexibilidades para no paralizar la flota». Censura «las prisas» de la Unión Europea por llegar al 2020 sin pesquerías sobreexplotadas, sobre todo porque en los últimos ocho años, en el Atlántico nororiental, se pasó de 5 a 53 con capturas ajustadas a la capacidad de regeneración del recurso. Completan el temporal que intenta capear tres cambios normativos comunitarios, «un hándicap para la seguridad jurídica de nuestras empresas», y el bre-

xit y sus posibles consecuencias. Del XIX Encontro Empresarial de Organizacions Pesqueiras convocado por Expomar en Burela también emanó la petición de «facilitar la contratación de extranjeros, ante la falta de tripulantes españoles». Críticos con la «inoperatividad del servicio público de empleo para la pesca», los gestores solicitan que se incorpore al catálogo de ocupaciones de difícil cobertura. «Es urgentísimo cubrir la falta de tripulaciones y titulados» para evitar que los barcos amarren por falta de tripulaciones.

«Corresponsabilidad»

Cae el consumo de pescado, y el sector, «proveedor de alimen-



Diecinueve organizaciones pesqueras estuvieron representadas ayer en la cumbre de Expomar. SERGIO

tos sanos como el pescado salvaje», vuelve a reclamar desde Burela que se le rebaje el IVA del 10 al 4 %, así como más campañas de promoción. Comparten la conveniencia de incluir la nutrición como asignatura en la enseñanza obligatoria, para enseñar a los jóvenes a comer un producto «fuente de salud, que repercuti-

rará en un menor consumo sanitario en el futuro».

«Queremos y necesitamos colaborar estrechamente con los científicos», proclamaron los dirigentes pesqueros reunidos ayer en Burela, que se mostraron «preocupados por la situación del Instituto de Español de Oceanografía».

A los ecosistemas marinos no solo les afecta la pesca, sino también «la actividad petrolera, prospecciones de gas, parques eólicos y otras que influyen en el cambio climático». Confirmando su apuesta por la sostenibilidad del mar, desde el sector llaman «a la corresponsabilidad de los otros usuarios».

La Opinión

Lunes, 6 de agosto de 2018

Vocación marinera, no; necesidad de pesca, sí

Antón Luaces

La vieja la creencia de que el gallego —más que la gallega— nace para «ir al mar». La profesión de marinero, ya sea en la pesca o en la marina mercante, fue siempre aquella a la que nuestros jóvenes estaban abocados. Hasta el punto de que la inmensa mayoría de los del siglo pasado, residentes en poblaciones pesqueras como Ribeira, Cariño, Malpica, A Guarda, Burela... estaban inscritos desde antes de ser llamados a filas para realizar en la Armada española

sus «deberes para con la Patria». Esto a pesar de que eran llamados a filas antes que los que cumplían el servicio militar en el Ejército de Tierra y que el tiempo de prestación del servicio patrio era mayor en la Armada que en el Ejército. ¿Vocación? No necesariamente. Pero disponiendo de la famosa «libreta de embarque», tenías franca la entrada como tripulante en un buque de pesca o de la marina mercante. Era, simplemente, la seguridad de un empleo en un tiempo en el que la seguridad era, precisamente, la que faltaba: en aquellos años 40, 50, 60 y 70 del siglo XX —¡qué lejos quedan ya!— los medios de los que se disponía a bordo para hacer la vida de la tripulación

más grata y segura no tienen nada que ver con los de hoy. Pero no se puede decir con rotundidad que los de aquella época fuesen marineros vocacionales, como tampoco puede nadie afirmar que hoy no existe relevo generacional en la pesca porque la juventud no quiere embarcarse. Es, cuando menos, aventurado plantearlo. Estoy convencido de que, como en otras profesiones en tierra, la juventud rechaza embarcarse en el sector pesquero por las largas jornadas a bordo, la inseguridad basada en la carencia de caladeros y el establecimiento de TAC y cuotas por parte de la UE, sumado a unos salarios no garantizados y bajos en muchos casos, que hacen que la re-

tracción a embarcarse crezca y los barcos parezcan poner proa a puerto para amarrar y desguazar, y que los teóricos hablen con pesimismo de la falta de vocación marinera, como si ser pescador tuviese que ver con el sacerdocio. Los trabajadores de la mar comen todos los días y tienen familias a las que alimentar, educar... lo que induce a pensar muy mucho a la hora de decidir —el que puede hacerlo— un oficio. Por eso la mar, la pesca (no tanto la marina mercante) resulta poco atractiva para las nuevas generaciones, olvidadas de cómo sus abuelos compaginaban las tareas agrícolas con las marineras y son salarios «a la parte» que tampoco fueron nunca o casi nunca sufi-

cientos salvo buenas campañas de sardina, jurel o bonito. Los armadores otearon un futuro mejor con la contratación de extracomunitarios que, en muchos casos, trabajaban por salarios de miseria aun cuando su rendimiento profesional no era el que se lograba de los tripulantes autóctonos. Esos armadores se habituaron a pagar poco y exigir todo lo que podían, y el marinero nacional no pasa por lo que, obligadamente, pasan los ciudadanos de países no comunitarios. El descenso vocacional, para mí, viene producido por la carencia de incentivos económicos. Y por cuestiones como esta, las tripulaciones nacionales y las extranjeras se equiparan en los pesqueros gallegos.

La mar ya no seduce a la “cantera” de Galicia

La dureza del oficio y unos salarios más bajos alejan a los jóvenes de la pesca y dificultan el relevo generacional

Faro de Vigo 27.05.2018

El sector pesquero gallego ha logrado detener la hemorragia de empleo que venía padeciendo los últimos años, pero ahora se enfrenta al reto de buscar relevo a una “vieja guardia” que ya encara la recta final de su carrera laboral. La flota pide agilizar los trámites de acceso a la profesión y lamenta la falta de interés por el sector entre los más jóvenes, que llega hasta el punto de que algunos de los estudiantes de la escuela náutica deciden cambiar de rumbo y abrazar trabajos menos exigentes que la pesca como el de patrón de yates o, incluso, algunos empleos en tierra.

La renovación de flota no es el único reto al que se enfrenta el sector pesquero gallego. Aquella generación que en la década de los 70 y los 80 recogió el testigo de sus padres y abuelos y escogió el mar como forma de vida ya comienza a vislumbrar su jubilación en el horizonte. Y mientras ellos se preparan para asentarse en tierra, el sector observa con preocupación la escasez de jóvenes dispuestos a embarcarse. Este no es el caso de Marcelo Fernández y Cristian González, dos estudiantes del Instituto Marítimo Pesqueiro do Atlántico de Vigo que llevan la pasión por el mar en su ADN. “Somos prácticamente los únicos de nuestras pandillas que queremos dedicarnos a esto”, comentan.

El sector busca la manera de asegurar su relevo y atraer a los más jóvenes, pero estos desvían cada vez más su vista del mar para abrazar otros estilos de vida. “Yo creo que en general hay mucho desconocimiento de lo que es este mundillo”, comenta Marcelo Fernández. A este estudiante de 28 años de edad del ciclo medio de navegación, pesca y



transporte marítimo la crisis le estalló cuando ya se había hecho un hueco como soldador en un astillero de Marín. Cuando tuvo que buscar alternativas lo tuvo claro. “Mi padre fue contramaestre en Groenlandia o Islandia y tengo gente en mi familia que fue marinera, así que esto algo que me gustaba ya desde pequeño”, explica Fernández, que ya acumula varios años de experiencia a bordo de arrastreros y busca seguir creciendo.

La pasión por el mar también le viene de familia a Cristian González (27 años), que estudia el ciclo medio de mantenimiento de las instalaciones y maquinas eléctricas de buques y embarcaciones. “Siempre que venía mi padre a tierra yo aprovechaba para ir al barco y una vez que cumplí la edad, me embarqué, me gustó y ahora me estoy preparando para poder llegar a oficial”, argumenta.

La flota gallega ha logrado estabilizar su hemorragia de empleo y en los tres últimos años ya no pierde afiliados a la Seguridad Social. Ahora, con muchos de sus representantes aproximándose a la edad de jubilación, clama por una nueva generación que recoja el testigo. “Es importante que los jóvenes vuelvan a fijarse en la pesca y se asegure un relevo. Si no yo no sé a donde

REVISTA DE PRENSA

vamos a ir”, comenta Manolo, un armador ya retirado.

En un sector plagado de casos en los que la pasión se transmite de padres a hijos, el sector aboga por inculcar la pasión por el mar desde pequeños y por aligerar las trabas administrativas que provocan que muchos tengan que privarse de trabajar en lo que de verdad les apasiona. “Para poder ejercer la pesca ahora hay que tener el curso de marinero-pescador, hay que tener una formación básica, hacer reconocimiento médico, hacer la libreta... Son unos requisitos que cuestan un dinero que no todo el mundo tiene”, lamenta Roberto Crespo, armador del cerquero Novo Baloeiro, quien ya ve cómo se acerca el punto y final a toda una vida dedicada al mar. “A mí me quedan cinco o seis años en esto, pero con este recorte de cuotas y todo el exceso de controles siempre digo a los que vienen por detrás que sacudan porque vienen tiempos difíciles”.

La vida en el mar

Pese a la barrera de 30 años de edad, a los tres les une una pasión por una forma de vida que llevan en la sangre y que, como coinciden, compensa con creces todos los sacrificios que esta trae consigo. Ni las largas temporadas sin pisar suelo firme plagadas de jornadas por momentos interminables los alejan de su camino, pero sí a algunos de sus compañeros de promoción. “Yo si les cuento a chavales del instituto mi experiencia de estar varios días sin dormir, hacer el trabajo de seis días en solo tres y medio o de ser el único marinero español con once personas musulmanas con las que no compartes idioma, ellos me dirían que esto no es para ellos”, asegura Fernández.

El caso de Cristian y Marcelo es el de estudiantes que recalaron en las aulas tras años de experiencia embarcados. Pero son la excepción. Entre sus compañeros de clase la mayoría no cuenta con experiencia profesional y, según defienden ambos, el plan de estudios no ayuda a elevar el interés de los alumnos. “En dos años que dura el ciclo no te sacan a la ría”, lamenta Cristian.

Esta falta de contacto con la realidad del sector, unido a la dureza que en muchas ocasiones lleva aparejada la actividad pesquera, no solo disuade a los más jóvenes de inscribirse en las escuelas náuticas, sino que, incluso aquellos que sí lo hacen, terminan cambiando de rumbo. “Hay muchos que acaban marchando o que prefieren convalidarlo para ser patronos de yate o trabajar en la marina mercante”, reconoce Marcelo Fernández.

La dureza de esta actividad, sobre todo cuando se realiza en lejanos caladeros -“no como la bajura, donde trabajamos cuatro o cinco días a la semana y dormimos en casa”, como destaca Crespo-, unidos a unos salarios que “ya no son lo que eran”, empuja a un buen número de estos estudiantes a apartarse ya no solo de la pesca, sino también del mar.

“En el tema de máquinas hay cada vez más gente que prefiere irse a talleres en tierra porque están pagando casi lo mismo que muchos barcos cuando las condiciones son mucho más cómodas”, argumenta Cristian, quien considera que los salarios entre el personal de máquinas no justifican todo su esfuerzo. “Nosotros somos los primeros que además de hacer nuestro trabajo tenemos que dar apoyo a los marineros cuando hay que procesar el pescado y eso implica más horas extra”, critica. Unas condiciones que en muchas ocasiones disuaden a los más jóvenes, que buscan abrigo en otros sectores, aunque estén peor remunerados.

La falta de titulados obliga a un barco a quedar amarrado tres días en Burela

El sector exige desde hace años cambios ante la imparable escasez de tripulantes

S. SERANTES

BURELA / LA VOZ

No es la primera vez ni será la última. El combinado de las tripulaciones mínimas que exige España para zarpar y la escasez de titulados y de personal de cubierta ha vuelto a explotar en la pesca. Trascendió ayer la última detonación de un problema para el que el sector reclama soluciones desde hace muchos años. Un palangrero de fondo con base en Burela ha estado paralizado tres días porque le faltaba un patrón. Después de una intensa búsqueda, finalmente los armadores lograron contratar a uno y el barco pudo regresar ayer al caladero de Gran Sol.

Por causas familiares imprevistas, a uno de los dos patrones del pincheiro no le fue posible embarcar el lunes. Valiéndose de todos los contactos y a través de distintas organizaciones del sector, los armadores trataron de encontrar un sustituto en distintos puertos españoles. Aparecieron dos interesados con la titulación exigida, uno en Huelva y otro en Ferrol. Optaron por el más cercano a Burela, que ya navega rumbo a los caladeros comunitarios donde capturan merluza.

Basilio Otero, recién reelegido patrón mayor de Burela y presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, cuenta el amarre forzoso del Nuevo San Juan con intención de recordar un obstáculo para la pesca que denuncian hace años. Después de tantas reclamaciones, armadores y pósitos preparan las alegaciones al borrador



Después de tres días parado por no encontrar un patrón, el Nuevo San Juan pudo zarpar ayer. PEPA LOSADA

de la futura norma que regulará en España tripulaciones mínimas y titulaciones. La actual «é más restritiva que noutros países europeos». El máximo representante de los pósitos españoles recuerda una reclamación mil veces repetida: «As institucións teñen que ser conscientes dunha vez do gravísimo problema e resolvelo canto antes».

Adaptarse a la realidad

Quedarse en puerto porque no hay trabajadores supone gastos y pérdidas para los armadores. «Queremos que ninguna empresa pueda estar paralizada por falta de tripulaciones», clamaban desde Burela en la última cumbre pesquera de Expomar. Y en mayo

reiteraban demandas que todavía no han sido atendidas: «Medidas urgentes para avanzar en la modificación de la normativa necesaria, ampliando las competencias de las titulaciones». Por lo que dice Basilio Otero, parece que el Gobierno tiene intención de escucharlos, al menos en parte: «No borrador da futura normativa prevese que os patróns costeiros polivalentes exerzan en barcos de ata 32 metros de eslora

«Es uno de los sectores con el nivel salarial más alto», pero ni así encuentra personal

(agora só poden mandar nos de 24) e amplían o seu radio de navegación de 60 a 100 millas, pero só en augas españolas, o que non ten moito sentido».

Armadores y cofradías españolas incidían desde Burela en la «urgencia de adaptar la formación a la realidad de las flotas, impulsar la formación de adultos y homologar la experiencia profesional». Insistían en «unificar el nivel de las titulaciones y tripulaciones mínimas entre los distintos países de la UE». Y subrayaban que actualmente la pesca «es uno de los sectores con el nivel salarial más alto, mejorándose considerablemente las condiciones de trabajo y de habitabilidad» en los barcos.

Viernes, 19 de octubre del 2018 | La Voz de Galicia

Titulados náuticos dicen que la falta de mano de obra se debe a la escasa calidad del empleo

REDACCIÓN / LA VOZ

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) sostiene que la presunta falta de profesionales en el sector es «una leyenda que algunos armadores alimentan para presionar a la Administración a rebajar el nivel de las titulaciones actuales», aseguran en un comunicado en el que llaman la atención sobre el empeñamiento de centrarse en la cuestión de los títulos en lugar de revisar las condiciones y calidad de los puestos de trabajo que ofrecen.

A juicio de Aetinape, precisamente ahí radica el proble-

ma: en que los empleos que ofrecen son «salarialmente muy similares a los que pueden encontrar en tierra, pero con una penosa calidad en cuanto a horarios, compatibilidad con la vida personal, habitabilidad de los buques y funciones a bordo». En esas circunstancias, los profesionales optan por concurrir a puestos más confortables y de mayor comodidad.

La seguridad, en peligro

El colectivo de titulados señala que lo que está en juego tras esa demanda patronal es «ni más ni menos que la se-

guridad marítima, aspecto en el que nuestro país alcanzó un nivel bastante aceptable gracias al desarrollo de la formación y el rigor de las titulaciones». Porque, incide Aetinape, «los conocimientos y las destrezas que se necesitan para responsabilizarse de un barco y de su tripulación no se consiguen con cursos de tres meses; la competencia profesional solo se logra con los conocimientos y experiencias que se refleja en cada una de las titulaciones».

Así las cosas, la agrupación profesional confía en que el Gobierno se mantenga firme

ante los «chantajes que desde hace meses está recibiendo por parte de ciertos grupos de presión». Y si por casualidad el Ejecutivo se plegase finalmente a las demandas de los armadores, Aetinape elevará una denuncia ante la Agencia de Seguridad Marítima Europea (EMSA), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Comisión Europea. Además, presentará alegaciones al proyecto de real decreto que regula los títulos profesionales del sector pesquero, proyecto que contiene aspectos positivos, si bien se observa algún extremo preocupante.



Texto integro de la nota de prensa enviada a La Voz de Galicia el 18 de octubre en respuesta a la publicada sobre la falta de titulados

Los armadores que culpan a las autoridades de la escasez de profesionales no dicen ni palabra de la escasa calidad de los empleos que ofrecen

La presunta falta de profesionales marítimos-pesqueros es una leyenda que algunos armadores alimentan para presionar a la administración a rebajar el nivel de las titulaciones actuales. Para ello ponen el foco en las propias titulaciones, en vez de revisar las condiciones y la calidad de los puestos de trabajo que ofrecen; salarialmente muy similares a los que pueden encontrar en tierra, pero con una penosa calidad en cuanto a horarios, compatibilidad con la vida personal, habitabilidad de los buques y funciones a bordo. A consecuencia de esa calidad laboral, los profesionales optan por concurrir a puestos más confortables y de mayor comodidad.

Lo que está en juego tras esa demanda patronal es ni más ni menos que la seguridad marítima, aspecto en el que nuestro país alcanzó un nivel bastante aceptable gracias al desarrollo de la formación y el rigor de las titulaciones. Los conocimientos y las destrezas que se necesitan para responsabilizarse de un barco y de su tripulación no se consiguen con cursos de tres meses. La competencia profesional solo se consigue con los conocimientos y experiencias que se refleja en cada una de las titulaciones.

AETINAPE confía en que el Gobierno se mantenga firme ante los chantajes que desde hace meses está recibiendo por parte de ciertos grupos de presión. De no ser así, se estudia elevar denuncias ante la Agencia de Seguridad Marítima Europea (EMSA), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Comisión Europea (CE).

Una nueva titulación pondría en riesgo la seguridad de ciertas flotas

En este sentido, AETINAPE presentará alegaciones al Proyecto de Real Decreto por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, proyecto que contiene aspectos

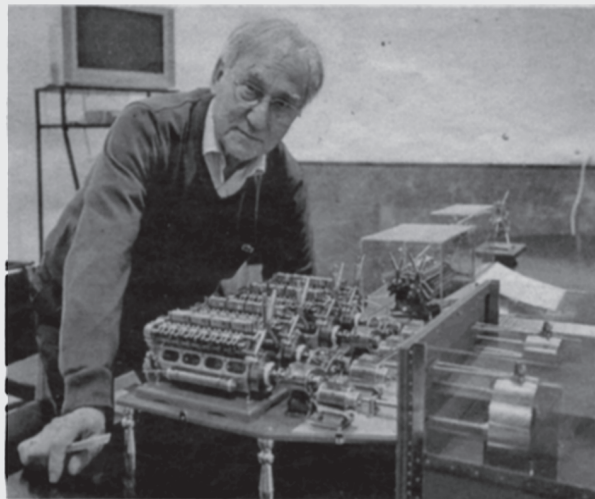
positivos, si bien se observa algún extremo preocupante en relación a la seguridad marítima. A nuestro juicio, el Artículo 8- Patrón Costero Polivalente, en su punto 2-Atribuciones contraviene Convenios y compromisos internacionales que España tiene asumidos en materia de formación y seguridad marítima, como es el caso de una titulación no regulada a la que se le pretende otorgar sin exigencia formativa complementaria el poder ejercer en buques de hasta 32 metros de eslora y a una distancia de 100 millas de la costa española (en la actualidad, de acuerdo con el Real Decreto 36/2014 solo pueden mandar hasta 24 metros de eslora y a 60 millas de la costa, con una duración máxima de 24 horas).

Urge la creación de la figura del alumno en prácticas. En la situación actual, es imposible realizarlas

Las Escuelas están llenas de alumnos. El mantenimiento de estos centros cuesta cientos de millones de euros que financian las Administraciones públicas a través de los impuestos de la ciudadanía. La solución al problema se encuentra en manos de los que dicen que no hay titulados y que solo quieren que la Ley se adapte a sus intereses, con independencia de los riesgos que esto suponga para la vida humana. De lo que tampoco hablan es de las enormes dificultades que tienen los alumnos para encontrar armadores que les oferten embarque. Como máximo lo que se les ofrece es un contrato con jornada laboral de marinero sin tiempo material para realizar las prácticas, tareas y cometidos correspondientes al oficial encargado de la guardia, requisito necesario para garantizar la seguridad de la navegación marítima. Por ello, urge la creación de la figura del alumno en prácticas y este Proyecto de Real Decreto debería recogerlo.

Jueves, 10 de mayo del 2018 | La Voz de Galicia

Escuela de Náutica



Patelo concluye hoy la exposición en Náutica. M. MÍGUEZ

Ocho mil horas para hacer cuatro motores en miniatura

Todos le conocen por Patelo, que es el nombre que llevan sus motores, aunque su nombre es José Manuel Hermo. Ha vuelto a asombrar con sus motores en miniatura, que muestra en la Escuela de Náutica. «Es su presentación en sociedad cada vez que hace un nuevo motor», indicaba anoche el director del centro Álvaro Vallaña. Y es que Patelo, mecánico naval que en su día navegó en barcos de pesca, ha vuelto a demostrar su habilidad al elaborar, en miniatura, los cuatro motores nece-

sarios para la propulsión de un trasatlántico. Son piezas que funcionan y prueba de ello son los vídeos que Patelo tiene colgados en YouTube sobre la manera en la que hace estos motores; en uno de ellos, que lleva por título *Construcción de un motor W-18. Parte 1 (Costrucción de a W-18 Engine. Part 1)* supera las 250.000 visualizaciones. El director de Náutica apuntaba que los datos sobre estos motores son apabullantes y entre ellos está las 8.000 horas que ha empleado Patelo para hacerlos.

Mi padre tiene un barco

La Opinión Domingo, 3 de junio de 2018



El titular de este comentario forma parte de la letra de una vieja canción infantil que, seguro estoy, se guarda como oro en paño en la memoria colectiva de aquellos que tenían en la radio el mejor sistema para aprender canciones de todo tipo.

¡Mecachis en la mar!

Más grueso es lo que pienso, al comprobar cómo en el XIX Encontro Empresarial de Organización Pesqueiras celebrado días pasados en Burela a convocatoria de Expomar, los gestores han solicitado una vez más que se incorpore al catálogo de ocupaciones de difícil cobertura lo que ya

“Los empresarios pesqueros han sido críticos con lo que calificaron de ‘inoperatividad del servicio público de empleo para la pesca’ y consideran ‘urgentísimo cubrir la falta de tripulaciones y titulados’ si quieren mantener operativa la flota pesquera. Pues aquí es donde no todo el mundo puede decir que su padre tiene un barco, mecachis en la mar”

parece lo que todos conocíamos como “un disco rayado”: la constante repetición de una parte de la canción de turno que la aguja del tocadiscos no podía salvar porque, efectivamente, algún pegote o una “rayadura” en el vinilo lo impedían.

Los empresarios pesqueros han sido críticos con lo que calificaron de “inoperatividad del servicio público de empleo para la pesca” y consideraron “urgentí-

simo cubrir la falta de tripulaciones y titulados” si se quiere mantener operativa la flota pesquera. Pues aquí es donde no todo el mundo puede decir que su padre tiene un barco, mecachis en la mar.

Es evidente que hay interés en promocionar la contratación de trabajadores extranjeros que sustituyan a los nacionales en las tareas de a bordo de los pesqueros gallegos y, en general, de los bar-

cos de pesca españoles. Pero no estoy absolutamente seguro de que el interés por tal contratación tenga que ver ciertamente con la negativa de las nuevas generaciones de pescadores a enrolarse o con la pretendida intención de reducir en todo lo posible las percepciones económicas que dichos trabajadores han de percibir por esos sus trabajos.

¿No se embarcan porque rechazan trabajar en la pesca o porque los propietarios —armadores o no— de los barcos rebajan drásticamente los salarios?

¿Cómo es posible que se quejen de la falta de titulados para responsabilizarse de los barcos cuando la entidad que agrupa a esos colegiados (Aetinape) denuncia constantemente el alto índice de paro entre el colectivo, al que no se paga lo que teóricamente es aceptable?

¿Creen que rechazan el empleo en un barco porque les resulta más rentable cobrar el subsidio de paro?... ¿O será que, efectivamente, la oferta económica que se les ofrece los equipara a los ciudadanos de terceros países, que afirman que cobran mucho menos que los nacionales?

¿Se está jugando con el hambre? No afirmo nada, pero sí he de decir que me llama la atención la sistemática negativa en el enrolamiento en barcos de pesca de los trabajadores nacionales y la predisposición en el más amplio sentido a contratar mano de obra extranjera después de decir al mundo entero que no hay nadie como el marinero gallego para lograr que la rentabilidad económica de los pesqueros sea efectiva. Evitar el amarrar de los barcos a cambio de ceder los tripulantes en sus salarios no parece el mejor sistema para justificar su actividad. Creo.

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- TÍTULOS PROFESIONALES DEL SECTOR PESQUERO
- * BOE 63, de 13-03-18
- MODELO DE TARJETA IDENTIDAD PROFESIONAL DE INSPECTOR DE PESCA MARÍTIMA
- * BOE 251, de 17-10-18

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

- ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR
- * BOE 174, de 19-07-18
- * BOE 250, de 16-10-18
- * BOE 251, de 17-10-18

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

- CONTENIDOS MÍNIMOS DEL PROGRAMA DE FORMACIÓN SANITARIA ESPECÍFICA Y CONDICIONES DE EXPEDICIÓN Y HOMOLOGACIÓN
- * BOE 96, de 20-04-18
- ACCESO Y RÉGIMEN DE PRESTACIÓN DE LA FORMACIÓN PROFESIONAL MARÍTIMA Y SANITARIA DEL ISM
- * BOE 137, de 06-06-18
- CATÁLOGO DE OCUPACIONES DE DIFÍCIL COBERTURA
- * BOE 138, de 07-06-18

MINISTERIO DE FOMENTO

- ORDENANZA PORTUARIA DE BALEARES-HORARIO DE ACTIVIDADES GENERADORAS DE RUIDOS EN BUQUES Y EMBARCACIONES
- * BOE 95 de 19-04-18
- FUNCIONES EQUIVALENTES A LOS PERÍODOS DE EMBARQUE EXIGIDOS PARA REVALIDACIÓN DE LAS TARJETAS PROFESIONALES DE MARINA MERCANTE
- * BOE 161, de 04-07-18
- MODELO OFICIAL ACREDITACIÓN DE LA GUARDIA DE PUENTE O MÁQUINAS VÁLIDOS PARA OBTENCIÓN DE UN TÍTULO DE COMPETENCIA
- * BOE 161, de 04-07-18
- * Corrección de errores BOE 175, de 20-07-18
- PRUEBAS DE IDONEIDAD Y PRUEBAS DE MANTENIMIENTO DE LA COMPETENCIA PARA REVALIDACIÓN DE TARJETAS PROFESIONALES
- * BOE 179, de 25-07-18

MINISTERIO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y FUNCIÓN PÚBLICA

- OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO 2018
- * BOE 184, de 31-07-18

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA Y PARA LAS ADM.TERRITORIALES

- CONVENIO ENTRE EL M. AGRICULTURA Y PESCA Y EL ISM, MEJORA DE LAS CONDICIONES LABORALES DE LOS PROFESIONALES DEL SECTOR PESQUERO
- * BOE 128, de 26-05-2018
- CONVENIO ENTRE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA Y EL ISM, SOBRE EVACUACIONES MÉDICAS EN EL MAR
- * BOE 128, de 26-05-2018
- AYUDAS A PESCADORES DE BUQUES PESQUEROS ESPAÑOLES POR PARALIZACIÓN TEMPORAL
- * BOE 251, de 17-10-18

MINISTERIO DE TRABAJO, MIGRACIONES Y SEGURIDAD SOCIAL

- CATÁLOGO DE OCUPACIONES DE DIFÍCIL COBERTURA
- * BOE 233, de 26-09-18
- CONVENIO COLECTIVO MARÍTIMA DAVILA, S.A.
- * BOE 246, de 11-10-18

COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO

- LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO
- * BOE 187, de 03-08-18

DIARIO OFICIAL DE GALICIA

- ORDENACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO DE GUARDACOSTAS DE GALICIA
- * DOG 13, de 14-06-18
- FORMACIÓN PROFESIONAL DUAL CICLOS FORMATIVOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL
- * DOG 119, de 22-06-18

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

Tienes



Correo-Electrónico?

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

Puedes hacerlo a través del formulario de la página web, o directamente a:

aetinape@aetinape.com

También es muy importante que te registres en www.aetinape.com para estar informado con mayor celeridad de las novedades que puedan producirse.

Quien no está registrado no puede acceder a la parte privada, exclusiva para los socios.



AETINAPE

Avenida Oza, 14 - 2º Dcha.

15006 - A CORUÑA

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

www.aetinape.com • aetinape@aetinape.com